

# Az Európai Unió Hivatalos Lapja

# L 315

Magyar nyelvű kiadás

## Jogszabályok

50. évfolyam

2007. december 3.

Tartalom I Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező

### RENDELETEK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről ..... 1
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről ..... 14
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 1372/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a közösségi munkaerő mintavételes felmérésének megszervezéséről szóló 577/98/EK tanácsi rendelet módosításáról <sup>(1)</sup> ..... 42

### IRÁNYELVEK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/58/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról ..... 44
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/59/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről ..... 51

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg

Ár: 18 EUR

# HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

## I

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező)

## RENDELETEK

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1370/2007/EK RENDELETE

(2007. október 23.)

**a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. és 89. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

(1) A Szerződés 16. cikke megerősíti az általános gazdasági érdekű szolgáltatásoknak az Unió közös értékrendjében elfoglalt helyét.

(2) A Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése meghatározza, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozások olyan mértékben tartoznak a Szerződés szabályai, különösen a versenyszabályok hatálya alá, amennyiben ezek alkalmazása nem akadályozza, jogilag vagy ténylegesen, a rájuk bízott sajátos feladatok végrehajtását.

<sup>(1)</sup> HL C 195., 2006.8.18., 20. o.

<sup>(2)</sup> HL C 192., 2006.8.16., 1. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2001. november 14-i véleménye (HL C 140. E, 2002.6.13., 262. o.) és a Tanács 2006. december 11-i közös állás-pontja (HL C 70. E, 2007.3.27., 1. o.) és az Európai Parlament 2007. május 10-i álláspontja. A Tanács 2007. szeptember 18-i határozata.

(3) A Szerződés 73. cikke különös szabálynak minősül a 86. cikk (2) bekezdéséhez képest. A szárazföldi közlekedési ágazat közszolgáltatási kötelezettségeinek ellentételezéseire alkalmazandó szabályokat állapít meg.

(4) A Bizottság „Európai közlekedéspolitiká 2010-re: ideje dönteni” című, 2001. szeptember 12-i fehér könyvének fő célja biztonságos, hatékony és magas színvonalú személyszállítási szolgáltatások biztosítása a személyszállítási közszolgáltatások átláthatóságát és teljesítményét is biztosító szabályozott verseny révén, figyelemmel a szociális, környezeti és területfejlesztési szempontokra, vagy azzal a céllal, hogy az utasok egyes csoportjai, például a nyugdíjasok részére különleges díjszabási feltételeket nyújtsanak, és kiküszöböljék a különböző tagállamokból származó közlekedési vállalkozások közötti azon különbségeket, amelyek alapvetően torzíthatják a versenyt.

(5) Jelenleg számos, általános gazdasági érdekű szükségletet kielégítő országos személyszállítási szolgáltatás nem működtethető kereskedelmi alapon. A tagállamok illetékes hatóságainak képesnek kell lenniük arra, hogy e szolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében intézkedéseket hozzanak. A személyszállítási közszolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében általuk alkalmazható mechanizmusok a következőket foglalják magukba: kizárólagos jogok biztosítása a közszolgáltatók részére, pénzügyi ellentételezések juttatása a közszolgáltatók részére és a valamennyi szolgáltatóra alkalmazandó, a közszolgáltatás működtetésére vonatkozó általános szabályok meghatározása. Amennyiben a tagállamok e rendelettel összhangban úgy döntenek, hogy bizonyos általános szabályokat kizárnak a rendelet hatálya alól, az állami támogatásokra vonatkozó általános szabályokat kell alkalmazni.

- (6) Számos tagállam vezetett be olyan jogszabályokat, amelyek legalább a tömegközlekedési piac egy része tekintetében kizárólagos jogok és közszolgáltatási szerződések odaítélését írják elő, átlátható és tisztességes szerződés-odaítélési eljárások alapján. Ennek eredményeként a tagállamok közötti kereskedelem jelentős fejlődésen ment keresztül, és jelenleg több közszolgáltató egynél több tagállamban nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat. A nemzeti jogszabályok alakulása azonban eltérő eljárások alkalmazásához vezetett, és a közszolgáltatók jogai, valamint az illetékes hatóságok kötelezettségei tekintetében jogbizonytalanságot eredményezett. A vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> nem terjed ki a közszolgáltatási szerződések odaítélésének a Közösségben folytatott módjára, és különösen nem érinti azt, hogy milyen körülmények között kötelező a versenyeztetési eljárás. Ezért naprakésszé kell tenni a közösségi jog keretét.
- (7) Az elvégzett tanulmányok és a tömegközlekedési ágazatban a versenyt több éve bevezető tagállamok tapasztalata azt mutatja, hogy – megfelelő védintézkedésekkel – a szolgáltatók közötti szabályozott verseny bevezetése lehetővé teszi a vonzóbb és innovatívabb, alacsonyabb költséggel járó szolgáltatások nyújtását anélkül, hogy akadályoznák a közszolgáltatókat a rájuk bízott sajátos feladataik végrehajtásában. Ezt a megközelítést az Európai Tanács a 2000. március 28-i úgynevezett lisszaboni folyamat keretében támogatta, amely felszólította a Bizottságot, a Tanácsot és a tagállamokat, hogy – hatáskörükkel összhangban – „gyorsítsák az olyan területek liberalizálását, mint például [...] a közlekedés”.
- (8) Azon szabályozatlan személyszállítási piacok számára, amelyekben nincsenek kizárólagos jogok, lehetővé kell tenni sajátosságaik és az eddig alkalmazott működési gyakorlatuk megtartását, amennyiben azok megfelelnek a Szerződés előírásainak.
- (9) Annak érdekében, hogy személyszállítási közszolgáltatásait a lakosság igényeihez minél jobban igazodva nyújthassa, valamennyi illetékes hatóság számára biztosítani kell, hogy a közszolgáltatókat – az ebben a rendeletben meghatározott feltételekkel összhangban – szabadon megválaszthassa, figyelembe véve a kis- és középvállalkozások érdekeit. Az átláthatóság, a versengő szolgáltatókkal szembeni egyenlő bánásmód és az arányosság elve alkalmazásának biztosítása érdekében elengedhetetlen, hogy – ellentételezések vagy kizárólagos jogok biztosításakor – az illetékes hatóság és a kiválasztott közszolgáltató közszolgáltatási szerződésben megállapítsa a közszolgáltatási kötelezettségek jellegét és a megállapodás szerinti ellenszolgáltatást. A szerződés formája vagy elnevezése a tagállamok jogrendszere szerint eltérő lehet.
- (10) Az 1191/69/EGK rendelettel ellentétben – amelynek hatálya kiterjed a belvízi személyszállítási közszolgáltatásokra is – nem ajánlatos, hogy e rendelet kiterjedjen az ebben az említett ágazatban történő közszolgáltatási szerződések odaítélésére. A belvízi és, amennyiben nem szabályozza különös közösségi jogszabály, a nemzeti tengereken történő személyszállítási közszolgáltatások megszervezése ezért a Szerződés általános elveinek hatálya alá tartozik, kivéve, ha a tagállamok e rendeletnek az adott ágazatokra történő alkalmazása mellett döntenek. E rendelet rendelkezései nem akadályozzák a belvízi és a nemzeti tengereken történő személyszállítási szolgáltatásoknak egy tágabb városi, elővárosi vagy regionális személyszállítási közhálózatba való beépítését.
- (11) Az 1191/69/EGK rendelettel ellentétben – amelynek hatálya kiterjed az áru fuvarozási szolgáltatásokra is – nem ajánlatos, hogy e rendelet kiterjedjen az említett ágazatban történő közszolgáltatási szerződések odaítélésére. Ezért három évvel e rendelet hatálybalépését követően az áru fuvarozási szolgáltatások szervezésének meg kell felelnie a Szerződés általános elveinek.
- (12) A közösségi jog szempontjából nem bír jelentőséggel, hogy ezeket a személyszállítási közszolgáltatásokat köz- vagy magánvállalkozások működtetik-e. E rendelet a Szerződés 295. cikkében említett tulajdoni rend tekintetében a semlegesség elvén alapul, továbbá a Szerződés 16. cikkében említett azon elven, miszerint a tagállamok szabadon meghatározhatják az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat, valamint a Szerződés 5. cikkében említett szubsidiaritás és arányosság elvén.
- (13) Egyes – gyakran valamely meghatározott infrastruktúrához kötődő – szolgáltatásokat elsősorban történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek. Mivel e tevékenységek nyilvánvalóan a személyszállítástól eltérő célt szolgálnak, azokat nem a közszolgáltatási kötelezettségekre alkalmazandó szabályoknak és eljárásoknak kell szabályozni.
- (14) Amennyiben az illetékes hatóságok felelősek a tömegközlekedési hálózat megszervezéséért, a közlekedési szolgáltatás tényleges működtetésén kívül ez kiterjedhet számos egyéb tevékenységre és feladatra is, amelyet az illetékes hatóságok választásuk szerint maguk láthatnak el, vagy azzal – akár egészben, akár részben – harmadik személyt bízhatnak meg.

<sup>(1)</sup> HL L 156., 1969.6.28., 1. o. A legutóbb az 1893/91/EGK rendelettel (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.) módosított rendelet.

- (15) A hosszú időtartamra szóló szerződések a piacnak a szükségesnél hosszabb időtartamra történő bezárulásához vezethetnek, csökkentve ezáltal a verseny által gyakorolt nyomás kedvező hatásait. A szolgáltatások minőségének védelme, valamint annak érdekében, hogy a verseny a legkevésbé torzuljon, a közszolgáltatási szerződéseknek határozott időtartamra kell szólniuk. A szerződés meghosszabbítása a felhasználók pozitív visszajelzéséhez köthető. Ebben az összefüggésben biztosítani kell, hogy a közszolgáltatási szerződések időtartamát legfeljebb eredeti időtartamuk felével meghosszabbíthassák, amennyiben a közszolgáltatónak olyan eszközökbe kell beruháznia, amelyek értékcsökkenésének ideje kivételes hosszúságú, valamint – különleges jellemzőik és korlátaik miatt – a Szerződés 299. cikkében meghatározott legkülső régiók esetében. Továbbá, ha a közszolgáltató olyan infrastrukturális vagy gördülőállomány- és járműberuházást valósít meg, amely kivételes abban az értelemben, hogy tekintélyes pénzeszközöket érint, és a szerződést méltányos versenytárgyalási eljárás alapján ítélték oda, az említettnél hosszabb időtartam megállapítása is lehetséges.
- (16) Amennyiben egy közszolgáltatási szerződés megkötése a közszolgáltató megváltozásával járhat, az illetékes hatóságoknak jogosultaknak kell lenniük arra, hogy a kiválasztott közszolgáltatót felkérjék a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 2001. március 12-i 2001/23/EK tanácsi irányelv rendelkezéseinek az alkalmazására<sup>(1)</sup>. Ez az irányelv nem akadályozza meg, hogy a tagállamok a 2001/23/EK irányelv hatálya alá nem tartozó munkavállalói jogok átruházási feltételeit is védjék, ezáltal – adott esetben – figyelembe véve a nemzeti törvények, rendeletek és közigazgatási intézkedések által meghatározott szociális normákat, a kollektív szerződéseket vagy a szociális partnerek közötti egyéb megállapodásokat.
- (17) A szubszidiaritás elvével összhangban az illetékes hatóságok szabadon állapíthatnak meg szociális és minőségi kritériumokat a közszolgáltatási kötelezettségek minőségi előírásainak fenntartására és növelésére vonatkozóan, például a minimális munkafeltételek, az utasok jogai, a csökkent mozgásképességű személyek szükségletei, a környezet védelme, az utasok és a munkavállalók biztonsága, valamint a munkahelyekre és a szolgáltatásnyújtás helyén történő szociális védelemre vonatkozó kollektív szerződésbeli kötelezettségek és egyéb szabályok és megállapodások tekintetében. A szolgáltatók közötti átlátható és összehasonlítható versenyfeltételek biztosítása, valamint a szociális dömping kockázatának elkerülése érdekében, az illetékes hatóságok különleges szociális és szolgáltatásmi-nőségi követelményeket írhatnak elő.
- (18) A nemzeti jog vonatkozó rendelkezéseire is figyelemmel, bármely helyi hatóság, vagy annak hiányában bármely nemzeti hatóság dönthet úgy, hogy az általa igazgatott térségben maga gondoskodik a személyszállítási közszolgáltatásokról, vagy azokat versenytárgyalási eljárás lefolytatása nélkül belső szolgáltatóra bízza. A méltányos versenyfeltételek biztosítása érdekében azonban szigorúan szabályozni kell a saját üzemeltetésű működtetés lehetőségét. Az integrált személyszállítási közszolgáltatást nyújtó illetékes hatóságnak vagy hatóságcsoportnak kell gyakorolnia a szükséges ellenőrzést, együttesen vagy tagjai által. Továbbá a szállítási szolgáltatásról maguk gondoskodó illetékes hatóságok vagy a belső szolgáltatók számára meg kell tiltani, hogy a szóban forgó hatóság területén kívül versenytárgyalási eljárásban vegyenek részt. A belső szolgáltatót ellenőrző hatóság számára továbbá lehetővé kell tenni, hogy megtiltsa e szolgáltatónak a területén szervezett versenytárgyalási eljárásokban való részvételt. A belső szolgáltatók tevékenységeire vonatkozó korlátozások nem befolyásolják a vasúti szállítást érintő közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélésének lehetőségét, az egyéb kötöttpályás szállítási módok, például a metró vagy a villamos kivételével. Ezenfelül a vasúti szállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélése nem érinti az illetékes hatóságok azon lehetőségét, hogy belső szolgáltató számára ítéljenek oda személyszállítási közszolgáltatási szerződéseket az egyéb kötöttpályás – például metró és villamos –állítás terén.
- (19) Az alvállalkozásba adás hozzájárulhat a hatékonyabb személyszállításhoz, és lehetővé teszi a közszolgáltatási szerződést elnyert közszolgáltatótól eltérő vállalkozások részvételét. A közforrások legjobb felhasználása céljából azonban az illetékes hatóságoknak képesnek kell lenniük a személyszállítási közszolgáltatásaik alvállalkozásba adására vonatkozó szabályok meghatározására, különösen belső szolgáltató által nyújtott szolgáltatások esetén. Az alvállalkozók továbbá nem akadályozhatók meg abban, hogy részt vegyenek bármely illetékes hatóság területén szervezett versenytárgyalási eljárásokban. Az illetékes hatóságnak vagy belső szolgáltatójának a közösségi joggal összhangban kell kiválasztania az alvállalkozót.
- (20) Amennyiben valamely hatóság úgy dönt, hogy egy közérdekű szolgáltatás ellátásával harmadik személyt bíz meg, a közszolgáltatót – a Szerződés 43–49. cikkéből következően – a közbeszerzésekre és a koncessziókra vonatkozó közösségi joggal, valamint az átláthatóság és az egyenlő bánásmód elvével összhangban kell kiválasztania. E rendelet rendelkezései nem sértik különösen azon kötelezettségeket, amelyek a közbeszerzési szerződések odaítélésére vonatkozó irányelvek alapján a hatóságokat terhelik, amennyiben a közszolgáltatási szerződések ezen irányelvek hatálya alá tartoznak.

