



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Plenárisülés-dokumentum*

---

**A7-0015/2014**

9.1.2014

## **\*\*\*I JELENTÉS**

a vasúti biztonságáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló  
javaslatról (átdolgozott szöveg)  
(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Michael Cramer

(Átdolgozás – az eljárási szabályzat 87. cikke)

### ***Az eljárások jelölései***

- \* Konzultációs eljárás
- \*\*\* Egyetértési eljárás
- \*\*\*I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- \*\*\*II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- \*\*\*III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

### ***A jogszabálytervezet módosításai***

A Parlament módosításaiban a jogszabálytervezet módosításait ***félkövér dőlt*** betűkkel jelölik. A *normál dőlt* betűs kiemelés jelzi az illetékes osztályoknak, hogy a jogszabálytervezet mely részeiben javasolnak javításokat a szöveg véglegesítése érdekében (például nyilvánvaló hibák vagy kihagyások esetén egy adott nyelvi változatban). Az ilyen jellegű módosítási javaslatokat az érintett osztályok hagyják jóvá.

A jogszabálytervezettel módosítani kívánt, már létező jogszabályra vonatkozó valamennyi módosítás fejléce egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyekben a létező jogszabály, illetve érintett rendelkezésének megjelölése található. Egy már létező jogszabály Parlament által módosítani kívánt – ám a jogszabálytervezet által nem módosított – rendelkezésének idézett részei ***félkövér*** betűkkel szerepelnek. Az ilyen részekben az esetleges törléseket a következőképpen kell jelölni: [...].

## TARTALOM

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
MELLÉKLET: A JOGI BIZOTTSÁG LEVELE .....	76
MELLÉKLET: AZ EURÓPAI PARLAMENT, A TANÁCS ÉS A BIZOTTSÁG JOGI SZOLGÁLATAIBÓL ÁLLÓ TANÁCSADÓ MUNKACSOPORT VÉLEMÉNYE .....	78
ELJÁRÁS.....	80



## **AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE**

**a vasúti biztonságáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló  
javaslatról (átdolgozott szöveg)  
(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))**

**(Rendes jogalkotási eljárás – átdolgozás)**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottság által a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatra (COM(2013)0031),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkének (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0028/2013),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
  - tekintettel a litván parlament, a román szenátus és a svéd parlament által a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. számú jegyzőkönyv alapján előterjesztett, indokolással ellátott véleményekre, amelyek szerint a jogalkotási aktus tervezete nem egyeztethető össze a szubszidiaritás elvével,
  - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2013. július 11-i véleményére<sup>1</sup>,
  - tekintettel a Régiók Bizottságának 2013. október 8-i véleményére<sup>2</sup>,
  - tekintettel a jogi aktusok átdolgozási technikájának szervezettebb használatáról szóló, 2001. november 28-i intézményközi megállapodásra<sup>3</sup>,
  - tekintettel az eljárási szabályzata 87. cikkének (3) bekezdése alapján a Jogi Bizottság által a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságnak küldött levélre,
  - tekintettel eljárási szabályzata 87. és 55. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A7-0015/2014),
- A. mivel az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság jogi szolgálataiból álló tanácsadó munkacsoport szerint a szóban forgó javaslat a javaslatban akként megjelölteken kívül egyéb érdemi módosítást nem tartalmaz, és mivel a meglévő jogszabályok változatlanul hagyott rendelkezései és e módosítások egységes szerkezetbe foglalása tekintetében a javaslat a meglévő jogszabályok érdemi módosítás nélküli egyszerű egységes szerkezetbe foglalását tartalmazza;

---

<sup>1</sup> HL C 327., 2013.11.12., 122. o.

<sup>2</sup> HL C 356., 2013.12.5., 92. o.

<sup>3</sup> HL C 77., 2002.3.28., 1. o.

1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot, figyelembe véve az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság jogi szolgálataiból álló tanácsadó munkacsoport ajánlásait;
2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy helyébe másik szöveget kíván léptetni;
3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

## Módosítás 1

### **Irányelvre irányuló javaslat 1 a preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(1a) A vasút immáron a legbiztonságosabb közlekedési mód az Unióban, és az elmúlt évtizedekben tovább javult a biztonsággal kapcsolatos teljesítménye. Jóllehet a vasúti szállítási teljesítmény az 1970-es 200 milliárd utaskilométerről mára több mint 300 milliárd utaskilométerre nőtt, a vasúti utasok haláleseteinek évi átlagos száma az 1970-es évek elején jegyzett 400-ról mára 100 alá csökkent.**

## Módosítás 2

### **Irányelvre irányuló javaslat 1 b preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(1b) Nemcsak az utasok és az alkalmazottak, köztük az alvállalkozók személyzete számára kell biztosítani a biztonságot, hanem a vasúti átjárók használóinak és a vasútvonalak közelében lakók számára is.**

## Módosítás 3

### **Irányelvre irányuló javaslat 1 c preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(1c) A műszaki és tudományos fejlődéssel párhuzamosan tovább kell javítani a vasúti biztonságot, figyelembe véve a**

*vasúti közlekedés versenyképességének várható növekedését.*

#### Módosítás 4

##### **Irányelvre irányuló javaslat 1 d preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(1d) Az uniós vasúti környezet mélyreható változáson ment keresztül, amelynek oka többek között az 1990-es évek eleje óta elfogadott három uniós vasúti csomag. Az egységes európai vasúti térség fokozatos létrehozását a szereplők számának megsokszorozódása, az alvállalkozók bevonásának fokozódása és a piacra való belépések gyakoribbá válása jellemzi. A terület összetettségének növekedésével összefüggésben a vasúti biztonság alapvetően az összes szereplő – azaz a vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők, a vasúti ágazat és a biztonsági hatóságok – közötti együttműködéstől függ. A biztonsági jogszabályoknak figyelembe kell venniük ezeket a fejleményeket, valamint megfelelő információs, irányítási és sürgősségi eljárásokat és eszközöket kell bevezetniük.*

#### Módosítás 5

##### **Irányelvre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(2) A 2004/49/EK irányelv – a biztonsági szabályok tartalmának, a vasúttársaságok biztonsági tanúsítványának, a biztonsági hatóságok feladatainak és szerepének, továbbá a balesetek kivizsgálásának az összehangolása révén – közös szabályozási

(2) A 2004/49/EK irányelv – a biztonsági szabályok tartalmának, a vasúttársaságok biztonsági tanúsítványának, a biztonsági hatóságok feladatainak és szerepének, továbbá a balesetek kivizsgálásának az összehangolása révén – közös szabályozási



keretet hozott létre a vasúti biztonság vonatkozásában. A vasúti közlekedési szolgáltatások egységes piacának **kialakítására irányuló további erőfeszítésekhez azonban** az említett irányelv alapos felülvizsgálatára van szükség.

keretet hozott létre a vasúti biztonság vonatkozásában. A vasúti közlekedési szolgáltatások egységes piacának **folyamatban lévő kialakítása azzal a következménnyel jár, hogy megsokszorozódik a különböző szereplők és kommunikációs felületek száma. Annak érdekében, hogy e körülmények között garantálják a vasútbiztonságot,** az említett irányelv alapos felülvizsgálatára van szükség.

## Módosítás 6

### **Irányelvre irányuló javaslat 2 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(2a) A biztonsági követelmények terén fennálló – az Unión belüli vasúti közlekedés optimális működésére is kiható – különbségek miatt különösen fontos, hogy ne álljon le az üzemeltetési és biztonsági szabályokkal, valamint a balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályokkal kapcsolatos harmonizációs folyamat.**

## Módosítás 7

### **Irányelvre irányuló javaslat 2 b preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(2b) Az összehangolás azonban egyetlen tagállam jelenlegi biztonsági szintjét sem veszélyeztetheti.**

## Módosítás 8

### **Irányelvre irányuló javaslat 2 c preambulumbekzdés (új)**

(2c) A vasúti biztonság, valamint az emberi élet, a közegészség és a környezet védelme szempontjából az a legfontosabb, hogy megfelelően végrehajtsák és tovább javítsák a 96/49/EK tanácsi irányelvet<sup>12a</sup> és a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet<sup>12b</sup>.

<sup>12a</sup> A Tanács 1996. július 23-i 96/49/EK irányelve a veszélyes áruk vasúti fuvarozására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 235., 1996.9.17., 25. o.)

<sup>12b</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK irányelve a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.)

## Módosítás 9

### Irányelvre irányuló javaslat 3 preambulumbekkezdés

(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 uniós követelmények. Továbbá mivel a villamosokra gyakran a közúti biztonsági előírások vonatkoznak, így vasúti biztonsági szabályokkal nem szabályozhatók teljes mértékben. Ezért indokolt a szóban forgó helyi vasúti rendszereket kizárni az irányelv hatályából. Ez nem akadályozza annak, hogy a tagállamok – ha indokoltnak találják – az irányelv

(3) Számos tagállamban a metrókra, villamosokra, **villamos-vonatokra**, 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 uniós követelmények. Továbbá mivel a villamosokra gyakran a közúti biztonsági előírások vonatkoznak, így vasúti biztonsági szabályokkal nem szabályozhatók teljes mértékben. Ezért indokolt a szóban forgó helyi vasúti rendszereket kizárni az irányelv hatályából. Ez nem akadályozza annak, hogy a tagállamok

rendelkezéseit önkéntes alapon  
alkalmazzák a helyi vasúti rendszerekre.

– ha indokoltnak találják – az irányelv  
rendelkezéseit önkéntes alapon  
alkalmazzák a helyi vasúti rendszerekre.

## Módosítás 10

### **Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Módosítás 11

### **Irányelvre irányuló javaslat 4 a preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(4a) A biztonság nagymértékben függ a vasúti infrastruktúra, az üzemeltetés, a gyártók és a biztonsági hatóságok közötti együttműködéstől. Megfelelő eszközöket kell használni és kidolgozni a biztonság garantálása és javítása érdekében.**

## Módosítás 12

### **Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés**

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

(5) A vasúti rendszer **minden szereplője** a saját **területén** teljes felelősséggel **tartozik** a rendszer biztonságáért. A tagállamoknak egyértelműen különbséget kell tenniük a biztonsággal kapcsolatos közvetlen felelősség és a nemzeti biztonsági hatóságoknak a nemzeti keretszabályok létrehozásával és valamennyi piaci szereplő teljesítményének felügyeletével kapcsolatos feladatai között.

### Módosítás 13

#### Irányelvre irányuló javaslat 6 preambulumbekezdés

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

(6) A vasúti rendszer üzemeltetésével kapcsolatban a pályahálózat-működtetőkre és a vasúttársaságokra háruló felelősség nem zárja ki más szereplők – például gyártók, szállítók, feladók, berakók, **kirakodók, címzettek**, töltők, karbantartásért felelős szervezetek, karbantartási szolgáltatók, **járműtulajdonosok, járműüzemeltetők**, szolgáltatók és beszerzéssel foglalkozó szervezetek – felelősségvállalását termékeikért, illetve szolgáltatásaikért, **valamint a kockázatkezelési intézkedések bevezetéséért.** A nem megfelelő felelősségvállalás kockázatának elkerülése érdekében indokolt, hogy mindegyik érintett szereplő **szerződéses megállapodások keretében** a saját folyamataért tartozzon felelősséggel. A vasúti rendszer minden szereplőjének felelőssége a többi szereplő, **többek között**

állapotára és üzemi előzményeire, a karbantartási nyilvántartásra, a rakodási műveletek nyomonkövethetőségére és a fuvarlevelekre vonatkozó információkra.

*az illetékes hatóságok* irányában, hogy a járművek **biztonságos működésének biztosításához szükséges minden** lényeges információt hiánytalanul és pontosan átadjon, **különös tekintettel a** jármű állapotára és üzemi előzményeire, a karbantartási nyilvántartásra, a rakodási műveletek nyomonkövethetőségére és a fuvarlevelekre vonatkozó információkra.

#### Módosítás 14

##### Irányelvre irányuló javaslat 6 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(6a) A tehervagonokat érintő súlyos balesetek előfordulása megmutatta, hogy a tehervagonok, személyszállító járművek és mozdonyok karbantartásának gyakoriságára és intervallumaira vonatkozó, uniós szinten harmonizált kötelező szabályokra van szükség.**

#### Módosítás 15

##### Irányelvre irányuló javaslat 7 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(7a) A gyártók, a karbantartási vállalkozók és a vasúttársaságok közötti együttműködés intenzitása csökkent az elmúlt évtizedekben. Ez a teljes vasúti rendszer biztonságának garantálása érdekében szükségessé teszi a karbantartások ütemezésével és a minőséggel kapcsolatos minimumkövetelmények összehangolását.**

## Módosítás 16

### Irányelvre irányuló javaslat 8 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8) Közös biztonsági célok és közös biztonsági módszerek fokozatos bevezetésére került sor a magas biztonsági színvonal fenntartása és – **amennyiben szükséges és ésszerű keretek között megvalósítható** – javítása érdekében. E céloknak és módszereknek eszközül kell szolgálniuk a piaci szereplők biztonságos voltának és teljesítményének uniós és tagállami szintű értékeléséhez. Közös biztonsági mutatók kerültek rögzítésre, melyek lehetővé teszik annak felmérését, hogy a rendszerek megfelelnek-e a közös biztonsági céloknak, és megkönnyítik a vasút biztonsági teljesítményének nyomon követését.

*Módosítás*

(8) Közös biztonsági célok és közös biztonsági módszerek fokozatos bevezetésére került sor a magas biztonsági színvonal fenntartása és javítása érdekében. E céloknak és módszereknek eszközül kell szolgálniuk a piaci szereplők biztonságos voltának és teljesítményének uniós és tagállami szintű értékeléséhez. Közös biztonsági mutatók kerültek rögzítésre, melyek lehetővé teszik annak felmérését, hogy a rendszerek megfelelnek-e a közös biztonsági céloknak, és megkönnyítik a vasút biztonsági teljesítményének nyomon követését.

