Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2004/49/EK IRÁNYELVE

(2004. április 29.)

a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról

(vasútbiztonsági irányelv)

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

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►**M1**	Az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve (2008. június 17.)	L 191	1	2008.7.18.
►**M2**	Az Európai Parlament és a Tanács 2008/110/EK irányelve (2008. december 16.)	L 345	62	2008.12.23.
►**M3**	A Bizottság 2009/149/EK irányelve (2009. november 27.)	L 313	65	2009.11.28.
►**M4**	Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.)	L 343	32	2012.12.14.
►**M5**	A Bizottság 2014/88/EU irányelve (2014. július 9.)	L 201	9	2014.7.10.

Helyesbítette:

►**C1** Helyesbítés, HL L 266., 2015.10.13., 97. o. (2014/88/EU)

▼B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2004/49/EK IRÁNYELVE

(2004. április 29.)

a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról

(vasútbiztonsági irányelv)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikkének (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ([1]),

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

tekintettel a Régiók Bizottságának a véleményére ([3]),

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ([4]), az egyeztetőbizottság által 2004. március 23-án jóváhagyott közös szövegtervezetre figyelemmel,

mivel:

(1) Annak érdekében, hogy folytassák a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelvvel ([5]) 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.

(2) A 91/440/EGK irányelv, a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelv ([6]) 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

([1]) HL C 126. E, 2002.5.28., 332. o.
([2]) HL C 61., 2003.3.14., 131. o.
([3]) HL C 66., 2003.3.19., 5. o.
([4]) Az Európai Parlament 2003. január 14-i véleménye (HL C 38. E, 2004.2.12., 92. o.), a Tanács 2003. június 26-i közös álláspontja (HL C 270. E, 2003.11.11., 25. o.) és az Európai Parlament 2003. október 23-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament 2004. április 22-i jogalkotási állásfoglalása és a Tanács 2004. április 26-i határozata.
([5]) HL L 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.
([6]) 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.

▼B

és tanácsi irányelv ([1]) az első lépés az európai vasúti szállítási piac szabályozása érdekében azáltal, hogy megnyitja a piacot a 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.

(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 kölcsönös 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.

(4) 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.

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

(6) 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 nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK

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

▼B

tanácsi irányelv ([1]) és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([2]) rendelkezéseivel, illetve más vonatkozó közösségi jogszabályok rendelkezéseivel összhangban felelősséget vállaljanak termékeikért vagy szolgáltatásaikért.

(7) 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 kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásaiban (ÁME) történő meghatározásával egyre fontosabbá válik, hogy a biztonsági célokat rendszerszinten is megállapítsák.

(8) 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.

(9) 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.

(10) 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.

(11) 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.

([1]) HL L 235., 1996.9.17., 6. o.
([2]) HL L 110., 2001.4.20., 1. o.

▼B

(12) 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 rendelettel [1] 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.

(13) 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.

(14) 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 irányelvet [2] 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 is [3].

(15) A vasút magas szintű biztonságának és a vasúttársaságok közötti egyenlő feltételeknek a biztosítása érdekében ezekre ugyanazoknak a biztonsági követelményeknek kell vonatkozniuk. 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.

(16) 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.

[1] HL L 164., 30.4.2004, 44. o.
[2] HL L 183., 1989.6.29., 1. o.
[3] 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.

▼B

(17) 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.

(18) A tagállamoknak erőfeszítéseket kell tenniük, hogy támogassák azokat a vasúttársaságokat, amelyek be kívánnak 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.

(19) 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.

(20) 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 határozattal [1] létrehozott ágazati párbeszédbizottság keretében.

(21) A biztonságos közösségi vasúti rendszer kialakítása érdekében harmonizált feltételeket kell megteremteni a mozdonyvezetőkkel és a biztonsági feladatokat ellátó kísérő személyzettel kapcsolatos megfelelő engedélyek kiállítása 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.

(22) 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

[1] 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.).

▼B

közösségi vasúti rendszer létrehozását, és együttműködjenek döntéshozatali kritériumaik összehangolásában, különösen a nemzetközi szállítási szolgáltatásokat biztosító vasúttársaságok biztonsági tanúsítványa tekintetében.

(23) A súlyos vasúti balesetek ritkák. Ezeknek azonban súlyos 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 figyelmeztető jelei lehetnek a súlyos balesteknek, ezért adott esetben azokat is ki kell vizsgálni biztonsági szempontból.

(24) A biztonsági vizsgálatot külön kell választani az ugyanarra az eseményre vonatkozó igazságügyi vizsgálattól, és az utóbbi vizsgálatot végzők számára a bizonyítékokhoz és a tanúkhoz való hozzáférést kell biztosítani. E vizsgálatot egy, a vasúti ágazat szereplőitől független állandó testületnek kell végeznie. A testületnek úgy kell működnie, hogy elkerülje az érdekellentéteteket 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 legnyíltabban kell e vizsgálatot elvégeznie. A vizsgáló testületnek minden eseményre vonatkozóan létre kell hoznia az adott vizsgálati munkacsoportot, amely rendelkezik a szükséges szakismerettel ahhoz, hogy megállapítsa az események közvetlen és közvetett okait.

(25) 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.

(26) 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.

▼B

(27) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ([1]) összhangban kell elfogadni.

(28) 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 vesztik. A 95/18/EK irányelvben biztonsági követelményeket határoztak meg a személyzet biztonsági képesítésével 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.