(<sup>1</sup>) HL L 82., 2001.3.22., 16. o.

- (21) Nem csak a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> és az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(2)</sup> alapján odaítélt szerződésekkel, hanem az e rendelet alapján odaítélt egyéb szerződésekkel kapcsolatosan is hatékony jogvédelmet kell biztosítani. Egy hatékony jogorvoslati eljárás van szükség, amely adott esetben hasonló az árubeszerzésre és az építési beruházásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélésével kapcsolatos jogorvoslati eljárás alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1989. december 21-i 89/665/EGK tanácsi irányelvben <sup>(3)</sup>, illetve a vízügyi, energiaipari, szállítási és távközlési ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásairól szóló közösségi szabályok alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1992. február 25-i 92/13/EGK tanácsi irányelvben <sup>(4)</sup> meghatározott vonatkozó eljárásokhoz.
- (22) Egyes ajánlati felhívások esetében az illetékes hatóságoknak összetett rendszereket kell meghatározniuk és leírniuk. Ezeket a hatóságokat ezért – ilyen szerződések odaítélésekor – az ajánlatok benyújtását követően fel kell hatalmazni a részletek megtárgyalására a lehetséges közszolgáltatók közül többel vagy mindegyikkkel.
- (23) A közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányuló ajánlati felhívás nem kötelező, amennyiben a szerződés csekély összegre vagy távolságra vonatkozik. E tekintetben a nagyobb összegek vagy távolságok esetében az illetékes hatóságoknak képesnek kell lenniük a kis- és középvállalkozások különleges érdekeinek figyelembevételére. Az illetékes hatóságok nem oszthatják fel a szerződéseket vagy hálózatokat a versenytárgyalási eljárás elkerülése érdekében.
- (24) Amennyiben fennáll a szolgáltatásnyújtás megszakadásának a kockázata, az illetékes hatóságoknak jogosultnak kell lenniük rövid távú sürgősségi intézkedések bevezetésére olyan új közszolgáltatási szerződés odaítéléséig, amely az e rendeletben meghatározott valamennyi odaítélési feltételnek megfelel.
- (25) A vasúti személyszállítási közszolgáltatás sajátos kérdéseket vet fel a beruházások súlya és az infrastruktúra költsége miatt. A Bizottság 2004 márciusában javaslatot nyújtott be a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv <sup>(5)</sup> módosítására annak érdekében, hogy nemzetközi személyszállítási szolgáltatások működtetése céljából a Közösség valamennyi vasúttársasága hozzáférjen valamennyi tagállam infrastruktúrájához. E rendelet célja a közszolgáltatási szerződések ellentételezésére és/vagy kizárólagos jogaira vonatkozó jogi keretnek megteremtése, és nem a vasúti szolgáltatások piacának további liberalizációja.
- (26) A közszolgáltatások tekintetében ez a rendelet minden illetékes hatóság számára lehetővé teszi, hogy – közszolgáltatási szerződés összefüggésében – kiválassza a személyszállítási közszolgáltatást végző szolgáltatóját. Tekintettel a tagállamok eltérő területi szerveződésére e téren, indokolt lehetővé tenni az illetékes hatóságok számára, hogy a vasúti közlekedés tekintetében közvetlenül ítéljenek oda közszolgáltatási szerződéseket.
- (27) A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezésére az illetékes hatóságok által nyújtott ellentételezést oly módon kell kiszámítani, hogy elkerüljék a túlkompenzációt. Amennyiben valamely illetékes hatóság versenyeztetés nélkül kíván odaítélni egy közszolgáltatási szerződést, akkor is be kell tartania azokat a részletes szabályokat, amelyek biztosítják, hogy az ellentételezések összege megfelelő, továbbá tükrözik a hatékony és minőségi szolgáltatásra való törekvést.
- (28) A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének a személyszállítási közszolgáltatások iránti keresletre gyakorolt bármely hatásának a mellékletben foglalt számítási mód révén történő megfelelő figyelembevételével az illetékes hatóság és a közszolgáltató bizonyítani tudja, hogy a túlkompenzációt elkerülték.
- (29) Közszolgáltatási szerződések odaítélése céljából – a sürgősségi intézkedések és a csak kis távolságon való szolgáltatásra vonatkozó szerződések kivételével – az illetékes hatóságoknak legalább egy évvel korábban meg kell tenniük az erre vonatkozó szükséges tájékoztatási intézkedéseket annak érdekében, hogy a lehetséges közszolgáltatók reagálni tudjanak.
- (30) A közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésekre fokozottan vonatkozik az átláthatóság követelménye.

<sup>(1)</sup> HL L 134., 2004.4.30., 1. o. A legutóbb a 2006/97/EK tanácsi irányelvvél (HL L 363., 2006.12.20., 107. o.) módosított irányelv.

<sup>(2)</sup> HL L 134., 2004.4.30., 114. o. A legutóbb 2006/97/EK tanácsi irányelvvél módosított irányelv.

<sup>(3)</sup> HL L 395., 1989.12.30., 33. o. A 92/50/EGK irányelvvél (HL L 209., 1992.7.24., 1. o.) módosított irányelv.

<sup>(4)</sup> HL L 76., 1992.3.23., 14. o. A legutóbb a 2006/97/EK irányelvvél módosított irányelv.

<sup>(5)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2006/103/EK irányelvvél (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított irányelv.

- (31) Mivel az illetékes hatóságoknak és a közszolgáltatóknak időre van szükségük ahhoz, hogy igazodni tudjanak e rendelet rendelkezéseihez, átmeneti szabályokról kell rendelkezni. A közszolgáltatási szerződések e rendeletnek megfelelő fokozatos odaítélése céljából a tagállamoknak hat hónappal az átmeneti időszak első felét követően jelentést kell benyújtaniuk a Bizottságnak az elért eredményekről. A Bizottság e jelentések alapján megfelelő intézkedéseket javasolhat.
- (32) Az átmeneti időszak alatt az illetékes hatóságok e rendelet intézkedéseit különböző időpontokban vezethetik be. Ezért ezen időszak alatt előfordulhat, hogy az e rendelet rendelkezései által még nem érintett piacokról származó közszolgáltatók olyan piacokon pályáznak közszolgáltatási szerződésekre, amelyeket gyorsabban nyitottak meg a szabályozott verseny számára. A közlekedési közszolgáltatási piac kiegyensúlyozatlan megnyitásának – arányos intézkedésekkel történő – elkerülése érdekében, az illetékes hatóságoknak jogosultaknak kell lenniük arra az átmeneti időszak második felében, hogy visszautasítsák azon szolgáltatók ajánlatait, amelyek közlekedési szolgáltatásaik értékének több mint a felét nem e rendelettel összhangban nyújtják, feltéve hogy ezt az illetékes hatóságok megkülönböztetés nélkül alkalmazzák, és arról az ajánlati felhívás kihirdetése előtt határoztak.
- (33) Az C-280/00 sz. Altmark Trans GmbH ügyben 2003. július 24-én hozott ítéletének <sup>(1)</sup> 87–95. bekezdésében az Európai Közösségek Bírósága úgy határozott, hogy a közszolgáltatási ellentételezések nem képeznek a Szerződés 87. cikke szerinti előnyöket, feltéve hogy négy feltétel együttesen teljesül. Amennyiben ezek a feltételek nem teljesülnek, és fennállnak a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése alkalmazásának általános feltételei, a közszolgáltatási ellentételezések a Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkének hatálya alá tartozó állami támogatásnak minősülnek.
- (34) Szükségessé válhat a közszolgáltatási szerződések ellentételezésének bevezetése a szárazföldi személyszállítási ágazatban annak érdekében, hogy a közszolgáltatási feladatokért felelős vállalkozások olyan alapelvek alapján és olyan feltételek mellett működjenek, amelyek lehetővé teszik a feladataik végrehajtását. Az ilyen ellentételezés bizonyos feltételek mellett a 73. cikk alapján összeegyeztethető lehet a Szerződéssel. Először is, azt olyan szolgáltatások nyújtásának a biztosítása érdekében kell odaítélni, amelyek a Szerződés szerinti általános érdekű szolgáltatások. Másodszor, a verseny indokolatlan torzulásainak elkerülése érdekében nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült nettó költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az ezzel kapcsolatos bevételeket, valamint egy ésszerű nyereséget.
- (35) Az illetékes hatóságok által az e rendelet rendelkezéseinek megfelelően nyújtott ellentételezéseket ezért mentesíteni lehet a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében előírt előzetes bejelentési kötelezettség alól.
- (36) E rendelet az 1191/69/EGK rendelet helyébe lép; ez utóbbi rendeletet ezért hatályon kívül kell helyezni. Az árufuvarozási közszolgáltatások esetében hároméves átmeneti időszak könnyíti meg a Bizottság által a Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkével összhangban nem engedélyezett ellentételezés fokozatos megszüntetését. Bármely, az ezen új rendelet hatálya alá nem tartozó személyszállítási közszolgáltatás nyújtásával kapcsolatos olyan ellentételezésnek, amely esetében fennáll a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás kockázata, meg kell felelnie a Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkének, beleértve az Európai Közösségek Bíróságának bármely vonatkozó értelmezését, és különösen a C-280/00 sz. Altmark Trans GmbH ügyben hozott ítéletét. Az ilyen esetek vizsgálatakor ezért a Bizottságnak az e rendeletben megállapítottakhoz hasonló elveket, vagy adott esetben az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó egyéb jogszabályokat kell alkalmaznia.
- (37) Ez a rendelet kiterjed a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról szóló, 1970. június 4-i 1107/70/EGK tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> alkalmazási körére. Ez utóbbi rendelet elavultnak tekintendő, mivel a Szerződés 73. cikke alkalmazását anélkül korlátozza, hogy megfelelő jogalapot biztosítana a jelenlegi beruházási formák engedélyezésére, különösen a közlekedési infrastruktúra terén a köz- és a magánszféra partnerségén keresztül megvalósuló beruházásokkal kapcsolatban. Ezért a korábbi rendeletet hatályon kívül kell helyezni annak érdekében, hogy a Szerződés 73. cikkének megfelelően, az ágazat folyamatos fejlődésére figyelemmel legyen alkalmazható, e rendelet vagy a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1969. június 26-i 1192/69/EGK tanácsi rendelet <sup>(3)</sup> sérelme nélkül. A vonatkozó közösségi szabályok alkalmazásának további könnyítésére tekintettel a Bizottság 2007-ben javaslatot nyújt be a vasúti beruházással, többek között az infrastrukturális beruházással kapcsolatos állami támogatásokra vonatkozó iránymutatásra.
- (38) A Bizottságnak jelentést kell készítenie az e rendelet végrehajtásának, valamint a személyszállítási közszolgáltatások nyújtásával – különösen a személyszállítási közszolgáltatások minőségével és a közszolgáltatási szerződések közvetlen odaítélésének hatásaival – kapcsolatos közösségi fejlemények értékelése céljából. E jelentést, amennyiben szükséges, e rendelet módosítására irányuló megfelelő javaslatok kísérhetik,

<sup>(2)</sup> HL L 130., 1970.6.15., 1. o. A legutóbb az 543/97/EK rendelettel (HL L 84., 1997.3.26., 6. o.) módosított rendelet.