## Módosítás 17

### Irányelvre irányuló javaslat 9 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) A gyakran nemzeti műszaki szabványokra épülő nemzeti biztonsági szabályokat fokozatosan **fel kell váltani** a közös biztonsági célokon, a közös biztonsági módszereken és a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokon (ÁME-k) alapuló szabályokkal. A kölcsönös átjárhatóság akadályainak felszámolásához a nemzeti szabályok mennyiségének csökkentésére van szükség az ÁME-k hatályának az uniós vasúti rendszer egészére való kiterjesztése és az ÁME-kben nyitva hagyott kérdések tisztázása révén. Ehhez a tagállamoknak naprakészen kell tartaniuk nemzeti szabályrendszerüket, el kell törölniük az elavulttá vált

*Módosítás*

(9) A gyakran nemzeti műszaki szabványokra épülő nemzeti biztonsági szabályokat fokozatosan **felváltják** a közös biztonsági célokon, a közös biztonsági módszereken és a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokon (ÁME-k) alapuló szabályokkal. A kölcsönös átjárhatóság akadályainak felszámolásához a nemzeti szabályok mennyiségének csökkentésére van szükség az ÁME-k hatályának az uniós vasúti rendszer egészére való kiterjesztése és az ÁME-kben nyitva hagyott kérdések tisztázása révén. Ehhez a tagállamoknak naprakészen kell tartaniuk nemzeti szabályrendszerüket, el kell törölniük az elavulttá vált szabályokat, és erről

szabályokat, és erről értesíteniük kell a Bizottságot és az Ügynökséget.

*haladéktalanul* értesíteniük kell a Bizottságot és az Ügynökséget.

## Módosítás 18

### Irányelvre irányuló javaslat 10 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(10) Figyelembe véve a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát hátráltató akadályok megszüntetésére vonatkozó fokozatos megközelítési módot és ebből következően az ÁME-k elfogadásához szükséges időtartamot, lépéseket kell tenni annak elkerülése érdekében, hogy a tagállamok a jelenlegi rendszerek különbözőségét fokozó új nemzeti rendelkezéseket fogadjanak el, vagy ilyen hatással járó új projekteket vállaljanak fel. **A baleset-megelőzésnek a** biztonsági rendszer **az** elismert eszköze, és a vasúttársaságok felelősek azért, hogy a balesetek megismétlődésének megelőzése érdekében azonnali korrekciós intézkedéseket tegyenek. Indokolt, hogy a tagállamok a vasúttársaságok felelősségét ne enyhíthessék olyan módon, hogy közvetlenül egy baleset után új nemzeti szabályokat hoznak.

*Módosítás*

(10) Figyelembe véve – a **vasútbiztonság magas szintjének fenntartása mellett** – a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságát hátráltató akadályok megszüntetésére vonatkozó fokozatos megközelítési módot és ebből következően az ÁME-k elfogadásához szükséges időtartamot, lépéseket kell tenni annak elkerülése érdekében, hogy a tagállamok a jelenlegi rendszerek különbözőségét fokozó új nemzeti rendelkezéseket fogadjanak el, vagy ilyen hatással járó új projekteket vállaljanak fel. A biztonsági rendszer **a baleset-megelőzés egyik** elismert eszköze. **A tagállamok, az Európai Vasúti Ügynökség (a továbbiakban: az Ügynökség)** és a vasúttársaságok felelősek azért, hogy a balesetek megismétlődésének megelőzése érdekében azonnali korrekciós intézkedéseket tegyenek. Indokolt, hogy a tagállamok a vasúttársaságok felelősségét ne enyhíthessék olyan módon, hogy közvetlenül egy baleset után új nemzeti szabályokat hoznak.

## Módosítás 19

### Irányelvre irányuló javaslat 10 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(10a) A vonatok ellenőrző-irányító és jelzőrendszerei kritikus szerepet töltenek be a vasútbiztonság garantálásában. Az**

*Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszernek (ERTMS) az Unió vasúthálózatán való harmonizált fejlesztése és bevezetése fontos hozzájárulást jelent a biztonsági szint növeléséhez.*

## Módosítás 20

### **Irányelvre irányuló javaslat 11 a preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(11a) A vasúttársaságoknak és pályahálózat-működtetőknek biztonsági kultúrájukon belül meg kell teremteniük a „méltányossági alapú vasútbiztonsági kultúrát”, hogy ténylegesen bátorítsák a személyzetet a biztonsággal kapcsolatos balesetek, váratlan események és balesetveszélyes helyzetek bejelentésére, anélkül, hogy a személyzet büntetésnek vagy megkülönböztetésnek lenne kitéve. A méltányossági alapú vasútbiztonsági kultúra lehetővé teszi, hogy a vasúti ágazat levonja a tanulságokat a balesetekből, váratlan eseményekből és balesetveszélyes helyzetekből, és ezzel javítsa a munkavállalók és az utazók biztonságát a vasúton.*

## Módosítás 21

### **Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(12) Annak érdekében, hogy a vasúti biztonság magas színvonalon álljon, és a feltételek minden vasúttársaságra nézve egyenlők legyenek, ez utóbbiakkal szemben egyforma biztonsági követelményeket kell támasztani. Indokolt, hogy az engedélyezett vasúttársaságok

(12) Annak érdekében, hogy a vasúti biztonság magas színvonalon álljon, és a feltételek minden vasúttársaságra nézve egyenlők legyenek, ez utóbbiakkal szemben egyforma biztonsági követelményeket kell támasztani. Indokolt, hogy az engedélyezett vasúttársaságok



csak biztonsági tanúsítvány birtokában férhessenek hozzá a vasúti infrastruktúrához. A biztonsági tanúsítványnak igazolnia kell, hogy a vasúttársaság kialakította a biztonsági rendszerét, és teljesíteni tudja a vonatkozó biztonsági szabványokat és szabályokat. A nemzetközi szállítási szolgáltatások esetében elegendő a biztonsági rendszer egyszeri jóváhagyása uniós szinten.

csak biztonsági tanúsítvány birtokában férhessenek hozzá a vasúti infrastruktúrához. A biztonsági tanúsítványnak igazolnia kell, hogy a vasúttársaság kialakította a biztonsági rendszerét, és teljesíteni tudja a vonatkozó biztonsági szabványokat és szabályokat ***minden olyan tagállamban, ahol a társaság működik.*** A nemzetközi szállítási szolgáltatások esetében elegendő a biztonsági rendszer egyszeri jóváhagyása uniós szinten ***vagy azon területre, amelynek vasúti infrastruktúráját a vasúttársaság használja.***

## Módosítás 22

### Irányelvre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Módosítás 23

### Irányelvre irányuló javaslat 16 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

(16) **A vonatszemélyzet képzése és képesítése a vasútbiztonság kritikus tényezője. A vasúttársaságoknak biztosítaniuk kell, hogy személyzetük megfelelő képesítéssel, tanúsítással és képzéssel rendelkezzen, beleértve azt a helyzetet is, amikor egy másik tagállam hálózatán működnek. A nemzeti biztonsági hatóságoknak nyomon kell követniük és végre kell hajtaniuk az erre irányuló követelményeket.** A vonatszemélyzet tanúsítása **akadályt jelenthet** a piacra újonnan **belépők számára**. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az adott hálózaton működni kívánó vasúttársaságok rendelkezésére álljanak a vonatszemélyzet képzése és tanúsítása tekintetében a nemzeti szabályok által támasztott követelmények teljesítéséhez szükséges eszközök.

## Módosítás 24

### Irányelvre irányuló javaslat 17 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(17a) Az Ügynökségnek az ágazati szakértőkkel közösen biztonsági rendszert kell kidolgoznia a biztonsági szempontból kritikus rendszerelemek azonosítására, figyelembe véve a légi közlekedési ágazat tapasztalatait.**

## Módosítás 25

### Irányelvre irányuló javaslat 18 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

(18) A nemzeti biztonsági hatóságoknak szervezetileg, jogilag és a döntéshozatal szempontjából teljesen függetleneknek kell lenniük minden vasúttársaságtól, pályahálózat-működtetőtől, kérelmezőtől **vagy** beszerzést végző szervtől. Feladataikat nyíltan és megkülönböztetéstől mentesen kell ellátniuk, és együtt kell működniük az Ügynökséggel **a magas szintű vasútbiztonsággal rendelkező** egységes vasúti térség létrehozása és a döntéshozatali szempontok összehangolása érdekében. **Feladataik teljesítése érdekében a nemzeti biztonsági hatóságoknak elégséges költségvetési forrásokkal és kellő számú jól képzett személyzettel kell rendelkezniük.** A hatékonyság növelése érdekében két vagy több tagállam dönthet úgy, hogy nemzeti biztonsági hatóságaik személyzetét és erőforrásait egyesítik.

## Módosítás 26

### Irányelvre irányuló javaslat 18 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(18a) Az egységes vasúti térség létrehozása és a vasútbiztonság javítása érdekében létfontosságú egy egységes biztonsági tanúsítvány bevezetése. Ez szükségessé teszi a feladatoknak és hatásköröknek az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti egyértelmű megosztását. Az Ügynökségnek a biztonsági tanúsítványok tekintetében**

*egyablakos ügyintézőhellyé kell válnia az Unióban, felhasználva a nemzeti biztonsági hatóságok értékes szakértelmét, helyi ismereteit és tapasztalatait. Az Ügynökségnek a [...] rendeletben [az Európai vasúti Ügynökségről szóló rendelet] említett szerződéses megállapodások alapján meghatározott konkrét feladatokat és felelősségi köröket kell ruháznia a nemzeti biztonsági hatóságokra, azonban kizárólagos hatáskörrel kell rendelkeznie mind a vasúttársaságok, mind pedig a pályahálózat-működtetők biztonsági tanúsítványainak kiadása, megújítása, módosítása és visszavonása tekintetében.*

## **Módosítás 27**

### **Irányelvre irányuló javaslat 19 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(19a) A mozdonyvezetők és a biztonsági feladatokat ellátó vonatszemélyzet munkaidejére, vezetési idejére és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartása döntő fontosságú a vasútbiztonság és a tisztességes verseny szempontjából. A nemzeti biztonsági hatóságoknak kell felelniük e szabályok végrehajtásáért és ellenőrzéséért, valamint a határokon átnyúló műveletekért. Az Ügynökségnek fedélzeti eszközt kell kifejlesztenie, mellyel nyilvántartható a mozdonyvezetők vezetési és pihenőideje. A nemzeti biztonsági hatóságoknak hatáskörrel kell rendelkezniük a vezetési és pihenőidő határokon átnyúló műveletek esetén történő ellenőrzésére.*

## Módosítás 28

### Irányelvre irányuló javaslat 20 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(20) A súlyos vasúti balesetek ritkák. Következményeik azonban súlyosak lehetnek, és ahhoz vezethetnek, hogy a közvélemény kétségbe vonja a vasúti rendszer biztonságos működését. Ezért a balesetek megismétlődésének elkerülése érdekében biztonsági szempontból ki kell vizsgálni az összes ilyen balesetet, a vizsgálat eredményét pedig nyilvánossá kell tenni. Más balesetek vagy váratlan események esetében is indokolt biztonsági vizsgálatot lefolytatni, ha azok fontos figyelmeztető előjelei lehetnek súlyos baleseteknek.

*Módosítás*

(20) A súlyos vasúti balesetek ritkák. Következményeik azonban súlyosak 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, **és be kell illeszteni őket a rendszeres jelentésekbe.** Más balesetek vagy váratlan események esetében is indokolt biztonsági vizsgálatot lefolytatni, ha azok fontos figyelmeztető előjelei lehetnek súlyos baleseteknek. **E figyelmeztető jelek azonosítása érdekében a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők megteremtik a 3. cikkben meghatározott „méltányossági alapú vasútbiztonsági kultúrát”.**

## Módosítás 29

### Irányelvre irányuló javaslat 20 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(20a) A vasúti közlekedés biztonsági rendszerének alapját a visszajelzések, valamint a balesetekből és a repülőeseményekből levont tanulságok képezik, ami az értékes információk jövőbeli elérhetőségének biztosítása érdekében a bizalmas kezelésre vonatkozó előírások szigorú alkalmazását követeli meg. Ebben az összefüggésben a biztonsággal összefüggő érzékeny információkat megfelelő védelemben kell**

*részesíteni.*

## **Módosítás 30**

**Irányelvre irányuló javaslat  
20 b preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(20b) Egy baleset számtalan különböző közérdeket vet fel, mint például a jövőbeni balesetek megakadályozását és a hatékony igazságszolgáltatást. Ezen érdekek túlmutatnak az érintett felek egyedi érdekein és a szóban forgó konkrét eseményen. Az általános közérdek védelme érdekében meg kell teremteni az összes érdek közötti megfelelő egyensúlyt.***

## **Módosítás 31**

**Irányelvre irányuló javaslat  
21 a preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(21a) A vasúti ágazatnak ezenkívül olyan környezetet kell létrehoznia, amely nem a büntetésen alapul, és amely ösztönzi az események spontán bejelentését, és ezáltal elősegíti a „méltányossági alapú vasúti biztonsági kultúra” elvének terjedését.***

## **Módosítás 32**

**Irányelvre irányuló javaslat  
21 b preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(21b) A balesetek és váratlan események megelőzése érdekében a lehető leghamarabb közölni kell a vonatkozó***

*információkat, köztük különösen a biztonsági vizsgálat eredményeként megszülető jelentéseket és biztonsági ajánlásokat.*

## Módosítás 33

### **Irányelvre irányuló javaslat 21 c preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(21c) A vasúti ágazatban bekövetkező balesetek után nehéz az áldozatok és az értesítendő személyek és/vagy családtagok azonosítása, mivel a piaci szereplő általában nem ismeri az áldozatok személyazonosságát. Bizonyos uniós vasúti szolgáltatások esetében, ahol kötelező az előfoglalás vagy a vonatra való felszállást megelőzően az utasok biztonsági ellenőrzésen esnek át, célszerű lenne, ha a piaci szereplő – kizárólag a családtagokkal és/vagy az értesítendő személyekkel való gyors kapcsolatfelvétel érdekében – rendelkezne a fedélzeten tartózkodó utasokat és személyzetet felsoroló listával. Ezért fel kell hatalmazni az Ügynökséget arra, hogy rendszereket dolgozzon ki ezen információknak a jegyfoglalási rendszerekbe történő beillesztésére. A nemzeti hatóságoknak ezenkívül a sürgősségi szolgálatokra, hozzáférési tervekre és a baleset helyszínén biztosított segítségnyújtásra kiterjedő, valamint az áldozatok ellátási tervét is magában foglaló vészhelyzeti terveket kell kidolgozniuk. A nemzeti hatóságoknak ezenkívül a sürgősségi szolgálatokra, hozzáférési tervekre és a baleset helyszínén biztosított segítségnyújtásra kiterjedő, valamint az áldozatok ellátási tervét is magában foglaló vészhelyzeti terveket kell kidolgozniuk. A piaci szereplőnek is rendelkeznie kell egy tervvel az áldozatok*

*számára történő segítségnyújtással kapcsolatosan.*

## Módosítás 34

### Irányelvre irányuló javaslat 22 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(22) Annak érdekében, hogy a vizsgáló testület hatékonyabban végezhesse tevékenységét, és hogy feladatait könnyebben láthassa el, kellő időben **be** kell tudnia jutni a baleset helyszínére, szükség esetén az igazságügyi hatóságokkal jó együttműködésben. A vizsgálati jelentések, valamint a megállapítások és ajánlások döntő fontosságú információkat jelentenek a vasútbiztonság további javításával kapcsolatban, ezért azokat uniós szinten nyilvánossá kell tenni. A biztonsági ajánlásokat a címzetteknek végre kell hajtaniuk, a megtett intézkedésekről pedig jelentést kell tenniük a vizsgáló testület számára.