(29) A tagállamoknak meg kell határozniuk az ezen irányelv rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, és biztosítaniuk kell azok végrehajtását. A szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. FEJEZET

BEVEZETŐ RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Cél

Ezen irányelv célja a közösségi vasúti biztonság fejlesztése és javítása, valamint a vasúti szállítási szolgáltatások piacára való belépés elősegítése a következőkkel:

a) a szabályozási struktúrának a tagállamokban történő összehangolása;

b) az egyes szereplők hatáskörének meghatározása;

c) közös biztonsági célok és biztonsági módszerek kidolgozása a nemzeti szabályok hatékonyabb harmonizálása céljából;

d) mindegyik tagállamban a biztonsági hatóság, valamint a baleseteket és váratlan eseményeket vizsgáló testület létrehozásának a követelménye;

e) a vasútbiztonság irányítása, szabályozása és felügyelete érdekében közös elvek meghatározása.

([1]) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

▼B

2. cikk

Hatály

(1) Ezt az irányelvet a tagállamok vasúti rendszerére kell alkalmazni, amely a strukturális és működési területek szempontjából alrendszerekre osztható fel. Magában foglalja a rendszer egészére vonatkozó biztonsági követelményeket, beleértve az infrastruktúra és a forgalmi szolgálat biztonságos irányítását, valamint a vasúttársaságok és az infrastruktúra működtetői együttműködését.

(2) A tagállamok az ezen irányelv végrehajtása során elfogadott intézkedések köréből kizárhatják:

a) a metrókat, villamosokat, valamint 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;

c) azt a magántulajdonban levő infrastruktúrát, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállításra;

▼M2

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.

▼B

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;

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 feladatai egy hálózaton vagy a hálózat egy részén belül más testületekre vagy vállalkozásokra ruházhatók;

c) „vasúttársaság”: a 2001/14/EK irányelvben 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; magában foglalja azokat a vállalkozásokat is, amelyek csak vontatást végeznek;

▼B

d) „kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások (ÁME)”: azok a műszaki előírások, amelyek a 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)”: az a biztonsági szint, amelyet 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 kockázatelfogadási 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;

g) „biztonsági hatóság”: az a nemzeti testület, amelyet az ezen irányelv szerinti vasútbiztonsági feladatok elvégzésével bíztak meg, illetve a 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 követelményeket tartalmazó, tagállami szinten bevezetett szabályok, amelyek a szabályokat bevezető testülettől függetlenül egynél több vasúttársaságra vonatkoznak;

i) „biztonsági rendszer”: az infrastruktúra működtetője vagy a vasúttársaság által létrehozott szervezet 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, tűzesetek 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; „jelentős kár”: olyan kár, amelyről a vizsgáló testület azonnal megállapíthatja, hogy az összesen legalább kétmillió eurót tesz ki;

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

▼B

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;

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

r) „kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelem”: azok, a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelvben 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 „rendszerelem” fogalom magában foglalja mind a tárgyi, mind pedig az immateriális eszközöket, mint például a szoftvereket;

▼M2

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 átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozás) ([1]), a továbbiakban: a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv, 33. cikkében meghatározott 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, saját kerekein vasúti sínen közlekedő vasúti jármű. Egy jármű egy vagy több strukturális és funkcionális alrendszerből, vagy ezen alrendszerek egy vagy több részéből áll.

▼B

II. FEJEZET

A BIZTONSÁG FEJLESZTÉSE ÉS IRÁNYÍTÁSA

4. cikk

A vasútbiztonság fejlesztése és javítása

(1) A tagállamok gondoskodnak a vasútbiztonság általános fenntartásáról és - amennyiben ésszerű keretek között kivitelezhető - folyamatos javításáról, amelynek során figyelembe veszik a közösségi jogszabályok

([1]) HL L 191., 2008.7.18., 1. o.

▼B

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.

(3) 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 adott esetben egymással együttműködve tegyék meg a szükséges intézkedéseket a kockázatok korlátozására, alkalmazzák a nemzeti biztonsági szabályokat és szabványokat, és ezzel az irányelvvel összhangban hozzák létre a biztonsági rendszereket.

A tagállamok jogszabályai szerinti polgári jogi felelősség sérelme nélkül valamennyi infrastruktúraműködtető 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 alvállakozást is.

(4) Mindez nem érinti a gyártók, a karbantartási vállalkozók, a ►M2 az üzembentartóinak ◄, a szolgáltatóknak és a beszerző egységeknek a felelősségét, amely szerint biztosítaniuk kell, hogy a járművek, a berendezések, a tartozékok, valamint az általuk szállított berendezések és szolgáltatások megfeleljenek az előírt követelményeknek és használati feltételeknek, és hogy a vasúttársaság és/vagy az infrastruktúra működtetője biztonságosan üzembe tudja helyezni azokat.

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 biztonsági hatóságok 18. cikkben említett éves beszámolói 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.

▼M2

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

▼B

6. cikk

Közös biztonsági módszerek

▼M2

(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.

▼B

(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, 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

▼M2

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

(4) A közös biztonsági módszereket rendszeres időközönként felül kell vizsgálni, figyelembe véve az alkalmazásuk során szerzett tapasztalatokat, a vasútbiztonság általános fejlődését és a tagállamoknak a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségeit. 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.

▼B

(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 célok tervezetét és az átdolgozott közös biztonsági módszerek tervezetét.