<sup>(3)</sup> HL L 156., 1969.6.28., 8. o. A legutóbb az 1791/2006/EK rendelettel (HL L 363., 2006.12.20., 1. o.) módosított rendelet.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### 1. cikk

#### Cél és hatály

(1) E rendelet célja annak meghatározása, hogy a közösségi jog szabályainak megfelelően az illetékes hatóságok hogyan avatkozhatnak be a személyszállítás területén az olyan általános érdekű szolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében, amelyek többek között számosabbak, biztonságosabbak, magasabb minőségűek vagy alacsonyabb költséggel járnak, mint azok, amelyek nyújtását a piaci verseny lehetővé tenné.

Ebből a célból ez a rendelet meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettségek előírásakor vagy ilyen kötelezettségek ellátására vonatkozó szerződés megkötése esetén ellentételezik a közszolgáltatóknál felmerült költségeket, és/vagy kizárólagos jogokat biztosítanak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében.

(2) Ezt a rendeletet a vasúti, valamint az egyéb kötőpályás és a közúti személyszállítási közszolgáltatások belföldi és nemzetközi üzemeltetésére kell alkalmazni, kivéve azokat a szolgáltatásokat, amelyeket főként történelmi érdekességük vagy idegenforgalmi értékük miatt üzemeltetnek. A tagállamok e rendeletet alkalmazhatják a belvízi személyszállításra, valamint a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> sérelme nélkül, a nemzeti tengereken folytatott személyszállításra is.

(3) E rendelet nem alkalmazandó a 2004/17/EK irányelv 1. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti és a 2004/18/EK irányelv 1. cikkének (3) bekezdése szerinti építési koncesszióra.

### 2. cikk

#### Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- a) „személyszállítási közszolgáltatás”: a nyilvánosság számára megkülönböztetés nélkül és folyamatosan nyújtott általános gazdasági érdekű személyszállítási szolgáltatások;
- b) „illetékes hatóság”: valamely tagállam vagy tagállamok bármely hatósága vagy hatóságcsoportja, amely egy adott földrajzi területen hatáskörrel rendelkezik a személyszállítás területén való beavatkozásra, vagy ilyen hatáskörrel felruházott bármely szerv;

- c) „illetékes helyi hatóság”: bármely illetékes hatóság, amelynek földrajzi illetékessége nem országos;
- d) „közszolgáltató”: bármely köz- vagy magánvállalkozás vagy e vállalkozások csoportja, amely személyszállítási közszolgáltatásokat működtet, vagy bármely olyan közjogi szerv, amely személyszállítási közszolgáltatásokat nyújt;
- e) „közszolgáltatási kötelezettség”: valamely illetékes hatóság által annak érdekében meghatározott vagy megállapított kötelezettség, hogy biztosítsa az olyan általános érdekű személyszállítási közszolgáltatások nyújtását, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – ellenszolgáltatás nélkül nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el;
- f) „kizárólagos jog”: a közszolgáltatót egy meghatározott útvonalon, hálózatban vagy területen, valamennyi más hasonló szolgáltató kizárásával, egyes személyszállítási közszolgáltatások működtetésére feljogosító jog;
- g) „közszolgáltatási ellentételezés”: bármely olyan – különösen pénzügyi – előny, amelyet az illetékes hatóság a közforrások terhére közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásának időszaka alatt vagy ezen időszakhoz kapcsolódóan közvetlenül vagy közvetve nyújt;
- h) „közvetlen odaítélés”: közszolgáltatási szerződésnek egy adott közszolgáltató számára előzetes versenytárgyalási eljárás nélkül történő odaítélése;
- i) „közszolgáltatási szerződés”: egy vagy több olyan jogilag kötelező erejű aktus, amely megerősíti az illetékes hatóság és a közszolgáltató közötti megállapodást, amelynek értelmében a közszolgáltatóra ruházzák a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó személyszállítási közszolgáltatások kezelését és üzemeltetését; a szerződés – a tagállamok joga szerint – az illetékes hatóság által hozott határozat is lehet, amely:
  - egyedi törvényi vagy rendeleti aktus formáját ölti, vagy
  - tartalmazza azokat a feltételeket, amelyek esetén az illetékes hatóság maga nyújtja a szolgáltatásokat, vagy az ilyen szolgáltatások nyújtását belső szolgáltatóra bízta;
- j) „belső szolgáltató”: olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes helyi hatóság – illetve hatóságcsoport esetén legálább egy illetékes helyi hatóság – a saját szervezeti egységei feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést gyakorol;

<sup>(1)</sup> HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

- k) „érték”: a személyszállítás tekintetében valamely szolgáltatás, útvonal, közszolgáltatási szerződés vagy ellentételezési rendszer értéke, amely megfelel a közszolgáltató vagy közszolgáltatók héánélküli teljes bevételének, beleértve a hatóságok által kifizetett, bármilyen jellegű ellentételezéseket is, valamint az olyan menetjegyek eladásából származó bevételeket, amelyeket nem fizetnek vissza a kérdéses illetékes hatóság számára;
- l) „általános szabály”: olyan intézkedés, amelyet valamely illetékes hatóság felelőssége alá tartozó adott földrajzi területen valamennyi azonos típusú személyszállítási közszolgáltatásra megkülönböztetés nélkül alkalmazni kell;
- m) „integrált személyszállítási közszolgáltatások”: egy meghatározott földrajzi területen található, egyetlen információs rendszerrel, jegykiadó rendszerrel és menetrenddel rendelkező összekapcsolt szállítási szolgáltatások.
- b) objektív és átlátható, a túlkompenzációt elkerülő módon előre meg kell határozniuk
- i. azon paramétereket, amelyeket ellentételezés esetén az ellentételezés kiszámításához alapul kell venni; és
- ii. a biztosított kizárólagos jogok természetét és mértékét.

Az 5. cikk (2), (4), (5) és (6) bekezdésének megfelelően odaítélt közszolgáltatási szerződések esetében ezeket a paramétereket úgy határozzák meg, hogy az ellentételezés egyetlen esetben sem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerült költségekre és elért bevételre gyakorolt nettó pénzügyi hatás fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve az ezzel kapcsolatosan a közszolgáltató által megtartott bevételeket, valamint egy ésszerű nyereséget;

### 3. cikk

#### Közszolgáltatási szerződések és általános szabályok

(1) Amennyiben valamely illetékes hatóság úgy dönt, hogy a választása szerinti szolgáltatónak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének fejében kizárólagos jogot és/vagy bármilyen jellegű ellentételezést biztosít, ezt közszolgáltatási szerződés keretében kell megtennie.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően, azon közszolgáltatási kötelezettségek is, amelyek célja maximált díjak megállapítása valamennyi utas vagy az utasok egyes csoportjai számára, általános szabályok hatálya alá vonhatók. Az illetékes hatóság – a 4. és a 6. cikkben, valamint a mellékletben meghatározott elvekkel összhangban – oly módon ellentételezi a közszolgáltatók részére az általános szabályokban meghatározott díjszabási kötelezettségek betartása miatt felmerült költségekre és elért bevételre gyakorolt nettó – pozitív vagy negatív – pénzügyi hatást, hogy elkerüljék a túlkompenzációt. Ez nem áll ellentétben az illetékes hatóságok azon jogával, hogy a legmagasabb díjakat megállapító közszolgáltatási kötelezettségeket közszolgáltatási szerződésekbe foglalják.

(3) A Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikke rendelkezéseinek sérelme nélkül, a tagállamok e rendelet alkalmazási köréből kizárhatják a közszolgáltatási kötelezettségek pénzügyi ellentételezésére vonatkozó olyan általános szabályokat, amelyek az iskolai tanulók, a hallgatók, a gyakornokok és a csökkent mozgásképességű személyek számára maximált díjakat határoznak meg. Ezekről az általános szabályokról a Szerződés 88. cikkének megfelelően értesítést kell küldeni. Minden ilyen értesítés tartalmazza az intézkedéssel és különösen a számítási módszer részleteivel kapcsolatos valamennyi információt.

### 4. cikk

#### A közszolgáltatási szerződések és az általános szabályok kötelező tartalma

(1) A közszolgáltatási szerződéseknek és az általános szabályoknak:

- a) egyértelműen meg kell határozniuk a közszolgáltató által teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségeket és az érintett földrajzi területeket;

- c) meg kell határozniuk a szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó költségek megosztására vonatkozó szabályokat. Ezek a költségek különösen a személyzet, az energia, az infrastrukturális díjak, továbbá a személyszállítási szolgáltatások működtetéséhez szükséges, a közlekedési közszolgáltatásban használt járművek, gördülőállomány, valamint létesítmények karbantartása és javítása költségeit, továbbá az állandó költségeket és egy megfelelő tőkemegtérülést foglalhatnak magukban.

(2) A közszolgáltatási szerződések és az általános szabályok meghatározzák a menetjegyek eladásából származó bevételek megosztását, amelyeket a közszolgáltató megtarthat, visszafizethet az illetékes hatóság számára, vagy amelyek közöttük eloszthatók.

(3) A közszolgáltatási szerződések időtartama korlátozott, és nem haladhatja meg autóbuszos szolgáltatások esetén a tíz évet, és vasúti vagy egyéb kötöttpályás személyszállítási szolgáltatások esetén a 15 évet. A különböző közlekedési módokra vonatkozó közszolgáltatási szerződések időtartama nem haladhatja meg a 15 évet, ha a vasúti vagy egyéb kötöttpályás közlekedés a kérdéses szolgáltatások értékének több mint 50 %-át képviseli.

(4) Szükség esetén – az eszközérték-csökkenés leírására vonatkozó feltételekre figyelemmel – a közszolgáltatási szerződés időtartama legfeljebb 50 %-kal meghosszabbítható, ha a közszolgáltató olyan eszközöket biztosít, amelyek a közszolgáltatási szerződés tárgyát képező személyszállítási szolgáltatás végrehajtásához szükséges eszközök összességének tekintetében jelentősek, és túlnyomórészt a szerződés tárgyát képező személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódnak.

Amennyiben a sajátos földrajzi helyzetből fakadó költségek igazolják, a (3) bekezdésben meghatározott közszolgáltatási szerződés időtartama a legkülső régiókban legfeljebb 50 %-kal meghosszabbítható.



Amennyiben a tőkének a kivételes infrastrukturális, gördülőállomány- vagy járműberuházással kapcsolatos amortizációja igazolja, és amennyiben a közszolgáltatási szerződést méltányos versenytárgyalási eljárás keretében ítélték oda, a közszolgáltatási szerződés időtartama hosszabb is lehet. Ebben az esetben az átláthatóság biztosítása érdekében az illetékes hatóság a szerződés megkötését követő egy éven belül továbbítja a Bizottságnak a közszolgáltatási szerződést és az annak hosszabb időtartamát igazoló információkat.

(5) A nemzeti és közösségi jog sérelme nélkül, beleértve a szociális partnerek közötti kollektív szerződéseket, az illetékes hatóságok kérhetik a kiválasztott közszolgáltatótól, hogy a szolgáltatások nyújtásához előzetesen felvett személyzetnek adja meg azokat a jogokat, amelyekben az akkor részesülne, ha a 2001/23/EK irányelv szerinti átruházás történt volna. Amennyiben az illetékes hatóságok a közszolgáltatókat egyes szociális előírások teljesítésére kötelezik, a versenytárgyalási eljárással kapcsolatos dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésben fel kell sorolni az érintett személyzetet, és átlátható adatokat kell adni szerződéses jogaikról és azon feltételekről, amelyek alapján e munkavállalók a szolgáltatásokhoz kapcsolódónak tekintendők.

(6) Amennyiben az illetékes hatóságok a nemzeti joggal összhangban előírják a közszolgáltatóknak, hogy azok feleljenek meg egyes minőségi előírásoknak, ezeket az előírásokat fel kell tüntetni a pályázati dokumentumokban és a közszolgáltatási szerződésekben.

(7) A pályázati dokumentumoknak és a közszolgáltatási szerződéseknek átlátható módon kell tartalmazniuk, hogy bevonható-e alvállalkozó, és ha igen, milyen mértékben. Alvállalkozói jogviszony létrejötté esetén a személyszállítási közszolgáltatás igazgatásával és ellátásával e rendeletnek megfelelően megbízott szolgáltató köteles a személyszállítási közszolgáltatás nagy részét maga nyújtani. Egy közszolgáltatási szerződés, amely egyidejűleg rendelkezik a személyszállítási közszolgáltatás megtervezéséről, felépítéséről és működtetéséről, teljes alvállalkozói bevonást engedhet azon szolgáltatások működtetésére. A közszolgáltatási szerződés a nemzeti és közösségi joggal összhangban megállapítja az alvállalkozásra alkalmazandó feltételeket.