*Módosítás*

(22) Annak érdekében, hogy a vizsgáló testület hatékonyabban végezhesse tevékenységét, és hogy feladatait könnyebben láthassa el, **a vizsgáló testületnek és – saját kérésére – az Ügynökségnek** kellő időben **el** kell tudnia jutni a baleset helyszínére, szükség esetén az igazságügyi hatóságokkal jó együttműködésben. **Minden érintett félnek, köztük az Ügynökségnek is, rendelkezésre kell bocsátania a vizsgálati testület tevékenységeinek elvégzéséhez szükséges összes lényeges információt.** A vizsgálati jelentések, valamint a megállapítások és ajánlások döntő fontosságú információkat jelentenek a vasútbiztonság további javításával kapcsolatban, ezért azokat uniós szinten nyilvánossá kell tenni. A biztonsági ajánlásokat a címzetteknek végre kell hajtaniuk, a megtett intézkedésekről pedig jelentést kell tenniük a vizsgáló testület számára.

## Módosítás 35

### Irányelvre irányuló javaslat 25 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(25) A Bizottságnak indokolt felhatalmazást kapnia arra, hogy ezen irányelv egyes nem alapvető elemeinek kiegészítése és módosítása céljából a

*Módosítás*

(25) A Bizottságnak indokolt felhatalmazást kapnia arra, hogy ezen irányelv egyes nem alapvető elemeinek kiegészítése és módosítása céljából a



Szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a közös biztonsági módszerek és felülvizsgálatuk, továbbá a közös biztonsági mutatók és célkitűzések felülvizsgálata vonatkozásában. Különösen fontos, hogy a Bizottság **az** előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson. Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésekor és kidolgozásakor a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a releváns dokumentumok egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon eljussanak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.

Szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a közös biztonsági módszerek és felülvizsgálatuk, továbbá a közös biztonsági mutatók és célkitűzések felülvizsgálata vonatkozásában. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson **a szociális partnerekkel és különösen a nemzeti biztonsági hatóságokkal**. Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésekor és kidolgozásakor a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy a releváns dokumentumok egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon eljussanak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz.

## Módosítás 36

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 1 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

Ez az irányelv **minimumrendelkezéseket** ír elő, **amelyen túlmenően a tagállamok csak a 8. cikkel összhangban alkothatnak jogszabályokat**, annak érdekében, hogy a következőkkel gondoskodjon az uniós vasúti biztonság fejlesztéséről és **további** javításáról, valamint a vasúti szállítási szolgáltatások piacára való belépés elősegítéséről:

## Módosítás 37

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 1 cikk – c pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

c) közös biztonsági célok és biztonsági módszerek kidolgozása **annak érdekében**,

*Módosítás*

c) közös biztonsági célok és biztonsági módszerek kidolgozása a nemzeti

***hogy a nemzeti szabályozás fokozatosan  
nélkülözhetővé váljon ;***

***szabályok magas biztonsági szint melletti  
nagyobb fokú harmonizációja céljából;***

### **Módosítás 38**

**Irányelvre irányuló javaslat  
1 cikk – e a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***ea) egységes biztonsági tanúsítvány  
bevezetése, amely valamennyi  
tagállamban érvényes, és amelyet  
valamennyi tagállam elismer a  
meghatározott üzemeltetési területen  
belül;***

### **Módosítás 39**

**Irányelvre irányuló javaslat  
1 cikk – e b pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***eb) az Ügynökség számára annak  
előírása, hogy iránymutatásokat tegyen  
közzé a vasúti biztonságról és a biztonsági  
tanúsítványokról, amely tartalmazza a  
bevált gyakorlatok példáinak felsorolását  
is, különösen a határokon átnyúló  
szállítás tekintetében.***

### **Módosítás 40**

**Irányelvre irányuló javaslat  
2 cikk – 2 bekezdés – a pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**a) a metrók, villamosok, *valamint a*  
helyiérdekű vasúti rendszerek;**

**a) metrók, villamosok, *villamos-vonatok és*  
helyiérdekű vasúti rendszerek;**

## Módosítás 41

### Irányelvre irányuló javaslat 2 cikk – 3 bekezdés – b a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***ba) a nehéz vasúti szerelvények által a helyiérdekű vasúti rendszerek működési feltételei mellett időnként használt helyiérdekű vasúti infrastruktúrát, amennyiben erre az igénybevételre kizárólag összeköttetési célból van szükség;***

## Módosítás 42

### Irányelvre irányuló javaslat 2 cikk – 3 bekezdés – b b pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***bb) azon járműveket, amelyek elvesztették engedélyüket, és amelyeket az újraengedélyezés lehetővé tétele érdekében egy pályaudvarra vagy egy telephelyre szállítanak;***

## Módosítás 43

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – a pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

a) „**uniós** vasúti rendszer”: az Unió **hagyományos és nagysebességű** vasúti rendszere a(z) [vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó xx] irányelv 2. cikkében foglalt fogalom meghatározás szerint;

## Módosítás 44

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – b pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

b) „pályahálózat-működtető”: a **2001/14/EK irányelv**<sup>14</sup> 2. cikkében foglalt fogalommeghatározás szerinti pályahálózat-működtető;

---

<sup>14</sup> HL L 75., 2001.3.15., 29. o.

*Módosítás*

b) „pályahálózat-működtető”: a **2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv**<sup>14</sup> 3. cikkében foglalt fogalommeghatározás szerinti pályahálózat-működtető;

---

<sup>14</sup> Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012. november 21-i, 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.)

## Módosítás 45

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – c pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

c) „vasúttársaság”: a **2012/34/EU** irányelv 3. cikkében meghatározott vasúttársaság és bármely más állami vagy magánvállalkozás, amelynek fő üzleti tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania, beleértve azokat a vállalkozásokat is, amelyek csak vontatást végeznek;

## Módosítás 46

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – c a és c b pont (új)

**ca) „üzemeltetési terület”: hálózat vagy hálózatok egy tagállamban vagy tagállamok egy csoportjában, amelyen vagy amelyeken egy vasúttársaság a működését tervezi;**

**cb) „elszigetelt vasúthálózat”: egy tagállam olyan vasúthálózata vagy annak olyan része, amelynek nyomtávja 1520 mm, és amely földrajzilag vagy műszakilag el van választva a szabványos névleges nyomtávú (1435 mm – a továbbiakban: „szabványos nyomtáv”) európai hálózattól, és amely harmadik országokkal együtt szerves részét képezi az 1520 mm-es nyomtávú hálózatnak, viszont az Unió standard hálózatától elszigetelt;**

#### **Módosítás 47**

##### **Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – f pont**

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

*(A módosítás a magyar nyelvi változatot nem érinti.)*

#### **Módosítás 48**

##### **Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – f a pont (új)**

**fa) „közös biztonsági mutatók”: a vasúti biztonsági teljesítmény nyomon követésének és a közös biztonsági célok**

*elérésének elősegítése érdekében gyűjtött, vasúti biztonsággal kapcsolatos közös adatállomány;*

## Módosítás 49

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – h pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

h) „nemzeti szabályok”: a vasútbiztonsági vagy műszaki követelményeket **tartalmazó, tagállami szinten bevezetett kötelező szabályok, amelyek** a szabályokat bevezető testülettől függetlenül a **vasúttársaságokra vonatkoznak**;

*Módosítás*

h) „nemzeti szabályok”: a **tagállamok által bejelentett minden olyan kötelező szabály, amely tartalmazza a tagállami szinten előírt** vasútbiztonsági, **üzemeltetési** vagy műszaki követelményeket, **és amely** a szabályokat bevezető testülettől függetlenül a **vasúti szereplőkre vonatkozik**;

## Módosítás 50

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – i pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

i) „biztonsági rendszer”: egy pályahálózat-működtető vagy vasúttársaság által **meghatározott** szervezeti rend és **eljárások**, amelyek az üzemeltetés biztonságos irányítására szolgálnak;

## Módosítás 51

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – k pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

k) „baleset”: olyan nem kívánatos vagy nem szándékos váratlan esemény, illetve ilyen események sajátos láncolata,

*Módosítás*

k) „baleset”: olyan nem kívánatos vagy nem szándékos váratlan esemény, illetve ilyen események sajátos láncolata,

amelynek káros következményei vannak; a balesetek a következő kategóriákra oszthatók: ütközés, kisiklás, balesetek vasúti átjárókban, mozgó járművek okozta személyi sérülés, tüzesetek és egyéb balesetek;

amelynek káros következményei vannak; a balesetek a következő kategóriákra oszthatók: ütközés, kisiklás, balesetek vasúti átjárókban, mozgó járművek okozta – **akár a rendező pályaudvarokon és a pálya karbantartási munkálatai során bekövetkező** – személyi sérülés, **ideértve a nem utasként meghatározott személyeket is**, tüzesetek és egyéb balesetek;

## Módosítás 52

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**3 cikk – n a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**na) „ésszerű keretek között megvalósítható”: bármely olyan tevékenység, amely – költség-haszon elemzést követően – az elérni kívánt biztonsági célhoz képest nem vezet a költségek és/vagy a végrehajtási idő aránytalan növekedéshez;**

## Módosítás 53

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**3 cikk – n b pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**nb) „más felek”: bármely olyan fél, amely olyan külső tevékenységeket végez a vasúti rendszer kapcsolódási felületein, amelyek az üzemeltetésre közvetlen hatást gyakorló kockázatokat jelenthetnek, és amelyeket a pályahálózat-működtetőknek és a vasúttársaságoknak ellenőrizniük kell;**

## Módosítás 54

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – p a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*pa) „határon átnyúló vasúti rendszerek”: valamely határ két oldalán található legközelebbi városi csomópontok között közlekedési szolgáltatásokat nyújtó vasúti rendszerek;*

## Módosítás 55

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – s pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

s) „üzembentartó”: az a személy vagy szervezet, aki vagy amely a **járművet, mint szállítóeszközt hasznosítja, akár tulajdonosa, akár használati joga van felette**, továbbá a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó xx irányelv 43. cikkében említett **nemzeti járműnyilvántartásban** ily módon nyilvántartásba van véve;

s) „**tulajdonos**”: az a személy vagy szervezet, aki vagy amely a **jármű** tulajdonosa, továbbá a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó xx irányelv 43. és **43a.** cikkében említett **járműnyilvántartásokban** ily módon nyilvántartásba van véve;

## Módosítás 56

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – u pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

u) „jármű”: vontató eszközzel rendelkező vagy nem rendelkező, **kerekeken** vasúti sínen közlekedő vasúti jármű. Egy jármű egy vagy több strukturális és funkcionális alrendszerből áll;



## Módosítás 57

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – v pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Módosítás 58

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – x a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**xa) „kirakodó”: az a vállalkozás, amely eltávolítja a konténereket a vasúti kocsiról, vagy kirakodja a csomagolt árut a kocsiból vagy konténerből, vagy kiüríti az árut a tartályból, a kocsiból vagy a konténerből;**

## Módosítás 59

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – y a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**ya) „méltányossági alapú vasútbiztonsági kultúra”: annak érdekében létrehozandó eljárás, hogy a személyzetet, akik szándékos szabálysértés vagy súlyos gondatlanság esetén továbbra is elszámoltathatók, ténylegesen bátorítsák**

*biztonsággal kapcsolatos balesetek, váratlan események és balesetveszélyes helyzetek bejelentésére. E személyeket nem szándékosan elkövetett hibákért vagy a fent említett információk rendelkezésre bocsátásáért nem lehet büntetni vagy megkülönböztetésnek kitenni. A méltányossági alapú vasútbiztonsági kultúra lehetővé teszi, hogy a vasúti ágazat levonja a tanulságokat a balesetekből, váratlan eseményekből és balesetveszélyes helyzetekből, és ezzel javítsa a munkavállalók és az utasok biztonságát a vasúton;*

## **Módosítás 60**

**Irányelvre irányuló javaslat  
3 cikk – y b pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*y b) „címzett”: a fuvarlevélen ekként feltüntetett bármely természetes vagy jogi személy, akinek kikézbessítik az árut és a fuvarlevelet;*

## **Módosítás 61**

**Irányelvre irányuló javaslat  
3 cikk – y c pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*yc) „fuvarozó”: bármely vállalkozó, akivel a feladó vagy az utas fuvarozási szerződést köt, vagy egy rákövetkező fuvarozó, aki az említett szerződés alapján felelősséggel tartozik;*

## Módosítás 62

### Irányelvre irányuló javaslat 4 cikk

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A vasúti rendszer szereplőinek közreműködése a vasútbiztonság fejlesztésében és javításában

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

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

a) adott esetben egymással együttműködve tegyék meg a szükséges intézkedéseket a kockázatok korlátozására,

b) alkalmazzák az uniós és a nemzeti szabályokat

c) ezzel az irányelvvel összhangban hozzák létre a biztonsági rendszereket.