▼B

(3) ►M2 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 2009. 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.

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. ◄

A közös biztonsági célok és az átdolgozott közös biztonsági célok tervezetére vonatkozó javaslatoknak tükrözniük kell a tagállamoknak a 4. cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettségeit. A javaslatokhoz mellékelni kell a becsült költségek és a várható haszon értékelését, amely ismerteti a javaslatoknak az üzemeltetőre és az érintett gazdasági szereplőkre, valamint a kockázatok társadalmi elfogadottságára gyakorolt várható hatását. A javaslatoknak tartalmazniuk kell a fokozatos megvalósítás ütemtervét, adott esetben pedig figyelembe kell venniük a megvalósításukhoz szükséges beruházások jellegét és mértékét. A javaslatokban elemezni kell az alrendszerekre vonatkozó ÁME-kre gyakorolt várható hatásokat, adott esetben pedig be kell nyújtani az ÁME-k ebből következő módosításaira vonatkozó javaslatokat.

(4) A közös biztonsági célok meghatározzák azt a legkisebb biztonsági szintet, amelyet a vasúti rendszer különböző részein és a rendszer egészén mindenképpen meg kell valósítani, és amelyet a kockázatelfogadási 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.

▼M2

(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.

▼B

(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. cikk (3) bekezdésének megfelelően értesítik ezekről a szabályokról a Bizottságot.

▼B

8. cikk

Nemzeti biztonsági szabályok

(1) 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.

(2) 2005. április 30. előtt a tagállamok értesítik a Bizottságot a II. melléklet szerinti összes lényeges hatályos nemzeti biztonsági szabályukról, 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 hozzáférhetők 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 kölcsönös 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.

▼B

9. cikk

Biztonságirányítási rendszerek

(1) Az infrastruktúra működtetői és vasúttársaságok létrehozzák a saját biztonsági rendszereiket annak a biztosítása érdekében, hogy a vasúti rendszer legalább a közös biztonsági célokat elérhesse, továbbá hogy teljesítse a 8. cikkben és a II. mellékletben leírt nemzeti biztonsági szabályokat és az átjárhatósági műszaki előírásokban meghatározott biztonsági követelményeket, és a közös biztonsági módszerek vonatkozó része kerüljön alkalmazásra.

(2) A biztonsági rendszer teljesíti a követelményeket, és tartalmazza a III. mellékletben meghatározott, a végzett tevékenység jellegéhez, mértékéhez és más jellemzőihez igazított elemeket. Biztosítja az infrastruktúra működtetője vagy a vasúttársaság tevékenységéhez kapcsolódó kockázatok ellenőrzését, beleérve 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.

(3) Minden infrastruktúraműködtető 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 biztonsági rendszert azzal a céllal kell kialakítani, hogy koordinálják az infrastruktúra-működtető vészhelyzetben alkalmazandó eljárásait 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 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 biztonsági hatóság számára.

III. FEJEZET

BIZTONSÁGI TANÚSÍTVÁNY ÉS ENGEDÉLY

10. cikk

Biztonsági tanúsítványok

(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.

▼M2

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.

▼B

(2) A biztonsági tanúsítvány a következőket tartalmazza:

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

és

▼M2

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.

▼B

(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.

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

A biztonsági tanúsítvány jogosultja haladéktalanul tájékoztatja az illetékes biztonsági hatóságot a biztonsági tanúsítvány vonatkozó részében meghatározott feltételek főbb változásairól. Ezenkívül értesíti az illetékes biztonsági hatóságot az új személyzeti kategóriák, illetve az új típusú járművek bevezetéséről.

A biztonsági keretszabályok jelentős módosítása esetén a biztonsági hatóság előírhatja a biztonsági tanúsítvány vonatkozó részének a felülvizsgálatát.

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.

▼B

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.

(6) A biztonsági hatóság egy hónapon belül tájékoztatja az Ügynökséget a (2) bekezdés a) pontjában említett biztonsági tanúsítványok kiadásáról, meghosszabbításáról, módosításáról vagy visszavonásáról. 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 indokolását.

(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.

11. cikk

Az infrastruktúra működtetőjének biztonsági engedélye

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

A biztonsági engedély a következőket tartalmazza:

a) az infrastruktúra működtetője 9. cikk és III. melléklet szerinti biztonsági rendszerének elfogadását megerősítő engedély,

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 kérelmére 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 kell az engedélyt. A biztonsági engedély jogosultja haladéktalanul tájékoztatja a biztonsági hatóságot az ilyen jellegű változásokról.

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

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

(3) A biztonsági hatóság egy hónapon belül tájékoztatja az Ügynökséget a kiállított, meghosszabbított, módosított vagy visszavont biztonsági engedélyről. A biztonsági hatóság megadja az infrastruktúra működtetőjének nevét és címét, a kiállítás időpontját, a biztonsági engedély hatályát és érvényességét, valamint az engedély visszavonása esetén a döntése indokolását.

▼B

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 átadására kérik 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 bocsátja 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.

13. cikk

A képzési lehetőségekhez való hozzáférés

(1) A tagállamok biztosítják, hogy biztonsági tanúsítványt kérelmező vasúttársaságok tisztességes úton és megkülönböztetés nélkül hozzáférhessenek a mozdonyvezetők és a vonatkísérő személyzet képzéséhez szükséges eszközökhöz, amennyiben a biztonsági tanúsítvány 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 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 biztonsági hatóság gondoskodik arról, hogy a képzési szolgáltatások nyújtása, illetve adott esetben a bizonyítványok kiállítása megfeleljen a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokban vagy a nemzeti biztonsági szabályokban a 8. cikk és a II. melléklet szerint meghatározott biztonsági követelményeknek.