## 5. cikk

### Közszolgáltatási szerződések odaítélése

(1) A közszolgáltatási szerződéseket az e rendeletben megállapított szabályokkal összhangban kell odaítélni. Az autóbusszal vagy villamossal végzett személyszállítási közszolgáltatás tekintetében azonban a 2004/17/EK vagy 2004/18/EK irányelvben meghatározott szolgáltatási vagy közszolgáltatási szerződéseket az ezen irányelvekben meghatározott eljárásokkal összhangban kell odaítélni, amennyiben az ilyen szerződések nem az ezen irányelvekben meghatározott szolgáltatási koncessziós szerződések formájában készültek. Amennyiben a szerződéseket a 2004/17/EK vagy a 2004/18/EK irányelvvel összhangban kell odaítélni, e cikk (2)–(6) bekezdésének rendelkezései nem alkalmazandók.

(2) Ha a nemzeti jog nem tiltja, bármely illetékes helyi hatóság – függetlenül attól, hogy aki az integrált személyszállítási közszolgáltatásokat nyújtja, az egyedi hatóság vagy hatóságcsoport – határozhat úgy, hogy saját maga nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat vagy közvetlenül ítélt oda közszolgáltatási szerződéseket olyan elkülönült jogi egység, amely felett az illetékes helyi hatóság – illetve hatóságcsoport esetén legalább egy illetékes helyi hatóság – a saját főosztályai feletti ellenőrzéshez hasonló ellenőrzést gyakorol. Amennyiben az illetékes helyi hatóság így határoz, az alábbi rendelkezéseket kell alkalmazni:

- a) annak megállapításához, hogy az illetékes helyi hatóság gyakorol-e ellenőrzést, olyan tényezőket kell figyelembe venni, mint az igazgatási, irányítási vagy felügyeleti testületekben való képviselő mértéke, az alapszabályok erre vonatkozó előírásai, a tulajdon, a stratégiai döntésekre és az egyedi irányítási döntésekre gyakorolt tényleges hatás és ellenőrzés. A közösségi jognak megfelelően az e bekezdés szerinti ellenőrzés megvalósításának nem kötelező követelménye az, hogy az illetékes hatóság 100 %-os tulajdonnal rendelkezzen – különösen a köz- és magánszféra partnersége esetén –, feltéve hogy az állami befolyás meghatározó, és az ellenőrzés más kritériumok alapján megvalósítható;
- b) ezen bekezdés alkalmazásának feltétele, hogy a belső szolgáltató, és bármely olyan egység, amelyre ezen szolgáltató akár minimális befolyást is gyakorol, személyszállítási közszolgáltatási tevékenységét – a tevékenységnek a szomszédos helyi illetékes hatóságok területére belépő kimenő útvonalaktól vagy egyéb kiegészítő elemektől függetlenül – a helyi illetékes hatóság területén végzi, és nem vesz részt az illetékes helyi hatóság területén kívül szervezett, személyszállítási közszolgáltatás nyújtására irányuló versenytárgyalási eljárásokban;
- c) a b) ponttól eltérve a belső szolgáltató részt vehet tisztességes versenytárgyalási eljárásokon a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésének lejártát megelőző két évben azzal a feltétellel, hogy végső határozat született a belső szolgáltató szerződésének hatálya alá tartozó személyszállítási közszolgáltatások méltányos versenytárgyalási eljárás keretében történő kiírására, és hogy a belső szolgáltató nem kötött egyéb, közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződést;
- d) illetékes helyi hatóság hiányában, az a), b) és c) pontot kell alkalmazni valamely nemzeti hatóságra, amely egy adott földrajzi terület tekintetében jár el, amely nem nemzeti terület, feltéve hogy a belső szolgáltató nem vesz részt személyszállítási közszolgáltatási szerződés odaítélésére irányuló olyan versenytárgyalási eljárásokban, amelyeket azon a területen kívül szerveztek, amelyre a közszolgáltatási szerződést odaítélték;

e) amennyiben a 4. cikk (7) bekezdése szerint alvállalkozó bevonására kerül sor, a belső szolgáltató köteles a személyszállítási közszolgáltatás túlnyomó részét maga nyújtani.

(3) Bármely illetékes hatóságnak, amely belső szolgáltatótól eltérő harmadik személy szolgáltatásait veszi igénybe, a közszolgáltatási szerződéseket – a (4), (5) és (6) bekezdésben meghatározott esetek kivételével – versenytárgyalási eljárás alapján kell odaítélnie. A versenytárgyalási eljáráshoz elfogadott eljárásnak valamennyi szolgáltató számára nyitva kell állnia, tisztességesnek kell lennie, és tiszteletben kell tartania az átláthatóságot és a megkülönböztetésmentesség elvét. Az ajánlatok benyújtását és az előzetes kiválasztást követően az eljárás keretében – az említett elvekkel összhangban folytatott – tárgyalásokra kerülhet sor annak érdekében, hogy meghatározzák a sajátos vagy összetett szükségletek teljesítésének legjobb módját.

(4) Amennyiben a nemzeti jog nem tiltja, az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy közvetlenül ítélik oda olyan közszolgáltatási szerződéseket, amelyek becsült átlagos éves értéke 1 000 000 EUR-nál kevesebb, vagy amelyek évente 300 000 kilométernél kevesebb személyszállítási közszolgáltatás nyújtására vonatkoznak.

A legfeljebb 23 járművet üzemeltető kis- és középállalkozásoknak közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződések esetében ezen küszöbértékek megemelhetők vagy egy 2 000 000 EUR alatti becsült éves átlagértékre, vagy ha a személyszállítási közszolgáltatás keretében nyújtott szolgáltatás kevesebb mint 600 000 kilométer.

(5) A szolgáltatásnyújtás megszakadása vagy ilyen helyzet közvetlen kockázata esetén az illetékes hatóság szükséghelyzeti intézkedést hozhat. Ez a szükséghelyzeti intézkedés közszolgáltatási szerződés közvetlen odaítélése, közszolgáltatási szerződés meghosszabbítására vonatkozó hivatalos megállapodás vagy meghatározott közszolgáltatások nyújtásának előírásaként hozható meg. A közszolgáltatónak joga van fellebbezni a meghatározott közszolgáltatások nyújtását előíró határozat ellen. A közszolgáltatási szerződés szükséghelyzeti intézkedés révén való odaítélése vagy meghosszabbítása vagy az ilyen szerződés előírása nem szólhat két évnél hosszabb időtartamra.

(6) Amennyiben a nemzeti jog nem tiltja, az illetékes hatóságok határozhatnak úgy, hogy a vasúti szállítást érintő közszolgáltatási szerződéseket közvetlenül ítélik oda, az egyéb kötöttpályás szállítást, például a metró vagy a villamost kivéve. A 4. cikk (3) bekezdésétől eltérve az ilyen szerződések időtartama nem haladhatja meg a 10 évet, azon esetek kivételével, amelyekre a 4. cikk (4) bekezdése vonatkozik.

(7) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy a (2)–(6) bekezdéssel összhangban hozott határozatok azon személy kérelmére hatékonyan és gyorsan felülvizsgálhatók legyenek, akinek érdekében áll vagy állt egy adott szerződés elnyerése, és aki állítólagos jogsértést szenvedett, vagy fennáll ennek a veszélye azon oknál fogva, hogy az ilyen határozatok megsértették a közösségi jogot vagy az e jogot átültető nemzeti jogszabályokat.

Amennyiben a jogorvoslati eljárásokért felelős szervek jellegüket tekintve nem bírói testületek, határozataikat mindig írásban meg kell indokolniuk. Továbbá, ilyen esetben rendelkezéseket kell hozni olyan eljárások biztosítására, amelyek révén a jogorvoslati szerv által hozott valamennyi, állítólagosan jogellenes intézkedés vagy a szervezetre átruházott hatáskörök gyakorlása során elkövetett bármilyen állítólagos hiba bírósági felülvizsgálat vagy egy olyan más szerv által nyújtott jogorvoslat tárgyává tehető, amely a Szerződés 234. cikke értelmében bíróság, és mind az ajánlatkérőtől, mind a jogorvoslati szervtől független.

#### 6. cikk

### Közszolgáltatási ellentételezés

(1) Valamely általános szabályhoz vagy közszolgáltatási szerződéshez kapcsolódó valamennyi ellentételezésnek meg kell felelnie a 4. cikkben meghatározott rendelkezéseknek, tekintet nélkül a szerződés odaítélésének módjára. Természetétől függetlenül valamennyi, az 5. cikk (2), (4), (5) vagy (6) bekezdésével összhangban közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződéshez vagy valamely általános szabályhoz kapcsolódó ellentételezésnek meg kell felelnie a mellékletben meghatározott rendelkezéseknek is.

(2) A Bizottság írásbeli kérelmére a tagállamoknak három hónapon belül vagy a kérelemben meghatározott bármely hosszabb határidőn belül továbbítaniuk kell a Bizottság részére minden olyan információt, amelyeket az szükségesnek ítélt annak meghatározásához, hogy az odaítélt ellentételezések megfelelnek-e ennek a rendeletnek.

#### 7. cikk

### Közzététel

(1) Minden illetékes hatóság évente egyszer összevont jelentést tesz közzé a felelősségi körébe tartozó közszolgáltatási kötelezettségekről, a kiválasztott közszolgáltatókról, valamint a visszatérítés útján az említett közszolgáltatóknak biztosított ellentételezésekről és kizárólagos jogokról. E jelentés különbséget tesz az autóbussz közlekedés és a vasúti közlekedés között, megengedi a közlekedési közszolgáltatási hálózat teljesítményének, minőségének és finanszírozásának ellenőrzését és értékelését, valamint, adott esetben, tájékoztatást ad a biztosított kizárólagos jogok típusáról és terjedelméről.

(2) Minden illetékes hatóság meghozza a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy legalább egy évvel az ajánlati felhívás közzététele előtt vagy egy évvel a közvetlen odaítélés előtt az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* legalább a következő információkat közzétegyék:

- a) az illetékes hatóság neve és címe;
- b) a tervezett odaítélési mód;
- c) az odaítélés tárgyát képező lehetséges szolgáltatások és területek.

Az illetékes hatóságok határozhatnak úgy, hogy nem hozzák nyilvánosságra ezeket az információkat, amennyiben a közszolgáltatási szerződés éves szinten 50 000 kilométert meg nem haladó személyszállítási közszolgáltatás nyújtására vonatkozik.

Amennyiben ezen információk közzétételüket követően megváltoznak, az illetékes hatóság a lehető leghamarabb közzéteszi ezek helyesbítését. Ez a helyesbítés nem érintheti a közvetlen odaítélés vagy az ajánlati felhívás kezdő időpontját.

Ez a bekezdés nem alkalmazandó az 5. cikk (5) bekezdésére.

(3) A vasúti szállítást érintő közszolgáltatási szerződéseknek az 5. cikk (6) bekezdésében meghatározott közvetlen odaítélése esetében az illetékes hatóság egy évvel az odaítélést követően közzéteszi az alábbi információkat:

- a) a szerződő fél neve és tulajdonosa, és adott esetben a jogi ellenőrzést gyakorló személy vagy személyek neve;
- b) a közszolgáltatási szerződés időtartama;
- c) az elvégzendő személyszállítási szolgáltatások leírása;
- d) a pénzügyi ellentételezés paramétereinek leírása;
- e) minőségi célkitűzések, mint például a pontosság és megbízhatóság, valamint az alkalmazandó jutalmak és szankciók;
- f) a lényeges eszközökkel kapcsolatos feltételek.

(4) Az illetékes hatóság bármely érdekelt fél kérelmére megküldi a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésre vonatkozó határozatának indokolását.

## 8. cikk

### Átmenet

(1) A közszolgáltatási szerződéseket az e rendeletben megállapított szabályokkal összhangban kell odaítélni. Az autóbusszal vagy villamossal végzett személyszállítási közszolgáltatás tekintetében azonban a 2004/17/EK vagy a 2004/18/EK irányelvben meghatározott szolgáltatási vagy közszolgáltatási szerződéseket az ezen irányelvekben meghatározott eljárásokkal összhangban kell odaítélni, amennyiben az ilyen szerződések nem az ezen irányelvekben meghatározott szolgáltatási koncessziós szerződés formájában készültek. Abban az esetben, ha a szerződéseket a 2004/17/EK vagy a 2004/18/EK irányelvvel összhangban kell odaítélni, e cikk (2)–(4) bekezdésének rendelkezései nem alkalmazandók.

(2) A (3) bekezdés sérelme nélkül, a vasúti és közúti közszolgáltatási szerződések odaítélésének 2019. december 3-tól meg kell felelnie az 5. cikknek. Ezen átmeneti időszak során a tagállamok intézkedéseket hoznak az 5. cikknek való fokozatos megfelelés érdekében, elkerülendő a súlyos szerkezeti problémákat, különösen a szállítási kapacitást illetően.

Az átmeneti időszak első felét követő hat hónapon belül a tagállamok jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az elért haladásról, amelyben kiemelik a közszolgáltatási szerződések 5. cikknek megfelelően történő, fokozatos odaítélésének végrehajtását. A tagállamoknak az elért haladásról készített jelentései alapján a Bizottság megfelelő, a tagállamoknak címzett intézkedéseket javasolhat.