A tagállamok jogszabályai szerinti polgári jogi felelősség sérelme nélkül valamennyi pályahálózat-működtető és vasúttársaság a

#### *Módosítás*

A vasúti rendszer szereplőinek közreműködése a vasútbiztonság fejlesztésében és javításában

(1) A tagállamok és az Ügynökség *saját hatáskörükön belül* gondoskodnak a vasútbiztonság fenntartásáról és – amennyiben ésszerű keretek között kivitelezhető – folyamatos javításáról, amelynek során figyelembe veszik *az emberi tényezők hatását*, az uniós és *nemzetközi* jogszabályok alakulását, valamint a műszaki és tudományos fejlődést, és prioritást adva a súlyos balesetek megelőzésének.

*A tagállamok és az Ügynökség biztosítják, hogy a vasútbiztonság fejlesztésére és javítására irányuló intézkedések figyelembe vegyék a rendszeralapú megközelítés alkalmazásának szükségességét.*

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

a) adott esetben egymással együttműködve tegyék meg a szükséges intézkedéseket a kockázatok korlátozására,

b) alkalmazzák az uniós és a nemzeti szabályokat

c) ezzel az irányelvvel összhangban hozzák létre a biztonsági rendszereket.

A tagállamok jogszabályai szerinti polgári jogi felelősség sérelme nélkül valamennyi pályahálózat-működtető és vasúttársaság a

felhasználókkal, az ügyfelekkel, az érintett munkavállalókkal és a harmadik személyekkel szemben felelős a rendszer rá eső részéért és annak biztonságos működéséért, beleértve az anyagbeszerzést és a szolgáltatásokra vonatkozó alvállalkozást is. A pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok kockázatkezelési rendszereinek figyelembe kell venniük a harmadik felek tevékenységével összefüggő kockázatokat is.

(3) Minden gyártónak, karbantartási vállalkozónak, *I* üzemtartónak, szolgáltatónak és beszerző egységnek biztosítani kell, hogy az általa szállított járművek, berendezések, tartozékok, felszerelések és szolgáltatások megfeleljenek az előírt követelményeknek és használati feltételeknek, és hogy a vasúttársaság és/vagy a pályahálózat-működtető biztonságosan üzembe tudja helyezni azokat.

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

a) a jármű-karbantartással megbízott gazdálkodó **egységek**;

b) **a feladók**, a **berakók** és a töltők, amelyeknek szerepük van a **berakodási** műveletek biztonságos voltában;

c) a gyártók, amelyek felelősek a biztonságos vasúti járműveknek, a járművek alkatrészeinek, összetevőinek, illetve szerkezeti részegységeinek, a vasúti

felhasználókkal, az ügyfelekkel, az érintett munkavállalókkal és a harmadik személyekkel szemben felelős a rendszer rá eső részéért és annak biztonságos működéséért, beleértve az anyagbeszerzést és a szolgáltatásokra vonatkozó **alvállalkozást** is. A pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok kockázatkezelési rendszereinek figyelembe kell venniük a harmadik felek tevékenységével összefüggő kockázatokat is.

(3) Minden gyártónak, karbantartási vállalkozónak, üzemtartónak, szolgáltatónak és beszerző egységnek biztosítani kell, hogy az általa szállított járművek, **létesítmények**, berendezések, tartozékok, felszerelések és szolgáltatások megfeleljenek az előírt követelményeknek és használati feltételeknek, és hogy a vasúttársaság és/vagy a pályahálózat-működtető biztonságosan üzembe tudja helyezni azokat.

(4) Minden, a biztonsági műveletekben lényeges szerephez jutó szereplő – adott esetben a többi szereplővel együttműködésben – **saját felelősségi körén belül** végrehajtja a szükséges kockázatkezelési intézkedéseket, és **felelősséggel tartozik saját feladatainak ellátásáért**. A vasúttársaságokon és a pályahálózat-működtetőkön kívül ilyen szereplők még:

a) a **tulajdonosok és azok** jármű-karbantartással megbízott gazdálkodó **egysége vagy egységei**;

b) **a berakók**, a **kirakodók** és a töltők, amelyeknek szerepük van a **rakodási** műveletek biztonságos voltában;

c) a gyártók, amelyek felelősek a biztonságos vasúti járműveknek, a járművek alkatrészeinek, összetevőinek, illetve szerkezeti részegységeinek, a vasúti

infrastruktúrájának, az energia-alrendszernek és a pálya menti ellenőrzés-irányítás alrendszernek a tervezéséért és gyártásáért, továbbá a járműhöz tartozó előzetes karbantartási dokumentáció kibocsátásáért.

(5) Minden vasúttársaság, pályahálózat-működtető és jármű-karbantartásért felelős szervezet biztosítja, hogy szerződéses megbízottai kockázatkezelési intézkedéseket hajtsanak végre. Ebből a célból minden vasúttársaság, pályahálózat-működtető és jármű-karbantartásért felelős szervezet alkalmazza a folyamatok nyomon követésére szolgáló, az 1078/2012/EU rendeletben<sup>15</sup> rögzített közös módszereket. Szerződéses megbízottaik az említett eljárást szerződéses megállapodások alapján alkalmazzák. A vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők és a jármű-karbantartásért felelős szervezetek az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóság kérésére betekintést engednek szerződéses megállapodásaikba.

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

infrastruktúrájának, az energia-alrendszernek és a pálya menti ellenőrzés-irányítás alrendszernek a tervezéséért és gyártásáért, továbbá a járműhöz tartozó előzetes karbantartási dokumentáció kibocsátásáért.

(5) Minden vasúttársaság, pályahálózat-működtető és jármű-karbantartásért felelős szervezet biztosítja, hogy szerződéses megbízottai kockázatkezelési intézkedéseket hajtsanak végre. Ebből a célból minden vasúttársaság, pályahálózat-működtető és jármű-karbantartásért felelős szervezet alkalmazza a folyamatok nyomon követésére szolgáló, az 1078/2012/EU rendeletben<sup>15</sup> rögzített közös módszereket. Szerződéses megbízottaik az említett eljárást szerződéses megállapodások alapján alkalmazzák. A vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők és a jármű-karbantartásért felelős szervezetek az Ügynökség vagy a nemzeti biztonsági hatóság kérésére betekintést engednek szerződéses megállapodásaikba.

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

**(6a) A tagállamok, az Ügynökség és a vasúti rendszer valamennyi szereplője egy olyan „méltányossági alapú vasútbiztonsági kultúrát” hoz létre, amely biztosítja a balesetek, váratlan események és potenciális biztonsági kockázatok következetes bejelentését. E jelentéstétel ösztönzése érdekében a tagállamok olyan mechanizmust hoznak létre, amely**

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

---

<sup>15</sup> HL L 320., 2012.11.17., 8. o.

## Módosítás 63

### Irányelvre irányuló javaslat 5 cikk – 1 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

## Módosítás 64

### Irányelvre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*lehetővé teszi a bizalmas jelentéstételt.*

(7) Járműveknek a vasúttársaságok közötti cseréje esetén minden szereplő **a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelv 43. és 43a. cikkében említett járműnyilvántartások felhasználásával** megosztja a többivel a működés biztonsága szempontjából lényeges információk összességét. Ezek az információk magukban foglalják a jármű állapotára és üzemi előzményeire, a karbantartási nyilvántartás egyes elemeire, a rakodási műveletek nyomonkövethetőségére és a **kritikus biztonsági rendszerelemekre, valamint a** fuvarlevelekre vonatkozó információkat. Az információknak elég részleteseknek kell lenniük a járműnek a vasúttársaság általi üzemeltetésével járó kockázatok értékeléséhez.

---

<sup>15</sup> HL L 320., 2012.11.17., 8. o.

*Módosítás*

**(1a) A tagállamok segítik az Ügynökséget a vasúti biztonság javításának uniós szintű nyomon követésével kapcsolatos munkájában.**

*Módosítás*

**ca) a biztonság nemzeti és uniós szintű nyomon követésének és fejlesztésének**

## **Módosítás 65**

### **Irányelvre irányuló javaslat 6 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés**

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

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

#### *Módosítás*

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

## **Módosítás 66**

### **Irányelvre irányuló javaslat 6 cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés**

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

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

#### *Módosítás*

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

## **Módosítás 67**

### **Irányelvre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) A közös biztonsági módszereket rendszeres időközönként felül kell vizsgálni az alkalmazásuk során szerzett tapasztalatoknak és a vasútbiztonság általános fejlődésének figyelembevételével, általában a biztonság fenntartását és **az ésszerű megvalósíthatóság határain belül** a biztonság folyamatos növelését szem előtt tartva.

*Módosítás*

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

**Módosítás 68**

**Irányelvre irányuló javaslat  
6 cikk – 5 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

**Módosítás 69**

**Irányelvre irányuló javaslat  
7 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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



## Módosítás 70

### Irányelvre irányuló javaslat 8 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

#### Nemzeti szabályok

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

a) ha a szabályok olyan meglévő biztonsági módszerekre vonatkoznak, amelyekre nem terjed ki a közös biztonsági módszerek hatálya;

b) sürgős megelőző intézkedésként, különösen balesetet követően.

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

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

*Módosítás*

#### Nemzeti szabályok

(1) A tagállamok **ezen irányelv hatálybalépését követően** kizárólag a következő esetekben **dolgozhatnak ki** új nemzeti szabályokat:

a) ha a szabályok olyan meglévő biztonsági módszerekre vonatkoznak, amelyekre nem terjed ki a közös biztonsági módszerek hatálya;

b) sürgős megelőző intézkedésként, különösen balesetet követően.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szabályok **megkülönböztetésmentesek legyenek, és** figyelembe vegyék a rendszeralapú megközelítés szükségességét.

***A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az alkalmazandó közös biztonsági célokban meghatározottnál magasabb biztonsági szintet valósítanak meg, azzal a feltétellel, hogy ez a magasabb biztonsági szint teljes mértékben összeegyeztethető a meglévő közös biztonsági célokkal.***

(2) Amennyiben egy tagállam új nemzeti szabályt kíván bevezetni, a szabály tervezetét a .../.../EU rendelet [ügynökségi rendelet] 23. cikkével összhangban, a megfelelő IT-rendszer használatával **haladéktalanul** az Ügynökség elé terjeszti, és ehhez **jelentést csatol, amelyben értékeli az elfogadandó új szabály hatását. Az (1) bekezdés b) pontjában leírt esetek kivételével erre az értesítésre legalább három hónappal a szabály tervezett elfogadása előtt sort kell keríteni.**

***A nemzeti szabály tervezetének kézhezvételét követően az Ügynökség koordinációs folyamatot kezdeményez***

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

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

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

**valamennyi nemzeti biztonsági hatóság részvételével, hogy biztosítsa a lehető legmagasabb fokú harmonizációt az Unióban.**

**Az új nemzeti szabály nem maradhat hatályban, illetve nem léphet hatályba, amennyiben a Bizottság – az Ügynökség ajánlására – kifogást emel ellene, és kifogásához indokolást is fűz.**

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

**A biztonsági szempontból kritikus feladatokkal megbízott vasúti szakemberek képzésével, munkahelyi egészségvédelmével és biztonságával kapcsolatos ügyek esetén az Ügynökség kizárólag akkor alkalmazhatja ezt a bekezdést, ha a szóban forgó nemzeti szabály megkülönböztetést alkalmaz, és a közös biztonsági módszerek vagy egyéb uniós jogszabályok magasabb szintű biztonságot biztosítanak.**

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti szabályokhoz – **beleértve azokat is, amelyek a járművek és a hálózati infrastruktúrák közötti kapcsolódási felületekre vonatkoznak** – ingyenesen, **legalább az Unió két hivatalos nyelvén** hozzá lehessen férni.

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

**5a. Az Ügynökség iránymutatásokat dolgoz ki és tesz közzé az új nemzeti szabályok elfogadásával, illetve a meglévő szabályok módosításával kapcsolatban.**

## Módosítás 71

### Irányelvre irányuló javaslat 9 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

(2) A biztonsági rendszer teljesíti a követelményeket, és tartalmazza a végzett tevékenység jellegéhez, mértékéhez és más jellemzőihez igazított elemeket. A biztonsági rendszer **biztosítja** a pályahálózat-működtető vagy a vasúttársaság tevékenységéhez kapcsolódó kockázatok ellenőrzését, beleértve a **személyzet megfelelő képzését és képzését, valamint 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.

***Következésképpen a pályahálózat-működtetők és vasúttársaságok eljárásokkal rendelkeznek azon lehetséges kockázatok azonosítására, amelyek a vasúti rendszer kapcsolódási felületein végzett külső tevékenységekből adódhatnak, és amelyek közvetlen hatást gyakorolnak a műveletekre.***

## Módosítás 72

### Irányelvre irányuló javaslat 9 cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság – **végrehajtási** jogi aktusok útján – meghatározza a biztonsági rendszer elemeit. **A szóban forgó végrehajtási**

*Módosítás*

A Bizottság – **felhatalmazáson alapuló** jogi aktusok útján – meghatározza a biztonsági rendszer elemeit, **beleértve a**

*aktusokat a 27. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint kell elfogadni.*

*következőket: belső szinten jóváhagyott és kommunikált biztonsági politika; kvalitatív és kvantitatív biztonsági célok és az azok elérésére szolgáló eljárások; a műszaki és üzemeltetési szabványok teljesítésére szolgáló eljárások; kockázatértékelési eljárások és kockázatkezelési intézkedések végrehajtása; a személyzet képzésére és tájékoztatására irányuló intézkedések; a biztonsággal kapcsolatos információk közlésére és dokumentálására szolgáló eljárások; a váratlan események, balesetek és egyéb biztonsági események bejelentésére és elemzésére, valamint megelőző intézkedések kialakítására szolgáló eljárások; az állami hatóságokkal egyeztetett vészhelyzeti tervekkel kapcsolatos rendelkezések; a biztonsági rendszer belső ellenőrzésére vonatkozó rendelkezések. Ezek a felhatalmazáson alapuló aktusok az 26. cikkben meghatározott eljárás szerint kerülnek elfogadásra.*

### **Módosítás 73**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**9 cikk – 2 a bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(2a) A vasúti személyzetet illetően a biztonsági rendszer a személyzet képzésére irányuló programok biztosítására irányuló rendelkezéseket, valamint olyan rendszereket tartalmaz, amely biztosítja, hogy a személyzet kompetenciái fennmaradjanak, és a feladatokat ennek megfelelően végezzék el.*

### **Módosítás 74**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**9 cikk – 2 b bekezdés (új)**

**(2b) A biztonsági rendszernek tartalmaznia kell a 3. cikkben meghatározott „méltányossági alapú vasútbiztonsági kultúrára” vonatkozó rendelkezéseket.**