▼B

(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 árnak 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 arra, hogy figyelembe vegyék a korábban más vasúttársaságoknál szerzett képzéseket, képesítéseket és szakmai tapasztalatokat. E célból e munkatársak jogosultak arra, hogy hozzáférjenek a képzésüket, képesítésüket és szakmai tapasztalataikat igazoló dokumentumhoz, azokról másolatot kapjanak, és bemutassák azokat.

(4) Mindegyik vasúttársaság és infrastruktúraműködtető a 9. cikk és a III. melléklet szerint minden esetben felelős a biztonsággal kapcsolatos munkát végző személyzet képzésének és képesítésének a színvonaláért.

▼M1

—————

▼M2

14a. 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 kölcsönös átjárhatósági irányelv 33 cikkének megfelelően.

(2) A karbantartásért felelős szervezet vasúttársaság, infrastruktúra-működtető vagy üzembentartó lehet.

(3) A vasúttársaságok és az infrastruktúra-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, 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, az 5. cikk értelmében elfogadandó követelményeknek való megfelelést az érintett nemzeti biztonsági hatóság ellenőrzi a 10. vagy 11. cikkben említett eljárások alapján, és azt az említett eljárásokban meghatározott tanúsítványokkal erősíti meg.

▼M2

(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;

c) a tanúsítási rendszer működéséhez szükséges, a tanúsítványok kiadásáért és az ellenőrzésért felelős szervezek 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.

(6) Az 5. cikknek megfelelően megadott tanúsítványok 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.

(8) A következő esetekben a tagállamok úgy is dönthetnek, hogy a karbantartásáért felelős szervezetek azonosítására és tanúsítására vonatkozó kötelezettségeiknek alternatív intézkedésekkel tesznek eleget:

a) a harmadik országokban nyilvántartásba vett és az adott ország előírásainak megfelelően karbantartott járművek.

b) a Közösség fő vasútvonalainak nyomtávjától eltérő nyomtávú hálózatokon vagy vonalakon használt járművek, amelyek esetében a (3) bekezdésben említett követelmények teljesítését harmadik országokkal kötött nemzetközi megállapodások biztosítják.

c) a 2. cikk (2) bekezdésében megnevezett járművek, illetve 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.

Az ilyen alternatív intézkedéseket az érintett nemzeti biztonsági hatóság által megadott eltérések segítségével kell végrehajtani:

a) járműveknek a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv 33. cikke értelmében történő nyilvántartásba vételekor, amennyiben karbantartásáért felelős szervezetek azonosításáról van szó;

▼M2

b) biztonsági tanúsítványoknak és engedélyeknek az ezen irányelv 10. és 11. cikke alapján, vasúttársaságok és infrastruktúra-működtetők részére történő kibocsátásakor, amennyiben karbantartásáért felelős szervezetek azonosításáról vagy tanúsításáról van szó.

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

▼B

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

BIZTONSÁGI HATÓSÁG

16. cikk

Feladatok

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

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

▼M2

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

———————

▼B

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

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

▼B

e) a 10. és 11. cikk szerint megadott biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek megfelelő részeinek kiállítása, meghosszabbítása, módosítása és visszavonása, valamint annak ellenőrzése, hogy teljesülnek-e az azokban meghatározott feltételek és 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;

▼M2

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

▼B

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

17. cikk

Döntéshozatali elvek

(1) A biztonsági hatóság nyíltan, megkülönböztetéstől mentesen és átláthatóan végzi a feladatait. Lehetőséget biztosít minden félnek a véleménynyilvánításra, és megindokolja a döntéseit.

A biztonsági hatóság azonnal válaszol a kérésekre és kérelmekre, és haladéktalanul közli, ha információkat kér, határozatait az összes kért információ benyújtását követő négy hónapon belül meghozza. A 16. cikkben említett feladatai végrehajtása során bármikor kérheti az infrastruktúra működtetői, vasúttársaságok vagy más minősített testületek technikai segítségnyújtását.

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

(2) A biztonsági hatóság szabadon elvégezheti az összes olyan ellenőrzést és vizsgálatot, amelyet szükségesnek tart a feladatai elvégzéséhez, és hozzáférést kell biztosítani számára az infrastruktúra működtetői és a vasúttársaságok valamennyi lényeges dokumentumához, létesítményeihez, berendezéseihez és felszereléseihez.

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

(4) A biztonsági hatóságok folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét folytatnak 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.

▼B

18. cikk

Éves beszámoló

A 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) az infrastruktúra működtetésével és a vasúttársaságok felügyeletével kapcsolatos eredmények és tapasztalatok;

▼M2

e) a 14a. cikk (8) bekezdése szerint engedélyezett eltérések.

▼B

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 baleset vagy váratlan esemény vasútbiztonságra közösségi szinten gyakorolt hatása,

és

d) az infrastruktúra működtetői, a vasúttársaságok, a biztonsági hatóságok vagy a tagállamok kérései.