(3) A (2) bekezdés alkalmazásában nem kell figyelembe venni azon közszolgáltatási szerződéseket, amelyeket a közösségi és nemzeti joggal összhangban ítétek oda:

- a) 2000. július 26-a előtt tisztességes versenytárgyalási eljárás alapján;
- b) 2000. július 26-a előtt tisztességes versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján;
- c) 2000. július 26-tól és 2009. december 3-a előtt, tisztességes versenytárgyalási eljárás alapján;
- d) 2000. július 26-tól és 2009. december 3-a előtt, tisztességes versenytárgyalási eljárástól eltérő eljárás alapján.

Az a) pontban említett szerződések lejáratukig hatályban maradnak. A b) és c) pontban említett szerződések lejáratukig, de legfeljebb harminc évig maradnak hatályban. A d) pontban említett szerződések lejáratukig hatályban maradnak, feltéve hogy azok az e rendelet 4. cikkében meghatározott időtartamokhoz hasonlóan határozott időtartamra szólnak.

A közszolgáltatási szerződések lejáratukig hatályban maradhatnak, amennyiben megszűnésük túlzottan hátrányos jogi vagy gazdasági következményekkel járna, és amennyiben a Bizottság ehhez hozzájárult.

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül az illetékes hatóságok a (2) bekezdésben meghatározott átmeneti időszak második felében úgy is dönthetnek, hogy kizárják a közszolgáltatási szerződések ajánlati felhívással történő odaítéléséből azon szolgáltatókat, amelyek nem tudják bizonyítani, hogy azon közlekedési közszolgáltatások értéke, amelyek nyújtásáért e rendeletnek megfelelően ellentételezésben részesülnek vagy kizárólagos jogot biztosítanak nekik, legalább a felét képviseli valamennyi olyan közlekedési közszolgáltatás értékének, amelynek nyújtásáért ellentételezésben részesülnek vagy kizárólagos jogot biztosítanak nekik. E kizárás nem vonatkozik az azon szolgáltatásokat üzemeltető közszolgáltatókra, amelyekre vonatkozóan versenytárgyalást fognak kiírni. E kritérium alkalmazásában nem kell figyelembe venni az 5. cikk (5) bekezdésében említett szükséghelyzeti intézkedésekkel odaítélt közszolgáltatási szerződéseket.

Ha az illetékes hatóságok élnek az első albekezdésben említett lehetőséggel, azt megkülönböztetéstől mentesen kell tenniük, ki kell zárniuk minden, ezen szempontnak megfelelő lehetséges közszolgáltatót, és a közszolgáltatási szerződések odaítélési eljárásának kezdetén értesíteniük kell döntésükről a lehetséges szolgáltatókat.

Az érintett illetékes hatóságok legalább két hónappal az ajánlati felhívás közzététele előtt kötelesek értesíteni a Bizottságot azon szándékukról, hogy alkalmazni kívánják ezt a rendelkezést.

#### 9. cikk

### A Szerződéssel való összeegyeztethetőség

(1) A személyszállítási közszolgáltatások nyújtásáért vagy az általános szabályok alapján megállapított díjszabási kötelezettségeknek való megfelelésért nyújtott, e rendelettel összhangban fizetett közszolgáltatási ellentételezés a közös piaccal összeegyeztethető. Az ilyen ellentételezés mentes a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében említett előzetes bejelentési kötelezettség alól.

(2) A Szerződés 73., 86., 87. és 88. cikkének sérelme nélkül, a tagállamok a közlekedési ágazat számára a Szerződés 73. cikke szerint továbbra is nyújthatnak olyan támogatásokat, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmából következő egyes kötelezettségek – az e rendelet hatálya alá tartozó kötelezettségek kivételével – alóli mentesítés megtérítését szolgálják, és különösen az alábbi esetekben:

- a) az infrastruktúra-költségek felosztására vonatkozó közös előírások hatálybalépéséig, ahol olyan vállalkozásoknak nyújtanak támogatást, amelyeknek viselniük kell az általuk használt infrastruktúrával kapcsolatos költséget, míg más vállalkozásokra nem hárul hasonló teher. Az így nyújtott támogatás összegének meghatározásában azokat az infrastruktúra-költségeket kell figyelembe venni, amelyeket a versenyző közlekedési módoknak nem kell viselniük;
- b) amennyiben a támogatás célja a Közösség számára általában véve gazdaságosabb közlekedési rendszerek és technológiák kutatásának vagy kifejlesztésének az előmozdítása.

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

Kelt Strasbourgban, 2007. október 23-án.

az Európai Parlament részéről  
az elnök  
H.-G. PÖTTERING

Az ilyen támogatás kizárólag a kutatás és fejlesztés szakaszára korlátozódik, és abból nem fedezhető e közlekedési rendszerek és technológiák kereskedelmi célú felhasználása.

#### 10. cikk

### Hatályon kívül helyezés

(1) Az 1191/69/EGK rendelet hatályát veszti. Rendelkezéseit azonban az e rendelet hatálybalépését követő három év során továbbra is alkalmazni kell az árufuvarozási szolgáltatásokra.

(2) Az 1107/70/EGK rendelet hatályát veszti.

#### 11. cikk

### Jelentések

A 8. cikk (2) bekezdésében meghatározott átmeneti időszak lezárta után a Bizottság jelentést nyújt be e rendelet végrehajtásáról, és a személyszállítási közszolgáltatás-nyújtás közösségi helyzetének alakulásáról, amelyben különösen a személyszállítási közszolgáltatások minőségének alakulását, valamint a közvetlen odaítélések hatását értékeli, és szükség esetén e rendeletre vonatkozó megfelelő módosító javaslatokat is csatol a jelentéshez.

#### 12. cikk

### Hatálybalépés

Ez a rendelet 2009. december 3-án lép hatályba.

a Tanács részéről  
az elnök  
M. LOBO ANTUNES

## MELLÉKLET

**A 6. cikk (1) bekezdésében említett esetekben az ellentételezésre alkalmazandó szabályok**

1. Az 5. cikk (2), (4), (5) és (6) bekezdésének megfelelően közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződésekhez vagy egy általános szabályhoz kapcsolódó ellentételezéseket az e mellékletben meghatározott szabályoknak megfelelően kell kiszámítani.
2. Az ellentételezés nem haladhatja meg az azon nettó pénzügyi hatásnak megfelelő összeget, amely megfelel a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése által a közszolgáltató költségeire és bevételeire gyakorolt – pozitív vagy negatív – hatások összegének. A hatásokat úgy kell értékelni, hogy azt a helyzetet, amelyben a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítik, összehasonlíják azzal a helyzettel, amely akkor állt volna fenn, ha a kötelezettséget nem teljesítették volna. A nettó pénzügyi hatás kiszámítása érdekében az illetékes hatóságnak az alábbi rendszert kell követnie:

az illetékes hatóság(ok) által előírt, közszolgáltatási szerződésben és/vagy általános szabályban foglalt közszolgáltatási kötelezettséggel vagy azok csoportjával kapcsolatban felmerült költségek,

kivonva a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség(ek) keretében működtetett hálózaton belül keletkezett pozitív pénzügyi hatásokat,

kivonva a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség(ek) teljesítése során keletkezett díjakból vagy bármely egyéb bevételből származó bevételt,

hozzáadva az ésszerű hasznot,

egyenlő a nettó pénzügyi hatással.

3. A közszolgáltatási kötelezettség teljesítése hatást gyakorolhat a szolgáltatónak a kérdéses közszolgáltatási kötelezettség(ek)en túli esetleges szállítási tevékenységeire. Ezért annak érdekében, hogy elkerüljék a túlkompensációt vagy az ellentételezés hiányát, a szolgáltató érintett hálózatára gyakorolt bármely, mennyiségileg kifejezhető pénzügyi hatást figyelembe kell venni a nettó pénzügyi hatás kiszámításakor.
4. A költségek és bevételek kiszámítását a hatályos számviteli és adóügyi szabályoknak megfelelően kell elvégezni.
5. Amennyiben egy közszolgáltató nem kizárólag közszolgáltatói kötelezettségek hatálya alá tartozó, ellentételezett szolgáltatásokat működtet, hanem más tevékenységeket is végez, az átláthatóság növelése és a keresztfinanszírozás elkerülése érdekében az említett közszolgáltatók számvitelében legalább az alábbi feltételeknek megfelelő elkülönítéseket kell végezni:
  - az egyes tevékenységeknek megfelelő működési számlákat egymástól el kell különíteni, és a megfelelő eszközök részét és az állandó költségeket a hatályos számviteli és adóügyi szabályok szerint kell felosztani;
  - a közszolgáltató bármely egyéb tevékenységéhez kapcsolódóan valamennyi változó költséget, az állandó költségekhez való megfelelő hozzájárulást és az ésszerű hasznot semmilyen esetben sem lehet a kérdéses közszolgáltatásra terhelni;
  - a közszolgáltatással összefüggő költségeket az üzemeltetési bevételekkel és a hatóságok kifizetéseivel kell kiegyenlíteni, kizárva a bevételek átvitelének lehetőségét a közszolgáltató más tevékenységi területére.
6. „Ésszerű haszon”: egy adott tagállam ezen ágazatában szokásos tőkemegtérülési ráta, amelynek számításba kell vennie a közszolgáltató által a hatóság beavatkozásából következően viselt kockázatot vagy kockázat hiányát.

- 
7. Az ellentételezési módszerek ösztönöznie kell a következők fenntartását vagy fejlesztését:
- a közszolgáltató által végzett hatékony gazdálkodás, amelyet objektíven lehet értékelni, és
  - megfelelően magas minőségű személyszállítási szolgáltatások nyújtása.

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1371/2007/EK RENDELETE

(2007. október 23.)

### a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

az Egyeztetőbizottság által 2007. július 31-én elfogadott közös szövegtervezet fényében, a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A közös közlekedéspolitikai keretében fontos megőrizni a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok felhasználói jogait, valamint javítani a vasúti személyszállítási szolgáltatások minőségét és eredményességét annak érdekében, hogy a vasúti szállítás aránya az egyéb szállítási módokhoz képest növekedjen.
- (2) A Bizottság „Fogyasztóvédelmi politikai stratégia: 2002–2006” című közleményének <sup>(4)</sup> célja a fogyasztóvédelem magas szintjének elérése a közlekedés területén, a Szerződés 153. cikkének (2) bekezdésével összhangban.
- (3) Mivel a szállítási szerződés vonatkozásában a vasúti személyszállítást igénybe vevő utas a gyengébbik fél, ezért az utasok jogait biztosítani kell e tekintetben.
- (4) A vasúti szolgáltatásokra vonatkozó felhasználói jogok közé tartozik az utazást megelőzően és annak folyamán kapott tájékoztatáshoz való jog. A vasúttársaságoknak és a menetjegy-értékesítőknek az említett tájékoztatást lehetőség szerint előzetesen, és minél hamarabb meg kell adniuk.
- (5) Az utazási információk nyújtásával kapcsolatos részletesebb követelményeket a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i

2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(5)</sup> említett átjárhatósági műszaki előírások (ÁME) határozzák majd meg.

- (6) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogai megerősítésének az 1999. június 3-i jegyzőkönyvvel (1999-es jegyzőkönyv) módosított, a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló, 1980. május 9-i egyezménynek (COTIF) a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályok (CIV) című A. függelékében foglalt, a nemzetközi jog e tárgyra vonatkozó meglévő rendszerén kell alapulnia. Kívánatos azonban kibővíteni e rendelet hatályát, és nemcsak a nemzetközi utasokat, hanem a belföldi utasokat is védeni.
- (7) A vasúttársaságoknak együtt kell működniük a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok egyik üzemeltetőtől a másikhoz való átszállításának megkönnyítése érdekében, lehetőség szerint átszállóhelyek biztosítása révén.
- (8) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok számára nyújtandó tájékoztatás és menetjegy-biztosítás megkönnyítése érdekében a számítógépesített rendszereket közös előírások szerint egymáshoz kell igazítani.
- (9) Az utazási információs és foglalási rendszerek további bevezetését az ÁME-kkel összhangban kell végrehajtani.
- (10) A vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak általánosságban a polgárok javát kell szolgálniuk. Ezért a fogyatékkal élő személyek és a csökkent mozgásképességű személyek számára – függetlenül attól, hogy a csökkent mozgásképességet fogyatékoságuk, koruk vagy más tényező okozza – a többi polgárhoz hasonló lehetőségeket kell biztosítani a vasúti utazásnál. A fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyeket a többi polgárhoz hasonlóan megilleti a szabad mozgáshoz, a választás szabadságához és a megkülönböztetésmentes bánásmódhoz való jog. Külön figyelmet kell fordítani többek között a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek a vasúti szolgáltatások elérhetőségéről, a járművekhez való hozzáférés feltételeiről, valamint a vonat felszereltségéről történő tájékoztatására. Az érzékszervi fogyatékosággal élő utasoknak a késésekről történő lehető legjobb tájékoztatása érdekében vizuális, illetve hangjelző rendszereket kell használni. A fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára lehetővé kell tenni, hogy a menetjegyeket a vonaton többletköltség nélkül vásárolják meg.

<sup>(1)</sup> HL C 221., 2005.9.8., 8. o.