## Módosítás 75

### Irányelvre irányuló javaslat 9 cikk – 3 bekezdés

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

(3) Minden pályahálózat-működtető biztonsági rendszere figyelembe veszi a vasúttársaságok által a hálózaton végzett munkálatok következményeit, és biztosítja, hogy a vasúttársaságok a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások, a nemzeti szabályok és a biztonsági tanúsítványukban meghatározott feltételek szerint működhessenek. A biztonsági rendszert azzal a céllal kell kialakítani, hogy a pályahálózat-működtető vészhelyzetben alkalmazandó eljárásait koordinálja mindazokkal a vasúttársaságokkal, amelyek az infrastruktúráját használják, **a sürgősségi segélyszolgálatokkal, a mentőszolgálatok gyors beavatkozásának biztosítása érdekében, továbbá a vészhelyzetben esetlegesen érintett bármely más féllel. A határokon átnyúló infrastruktúrák és különösen a határokon átnyúló alagutak tekintetében külön biztonsági rendszereket kell kiépíteni, illetve javítani kell azokat a szükséges koordináció és a határ két oldalán található illetékes sürgősségi segélyszolgálatok felkészültségének biztosítása érdekében.**

## Módosítás 76

### Irányelvre irányuló javaslat 9 cikk – 3 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(3a) A pályahálózat-működtetők ezenkívül létrehozzák a hálózatukhoz csatlakozó szomszédos országok pályahálózat-működtetőivel való koordinációt biztosító rendszert. E rendszer magában foglalja a hálózaton bekövetkezett események vagy balesetek, illetve a határon átnyúló közlekedést megzavaró késések esetén tájékoztatást nyújtó mechanizmusokat és a két infrastruktúra közötti forgalom helyreállítását szolgáló eljárásokat, minden esetben szem előtt tartva a vasúthálózat biztonságát. Mindkét állam pályahálózat-működtetője a két tagállam közötti közlekedést esetlegesen befolyásoló bármely lényeges információt a piaci szereplők, az érintettek és az illetékes nemzeti hatóságok tudomására hoz.*

## Módosítás 77

### Irányelvre irányuló javaslat 10 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

Egységes uniós biztonsági tanúsítvány

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

(2) Az egységes uniós biztonsági tanúsítványt az Ügynökség azon bizonyítékok alapján ítéli oda, amelyeket a vasúttársaság arról ad, hogy biztonsági

Egységes uniós biztonsági tanúsítvány

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

(2) Az egységes uniós biztonsági tanúsítványt – **a (2a) bekezdésben említett esetek kivételével** – az Ügynökség azon bizonyítékok alapján ítéli oda, amelyeket a

rendszerét a 9. cikkkel összhangban alakította ki, és hogy eleget tesz az ÁME-kben és az egyéb vonatkozó szabályozásban foglalt követelményeknek annak érdekében, hogy kezelje a kockázatokat és biztonságos közlekedési szolgáltatásokat nyújtson a hálózaton.

vasúttársaság arról ad, hogy biztonsági rendszerét a 9. cikkkel összhangban alakította ki, és hogy eleget tesz az ÁME-kben és az egyéb vonatkozó **jogszabályokban, valamint a vasúttársaság által üzemeltetett szolgáltatásra vonatkozó bármely konkrét** szabályozásban foglalt követelményeknek annak érdekében, hogy kezelje a kockázatokat és biztonságos közlekedési szolgáltatásokat nyújtson a hálózaton.

**(2a) A kizárólag elszigetelt hálózaton működő vasúttársaságok biztonsági tanúsítványait azon tagállamok nemzeti biztonsági hatóságai is kiállíthatják, amelyek ilyen hálózattal rendelkeznek. Ilyen esetekben a kérelmező megválaszthatja, hogy kérvényét az Ügynökséghez vagy az érintett tagállam nemzeti biztonsági hatóságához nyújtja be.**

**A 30. cikkben előírt átmeneti időszakon belül az elszigetelt hálózattal rendelkező tagállamok nemzeti biztonsági hatóságai közös eljárásokat dolgoznak ki a biztonsági tanúsítványok kiadására, és biztosítják az általuk kiállított biztonsági tanúsítványok kölcsönös elismerését. A nemzeti biztonsági hatóságok egymásnak ellentmondó döntései esetén vagy kölcsönösen elfogadható döntés hiányában a(z) .../.../EU rendelet [ügynökségi rendelet] 12. cikkének megfelelően az Ügynökség hozza meg a döntést.**

**Amennyiben a 30. cikkben előírt átmeneti időszak végére e nemzeti biztonsági hatóságok nem dolgoztak ki a biztonsági tanúsítványokkal kapcsolatos közös eljárásokra és e tanúsítványok kölcsönös elismerésére irányuló megállapodásokat, az e cikkben szereplő engedélyeket csak az Ügynökség ítélheti oda.**

**Amennyiben a 30. cikkben előírt átmeneti időszak végére a közös tanúsítási eljárásokra és a biztonsági tanúsítványok**

*kölcsönös elismerésére irányuló megállapodásokat kidolgozták, a 30. cikkben előírt átmeneti időszak letelte után az elszigetelt hálózattal rendelkező tagállamok nemzeti biztonsági hatóságai folytathatják a biztonsági tanúsítványok kiadását és a kérelmezők megválaszthatják, hogy kérvényüket az Ügynökséghez vagy az érintett tagállam nemzeti biztonsági hatóságához nyújtják be.*

*Az irányelv hatálybalépése után tíz évvel a Bizottság jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé arról, hogy az elszigetelt vasúti hálózatok milyen eredményeket értek el a közös eljárások és a biztonsági tanúsítványok kölcsönös elismerése tekintetében, és szükség esetén megfelelő jogalkotási javaslatokat nyújt be.*

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

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

a) a vasúttársaság betartja a működési szabályokat – beleértve az ezen irányelv 8. cikkének (4) bekezdése alapján rendelkezésére bocsátott nemzeti szabályokat is – és értékeli működésének biztonságát, figyelembe véve a 352/200916/EK bizottsági rendeletben<sup>16</sup> foglalt követelményeket, és gondoskodva arról, hogy biztonsági rendszere révén

(3) Az egységes biztonsági tanúsítvány feltünteti, hogy milyen jellegű vasúti tevékenységekre, azok milyen körére, **valamint mely üzemeltetési területre** vonatkozik. Az egységes biztonsági tanúsítvány az **Ügynökség által előírt feltételekkel összhangban az egész Unióban vagy annak egyes részein érvényes és elismert.**

(4) **Bármilyen új, az egységes uniós biztonsági tanúsítvány hatálya alá nem tartozó** szolgáltatás nyújtása előtt a vasúttársaság az **Ügynökség, illetve a (2a) bekezdésben említett esetekben a** nemzeti biztonsági **hatóságok részére elküldi azokat a kiegészítő dokumentumokat, amelyek megerősítik, hogy:**

a) a vasúttársaság betartja a működési szabályokat – beleértve az ezen irányelv 8. cikkének (4) bekezdése alapján rendelkezésére bocsátott nemzeti szabályokat is – és értékeli működésének biztonságát, figyelembe véve a 352/200916/EK bizottsági rendeletben<sup>16</sup> foglalt követelményeket, és gondoskodva arról, hogy biztonsági rendszere révén



minden kockázatot kezeljen, és minden szükséges lépést megtegyen működésének biztonsága érdekében;

b) a vasúttársaság megtette a szükséges lépéseket a tevékenységében érintett pályahálózat-működtetővel (pályahálózat-működtetővel) és hálózattal (hálózatokkal) való együttműködés és koordináció érdekében;

**c) a vasúttársaság minden szükséges intézkedést megtett a szolgáltatásnyújtás biztonsága érdekében;**

d) a vasúttársaság rendelkezik a 95/18/EK tanácsi irányelvnek<sup>17</sup> megfelelően kibocsátott engedéllyel;

e) a vasúttársaság tervezett tevékenységének jellege és köre megegyezik az egységes biztonsági tanúsítványban foglaltakkal.

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

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

**Az egységes** biztonsági tanúsítvány

minden kockázatot kezeljen, és minden szükséges lépést megtegyen működésének biztonsága érdekében;

b) a vasúttársaság megtette a szükséges lépéseket a tevékenységében érintett pályahálózat-működtetővel (pályahálózat-működtetővel) és hálózattal (hálózatokkal) való együttműködés és koordináció érdekében;

d) a vasúttársaság rendelkezik a 95/18/EK tanácsi irányelvnek<sup>17</sup> megfelelően kibocsátott engedéllyel;

e) a vasúttársaság tervezett tevékenységének jellege, köre és **üzemeltetési területe** megegyezik az egységes biztonsági tanúsítványban foglaltakkal.

Ha az **Ügynökségnek vagy a (2a) bekezdésben említett esetekben a** nemzeti biztonsági hatóságnak kételyei vannak egy vagy több feltétel teljesülését illetően, akkor a **11. cikk (1) bekezdésében előírt határidőknek megfelelően a** vasúttársaságtól további információt kér. Ha az **Ügynökség, vagy a (2a) bekezdésben említett esetekben a** nemzeti biztonsági hatóság arra utaló jeleket észlel, hogy egy vagy több feltétel nem teljesül, akkor megfelelő intézkedéseket tesz, beleértve a tanúsítvány **módosítását, felfüggesztését vagy** visszavonását is.

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

A biztonsági tanúsítvány jogosultja minden

jogosultja minden esetben haladéktalanul tájékoztatja az Ügynökséget **az egységes** biztonsági tanúsítványban meghatározott feltételek főbb változásairól. Ezenkívül értesíti az Ügynökséget minden olyan esetben, amikor új személyzeti kategóriák, illetve új típusú járművek kerülnek bevezetésre.

A biztonsági keretszabályok jelentős módosítása esetén az Ügynökség előírhatja az egységes biztonsági tanúsítvány felülvizsgálatát.

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

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

esetben haladéktalanul tájékoztatja az Ügynökséget **vagy a (2a) bekezdésben említett esetekben a nemzeti** biztonsági hatóságot **a biztonsági** tanúsítványban meghatározott feltételek főbb változásairól. Ezenkívül értesíti az Ügynökséget **vagy a (2a) bekezdésben említett esetekben a nemzeti biztonsági hatóságot** minden olyan esetben, amikor új, **biztonsági szempontból kritikus** személyzeti kategóriák, illetve új típusú járművek kerülnek bevezetésre. **Ezekben az esetekben szintén a 11. cikk (1) bekezdésében megállapított határidőket kell alkalmazni.**

A biztonsági keretszabályok jelentős módosítása esetén az Ügynökség előírhatja az egységes biztonsági tanúsítvány felülvizsgálatát.

(6) Ha egy nemzeti biztonsági hatóság azt állapítja meg, hogy egy egységes uniós biztonsági tanúsítvány jogosultja már nem teljesíti a tanúsítvány kiállításának feltételeit, az Ügynökséget felkéri a tanúsítvány visszavonására. Az Ügynökség **vagy a (2a) bekezdésben említett esetekben a nemzeti biztonsági hatóság** – döntése indoklásával – visszavonhatja az egységes uniós tanúsítványt. Az Ügynökség **vagy a (2a) bekezdésben említett esetekben a nemzeti biztonsági hatóság** haladéktalanul értesít minden olyan nemzeti biztonsági hatóságot, amelynek hálózatán a vasúti társaság tevékenykedik.

(7) Az Ügynökség **vagy a (2a) bekezdésben említett esetekben a nemzeti biztonsági hatóság** egy hónapon belül tájékoztatja a nemzeti biztonsági hatóságokat arról, ha egységes uniós biztonsági tanúsítvány kiadására, meghosszabbítására, módosítására vagy visszavonására kerül sor. A biztonsági hatóság megadja a vasúttársaság nevét és címét, a kiállítás időpontját, a tanúsítvány

hatályát és érvényességét, valamint a tanúsítvány visszavonása esetén a döntése indokolását.

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

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

*(8a) Bármely természetes vagy jogi személy fellebbezést nyújthat be a(z) .../.../EU rendelet [ügynökségi rendelet] 12., 16., 17. és 18. cikke értelmében az Ügynökség által neki címzett döntés ellen vagy amennyiben az Ügynökség elmulasztja a válaszadásra előírt határidő betartását. Ezek a jogok továbbá a(z) .../.../EU rendelet [ügynökségi rendelet] 34. cikkének (2) bekezdésében említett személyeket képviselő, az alapszabályuknak megfelelően kellően meghatalmazott szervezeteket is megilletik.*

---

<sup>16</sup> HL L 108., 2009.4.29., 4. o.

<sup>17</sup> HL L 143., 1995.6.27., 70. o.

---

<sup>16</sup> HL L 108., 2009.4.29., 4. o.

<sup>17</sup> HL L 143., 1995.6.27., 70. o.

## Módosítás 78

### Irányelvre irányuló javaslat 11 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Egységes biztonsági tanúsítványok

*Módosítás*

Egységes biztonsági tanúsítványok

## kérelmezése

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

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

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

## kérelmezése

(1) Egységes biztonsági tanúsítványt az Ügynökségtől kell kérelmezni. Az Ügynökség a kérelemről haladéktalanul, ***de*** legkésőbb ***a kérelem kézhezvételétől*** számított ***három*** hónapon belül dönt. Ha a kérelmezőt kiegészítő információk ***átadására*** kéri fel, ***az Ügynökség által meghatározott – egy hónapnál nem hosszabb – ésszerű határidőn belül*** be kell nyújtania azokat, ***kivéve, ha kivételes esetben az Ügynökség korlátozott idejű meghosszabbítást fogad el és engedélyez. Az elutasító határozatokat indokolással kellően alá kell támasztani.***

***Az üzemeltetési terület további tagállamra történő kiterjesztése iránti kérelem esetén az Ügynökség döntését szintén a kérelem kézhezvételétől számított három hónapon belül hozza meg.***

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

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

## Módosítás 79

### Irányelvre irányuló javaslat 12 cikk

A pályahálózat-működtetők biztonsági engedélye

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

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

A biztonsági engedélyt a pályahálózat-működtető kérelmére, ötévenként hosszabbítják meg. Ha az infrastruktúra, a jelzőrendszer, az energiaellátás, illetve az infrastruktúra működésének és karbantartásának elvei lényegesen módosulnak, teljesen vagy részben aktualizálni kell az engedélyt. A biztonsági engedély jogosultja haladéktalanul tájékoztatja a nemzeti biztonsági hatóságot az ilyen jellegű változásokról.