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

▼B

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

20. cikk

A vizsgálat jogállása

(1) A tagállamok a saját jogrendszerük keretében megállapítják a vizsgálat jogállását, ami 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:

a) hozzáférhessen a baleset vagy váratlan esemény helyszínéhez, az érintett járműhöz, az ahhoz kapcsolódó infrastruktúrához, valamint a forgalomirányító és jelzőberendezésekhez;

b) azonnal jegyzékbe vehesse a bizonyítékokat, és a vizsgálat vagy elemzés céljából megfelelő ellenőrzés mellett eltávolíthassa a roncsokat, az infrastruktúra berendezéseit és alkatrészeit;

c) hozzáférhessen a fedélzeti adatrögzítő eszközökhöz, a szóbeli üzeneteket és a forgalomirányító és jelzőrendszer működését rögzítő berendezésekhez, és használhassa azokat;

d) hozzáférhessen az áldozatokkal kapcsolatos fizikális vizsgálatok eredményeihez;

e) hozzáférhessen a vonatszemélyzettel és a balesetben vagy váratlan eseményben érintett más vasúti személyzettel kapcsolatos vizsgálatok eredményeihez;

f) kihallgathassa az érintett vasúti személyzetet és más tanúkat;

g) hozzáférhessen az infrastruktúra működtetője, az érintett vasúttársaságok és a 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 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 biztonsági hatóságtól és a többi vasúti szabályozó szervezettől.

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

▼B

(3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a vasúttársaságok, infrastruktúraműködtetők, és adott esetben a biztonsági hatóság, haladéktalanul kötelesek legyenek jelenteni a vizsgáló testületnek a 19. cikkben említett baleseteket és váratlan eseményeket. A vizsgáló testület válaszol ezekre a jelentésekre, és legkésőbb a balesetre vagy váratlan eseményre vonatkozó jelentés kézhezvételét követő egy héten belül megteszi 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 felkérik 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 esetén a vizsgálatért felelős testület gondoskodik a vizsgálat elvégzéséhez szükséges megfelelő eszközökről, beleértve az 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.

▼B

(3) A vizsgálatot a lehető legnyíltabb módon kell elvégezni, úgy, hogy mindegyik felet meghallgassák, és megosszák velük a vizsgálat eredményeit. Az érintett infrastruktúraműködtetőt és vasúttársaságokat, a 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 vizsgálattal 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 időpontját követő 12 hónapon belül közzéteszi a zárójelentést. A jelentésnek a lehető legszigorúbban követnie kell az V. mellékletben ismertetett felépítést. A jelentést és a biztonsági ajánlásokat továbbítani kell a 22. cikk (3) bekezdésében említett feleknek és a többi tagállam érintett testületeinek és feleinek.

(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.

24. cikk

Az Ügynökség tájékoztatása

(1) A vizsgálat kezdeményezéséről szóló határozatot követő 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.

▼B

(2) Az ajánlásoknak a biztonsági hatóság és - amennyiben az ajánlás jellege miatt ez szükséges - az adott tagállam vagy a többi tagállam egyéb testületei vagy hatóságai a címzettjei. A tagállamok és biztonsági hatóságaik 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 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

VÉGREHAJTÁSI HATÁSKÖRÖK

▼M2

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.

▼B

27. cikk

Bizottsági eljárás

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

(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.

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

▼M2

(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.

▼B

(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.

▼M2

_____

▼B

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.

▼B

(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.

VII. FEJEZET

ÁLTALÁNOS ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

▼M4

_____

_____

▼B

31. cikk

Jelentés és további közösségi intézkedések

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

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

32. 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 hatékonynak, arányosnak, megkülönböztetéstől mentesnek és visszatartó erejűnek kell lenniük.

A tagállamok legkésőbb a 33. cikkben meghatározott időpontig értesítik a Bizottságot ezekről a szabályokról, és haladéktalanul tájékoztatják a szabályokat érintő későbbi módosításokról is.

33. cikk

Végrehajtás

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

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

▼B

34. cikk

Hatálybalépés

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

35. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

▼M5

I. MELLÉKLET

KÖZÖS BIZTONSÁGI MUTATÓK

A 3. cikk g) pontjában meghatározott biztonsági hatóság évente beszámol a közös biztonsági mutatókról.

A 2. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontja szerinti tevékenységekkel kapcsolatos mutatókról adott esetben külön kell beszámolni.

Ha a jelentés benyújtását követően új tényekre vagy hibákra derül fény, a biztonsági hatóság az érintett évre vonatkozó mutatókat az első alkalmas időpontban, de legkésőbb a következő éves beszámolóban módosítja vagy helyesbíti.

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

1. **Balesetekre vonatkozó mutatók**

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

— vonat ütközése vasúti járművel,

— vonat ütközése űrszelvényen belüli akadállyal,

— vonatkisiklás,

— vasúti átjáróban bekövetkezett baleset, a gyalogosokat érintő baleseteket is beleértve, a vasúti átjárók 6.2. pontban meghatározott öt típusa szerinti további bontásban is,

— mozgó vasúti járműhöz köthető, személyeket érintő baleset, kivéve az öngyilkosságot és az öngyilkossági kísérletet,

— vasúti járműben keletkezett tűz,

— egyéb.

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

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

— utas (az összes utaskilométerre és a személyszállító vonatok összes vonatkilométerére vonatkoztatva is),

— alkalmazott vagy vállalkozó,

— vasúti átjárók igénybe vevője,

— illetéktelen személy,

— a peronon tartózkodó egyéb személy,

— nem a peronon tartózkodó egyéb személy.