<sup>(2)</sup> HL C 71., 2005.3.22., 26. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2005. szeptember 28-i véleménye (HL C 227. E, 2006.9.21., 490. o.), a Tanács 2006. július 24-i közös álláspontja (HL C 289. E, 2006.11.28., 1. o.) az Európai Parlament 2007. január 18-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), az Európai Parlament 2007. szeptember 25-i jogalkotási állásfoglalása és a Tanács 2007. szeptember 26-i határozata.

<sup>(4)</sup> HL C 137., 2002.6.8., 2. o.

<sup>(5)</sup> HL L 110., 2001.4.20., 1. o. A legutóbb a 2007/32/EK bizottsági irányelvvel (HL L 141., 2007.6.2., 63. o.) módosított irányelv.

- (11) A vasúttársaságoknak és az állomásüzemeltetőknek a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyekkel kapcsolatos ÁME-k betartása révén figyelembe kell venniük a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek igényeit, annak biztosítása érdekében, hogy a közösségi közbeszerzési szabályokkal összhangban az új anyagok beszerzésekor, illetve építési vagy nagyobb felújítási munkák elvégzésekor a fizikai és funkcionális akadályok fokozatos megszüntetésével valamennyi épületet és járművet fokozatosan hozzáférhetővé tegyék.
- (12) A vasúttársaságokat kötelezni kell arra, hogy baleset esetén a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasokkal szembeni felelősségükre vonatkozó biztosítással rendelkezzenek, vagy azzal egyenértékű intézkedést tegyenek. A vasúttársaságokra vonatkozó biztosítás minimumösszegének megállapítása jövőbeni felülvizsgálat tárgyát képezi.
- (13) A szolgáltatás során a késés, csatlakozásmulasztás vagy vonatkimaradás esetén az utast megillető kártérítésre és segítségnyújtásra vonatkozó megerősített jogok ösztönzést nyújtanak a vasúti személyszállítási piacnak, és az utasok javát szolgálják.
- (14) Kívánatos, hogy e rendelet a vasúttársaság felelősségéhez kapcsolódó késés esetén az utasokat megillető kártérítés tekintetében olyan rendszert hozzon létre, amelynek alapjai megegyeznek a COTIF – különösen annak az utasok jogaival kapcsolatos CIV függeléke – által előírt nemzetközi rendszerével.
- (15) Amikor a tagállamok mentességet biztosítanak e rendelet rendelkezései alól a vasúttársaságoknak, a tagállamok kötelesek ösztönözni – konzultálva az utasokat képviselő szervezetekkel –, hogy a vasúttársaságok megfelelő biztosítékokat alkalmazzanak a vasúti személyszállításban bekövetkező nagyobb zavarok miatti kompenzációért és segítségnyújtásért.
- (16) Kívánatos továbbá a balesetek áldozatainak és az általuk tartásra kötelezetteknek a rövid távú pénzügyi problémáktól való megkímélése a balesetet közvetlenül követő időszakban.
- (17) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok érdeke, hogy a hatóságokkal egyetértésben megfelelő intézkedésekre kerüljön sor annak érdekében, hogy az állomásokon és a vonatokon személyes biztonságuk biztosított legyen.
- (18) A vasúti személyszállítást igénybe vevő utasoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy bármely érintett vasúttársasághoz panaszt nyújtsanak be az e rendeletben rájuk ruházott jogokat és kötelezettségeket illetően, és jogot arra, hogy panaszukra ésszerű időn belül választ kapjanak.
- (19) A vasúttársaságoknak a vasúti személyszállítási szolgáltatások tekintetében minőségi előírásokat kell meghatározniuk, azokat kezelniük kell és nyomon kell követniük.
- (20) E rendelet előírásait a pénzügyi összegeknek az infláció figyelembevételével történő kiigazítása, a tájékoztatási kötelezettségnek és a szolgáltatás minőségi követelményeinek a piaci fejleményekhez való hozzáigazítása, valamint ennek a rendeletnek a szolgáltatás minőségére gyakorolt hatása tekintetében felül kell vizsgálni.
- (21) E rendelet nem érinti a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet <sup>(1)</sup>.
- (22) A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókat, és biztosítaniuk kell e szankciók alkalmazását. A szankcióknak, amelyek az adott személy számára fizetendő kártérítést is magukban foglalhatják, hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.
- (23) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a közösségi vasutak fejlesztését és az utasok jogainak bevezetését a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség a Szerződés 5. cikkében meghatározott szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvével összhangban e rendelet nem lépi túl az e célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (24) E rendelet egyik célja a Közösségen belüli vasúti személyszállítási szolgáltatások javítása. Ezért a tagállamoknak rendelkezniük kell azzal a lehetőséggel, hogy ideiglenesen mentességet biztosíthassanak a szolgáltatásoknak olyan régiókban, ahol a szolgáltatást jelentős részben a Közösségen kívül működtetik.
- (25) Egyes tagállamok vasúttársaságai e rendelet hatálybalépésekor nehézségeket tapasztalhatnak annak valamennyi rendelkezése végrehajtásában. Éppen ezért a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a belföldi távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan átmeneti mentességet biztosíthassanak e rendelet rendelkezéseinek alkalmazása alól. Az átmeneti mentesség nem vonatkozik azonban e rendelet azon előírásaira, amelyek a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára biztosítanak hozzáférést a vasúti közlekedéshez, valamint nem vonatkozik a vasúttal történő utazáshoz jegyet vásárolni kívánó személyek azon jogára, hogy ezt szükségtelen nehézségek nélkül tehessék meg, nem vonatkozik továbbá a vasúttársaságokat az utasokért és azok poggyászáért terhelő felelősségre, arra a követelményre, hogy a társaságok megfelelő biztosítással rendelkezzenek, valamint hogy megfelelő intézkedéseket hozzanak az utasok személyes biztonságának szavatolására a vasútállomásokon, a vonatokon, és hogy kezeljék a kockázatot.

<sup>(1)</sup> HL L 281., 1995.11.23., 31. o. Az 1882/2003/EK rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.



- (26) A városi, külvárosi és regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások jellegükben eltérnek a távolsági szolgáltatásoktól. Eppen ezért azon rendelkezések kivételével, amelyek a Közösség teljes területén, minden vasúti személyszállítási szolgáltatásra vonatkoznak, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a városi, külvárosi és regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan mentességet biztosíthassanak e rendelet rendelkezéseinek alkalmazása alól.
- (27) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal <sup>(1)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (28) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy végrehajtási intézkedéseket fogadjon el. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és e rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vagy arra irányulnak, hogy a rendeletet új, nem alapvető fontosságú elemekkel egészítsék ki, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

#### I. FEJEZET

### ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

#### 1. cikk

#### Tárgy

Ez a rendelet az alábbiakra vonatkozóan állapít meg szabályokat:

- a vasúttársaságok által nyújtandó tájékoztatás, a szállítási szerződések kötése, a menetjegyek kiállítása és a vasúti szállítás számítógépesített információs és foglalási rendszerének bevezetése;
- a vasúttársaságoknak az utasokra és poggyászaikra vonatkozó felelőssége és biztosítási kötelezettségeik;
- a vasúttársaságok utasokkal szembeni kötelezettségei késés esetén;
- a vasúton utazó, fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek védelme és a számukra nyújtott segítség;
- a szolgáltatás minőségi előírásainak megállapítása és figyelemmel kísérése, az utasok személyes biztonságát érintő kockázatok kezelése és a panaszok kezelése; és
- a végrehajtásra vonatkozó általános szabályok.

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

#### 2. cikk

#### Hatály

(1) E rendeletet a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelvvel <sup>(2)</sup> összhangban engedélyezett egy vagy több vasúttársaság által nyújtott vasúti utazásokra és szolgáltatásokra a Közösség egészében alkalmazni kell.

(2) E rendelet nem alkalmazandó olyan vasúttársaságokra és szállítási szolgáltatásokra, amelyek a 95/18/EK tanácsi irányelvvel összhangban nem engedélyezettek.

(3) E rendelet hatálybalépésekor a 9., 11., 12., 19. cikket, a 20. cikk (1) bekezdését és a 26. cikket kell alkalmazni a Közösség területén nyújtott összes vasúti szolgáltatásra.

(4) A (3) bekezdés előírásainak kivételével a tagállamok – átlátható és megkülönböztetésmentes alapon – e rendeletnek a nemzeti vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó előírásai alól mentességet biztosíthatnak legfeljebb ötéves időtartamra, amely kétszer, alkalmanként maximum további öt évre meghosszabbítható.

(5) Ezen cikk bekezdése előírásainak kivételével a tagállamok mentességet biztosíthatnak a városi, külvárosi és a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak e rendelet előírásai alól. Annak érdekében, hogy megkülönböztessék a városi, külvárosi és a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat, a tagállamok a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv <sup>(3)</sup> fogalommeghatározásait alkalmazzák. Ezen fogalommeghatározások alkalmazásakor a tagállamok a következő kritériumokat használják: távolság, a szolgáltatások gyakorisága, a menetrendszerű megállók száma, az alkalmazott járművek, jegyrendszer, az utasok száma közötti különbség csúcsidőben és azon kívül, vasúti kódok és menetrendek.

(6) Legfeljebb ötéves időtartamra a tagállamok – átlátható és megkülönböztetésmentes alapon – meghosszabbítható mentességet biztosíthatnak e rendelet előírásai alól egyes szolgáltatások vagy utazások számára, mivel a vasúti személyszállítási szolgáltatásra, amelyben benne foglalnak egy menetrendszerű megálló is, jelentős részben a Közösség területén kívül kerül sor.

(7) A tagállam tájékoztatja a Bizottságot a (4), (5) és (6) bekezdése szerinti mentességekről. A Bizottság megfelelő intézkedéseket tesz, ha úgy ítéli meg, hogy a mentesség nincs összhangban e cikk rendelkezéseivel. 2014. december 3-ig a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a (4), (5) és (6) bekezdés alapján biztosított mentességekről.

<sup>(2)</sup> HL L 143., 1995.6.27., 70. o. A legutóbb a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.) módosított irányelv.

<sup>(3)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2006/103/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított irányelv.

## 3. cikk

**Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában:

1. „vasúttársaság”: olyan, a 2001/14/EK irányelv <sup>(1)</sup> 2. cikkében meghatározottak szerinti vasúttársaság és bármely egyéb állami vagy magánvállalkozás, amelynek tevékenysége utasok és/vagy áruk vasúti szállításának szolgáltatása, és amely vállalkozás biztosítja a vontatást; ez magában foglalja azon vállalkozásokat is, amelyek kizárólag vontatási szolgáltatást nyújtanak;
2. „fuvarozó”: az a szerződéses vasúttársaság, amellyel az utas szállítási szerződést kötött, vagy több egymást követő vasúttársaság, amelyek e szerződés értelmében felelősek lehetnek;
3. „helyettesítő fuvarozó”: olyan vasúttársaság, amely nem kötött szállítási szerződést az utassal, de amelyre a szerződést kötő vasúttársaság egészben vagy részben rábízta a vasúti szállítás teljesítését;
4. „infrastruktúra-működtető”: olyan szerv vagy vállalkozás, amely a 91/440/EGK irányelv 3. cikkében meghatározottak szerint különösen a vasúti infrastruktúra vagy annak egy részének létrehozásáért és fenntartásáért felelős, beleértve akár az infrastruktúra ellenőrzési és biztonsági rendszereinek irányítását is; az infrastruktúra-működtető feladatait egy adott hálózatban vagy annak egy részében különböző szervezetek vagy vállalkozásoknak lehet átadni;
5. „az állomás üzemeltetője”: a vasútállomás vezetéséért felelős tagállami szervezeti egység, amely egyben az infrastruktúra-működtető is lehet;
6. „utazásszervező”: a vasúttársaságtól eltérő szervező vagy közvetítő, a 90/314/EGK tanácsi irányelv <sup>(2)</sup> 2. cikkének 2. és 3. pontja értelmében;
7. „menetjegy-értékesítő”: a vasúti szállítási szolgáltatások azon kiskereskedelmi forgalmazói, amelyek a vasúttársaság nevében vagy saját számlára szállítási szerződéseket kötnek és menetjegyeket árusítanak;
8. „szállítási szerződés”: ellenszolgáltatás fejében vagy térítésmentesen teljesítendő fuvarozásról szóló szerződés a vasúttársaság vagy a menetjegy-értékesítő és az utas között, amely egy vagy több szállítási szolgáltatásra vonatkozik;
9. „helyfoglalás”: utazásra jogosító, papír- vagy elektronikus formátumú engedély, az előzetesen megerősített, személyre szóló szállítási megállapodásnak megfelelően;
10. „átszállójegy”: egy vagy több vasúttársaság által működtetett, egymást követő vasúti szolgáltatásokra jogosító szállítási szerződést képviselő menetjegy vagy menetjegyek;
11. „belföldi utazás”: egyetlen szállítási szerződés alá tartozó vasúti személyszállítás, amely során az utas nem lépi át egyetlen tagállam határát sem;
12. „késés”: a közzétett menetrend szerinti érkezési időpont, illetve az utas tényleges vagy várt érkezésének időpontja közötti különbség;
13. „utazási igazolvány” vagy „bérlet”: korlátlan számú utazásra jogosító jegy, amely lehetővé teszi jogos birtokosának, hogy bizonyos időtartamon belül egy bizonyos vasúti útvonalon vagy vasúthálózaton utazzon;
14. „a vasúti szállítás számítógépes információs és foglalási rendszere (CIRSRT)”: a vasúttársaságok által nyújtott vasúti szolgáltatásokra vonatkozó információkat tartalmazó számítógépesített rendszer; a CIRSRT a személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan az alábbi információkat tartalmazza:
  - a) személyszállítási szolgáltatások menetrendje;
  - b) rendelkezésre álló ülőhelyek a személyszállítási szolgáltatások tekintetében;
  - c) díjak és különleges feltételek;
  - d) a vonatok hozzáférhetősége fogyatékkal élő és csökkent mozgásképességű személyek számára;
  - e) olyan eszközök, amelyek segítségével helyfoglalás vagy menetjegyek és átszállójegyek kiadása végezhető, amennyiben ezen eszközök egy része vagy mindegyike az előfizetők rendelkezésére áll;
15. „fogyatékkal élő személy” vagy „csökkent mozgásképességű személy”: bármely személy, akinek mozgásképessége a közlekedés során bármilyen fizikai (érzék- vagy mozgásszervi, állandó vagy időleges) fogyatékoság, értelmi fogyatékoság vagy sérülés, vagy más fogyatékosághoz vezető ok, illetve kor miatt korlátozott, és akinek helyzete kellő figyelmet igényel, és szükségessé teszi az összes utas rendelkezésére álló szolgáltatás hozzáigazítását az érintett személy egyéni igényeihez;
16. „általános fuvarozási feltételek”: a fuvarozóra vonatkozó feltételek az egyes tagállamokban hatályos általános feltételek vagy díjszabás formájában, amelyek a fuvarozási szerződés megkötésével annak szerves részévé válnak;
17. „jármű”: az utasok szállítása során szállított gépjármű vagy pótkocsi.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2001. február 26-i 2001/14/EK irányelve a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról (HL L 75., 2001.3.15., 29. o.). A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvel módosított irányelv.