A nemzeti biztonsági keretszabályok jelentős módosítása esetén a biztonsági

A pályahálózat-működtetők biztonsági engedélye

(1) A vasúti infrastruktúra irányításához és működtetéséhez az infrastruktúra működtetőjének biztonsági engedéllyel kell rendelkeznie, amelyet a letelepedése szerinti tagállam nemzeti biztonsági hatósága állít ki. **Az egyetlen pályahálózat-üzemeltető által üzemeltetett, határokon átnyúló infrastruktúrák esetén az e cikkben előírt feladatok ellátásáért az Ügynökség felel.**

(2) A biztonsági engedély tartalmazza a pályahálózat-működtető 9. cikk szerinti biztonsági rendszerének elfogadását megerősítő **engedélyt**, amely magában foglalja a vasúti infrastruktúra biztonságos tervezéséhez, karbantartásához és üzemeltetéséhez szükséges különleges követelmények teljesítését szolgáló rendelkezéseket, adott esetben a forgalomirányító rendszer és a jelzőrendszer karbantartására és működtetésére is kiterjedően, **valamint súlyos balesetek esetén a sürgősségi segítségnyújtást és az infrastruktúra biztonságának helyreállítására vonatkozó eljárásokat.**

A biztonsági engedélyt a pályahálózat-működtető kérelmére ötévenként hosszabbítják meg. Ha az infrastruktúra, a jelzőrendszer, az energiaellátás, illetve az infrastruktúra működésének és karbantartásának elvei lényegesen módosulnak, teljesen vagy részben aktualizálni kell az engedélyt. A biztonsági engedély jogosultja haladéktalanul tájékoztatja a nemzeti biztonsági hatóságot és az **Ügynökséget** az ilyen jellegű változásokról.

A nemzeti biztonsági keretszabályok jelentős módosítása esetén a **nemzeti**

hatóság megkövetelheti a biztonsági engedély felülvizsgálatát.

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

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

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

biztonsági hatóság, ***illetve az (1) bekezdésben említett határokon átnyúló infrastruktúrák esetén az Ügynökség*** megkövetelheti a biztonsági engedély felülvizsgálatát.

Ha a nemzeti biztonsági hatóság, ***illetve az (1) bekezdésben említett határokon átnyúló infrastruktúrák esetén az Ügynökség*** úgy ítéli meg, hogy egy engedélyezett pályahálózat-működtető már nem teljesíti a biztonsági engedély feltételeit, akkor visszavonja az engedélyt, és indokolja döntését.

(3) A nemzeti biztonsági hatóság haladéktalanul, ***de*** legkésőbb ***a kérelem kézhezvételétől*** számított ***három*** hónapon belül dönt a biztonsági engedély iránti kérelemről. ***Ha a kérelmezőt kiegészítő információk átadására kéri fel, a nemzeti biztonsági hatóság vagy az Ügynökség által meghatározott – egy hónapnál nem hosszabb – ésszerű határidőn belül be kell nyújtania azokat, kivéve, ha kivételes esetben a nemzeti biztonsági hatóság vagy az Ügynökség korlátozott idejű meghosszabbítást fogad el és engedélyez. Az elutasító határozatokat kellően meg kell indokolni.***

***A biztonsági engedélyekhez kapcsolódó követelmények leírását és magyarázatát, valamint a szükséges dokumentumok jegyzékét tartalmazó útmutatót díjmentesen rendelkezésre kell bocsátani.***

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

## Módosítás 80

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 13 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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.

*Módosítás*

A felkínált képzéseknek ismertetniük kell a szükséges útvonalismereteket, **a fogyatékkal élő személyeknek nyújtott segítséget**, az üzemeltetési szabályokat és eljárásokat, az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereket és az érintett útvonalakra vonatkozó, vészhelyzetben alkalmazandó eljárásokat.

## Módosítás 81

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 13 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők felelősek a biztonsággal kapcsolatos munkát végző személyzet képzésének és képesítésének a színvonaláért.

*Módosítás*

(4) A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők felelősek a biztonsággal kapcsolatos munkát végző személyzet, **köztük a fedélzeti személyzet** képzésének és képesítésének a színvonaláért.

## Módosítás 82

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 14 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek karbantartása

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

*Módosítás*

A járművek karbantartása

(1) Az üzembe helyezése vagy a hálózaton való használata előtt valamennyi járműnek rendelkeznie kell egy hozzárendelt karbantartásért felelős szervezettel, amelyet a **járműnyilvántartásokban** nyilvántartásba kell venni a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságára vonatkozó XX

irányelv 43. cikkének megfelelően.

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

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

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

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

(4) A tehervagonok esetében minden karbantartásért felelős szervezetnek rendelkeznie kell egy, a 445/2011/19/EU bizottsági rendeletnek<sup>19</sup> megfelelően vagy a biztonsági hatóság által akkreditált vagy elismert szerv által kibocsátott tanúsítvánnyal. Az elismerési folyamatnak szintén a függetlenségre, hozzáértésre és pártatlanságra vonatkozó követelményeken kell alapulnia.

Amennyiben a karbantartásért felelős szervezet egy infrastruktúra-működtető, a 445/2011/EK rendeletnek való megfelelést az érintett nemzeti biztonsági hatóság ellenőrzi a 12. *cikkben* említett eljárások alapján, és azt az említett eljárásokban meghatározott tanúsítványokkal erősíti meg.

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

irányelv 43. cikkének megfelelően.

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

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

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

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

(4) A tehervagonok esetében minden karbantartásért felelős szervezetnek rendelkeznie kell egy, a 445/2011/19/EU bizottsági rendeletnek<sup>19</sup> megfelelően vagy a biztonsági hatóság által akkreditált vagy elismert szerv által kibocsátott tanúsítvánnyal. Az elismerési folyamatnak szintén a függetlenségre, hozzáértésre és pártatlanságra vonatkozó követelményeken kell alapulnia.

Amennyiben a karbantartásért felelős szervezet egy infrastruktúra-működtető, a 445/2011/EK rendeletnek való megfelelést az érintett nemzeti biztonsági hatóság ellenőrzi a *jelen irányelv* 12. *cikkében* említett eljárások alapján, és azt az említett eljárásokban meghatározott tanúsítványokkal erősíti meg.

(5) A 4. cikknek megfelelően kiállított tanúsítványok az Unió egész területén érvényesek, és *azokat automatikusan elismerik*.

*Az Ügynökség létrehozta és nyilvánossá*



*teszi, ezt követően pedig késedelem nélkül frissíti a karbantartásért felelős tanúsított szervezetek nyilvántartását. Ezt a nyilvántartást összekapcsolják a nemzeti járműnyilvántartással vagy a(z) ... irányelv [kölsönös átjárhatósági irányelv] 43. cikkének (1) és (4) bekezdése és 43a. cikke szerinti járműnyilvántartásokkal.*

*A Bizottság végrehajtási aktusok útján közös előírásokat fogad el e nyilvántartásra a tartalom, adatformátum, a funkcionális és műszaki felépítés, az üzemmód, az adatbeviteli szabályok és a nyilvántartásokba való betekintés vonatkozásában. A szóban forgó végrehajtási aktusokat a 27. cikk (3) bekezdésében említett eljárás szerint kell elfogadni.*

*(5a) Az átjárhatósági műszaki előírások kidolgozása vagy módosítása során az Ügynökség a teljes vasúti rendszer biztonságának garantálása érdekében összehangolja a karbantartás minimális követelményeire vonatkozó szabályokat. Ehhez figyelembe veszi a vasúti járművek elhasználódását befolyásoló valamennyi tényezőt, többek között a használat módját, az életkort, az anyagot, a futásteljesítményt, az időjárási viszonyokat, valamint a pályatípust. A társaságok továbbra is használhatják saját karbantartási rendszereiket, amennyiben az Ügynökség úgy véli, hogy ez a rendszer azonos vagy magasabb biztonsági szintet garantál.*

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

*(6) Az Ügynökség legkésőbb két évvel ezen irányelv hatálybalépését követően értékeli a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsításának rendszerét, továbbá jelentést terjeszt a Bizottság elé. E jelentésben ajánlást fogalmaz meg arról, hogy az adott tanúsítási rendszert ki kellene-e terjeszteni egyéb járműtípusokra. A Bizottság ezt követően az ajánlás alapján megteszi a*

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

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

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

---

<sup>19</sup> HL L 122., 2011.5.11., 22. o.

## Módosítás 83

### Irányelvre irányuló javaslat 16 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

#### Feladatok

(1) Minden tagállam létrehoz egy biztonsági hatóságot. Ennek a hatóságnak szervezetileg, jogilag és a döntéshozatal szempontjából függetlennek kell lennie a vasúttársaságoktól, a pályahálózat-működtetőktől és a beszerző egységektől.

*megfelelő intézkedéseket.*

**(6a) Legkésőbb hat hónappal ezen irányelv hatálybalépését követően az Ügynökség azonosítja a vasútbiztonság szempontjából kritikus alkotóelemeket, és rendszert dolgoz ki, amely lehetővé teszi ezen alkotóelemek nyomon követését.**

(7) A Bizottság **az Ügynökség ajánlása alapján** legkésőbb **az irányelv hatálybalépése után 36 hónappal a 26. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló** jogi aktusok útján elfogadja a karbantartásért felelős szervezetek tanúsításának közös feltételeit a teljes gördülőállományra kiterjedően.

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

---

<sup>19</sup> HL L 122., 2011.5.11., 22. o.

*Módosítás*

#### Feladatok

(1) Minden tagállam létrehoz egy biztonsági hatóságot. **A tagállamok úgy is dönthetnek, hogy közösen hoznak létre egy – a területükön illetékes – biztonsági hatóságot.** Ennek a hatóságnak szervezetileg, jogilag és a döntéshozatal szempontjából függetlennek kell lennie a vasúttársaságoktól, a pályahálózat-működtetőktől **vagy** a beszerző egységektől. **A hatóság feladatainak**

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

a) a vasúti rendszert alkotó energia- és infrastruktúra-alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezése a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló XX irányelv 18. cikkének (2) bekezdésének megfelelően;

b) annak *felügyelete*, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek *teljesítik-e* a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló [XX] irányelv [x] cikkében előírt alapvető követelményeket;

c) a járművek *európai* járműszámmal való ellátása a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló [XX] irányelv 42. cikkének megfelelően;

d) az Ügynökség támogatása – annak kérésére – a 10. cikk alapján odaítélt egységes biztonsági tanúsítványok kiállításában, megújításában, módosításában és visszavonásában, továbbá annak ellenőrzése, hogy teljesülnek-e a tanúsítványokban rögzített feltételek és követelmények, és hogy a vasúttársaságok működése megfelel-e az uniós és a nemzeti jog követelményeinek;

e) a 12. cikk alapján odaítélt egységes biztonsági tanúsítványok kiállítása, megújítása, módosítása és visszavonása,

*elvégzéséhez rendelkezik a szükséges szakértelemmel és humán erőforrással. A hatóság lehet a közlekedési ügyekért felelős minisztérium is, amennyiben megfelel az e bekezdésben előírt függetlenségi előírásoknak.*

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

a) a vasúti rendszert alkotó energia- és infrastruktúra-alrendszerek üzembe helyezésének engedélyezése a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló XX irányelv 18. cikkének (2) bekezdésének megfelelően, *az egyetlen pályahálózat-üzemeltető által üzemeltetett, határokon átnyúló infrastruktúrák kivételével, melyek esetében az ezen albekezdésben előírt feladatok ellátásáért az Ügynökség felel;*

b) annak *biztosítása*, hogy a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek *teljesítsék* a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló [XX] irányelv [x] cikkében előírt alapvető követelményeket;

c) a járművek *nemzeti* járműszámmal való ellátása a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló [XX] irányelv 20a. és 43. cikkének megfelelően;

d) az Ügynökség támogatása – annak kérésére *és a rendeletben [az Európai Vasúti Ügynökségről szóló rendelet] említett szerződéses megállapodások alapján* – a 10. cikk alapján odaítélt egységes biztonsági tanúsítványok kiállításában, megújításában, módosításában és visszavonásában, továbbá annak ellenőrzése, hogy teljesülnek-e a tanúsítványokban rögzített feltételek és követelmények, és hogy a vasúttársaságok működése megfelel-e az uniós és a nemzeti jog követelményeinek;

e) a 12. cikk alapján odaítélt egységes biztonsági tanúsítványok kiállítása, megújítása, módosítása és visszavonása,

továbbá annak ellenőrzése, hogy teljesülnek-e a tanúsítványokban rögzített feltételek és követelmények, és hogy a pályahálózat-működtetők működése megfelel-e az uniós és a nemzeti jog követelményeinek;

f) a nemzeti szabályrendszert is magában foglaló biztonsági keretszabályozás nyomon követése, előmozdítása, valamint – adott esetben – érvényre juttatása és aktualizálása;

g) a vasúttársaságok felügyelete az 1158/201020/EU rendelet IV. mellékletének és az 1077/201221/EU rendeletnek megfelelően;

h) annak *felügyelete*, hogy a járműveket a nemzeti *járműnyilvántartásba* megfelelően felvegyék, és hogy az *ott* szereplő, biztonsággal kapcsolatos információk pontosak és naprakészek legyenek.

továbbá annak ellenőrzése, hogy teljesülnek-e a tanúsítványokban rögzített feltételek és követelmények, és hogy a pályahálózat-működtetők működése megfelel-e az uniós és a nemzeti jog követelményeinek;

f) a nemzeti szabályrendszert is magában foglaló biztonsági keretszabályozás nyomon követése, előmozdítása, valamint – adott esetben – érvényre juttatása és aktualizálása;

g) a vasúttársaságok felügyelete az 1158/201020/EU rendelet IV. mellékletének és az 1077/201221/EU rendeletnek megfelelően;

h) annak *biztosítása*, hogy a járműveket *az európai és* a nemzeti *járműnyilvántartásokba* megfelelően felvegyék, és hogy az *azokban* szereplő, biztonsággal kapcsolatos információk pontosak és naprakészek legyenek.