▼M5

2. **Veszélyes árukra vonatkozó mutatók**

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

— legalább egy olyan vonatot érintő baleset, amely veszélyes árut szállított, a függelék fogalommeghatározása szerint,

— azon balesetek száma, amelyek következtében veszélyes áruk a környezetbe jutottak.

3. **Öngyilkosságokra vonatkozó mutatók**

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

4. **Baleset előidézésére alkalmas körülményekre vonatkozó mutatók**

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

— síntörés,

— vágánykivetődés és egyéb sínillesztési hiba,

— a biztonságot veszélyeztető jelzési hibák,

— a „Megállj” állású jelző meghaladása a jelző melletti tényleges elhaladással,

— a „Megállj” állású jelző meghaladása a jelző melletti tényleges elhaladás nélkül,

— üzemben lévő jármű keréktörése,

— üzemben lévő jármű tengelytörése.

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

5. **Mutatók a balesetek gazdasági hatásainak számításához**

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

— a halálesetek és a súlyos sérülések száma, megszorozva a balesetmegelőzési értékkel,

— a környezetkárosítás költsége,

— a vasúti jármű és az infrastruktúra fizikai károsodásának költsége,

— a baleset miatti késések költsége.

A biztonsági hatóság beszámol a jelentős balesetek gazdasági hatásáról.

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.

▼M5

6. **Az infrastruktúra műszaki biztonságára és az ennek érdekében hozott intézkedésekre vonatkozó mutatók**

6.1. Vonatbiztosítási rendszerrel üzemelő vágányok százalékos aránya, valamint fedélzeti vonatbiztosítási rendszer mellett megtett vonatkilométerek százalékos aránya, ahol e rendszerek a következőket biztosítják:

— figyelmeztető jelzés,

— figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás,

— figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint diszkrét sebességfelügyelet,

— figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint folyamatos sebességfelügyelet.

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

a) biztosítás nélküli vasúti átjáró,

b) biztosított vasúti átjáró:

i. manuális;

ii. automatikus, igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel;

iii. automatikus, igénybevevő-oldali védelemmel;

iv. vasútoldali védelemmel.

▼M5

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, kivéve a műhelyekben, a raktárakban és a járműtelephelyeken bekövetkező baleseteket;

1.2. „jelentős kár a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésekben vagy a környezetben”: a 150 000 EUR összeget elérő vagy meghaladó mértékű 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, ideértve az üres mozdonymenetet, vagyis az önmagában közlekedő mozdonyt is;

1.5. „vonat ütközése vasúti járművel”: vonat valamely részének frontális ütközése, ráfutásos ütközése vagy oldalütközése másik vonat vagy vasúti jármű valamely részével vagy tolatásban részt vevő vasúti járművel;

1.6. „vonat ütközése űrszelvényen belüli akadállyal”: 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), ideértve a felsővezetékkel való ütközést is;

1.7. „vonatkisiklás”: minden olyan esemény, amelynek során a vonatnak legalább egy kereke a vasúti sínt elhagyja;

1.8. „vasúti átjáróban bekövetkezett baleset”: szintbeni vasúti átjáróban bekövetkező olyan baleset, amelynek résztvevője legalább egy vasúti jármű, valamint egy vagy több áthaladó jármű, az átjáró más igénybe vevője (például gyalogos), vagy áthaladó jármű vagy az átjáró valamely igénybe vevője által a vasúti pályán vagy annak közelében elhagyott, ideiglenesen ott lévő más tárgy;

1.9. „mozgó vasúti járműhöz köthető, 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 egy nem rögzített tárgy eltalál;

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

▼M5

1.11. „egyéb (baleset)”: valamennyi baleset, kivéve a következőket: vonat ütközése vasúti járművel, vonat ütközése űrszelvényen belüli akadállyal, vonatkisiklás, vasúti átjáróban bekövetkezett baleset, mozgó vasúti járműhöz köthető, személyeket érintő baleset és vasúti járműben keletkezett tűz;

1.12. „utas”: vasúton utazó, nem a vonat személyzetéhez tartozó személy; a baleseti statisztikák vonatkozásában a mozgó vonatra való felszállást vagy a mozgó vonatról való leszállást megkísérlő utas is;

1.13. „alkalmazott vagy vállalkozó”: minden olyan személy, akinek foglalkoztatása a vasúttal kapcsolatos, és a baleset időpontjában a munkáját végzi, ideértve a vállalkozó által foglalkoztatott személyzetet, az önálló vállalkozókat, a vonatszemélyzet tagjait, valamint a vasúti járművek és a vasúti infrastruktúra kezelését végző személyeket is;

1.14. „vasúti átjáró igénybe vevője”: minden olyan személy, aki vasútvonalon való átkelés céljából bármilyen közlekedési eszközön vagy gyalogosan szintbeni vasúti átjárót vesz igénybe;

1.15. „illetéktelen személy”: minden olyan személy, aki olyan vasúti létesítményen tartózkodik, ahol tilos volna tartózkodnia, kivéve a vasúti átjáró igénybe vevőjét;

1.16. „a peronon tartózkodó egyéb személy”: a vasúti peronon lévő minden olyan személy, aki nem az „utas”, az „alkalmazott vagy vállalkozó”, a „vasúti átjáró igénybe vevője”, az „illetéktelen személy” vagy a „nem a peronon tartózkodó egyéb személy” meghatározások alá tartozik;