<sup>(2)</sup> A Tanács 1990. június 13-i 90/314/EGK irányelve a szervezett utazási formákról (HL L 158., 1990.6.23., 59. o.).

## II. FEJEZET

**SZÁLLÍTÁSI SZERZŐDÉS, TÁJÉKOZTATÁS ÉS MENETJEGYEK**

## 4. cikk

**A személyszállítási szerződés**

E fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, a személyszállítási szerződés megkötését és teljesítését, valamint az információk és menetjegyek nyújtását az I. mellékletben foglalt II. és III. cím rendelkezései szabályozzák.

## 5. cikk

**Kerékpárok**

A vasúttársaságok az utasok számára lehetőséget biztosítanak kerékpárok szállítására, adott esetben fizetés ellenében, amennyiben azok könnyen kezelhetők, ha ez nem érinti hátrányosan az adott vasúti szolgáltatást, és ha azt a járművek szabályzata megengedi.

## 6. cikk

**Mentesség kizárása és korlátozások előírása**

(1) Az utasokkal szemben e rendelet alapján teljesítendő kötelezettségeket nem lehet korlátozni vagy azok alól mentesülni, különösen a személyszállítási szerződésben meghatározott eltérés vagy korlátozó záradék révén.

(2) A vasúttársaságok az e rendelet által meghatározott feltételeknél kedvezőbb szerződési feltételeket kínálhatnak az utas számára.

## 7. cikk

**A szolgáltatások megszüntetésére vonatkozó információszolgáltatási kötelezettség**

A vasúttársaságok, vagy adott esetben a vasúti közszolgáltatási szerződésért felelős szervek megfelelő módon a végrehajtás előtt közzéteszik a szolgáltatások megszüntetésére vonatkozó határozatukat.

## 8. cikk

**Utazási információ**

(1) A 10. cikk sérelme nélkül, az egy vagy több vasúttársaság nevében személyszállítási szerződést ajánló vasúttársaságoknak és menetjegy-árusítóknak az utas számára – annak kérésére – legalább a II. melléklet I. részében meghatározott információt biztosítaniuk kell azon utazások vonatkozásában, amelyekre az érintett vasúttársaság személyszállítási szerződést ajánl. A saját számlájukra személyszállítási szerződést ajánló menetjegy-értékesítők, valamint az utazásszervezők közlik ezt az információt, amennyiben az rendelkezésükre áll.

(2) A vasúttársaságnak az utas számára az utazás során legalább a II. melléklet II. részében felsorolt információkat biztosítania kell.

(3) Az (1) és (2) bekezdésében említett információt a legmegfelelőbb formában kell közölni. Külön figyelmet kell fordítani a hallás- és/vagy látássérült személyek igényeire.

## 9. cikk

**Menetjegyek, átszállójegyek és helyfoglalások elérhetősége**

(1) A vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők jegyeket, átszállójegyeket és helyfoglalásokat kínálnak, amennyiben ilyenek rendelkezésre állnak.

(2) A (4) bekezdés sérelme nélkül a vasúttársaságok az utasok számára a menetjegyeket legalább az alábbi értékesítési helyek egyikén keresztül forgalmazzák:

- jegypénztárak vagy árusító automaták;
- telefon, internet vagy bármely más széles körben elérhető információs technológia;
- vonat fedélzete.

(3) A (4) és (5) bekezdés sérelme nélkül a vasúttársaságok a közszolgáltatási szerződések keretében kiadott menetjegyeket legalább az alábbi értékesítési helyek egyikén keresztül forgalmazzák:

- jegypénztárak vagy értékesítő automaták;
- vonat fedélzete.

(4) Az adott szolgáltatások esetében a vasúttársaságok lehetőséget biztosítanak a menetjegyek vonaton történő megvásárlására, kivéve, ha ezt a biztonságot, a csalás elleni politikát, a kötelező jegyelővételt vagy az ésszerű kereskedelmet érintő okok miatt korlátozzák vagy megtagadják.

(5) Ha nincs az indulási vasútállomáson jegyiroda vagy értékesítő automata, az utasokat tájékoztatni kell a vasútállomáson:

- a telefonos, internetes vagy a vonaton történő jegyvásárlás lehetőségéről és a követendő eljárásról;
- a legközelebbi csatlakozási vasútállomásról vagy helyről, ahol jegyiroda és/vagy értékesítő automata biztosított.

## 10. cikk

**Utazási információs és foglalási rendszerek**

(1) Az e rendeletben említett információszolgáltatás és jegykiadás érdekében a vasúttársaságok és a menetjegy-értékesítők az e cikkben említett eljárások révén létrehozandó információs és foglalási rendszert (CIRSRT) használják.

(2) E rendelet alkalmazásában a 2001/16/EK irányelvben említett átjárhatósági műszaki előírásokat (ÁME) kell alkalmazni.

(3) A Bizottság az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) által benyújtandó javaslat alapján 2010. december 3-ig elfogadja az utasokra vonatkozó telematikai alkalmazások átjárhatósági műszaki előírásait. E rendelettel összhangban az ÁME lehetővé teszi a II. melléklet szerinti információk biztosítását, valamint a menetjegyek kiállítását.

(4) Az ÁME-ben meghatározott végrehajtási tervnek megfelelően a vasúttársaságok kiigazítják saját információs és foglalási rendszerüket (CIRSRT) az ÁME szerinti követelményekkel összhangban.

(5) A 95/46/EK irányelv rendelkezéseire is figyelemmel sem a vasúttársaságok, sem a menetjegy-értékesítők nem szolgáltatnak ki az egyedi foglalásokkal kapcsolatos személyes jellegű információt egyéb vasúttársaság és/vagy menetjegy-értékesítő részére.

### III. FEJEZET

#### A VASÚTTÁRSASÁGOK UTASOKKAL ÉS A POGGYÁSZAIKKAL SZEMBENI FELELŐSSÉGE

##### 11. cikk

#### Utasokkal és a poggyászaikkal szembeni felelősség

E fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, és nem sértve az utasok további kártérítését biztosító alkalmazandó nemzeti jogot, a vasúttársaságoknak az utasokkal és poggyászaikkal szembeni felelősségét az I. melléklet IV. címének I., III. és IV. fejezete, valamint VI. és VII. címe szabályozza.

##### 12. cikk

#### Biztosítás

(1) A 95/18/EK irányelv 9. cikkében meghatározott kötelezettség – amennyiben az utasokkal szembeni felelősségre vonatkozik – úgy értelmezendő, hogy a vasúttársaságnak megfelelő biztosítással kell rendelkeznie, vagy ezzel egyenértékű intézkedéseket kell tennie annak érdekében, hogy eleget tegyen az e rendelet értelmében rá háruló felelősségnek.

(2) 2010. december 3-ig a Bizottság jelentést nyújt be a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a vasúttársaságokra vonatkozó minimális biztosítási összeg meghatározásáról. Adott esetben a jelentést e témára vonatkozó megfelelő javaslatok, illetve ajánlások kísérik.

##### 13. cikk

#### Előzetes kifizetések

(1) Amennyiben valamely utas életét veszti vagy megsérül – az I. melléklet 26. cikke (5) bekezdésében említettek szerint –, a vasúttársaság haladéktalanul – de legkésőbb tizenöt nappal a kártérítésre jogosult természetes személy személyazonosságának megállapítását követően – az elszenvedett nehézségekkel arányban álló, a közvetlen anyagi szükségletek kielégítéséhez szükséges előzetes kifizetést hajt végre.

(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül, az előzetes kifizetés halál esetén nem lehet kevesebb, mint utasonként 21 000 EUR.

(3) Az előzetes kifizetés nem tekinthető a felelősség elismerésének, és az levonható bármely, e rendelet alapján ezt követően kifizetendő összegből, de az nem követelhető vissza, kivéve azokat az eseteket, amelyekben a kárt az utas gondatlansága vagy az utas hibája okozta, vagy ha az előzetes kifizetésben részesült személy nem a kártérítésre jogosult személy volt.

##### 14. cikk

#### A felelősség vitatása

Még ha a vasúttársaság vitatja is felelősségét az általa szállított utas fizikai sérüléséért, bármely ésszerű erőfeszítést megtesz azért, hogy segítse a harmadik féltől kártérítést igénylő utast.

### IV. FEJEZET

#### KÉSÉS, CSATLAKOZÁSMULASZTÁS ÉS JÁRATKIMARADÁS

##### 15. cikk

#### A késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősség

E fejezet rendelkezéseire is figyelemmel, a vasúttársaságnak a késéssel, csatlakozásmulasztással és járatkimaradással kapcsolatos felelősségére az I. melléklet IV. címe II. fejezetének rendelkezései az irányadóak.

##### 16. cikk

#### Visszatérítés és elterelés

Abban az esetben, ha a személyszállítási szerződés szerinti végleges célállomásra való megérkezéskor az ésszerű megfontolások alapján több mint 60 perces késés várható, az utas azonnal jogosult az alábbiak közötti választásra:

- a menetjegy teljes árának visszatérítése ugyanazon feltételek szerint, mint amelyek szerint a fizetés történt, az utazás meg nem tett részére vagy részeire, illetve, ha az utazás az utas eredeti útterve szempontjából már érdektelenné vált, a már megtett részére vagy részeire, adott esetben a kiindulási helyre történő lehető legkorábbi visszajuttatás biztosításával együtt. A visszafizetés ugyanazon feltételek szerint történik, mint a 17. cikkben említett kártérítés kifizetése; vagy
- az utazás folytatása vagy elterelése a végleges célállomásig hasonló szállítási feltételek mellett a lehető legkorábban; vagy
- az utazás folytatása vagy elterelése a végleges célállomásig hasonló szállítási feltételek mellett az utas által választott, későbbi időpontban.

## 17. cikk

**A menetjegy árára vonatkozó kártérítés**

(1) Az utas – az utazási jog elvesztése nélkül – a menetjegyen feltüntetett indulási állomás és célállomás közötti késések miatt kártérítést kérhet a vasúttársaságtól olyan késés esetén, amikor a menetjegy árát a 16. cikkel összhangban nem térítették vissza. A késések esetén fizetendő legalacsonyabb kártérítések a következők:

- a) a menetjegy árának 25 %-os visszafizetése 60–119 perces késés esetén;
- b) a menetjegy árának 50 %-os visszafizetése 120 perces vagy azt meghaladó késés esetén.

Azok az utasok, akik utazási igazolvánnyal vagy vasúti bérlettel rendelkeznek, és ismételt késéseknek vagy járatkimaradásoknak vannak kitéve igazolványuk, illetve bérletük érvényességi ideje alatt, megfelelő kártérítést igényelhetnek a vasúttársaságok kártérítési szabályzataik alapján. Ezek a szabályzatok tartalmazzák a késések meghatározásának és a kártérítések számításának kritériumait.

A késésért járó kártérítést a késedelmes szolgáltatásért az utas által ténylegesen fizetett árhoz viszonyítva kell kiszámítani.