*ha) a mozdonyvezetők munkaidejére, vezetési idejére és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartásának nyomon követése a vasúttársaságoknál és a pályán;*

*hb) a vasúti tehervagonok és más járművek biztonságos karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó szabályoknak való megfelelés nyomon követése;*

*hc) általános, a vasúti rendszerben megjelenő valamennyi szereplő számára kötelező vasúti vészhelyzeti terv kidolgozása, amely részletes intézkedéseket tartalmaz súlyos baleset vagy vészhelyzet esetére, és ennek továbbítása az Ügynökség számára. A terv az alábbiakat tartalmazza:*

*i. az érdekelt felek, így elsősorban a pályahálózat-működtetők, a vasúttársaságok és sürgősségi szolgálatok közötti hatékony kommunikációt biztosító mechanizmusok és eljárások;*

*ii. a szomszédos országok nemzeti*

*hatóságaival való együttműködést  
biztosító mechanizmusok;*

*iii. súlyos balesetet követően az áldozatok  
családtagjai és a különböző feladatok  
ellátására felkészített szakképzett  
személyzet közötti kommunikációt  
biztosító csatornák;*

*iv. az áldozatoknak a balesetet követően  
ellátást nyújtó rendszer, amely a  
vasúttársaságok kötelezettségeinek  
sérelnél nélkül eligazítást ad nekik az  
uniós jog – és különösen az 1371/2007/EK  
európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>21a</sup>  
– szerinti panasztételi eljárásokról; az  
ellátás a balesetek áldozatainak és  
családtagjaiknak nyújtott pszichológiai  
támogatást is magában foglalja.*

*A Bizottság a 27. cikkben előírányzott  
végrehajtási aktusokkal mihamarabb  
intézkedéseket dolgoz ki, amelyek célja a  
vésszhelyzeti tervek tartalmi és formai  
elemeinek összehangolása. Az Ügynökség  
támogatja és felügyeli a nemzeti  
biztonsági hatóságokat e tervek  
kidolgozása során, különös figyelmet  
fordítva a két vagy több nemzeti hálózatot  
érintő vasúti balesetekre.*

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

A nemzeti biztonsági hatóság minden esetben haladéktalanul értesíti az Ügynökséget, ha aggálya merül fel a felügyelete alá tartozó vasúttársaságok

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

A nemzeti biztonsági hatóság minden esetben haladéktalanul értesíti az Ügynökséget, ha aggálya merül fel a felügyelete alá tartozó vasúttársaságok

biztonsági teljesítményét illetően. Az Ügynökség a 10. cikk (6) bekezdésében foglaltak szerint megfelelően intézkedik.

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

<sup>20</sup> HL L 326., 2010.12.10., 11. o.

<sup>21</sup> HL L 320., 2012.11.17., 3. o.

biztonsági teljesítményét illetően. Az Ügynökség a 10. cikk (6) bekezdésében foglaltak szerint megfelelően intézkedik.

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

***(4a) A nemzeti biztonsági hatóságok az Ügynökség segítségével a helyes és bevált gyakorlatokra vonatkozó példák cseréjére szolgáló mechanizmusokat hoznak létre.***

***(5a) A nemzeti biztonsági hatóságok önkéntes alapon felkérhetik az Ügynökséget munkájuk ellenőrzésére. Az Ügynökség saját kezdeményezésére is ellenőrizheti a nemzeti biztonsági hatóságokat.***

<sup>20</sup> HL L 326., 2010.12.10., 11. o.

<sup>21</sup> HL L 320., 2012.11.17., 3. o.

***21a Az Európai Parlament és a Tanács 2007. október 23-i 1371/2007/EK rendelete a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 315., 2007.12.3., 14–41. o.)***

## Módosítás 84

### Irányelvre irányuló javaslat 17 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

#### Döntéshozatali elvek

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

*Módosítás*

#### Döntéshozatali elvek

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

A biztonsági hatóságok késedelem nélkül válaszolnak a kérésekre és kérelmekre, és *haladéktalanul közlik , ha információkat kérnek , továbbá határozataikat az összes kért információ benyújtásától számított négy hónapon belül meghozzák . A biztonsági hatóságok a 16. cikkben említett feladataik végrehajtása során bármikor kérhetik a pályahálózat-működtetők , vasúttársaságok vagy más minősített testületek technikai segítségnyújtását.*

A biztonsági hatóságok a 16. cikkben említett feladataik végrehajtása során bármikor kérhetik a pályahálózat-működtetők , vasúttársaságok vagy más minősített testületek technikai segítségnyújtását.

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

(2) Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok szabadon elvégezhetik az összes olyan ellenőrzést és vizsgálatot, amelyet szükségesnek tartanak feladataik elvégzéséhez , és számukra hozzáférést kell biztosítani valamennyi releváns dokumentumhoz, valamint a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok létesítményeihez, berendezéseihez és felszereléseikhez.

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

(4) A nemzeti biztonsági hatóságok az Ügynökség által létrehozott hálózaton belül folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét

A biztonsági hatóságok késedelem nélkül, válaszolnak a kérésekre és kérelmekre, ***betartva a 11. cikk (1) bekezdésében előírt határidőket és az Ügynökséggel kötött szerződéses megállapodásokban lefektetett valamennyi kötelezettséget.***

A biztonsági hatóságok a 16. cikkben említett feladataik végrehajtása során bármikor kérhetik a pályahálózat-működtetők, vasúttársaságok vagy más minősített testületek technikai segítségnyújtását.

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

(2) Az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok szabadon elvégezhetik az összes olyan ellenőrzést, ***auditot*** és vizsgálatot, amelyet szükségesnek tartanak feladataik elvégzéséhez, és számukra hozzáférést kell biztosítani valamennyi releváns dokumentumhoz, valamint a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok létesítményeihez, berendezéseihez és felszereléseikhez.

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

(4) A nemzeti biztonsági hatóságok az Ügynökség által létrehozott hálózaton belül folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét

folytatnak döntéshozatali kritériumaik uniós szintű harmonizálása érdekében

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

folytatnak döntéshozatali kritériumaik uniós szintű harmonizálása érdekében

**4a. A nemzeti biztonsági hatóságok segítik az Ügynökséget a vasúti biztonság javításának uniós szintű nyomon követésével kapcsolatos munkájában.**

(5) Az egységes biztonsági tanúsítvány kiállításához kapcsolódó helyszíni vizsgálatokkal és a vasúttársaságoknak az egységes biztonsági tanúsítvány kiállítása utáni felügyeletével kapcsolatos kérdések tekintetében az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti együttműködés körét minden esetben **legkésőbb az ezen irányelv hatálybalépését követő egy éven belül az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok között létrejött** szerződéses megállapodások határozzák meg.

***E megállapodások a ... rendelet [az Európai Vasúti Ügynökségről szóló rendelet] 69. cikkével összhangban kiterjedhetnek az Ügynökség egyes feladatainak és felelősségi köreinek – például egyes dokumentumok ellenőrzésének és előkészítésének, a műszaki összeegyeztethetőség vizsgálatának, látogatások megszervezésének és műszaki tanulmányok készítésének – a nemzeti hatóságok részére történő kiszervezésére.***

***A megállapodások gondoskodnak a bevételeknek az egyes szereplők munkaterhelésével arányos megosztásáról.***

## Módosítás 85

**Irányelvre irányuló javaslat  
18 cikk – f a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***fa) a vasúti tehervagonok összes műszaki***



## **Módosítás 86**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **20 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## **Módosítás 87**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **21 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## **Módosítás 88**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **21 cikk – 5 a bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(5a) A vizsgáló testületek önkéntes alapon felkérhetik az Ügynökséget munkájuk ellenőrzésére.**

## Módosítás 89

### Irányelvre irányuló javaslat

21 cikk – 7 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az Ügynökség támogatja a vizsgáló testületeket e feladat ellátásában.

*Módosítás*

Az Ügynökség támogatja a vizsgáló testületeket e feladat ellátásában. ***Ezenfelül a vizsgáló testületek is segítik az Ügynökséget a vasúti biztonság javításának uniós szintű nyomon követésével kapcsolatos munkájában.***

## Módosítás 90

### Irányelvre irányuló javaslat

22 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Módosítás 91

### Irányelvre irányuló javaslat

22 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

(2) Valamennyi baleset vagy váratlan esemény esetében a vizsgálatért felelős testület gondoskodik a vizsgálat elvégzéséhez alkalmas eszközökről, beleértve a szükséges üzemeltetési és műszaki szakismereteket, ***valamint az elegendő erőforrást*** is. A vizsgálat tárgyát képező baleset vagy váratlan esemény jellegétől függően a testület belső vagy

szakismereteket.

külső forrásból szerezheti meg e szakismereteket.

## Módosítás 92

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 23 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) A vizsgáló testület a lehető legrövidebb időn belül, **általában** legkésőbb az esemény **időpontjától számított 12** hónapon belül közzéteszi a zárójelentést. A jelentést – **beleértve a biztonsági ajánlásokat is** – továbbítani kell a 22. cikk (3) bekezdésében említett feleknek és a többi tagállam érintett testületeinek és feleinek.

*Módosítás*

(2) A vizsgáló testület a lehető legrövidebb időn belül, legkésőbb az esemény **időpontját követő hat** hónapon belül közzéteszi a zárójelentést, **beleértve a biztonsági ajánlásokat is**. A jelentést továbbítani kell a 22. cikk (3) bekezdésében említett feleknek és a többi tagállam érintett testületeinek és feleinek.

## Módosítás 93

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 23 cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

A Bizottság – **felhatalmazáson alapuló** jogi aktusok útján – meghatározza a balesetekről és váratlan eseményekről készülő vizsgálati jelentések tartalmi elemeit, **amelyek a következőket tartalmazzák: egy összefoglaló; az eset közvetlen tényezői; a vizsgálati jegyzőkönyv; elemzés és következtetések**. A szóban forgó, **felhatalmazáson alapuló jogi** aktusokat a **26. cikkben** említett eljárás szerint kell elfogadni.

## Módosítás 94

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 24 cikk – 2 a bekezdés (új)

**(2a) Az Ügynökség egy olyan központi adatbázist hoz létre és kezel, amely tartalmazza a váratlan eseményekkel és balesetekkel kapcsolatban megküldött összes információt. Ezt az adatbázist legkésőbb 2015. december 31-ig létre kell hozni.**

## Módosítás 95

### Irányelvre irányuló javaslat 26 cikk – 2 bekezdés

**(2) A Bizottság határozatlan időre szóló felhatalmazást kap az 5. cikk (2) bekezdésében és a 7. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.**

**(2) A Bizottságot az 5. cikk (2) bekezdésében, a 7. cikk (2) bekezdésében, a 9. cikk (2) bekezdésében, a 14. cikk (7) bekezdésében és a 23. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskörrel az e rendelet hatálybalépését követő ötéves időszakra kell feljogosítani. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.**

## Módosítás 96

### Irányelvre irányuló javaslat 28 cikk

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

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

## **Módosítás 97**

### **Irányelvre irányuló javaslat 30 cikk**

#### **Átmeneti rendelkezések**

#### **Átmeneti rendelkezések**

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

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

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

**A 10. cikk (2a) bekezdésének sérelme nélkül** a nemzeti biztonsági hatóságok [a pontos dátumot a Kiadóhivatal illeszti be – **négy évvel** a hatálybalépés **időpontját követően** ]-(jé)ig továbbra is **kiállíthatnak** biztonsági tanúsítványokat a 2004/49/EK irányelvben foglaltak szerint. A szóban forgó biztonsági tanúsítványok lejárataukig érvényesek.

**A 32. cikkben lefektetett egyéves átmeneti időszakot követő további hároméves időszak letelte után a kérelmezők kérelmeikkel vagy az Ügynökséghez, vagy a nemzeti biztonsági hatósághoz fordulhatnak. Ezen időszak alatt a nemzeti biztonsági hatóságok továbbra is kiállíthatnak biztonsági tanúsítványokat a**

## Módosítás 98

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 32 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy **ezen irányelv rendelkezéseinek** legkésőbb [a pontos dátumot a Kiadóhivatal illeszti be – a hatálybalépés után **egy** évvel]-(jé)ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

## Módosítás 99

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 33 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Módosítás 100

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 34 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**Hatálybalépés**

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

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

*Módosítás*

**Hatálybalépés**

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

A 10. és a 11. cikket **a 30. cikkben előírt átmeneti rendelkezések sérelme nélkül** [a pontos dátumot a Kiadóhivatal illeszti be – a hatálybalépés után **négy** évvel]-től kell alkalmazni.

**Módosítás 101**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**I melléklet – 2 pont – bevezető rész**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

**Módosítás 102**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**Függelék – 1 pont – 1.9 pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

1.9. „Mozgó vasúti jármű **részvételével történt** , személyeket érintő baleset”: egy vagy több személyt érintő olyan baleset, amelynek során az adott személyt vagy személyeket a vasúti jármű elüti, vagy a vasúti járműhöz rögzített vagy arról leváló valamely tárgy megüti. Ide tartozik a vasúti járműről leeső személy, valamint a vasúti járművön utazó olyan személy is, aki a jármű belsejében elesik, vagy akit szabaddá váló tárgy megüt.

*Módosítás*

1.9. „Mozgó vasúti jármű **által okozott**, személyeket érintő baleset”: egy vagy több személyt érintő olyan baleset, amelynek során az adott személyt vagy személyeket a vasúti jármű elüti, vagy a vasúti járműhöz rögzített vagy arról leváló valamely tárgy megüti. Ide tartozik a vasúti járműről leeső személy, valamint a vasúti járművön utazó olyan személy is, aki a jármű belsejében elesik, vagy akit szabaddá váló tárgy megüt.





## INDOKOLÁS

A vasút immáron a legbiztonságosabb közlekedési mód az Európai Unióban (EU), és az elmúlt évtizedekben tovább javult a biztonsággal kapcsolatos teljesítménye. Jóllehet a vasúti szállítási teljesítmény az 1970-es 200 milliárd utaskilométerről mára több mint 300 milliárd utaskilométerre nőtt, a vasúti utasok haláleseteinek évi átlagos száma az 1970-es évek elején jegyzett 400-ról mára 100 alá csökkent.