1.17. „nem a peronon tartózkodó egyéb személy”: minden olyan, nem a vasúti peronon lévő személy, aki nem az „utas”, az „alkalmazott vagy vállalkozó”, a „vasúti átjáró igénybe vevője”, „a peronon tartózkodó egyéb személy” vagy az „illetéktelen személy” meghatározások alá tartozik;

1.18. „halálos áldozat (haláleset)”: minden olyan személy, aki a baleset következtében a helyszínen vagy a balesetet követő 30 napon belül elhunyt, kivéve az öngyilkosságot elkövető személyt;

1.19. „súlyos sérülést szenvedett személy (súlyos sérülés)”: olyan sérült, aki baleset következtében 24 óránál hosszabb ideig kórházi kezelésre szorult, kivéve az öngyilkossági kísérletet elkövető személyt.

2. **Veszélyes árukra vonatkozó mutatók**

2.1. „Veszélyesáru-szállításhoz kapcsolódó baleset”: olyan baleset vagy váratlan esemény, amely a RID [1]/ADR 1.8.5. szakasza értelmében bejelentési kötelezettség alá esik;

2.2. „veszélyes áru”: olyan anyag vagy tárgy, amelynek fuvarozása a RID értelmében tilos vagy csak az abban előírt feltételekkel engedélyezett.

3. **Öngyilkosságokra vonatkozó mutatók**

3.1. „Öngyilkosság”: az illetékes nemzeti hatóság regisztrációja és minősítése alapján halállal végződő olyan cselekmény, amelynek során a személy önszántából saját magán testi sérülést idéz elő;

3.2. „öngyilkossági kísérlet”: súlyos sérüléssel végződő olyan cselekmény, amelynek során a személy önszántából saját magán testi sérülést idéz elő.

[1] A veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozásáról szóló szabályzat (RID), amelyet 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 az uniós jogba.

▼M5

4. **Baleset előidézésére alkalmas körülményekre vonatkozó mutatók**

4.1. „Síntörés”: 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 vagy egyéb sínillesztési hiba”: a vágány folytonosságával vagy geometriájával összefüggő olyan meghibásodás, amely vágányzár alkalmazását vagy sebességkorlátozás azonnali bevezetését teszi szükségessé;

4.3. „biztonságot veszélyeztető jelzési hiba”: jelzőrendszer olyan műszaki meghibásodása, amelynek következtében a kiadott jelzés (akár az infrastruktúra, akár a vasúti jármű felé) a szükségesnél enyhébb mértékű korlátozásra utasít;

4.4. „a »Megállj« állású jelző meghaladása a jelző melletti tényleges elhaladással”: minden olyan alkalom, amikor a vonat bármely része a számára engedélyezetten túli mozgást végez és a „Megállj” állású jelzőt meghaladja;

4.5. „a »Megállj« állású jelző meghaladása a jelző melletti tényleges elhaladás nélkül”: minden olyan alkalom, amikor a vonat bármely része a számára engedélyezetten túli mozgást végez anélkül, hogy meghaladná a „Megállj” állású jelzőt.

A 4.4. és 4.5. pontban leírt engedélyezetten túli mozgás a következő objektumok melletti elhaladást jelenti:

— a pálya menti színes fényjelző vagy alakjelző, ha veszélyt jelez vagy „Megállj” jelzést ad, és a vonatbiztosítási rendszer nem üzemel,

— a vonatbiztosítási rendszer által a biztonsággal összefüggésben adott menetengedély végpontja,

— az előírásoknak megfelelő, szóbeli vagy írásbeli engedélyezéssel 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 biztonsági hatóságok az engedélyezetten túli mozgás felsorolt négy mutatójáról külön-külön is beszámolhatnak, de minden esetben be kell számolniuk legalább a négy kategóriára vonatkozó adatokat tartalmazó összesített mutatóról.

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

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

▼M5

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

5.1. A balesetmegelőzési értéket a következő összetevők alkotják:

1. a biztonság önmagában vett értéke: az alkalmazás szerinti 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 termeléskiesést, vagyis azon áruk és szolgáltatások társadalmi értékét, amelyeket az adott személy előállíthatott volna, ha a baleset nem következett volna be.

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

5.2. A biztonság önmagában vett 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) preferenciamérések 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. Fogalommeghatározások

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

5.3.2. „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, amelyeknek költségbecslését a vasúttársaság, illetve az infrastruktúra működtetője végzi el saját korábbi tapasztalataiból kiindulva, ideértve a vasúti jármű haszonbérbe vételének költségét is abban az esetben, ha a károsodott jármű helyettesítésére új járművet kell igénybe venni.

▼M5

5.3.3. ►C1 „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 = az utazási időben elért megtakarítás pénzben kifejezett értéke

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

VT_P = [Üzleti céllal utazók VT-je] * [Üzleti céllal utazók százalékos aránya éves átlagban] + [Nem üzleti céllal utazók VT-je]*[Nem üzleti céllal utazók százalékos aránya éves átlagban] ◄

A VT_P értékét EUR/utas/óra egységben kell kifejezni.

„üzleti céllal utazó”: olyan utas, aki munkához kapcsolódó tevékenységeiből kifolyólag utazik, az ingázást nem ideértve.

A tehervonat idejének pénzben kifejezett értéke (egy órára vonatkoztatva)

VT_F = [a tehervonatok VT-je] * [(tonnakilométer)/(vonatkilométer)]

A VT_F értékét EUR/tonna/óra egységben kell kifejezni.

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

CM = a vonat 1 perces késésének költsége

Személyszállító vonat

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(utaskilométer)/(vonatkilométer)]$

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

Tehervonat

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

A K1 és a K2 tényező az idő pénzben kifejezett értéke és a késés pénzben kifejezett értéke közötti összefüggést fejezi ki, és értékét kikérdezéses (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 = CM_P * (A személyszállító vonat késése percben kifejezve) + CM_F * (A tehervonat késése percben kifejezve)

A modell alkalmazási tartománya

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

— a baleset által érintett vasútvonalak végállomásán mért valós késések,

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

▼M5

6. **Az infrastruktúra műszaki biztonságára és az ennek érdekében hozott intézkedésekre vonatkozó mutatók**

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

6.2. „Fedélzeti rendszerek”: a mozdonyvezetőt a pálya menti jelzőknek és a vezetőfülke jelzőinek figyelésében segítő, és ezáltal a „Megállj” állású jelzők figyelembevételét és a sebességkorlátozások betartását elősegítő rendszerek. A fedélzeti vonatbiztosítási rendszerek a következőkre terjednek ki:

a) figyelmeztető jelzés, automatikus figyelmeztető jelzést adva a mozdonyvezetőnek;

b) figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, automatikus figyelmeztető jelzést adva a mozdonyvezetőnek és automatikus megállítás a „Megállj” állású jelző meghaladása esetén;

c) figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint diszkrét sebességfelügyelet a „Megállj” állású jelző figyelembevételének biztosítása érdekében, ahol a „diszkrét sebességfelügyelet” a sebességnek a jelzőhöz közeledve bizonyos helyeken (sebességcsapdák) történő felügyeletét jelenti;

d) figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint folyamatos sebességfelügyelet, a „Megállj” állású jelző figyelembevételének biztosítására és a sebességkorlátozások folyamatos felügyeletére egy adott vasútvonalon, ahol a folyamatos sebességfelügyelet a vasútvonal valamennyi szakaszán megengedett maximális célsebesség folyamatos kijelzését jelenti.

A d) típus automatikus vonatbiztosítási rendszernek tekintendő.

6.3. „Vasúti átjáró”: valamely út vagy közlekedőút és a vasút 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.

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

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

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

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

— A fizikai eszközökkel biztosított védelem eszközei:

— fél- vagy teljes sorompó,

— kapu.

▼M5

— A vasúti átjáróban elhelyezett, helyhez kötött készülékkel történő figyelmeztetés eszközei:

— látható jelzés: fénysorompó,

— hangjelző készülékek: csengő, kürt, duda stb.

A biztosított vasúti átjárók osztályai a következők:

a) Kézi működtetésű: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali védelmet vagy figyelmeztető jelzést kézi úton egy vasúti alkalmazott aktiválja.

b) Automatikus, igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzést a közeledő vonat aktiválja.

c) Automatikus, igénybevevő-oldali védelemmel: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali védelmet a közeledő vonat aktiválja. Ebbe a kategóriába sorolandók az igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel és védelemmel egyaránt rendelkező vasúti átjárók.

d) „vasútoldali védelem”: olyan vasúti átjáró, ahol egy jelző vagy egy más vonatvédelmi rendszer a vonat továbbhaladását csak akkor engedi, ha a vasúti átjáró igénybevevő-oldali védelme teljes, és a vasúti átjáróban nem tartózkodik senki;

7. **Fogalommeghatározások a relatív mennyiségek viszonyítási alapjának felvételéhez**

7.1. „Vonatkilométer”: egy vonat egy kilométer távolságon történő mozgására vonatkozó mértékegység. Távolságként – ha rendelkezésre áll – a ténylegesen megtett távolságot, egyébként a kiindulási és a rendeltetési hely közötti standard hálózati távolságot kell figyelembe venni. Csak az adatszolgáltató ország saját területén megtett távolságot kell figyelembe venni.

7.2. „Utaskilométer”: egy utas egy kilométer távolságon történő vasúti szállítására vonatkozó mértékegység. Csak az adatszolgáltató ország saját területén megtett távolságot kell figyelembe venni.

7.3. „Vonalkilométer”: a 2. cikk hatálya alá tartozó tagállami vasúthálózat kilométerben számított hossza. Többvágányú vonal esetében a kiindulási és a rendeltetési hely közötti távolságot csak egyszeresen kell figyelembe venni.

7.4. „Vágánykilométer”: a 2. cikk hatálya alá tartozó tagállami vasúthálózat kilométerben számított hossza. Többvágányú vonal esetében minden egyes vágányt figyelembe kell venni.

▼B

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;

▼M2

_____

▼B

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 kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások;

7. a balesetek és a váratlan események kivizsgálására vonatkozó szabályok.

▼B

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;

c) eljárások a meglévő, az új és a módosított műszaki és üzemeltetési szabványok teljesítésére, valamint a következőkben előírt egyéb feltételek teljesítésére:

— kölcsönös 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 életciklusa 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;

▼B

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.

▼B

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 kölcsönös 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 kölcsönös 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 kölcsönös 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 kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásoknak, valamint a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv egyéb követelményeinek.

▼B

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 összeállításuk, 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):

▼B

— 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.

▼B

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