Ugyan vasúti balesetek csak ritkán fordulnak elő, azonban végzetes következményekkel járhatnak az emberi életre és a környezetre nézve, valamint jelentősen ronthatnak azon a megítélésen, miszerint a vasút számít a legbiztonságosabb közlekedési módnak. A súlyos személyi sérüléseken túlmenően ezek a balesetek jelentős gazdasági terhet rónak a társadalom egészére. Az Unióban ezért elengedhetetlen a vasúti biztonság javítása, ami még inkább elősegíti a vasút érdekét is szolgáló modális váltást.

Mindez még inkább igaz abból a szempontból, hogy az uniós vasúti környezet mélyreható változáson ment keresztül, amelynek oka többek között az 1990-es évek eleje óta elfogadott három uniós vasúti csomag. Mivel régebben csaknem a teljes hozzáadottérték-lánc az integrált vasúttársaságok ellenőrzése alatt állt, az egységes európai vasúti térség fokozatos létrehozását a szereplők számának megsokszorozódása, az alvállalkozók bevonásának fokozódása és a piacra való belépések gyakoribbá válása jellemzi.

A terület összetettségének növekedésével összefüggésben a vasúti biztonság alapvetően az összes szereplő – azaz a vasúttársaságok, a pályahálózat-működtetők, a vasúti ágazat és a biztonsági hatóságok – közötti együttműködéstől függ. A biztonsági jogszabályoknak figyelembe kell venniük ezeket a fejleményeket, valamint megfelelő információs, irányítási és sürgősségi eljárásokat és eszközöket kell bevezetniük.

A 2004/49/EK irányelv éppen ezért – a biztonsági szabályok tartalmának, a vasúttársaságok biztonsági tanúsítványának, a nemzeti biztonsági hatóságok feladatainak és szerepének, továbbá a balesetek kivizsgálásának az összehangolása révén – közös szabályozási keretet hozott létre a vasúti biztonság vonatkozásában.

Ennek ellenére az uniós vasúti környezet folyamatos fejlődése és a meglévő jogszabályok – olykor protekcionista intézkedések végrehajtására kihasznált – hiányosságainak feltárása egyaránt szükségessé teszi a 2004/49/EK irányelv felülvizsgálatát.

Ezt természetesen a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelv (2008/57/EK irányelv) átdolgozásával és az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) létrehozásáról szóló rendelettel (881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezésével) foglalkozó előadótársaimmal szoros együttműködésben kell elvégezni.

A Parlament már jelezte, hogy széles körben támogatja a Bizottság azon nézetét, miszerint elérkezett az idő, hogy ERA hatáskörében az Unió egész területén „egységes biztonsági tanúsítványt” vezessenek be. Ezt a 2004/49/EK irányelv 10. cikkének (7) bekezdésében már előirányozták. Egy fontos kivételt azonban meg kell említeni: miként azt a Bizottság javasolta, a pályahálózat-működtetőkre vonatkozó biztonsági tanúsítványokat a nemzeti biztonsági hatóságok fogják kiadni.

Ezzel a lépéssel lehetővé válik a vasúti biztonság fenntartása és továbbfejlesztése, a tanúsítási eljárás felgyorsítása – amivel időt és pénzt lehet megtakarítani –, valamint a biztonsági jogszabályok eltérő vagy megkülönböztető alkalmazásának megelőzése.

Mindenesetre számos módosítást javasolok a biztonsági tanúsítvány európai dimenziójának megerősítése, a szöveg bizonyos részeinek a múltbeli tapasztalatok alapján történő pontosítása, valamint az összes érintett szereplő érdekét szem előtt tartva az eljárások kiszámíthatóságának javítása érdekében.

Az alapelvek a következők:

- Az ERA-nak az „egységes biztonsági tanúsítványok” kibocsátására kizárólagosan jogosult hatóságként betöltött szerepét meg kell erősíteni.
- Az összes különböző szereplő tekintetében pontosítani kell, hogy a saját területükön milyen kötelezettségekkel bírnak.
- Kulcsfontosságú, hogy minimális szinten – a biztonság veszélyeztetése nélkül – fokozatosan összehangolják a működési és biztonsági szabályokat. Ezért hangsúlyozni kell, hogy kizárólag a megfelelően bejelentett nemzeti szabályokat lehet alkalmazni.
- Az Uniónak foglalkoznia kell a vasúti biztonság határokon átnyúló szempontjaival, pl. a határon átnyúló vasúti alagutak és a kapcsolódó sürgősségi segítségnyújtások esetében.

Konkréten ez a következő javaslatokat jelenti:

- Az ERA-nak iránymutatásokat kell kidolgoznia, amelyben többek között a határokon átnyúló műveletek tekintetében megosztják a tagállamokban bevált gyakorlatok példáit.
- Az emberi élet (a személyzet, az utasok, a vasútvonalak közelében élők és a harmadik felek életének), a közegészség és a környezet védelme tekintetében a veszélyes és szennyező áruk szállításához kapcsolódó kockázatokkal külön kell foglalkozni a vonatkozó irányelvek (az 1996/49/EK és a 2008/68/EK irányelv) megfelelő és következetes végrehajtásának értékelése alapján.
- Az első vasúti csomag átdolgozásával kapcsolatban elért megállapodásra (2012/34/EU irányelv) alapozva az eljárási szakaszokra vonatkozó határidőket pontosan meg kell határozni (a döntést legkésőbb a kérelem benyújtásától számított három hónapon belül meg kell hozni) annak érdekében, hogy biztosított legyen a kiszámíthatóság és a hatékonyság.
- Az irányelv hatálybalépésétől számított egy éves határidőt állapítanak meg szerződészerűen azon megállapodások bevezetése tekintetében, amelyek meghatározzák az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok közötti együttműködés hatókörét, eljárásait és hierarchiáját.

- Az átültetésre és hatálybalépésre szolgáló időtartamot kettőről egy évre kell csökkenteni, különben ebben az évtizedben alig fog valami megvalósulni az ezen átdolgozáshoz kapcsolódó javításokból.
- Az Ügynökség létrehoz egy olyan rendszert, amelynek keretében minden lehetséges biztonsági kockázatról könnyedén és névtelenül értesítést lehet küldeni, illetve azokra fel lehet hívni az Ügynökség és a nemzeti biztonsági hatóságok figyelmét.

## MELLÉKLET: A JOGI BIZOTTSÁG LEVELE

Ref.: D(2013)65088

Brian SIMPSON  
a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság elnöke  
ASP 13G306  
Brüsszel

**Tárgy:** *A vasúti biztonságról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslat (átdolgozás)  
(COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD))*

Tisztelt elnök úr!

A Jogi Bizottság, amelynek elnökségét nagy megtiszteltetésre betölthetem, a Parlament eljárási szabályzatának az átdolgozásról szóló 87. cikke értelmében megvizsgálta a fent említett javaslatot.

A cikk (3) bekezdése a következőképpen szól:

*„Ha a jogi ügyekben illetékes bizottság úgy ítéli meg, hogy a javaslat nem tartalmaz az akként megjelölteken kívüli, egyéb más érdemi módosítást, tájékoztatja arról az illetékes bizottságot.*

*Ebben az esetben a 156. és a 157. cikkben támasztott feltételeken túl az illetékes bizottság keretében csak azokat a módosításokat lehet elfogadni, amelyek a javaslat módosításokat tartalmazó részeire vonatkoznak.*

*Ha azonban az intézményközi megállapodás 8. pontjával összhangban az illetékes bizottság módosításokat kíván benyújtani a javaslat kodifikált részeihez is, e szándékáról haladéktalanul értesítenie kell a Tanácsot és a Bizottságot, és ez utóbbinak az 54. cikk szerinti szavazást megelőzően tájékoztatnia kell a bizottságot a módosításokkal kapcsolatos álláspontjáról és arról, hogy vissza szándékozik-e vonni az átdolgozásra irányuló javaslatot”.*

A jogi szolgálat véleménye alapján – amelynek tagjai részt vettek az átdolgozásra irányuló javaslatot vizsgáló tanácsadó munkacsoport ülésein –, és a javaslat szövegezőjének ajánlásait tiszteletben tartva a Jogi Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kérdéses javaslat nem tartalmaz a javaslatban akként megjelölteken kívüli, egyéb más érdemi módosítást, valamint hogy a korábbi jogszabályok változatlanul hagyott rendelkezései és az említett módosítások egységes szerkezetbe foglalása tekintetében a javaslat a meglévő jogszabályok érdemi módosítás nélküli egyszerű egységes szerkezetbe foglalását tartalmazza.

Továbbá az eljárási szabályzat 86. cikkének (2) bekezdése és 86. cikkének (3) bekezdése értelmében a Jogi Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a fent említett munkacsoport véleményében javasolt technikai jellegű kiigazítások szükségesek annak érdekében, hogy a javaslat megfeleljen az átdolgozás szabályainak.

Következésképpen, miután 2013. december 16-i ülésén megvitatta azt, a Jogi Bizottság egyhangúlag<sup>1</sup> azt javasolja a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságnak mint illetékes bizottságnak, hogy az eljárási szabályzat 87. cikkével összhangban vizsgálja meg a fent említett javaslatot.

Tisztelettel:

Klaus-Heiner LEHNE

*Melléklet: A tanácsadó munkacsoport véleménye.*

---

<sup>1</sup> A szavazáson a következő képviselők voltak jelen: Françoise Castex (alelnök), Christian Engström, Marielle Gallo, Giuseppe Gargani, Klaus-Heiner Lehne (elnök), Bernhard Rapkay, Evelyn Regner (alelnök), Francesco Enrico Speroni, Dimitar Stoyanov, Rebecca Taylor, Alexandra Thein, Tadeusz Zwiefka.

## MELLÉKLET: AZ EURÓPAI PARLAMENT, A TANÁCS ÉS A BIZOTTSÁG JOGI SZOLGÁLATAIBÓL ÁLLÓ TANÁCSADÓ MUNKACSOPORT VÉLEMÉNYE



A JOGI SZOLGÁLATOKBÓL ÁLLÓ  
TANÁCSADÓ MUNKACSOPORT

Brüsszel, 2013. november 26.

### VÉLEMÉNY

#### A KÖVETKEZŐK FIGYELMÉBE: AZ EURÓPAI PARLAMENT A TANÁCS A BIZOTTSÁG

#### A vasúti biztonságról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslat COM(2013)0031 (2013.1.30.) – 2013/0016(COD)

Tekintettel a jogi aktusok átdolgozási technikájának szervezettebb használatáról szóló, 2001. november 28-i intézményközi megállapodásra, és különösen annak 9. pontjára, az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság jogi szolgálataiból álló tanácsadó munkacsoport 2013. február 21-én azzal a szándékkal ült össze, hogy megvizsgálja – többek között – a Bizottság által benyújtott fent nevezett javaslatot.

Ezen ülés alkalmával<sup>1</sup> a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv átdolgozására vonatkozó európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslat vizsgálatát követően a tanácsadó munkacsoport közös megegyezéssel a következőket állapította meg.

1) Egy ilyen dokumentumban – ahhoz, hogy az indoklás az intézményközi megállapodás vonatkozó követelményeinek teljes mértékben megfeleljen – meg kellett volna határozni, hogy a javaslatban a korábbi jogi aktus mely rendelkezéseit hagyják változatlanul a megállapodás 6.a) pontja iii. alpontjának megfelelően.

2) Az átdolgozásra irányuló szövegtervezetben a következő részeket kellett volna az érdemi változások jelölésére általában használt szürke háttérrel kiemelni:

- a 2004/49/EK irányelv (14) preambulumbekzdésének törlése;
- a 3. cikk g) pontjában a „*határokon átnyúló egyedi infrastruktúrák*” szavak törlése;
- a 4. cikk (2) bekezdésének b) pontjában az „*uniós*” szó hozzáadása és a „*szabványokat*” szó

<sup>1</sup> A tanácsadó munkacsoport számára a javaslat angol, francia és német nyelvű változata állt rendelkezésre, és a csoport a szóban forgó szöveg eredeti, angol nyelvű változata alapján dolgozott.

törlése;

- a 2004/49/EK irányelv 7. cikke (1) bekezdésének törlése;
- a 2004/49/EK irányelv 7. cikke (5) bekezdése második mondatának törlése;
- a 13. cikk (1) bekezdésében „a hálózaton történő szolgáltatásnyújtáshoz” szavak felvétele;
- a 13. cikk (4) bekezdésében a „a 9. cikk és a III. melléklet szerint” szavak törlése;
- a 14. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében az „egy vasúttársaság” szavak törlése;
- a 15. cikk (2) bekezdésében a „vagy az Ügynökség” szavak felvétele;
- a 17. cikk (2) bekezdésének elején „Az Ügynökség” szavak felvétele;
- a 25. cikk (2) bekezdésében az „az Ügynökség” szavak felvétele;
- az I. melléklet függelékének 6.4.2. pontjában az „a vonat nem kap automatikusan külön jelzést arról, hogy a vasúti átjáróban működő védelem és/vagy figyelmeztető jelzés aktiválása megtörtént” szavak törlése.

Következésképpen a javaslat vizsgálata során a tanácsadó munkacsoport közös megegyezéssel megállapította, hogy a javaslat a benne vagy e véleményben akként megjelölteken kívül egyéb érdemi módosítást nem tartalmaz. A korábbi jogi aktus változatlanul hagyott rendelkezései és az érdemi módosítások egységes szerkezetbe foglalása tekintetében a munkacsoport megállapította, hogy a javaslat a meglévő szövegrészek érdemi módosítás nélküli, egyértelmű egységes szerkezetbe foglalását tartalmazza.

F. DREXLER  
jogtanácsos

H. LEGAL  
jogtanácsos

L. ROMERO REQUENA  
főigazgató

## ELJÁRÁS

<b>Cím</b>	A vasúti biztonság (átdolgozott szöveg)	
<b>Hivatkozások</b>	COM(2013)0031 – C7-0028/2013 – 2013/0016(COD)	
<b>Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma</b>	30.1.2013	
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 7.2.2013	
<b>Véleménynyilvánításra felkért bizottság(ok)</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	JURI 7.2.2013	
<b>Előadó(k)</b> A kijelölés dátuma	Michael Cramer 6.3.2013	
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	9.7.2013	14.10.2013
<b>Az elfogadás dátuma</b>	17.12.2013	
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: 39 –: 5 0: 0	
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle	
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi	
<b>Benyújtás dátuma</b>	9.1.2014	