Amennyiben a személyszállítási szerződés menettérítési útra szól, az oda- vagy a visszaúton elszendvedett késésekért fizetendő kártérítést a menetjegy árának feléhez viszonyítva kell kiszámítani. Ugyanígy, a többszöri egymást követő utazást lehetővé tevő személyszállítási szerződés bármely egyéb formája szerinti utazás során elszendvedett késedelmes szolgáltatás esetén a kártérítést a teljes árhoz viszonyítva arányosan kell kiszámítani.

A késés időtartamának kiszámításakor nem kell figyelembe venni azokat a késéseket, amelyekről a vasúttársaság be tudja bizonyítani, hogy azok a Közösséget létrehozó szerződést alkalmazó területeken kívül történtek.

(2) A menetjegy árára vonatkozó kártérítést a kártérítési igény benyújtását követő egy hónapon belül kifizetik. A kártérítés kifizetése történhet utalvány és/vagy egyéb szolgáltatások formájában, amennyiben a feltételek rugalmasak (különösen az érvényességi idő és a célállomás tekintetében). Az utas kérésére a kártérítést pénz formájában kell kifizetni.

(3) A menetjegy árára vonatkozó kártérítést nem csökkenthetik pénzügyi tranzakciós költségek, például díjak, telefonköltség vagy postaköltség. A vasúttársaságok megállapíthatnak minimális összeghatárt, amely alatt nem fizetnek kártérítést. E határérték nem haladhatja meg a 4 EUR-t.

(4) Az utas nem jogosult kártérítésre, ha a késésről a jegyvásárlást megelőzően tájékoztatták, vagy ha az utazásnak másik szolgáltatással vagy eltereléssel történő folytatása következtében a késés a 60 perccel nem haladja meg.

## 18. cikk

**Segítségnyújtás**

(1) Késéssel történő érkezés vagy indulás esetén a vasúttársaságnak vagy az állomás üzemeltetőjének folyamatosan tájékoztatnia kell az utasokat a kialakult helyzetről, valamint a várható indulási és érkezési időről, amint ez az információ rendelkezésre áll.

(2) Az (1) bekezdésben említett, 60 percnél hosszabb késés esetén az utasoknak térítésmentesen fel kell ajánlani továbbá az alábbiakat:

- a) a várakozási időhöz ésszerűen mérten ételek és frissítők, amennyiben azok a vonaton vagy az állomáson rendelkezésre állnak, vagy ésszerűen odaszállíthatók;
- b) szállodai vagy egyéb szálláshely, valamint a vasútállomás és a szálláshely közötti szállítás azokban az esetekben, amikor egy- vagy több éjszakás tartózkodás vagy többlettartózkodás válik szükségessé, amennyiben az időben és fizikailag lehetséges;
- c) amennyiben a vonat a pályán akadt el, szállítás a vonattól a vasútállomásra, a szolgáltatás alternatív kiindulási helyére vagy végső célállomására, amennyiben az időben és fizikailag lehetséges.

(3) Amennyiben a vasúti szolgáltatás a továbbiakban nem folytatható, a vasúttársaságok a lehető legrövidebb időn belül alternatív személyszállítási szolgáltatást szerveznek.

(4) A vasúttársaságok az utas kérésére a menetjegyen – az esetől függően – igazolják, hogy a vasúti járat késett, csatlakozás elmulasztásához vezetett vagy kimaradt.

(5) Az (1), (2) és (3) bekezdés alkalmazása során az üzemeltető vasúttársaság különös figyelmet fordít a fogyatékkal élő vagy a csökkent mozgásképességű személyek és bármely, őket kísérő személy igényeire.

## V. FEJEZET

**A FOGYATÉKKAL ÉLŐ ÉS A CSÖKKENT MOZGÁSKÉPESSÉGŰ SZEMÉLYEK**

## 19. cikk

**Közlekedéshez való jog**

(1) A vasúttársaságok és a vasútállomások üzemeltetői a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek szervezeti képviselőinek aktív részvételével a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek szállítását tekintetében megkülönböztetésmentes hozzáférési szabályokat állapít meg, illetve alkalmaz.

(2) A fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára többletköltségek nélkül kell helyfoglalást és menetjegyet kínálni. A vasúttársaság, menetjegy-értékesítő, illetve az utazásszervező a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyektől nem tagadhatja meg a helyfoglalás elfogadását vagy a menetjegy kiadását, illetve nem kérheti, hogy egy másik személy kísérje az ilyen személyeket, kivéve, ha ez az (1) bekezdésben említett hozzáférési szabályoknak való megfelelés érdekében feltétlenül szükséges.

#### 20. cikk

### A fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyeknek nyújtott tájékoztatás

(1) A 19. cikk (1) bekezdésben említett hozzáférési szabályok értelmében a vasúttársaság, a menetjegy-értékesítő, illetve az utazásszervező kérésre tájékoztatást nyújt a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára a vasúti szolgáltatások elérhetőségéről és a járművekhez való hozzáférés feltételeiről, valamint tájékoztatja a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyeket a vonat felszereltségéről.

(2) Amennyiben a vasúttársaság, a menetjegy-értékesítő, illetve az utazásszervező alkalmazza a 19. cikk (2) bekezdése szerinti eltérést, a helyfoglalás vagy a jegykiadás visszautasítását, vagy a kíséret feltételének megállapítását követő öt munkanapon belül kérésre írásban tájékoztatja ennek okairól az érintett fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű személyt.

#### 21. cikk

### Hozzáférhetőség

(1) A vasúttársaságok és az állomás üzemeltetői gondoskodnak arról, hogy a csökkent mozgásképességű személyekre vonatkozó ÁME-k alapján az állomások, a peronok, a járművek és más létesítmények hozzáférhetőek legyenek a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára.

(2) A vonat fedélzetén vagy az állomáson lévő kísérő személyzet hiányában, a vasúttársaságok és a vasútállomások üzemeltetői minden ésszerű erőfeszítést megtesznek annak érdekében, hogy a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára biztosítsák a vasúti utazáshoz való hozzáférést.

#### 22. cikk

### Segítségnyújtás a vasútállomásokon

(1) A fogyatékkal élő vagy a csökkent mozgásképességű személynek személyzettel ellátott vasútállomásról való indulása, ott történő átszállása, illetve oda történő megérkezése során az állomás üzemeltetője térítésmentes segítségnyújtást biztosít oly módon, hogy a személy azon induló járatra fel, azon csatlakozó járatra át, illetve azon érkező járatról le tudjon szállni, amelyre a menetjegyet vette, a 19. cikk (1) bekezdésében említett hozzáférési szabályok sérelme nélkül.

(2) A tagállamok rendelkezhetnek az (1) bekezdéstől való eltéréssel olyan személyek esetében, akik a hatályos közösségi jogszabályok szerint odaitélt közszolgáltatási szerződés tárgyát képező szolgáltatások igénybevételével utaznak, feltéve, hogy az illetékes hatóság bevezetett azonos vagy magasabb hozzáférési szintű szállítási szolgáltatást biztosító alternatív eszközöket vagy szabályozást.

(3) A vasúttársaságok és az állomásüzemeltetők a személyzet nélküli állomásokon biztosítják, hogy könnyen hozzáférhető információk legyenek elérhetőek a 19. cikk (1) bekezdésében említett szabályokkal összhangban a legközelebbi személyzettel ellátott állomásokról és a fogyatékkal élő vagy a csökkent mozgásképességű személyek számára közvetlenül elérhető segítségnyújtásról.

#### 23. cikk

### Segítségnyújtás a vonat fedélzetén

A 19. cikk (1) bekezdésében említett hozzáférési szabályok sérelme nélkül a vasúttársaságok a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személy számára a vonat fedélzetén, a vonatra való felszállás, illetve az arról való leszállás során térítésmentesen nyújtanak segítséget.

E cikk alkalmazásában a vonat fedélzetén nyújtott segítség a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személy számára nyújtott segítség érdekében megtett minden ésszerű erőfeszítés, amely lehetővé teszi számára, hogy a vonaton más utasokkal azonos szolgáltatásban részesülhessen abban az esetben, ha a fogyatékos vagy a csökkent mozgásképesség mértéke nem teszi lehetővé számára az e szolgáltatásokhoz való önálló és biztonságos hozzáférést.

#### 24. cikk

### A segítségnyújtás feltételei

A vasúttársaságok, az állomások üzemeltetői, a menetjegy-értékesítők és az utazásszervezők – az alábbi pontoknak megfelelően – együttműködnek annak érdekében, hogy a 22. és 23. cikkel összhangban a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek számára segítséget nyújtsanak:

- A segítségnyújtás feltétele, hogy az ilyen segítségnyújtás iránti igényről legalább 48 órával annak szükségessége előtt értesítik a vasúttársaságot, az állomás üzemeltetőjét, vagy azt a menetjegy-értékesítőt, illetve utazásszervezőt, amelytől a menetjegyet megvásárolták. Amennyiben a menetjegy többszöri utazásra jogosít, egy értesítés elegendő, feltéve, hogy elegendő információ áll rendelkezésre a további utazások időpontjáról.
- A vasúttársaságok, az állomások üzemeltetői, a menetjegy-értékesítők, illetve az utazásszervezők megtesznek valamennyi, az értesítések fogadásához szükséges intézkedést.
- Amennyiben nem kerül sor az a) pontnak megfelelő értesítésre, a vasúttársaság és az állomás üzemeltetője minden ésszerű lépést megtesz annak érdekében, hogy segítséget nyújtson a fogyatékkal élő vagy a csökkent mozgásképességű személy számára az utazás lehetővé tétele érdekében.

- d) Más szervezetnek a vasútállomás területén kívül elhelyezkedő területekre vonatkozó hatáskörének sérelme nélkül, az állomás üzemeltetője vagy bármely felhatalmazott személy a vasútállomáson belül és kívül kijelöli azokat a helyeket, ahol a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek a vasútállomásra való megérkezésüket bejelenthetik és adott esetben segítséget kérhetnek.
- e) A segítségnyújtás feltétele, hogy a fogyatékkal élő vagy a csökkent mozgásképességű személy a kijelölt helyen megjelenjen a vasúttársaság vagy az állomás ilyen segítséget nyújtó üzemeltetője által előzetesen megállapított időpontban. Ezen időpont legfeljebb 60 perccel előzheti meg a közzétett indulási időt, vagy azt az időpontot, amelyre az összes utast kéri, hogy jelenjék meg. Ha nem állapítanak meg arra vonatkozó időpontot, amelyen belül a fogyatékkal élő vagy a csökkent mozgásképességű személynek meg kellene jelennie, a személynek a kijelölt helyen legalább 30 perccel a közzétett indulási idő előtt azon időpont előtt kell megjelennie, amelyre az összes utast kéri, hogy jelenjék meg.

## 25. cikk

**Mozgást segítő eszközök vagy különleges felszerelések tekintetében nyújtott kártérítés**

Nem alkalmazandó pénzügyi felső határ, amennyiben a vasúttársaság felelős a fogyatékkal élő vagy a csökkent mozgásképességű személyek mozgást segítő eszközeinek vagy különleges felszereléseinek teljes vagy részleges elveszéséért vagy megsérüléséért.

## VI. FEJEZET

**BIZTONSÁG, PANASZOK ÉS A SZOLGÁLTATÁS MINŐSÉGE**

## 26. cikk

**Az utasok személyes biztonsága**

A hatóságokkal egyetértésben a vasúttársaságok, az infrastruktúra-működtetők és az állomások üzemeltetői saját hatáskörükön belül megteszik a megfelelő intézkedéseket, és hozzáigazítják azokat a hatóságok által meghatározott biztonsági szinthez, a vasútállomásokon és a vonatokon az utasok személyes biztonságának biztosítása, valamint a kockázatok kezelése érdekében. Együttműködnek és információt cserélnek a biztonság szintjét valószínűleg csökkentő cselekmények megelőzésére vonatkozó legjobb gyakorlatról.

## 27. cikk

**Panaszok**

(1) A vasúttársaságok az e rendelet hatálya alá tartozó jogok és kötelezettségek vonatkozásában létrehozhatnak egy panaszkezelő mechanizmust. A vasúttársaság részletes elérhetőségi adatait és munkanyelvét (munkanyelveit) az utasok számára széles körben ismertté teszi.

(2) Az utasok bármely érintett vasúttársaságnál nyújthatnak be panaszt. A panasz címzettje egy hónapon belül indoklással ellátott választ ad, vagy – indokolt esetben – tájékoztatja az utast arról, hogy a panasz benyújtásának időpontjából számított legfeljebb három hónapon belül mikor számíthat válaszra.

(3) A vasúttársaság a 28. cikkben említett éves jelentésben közlésezi az utasoktól beérkezett panaszok számát és típusát, a feldolgozott panaszokat, a válaszadási időt és a helyzet javítására tett esetleges intézkedéseket.

## 28. cikk

**A szolgáltatás minőségi előírásai**

(1) A vasúttársaságok a szolgáltatásokra vonatkozóan megállapítják a szolgáltatás minőségi előírásait, valamint a szolgáltatás minőségének fenntartása érdekében létrehozhatnak egy minőségbiztosítási rendszert. A szolgáltatás minőségi előírásai legalább a III. mellékletben felsoroltakra kiterjednek.

(2) A vasúttársaságok saját teljesítményüket a szolgáltatás minőségi előírásai alapján ellenőrzik. A vasúttársaságok évente jelentést tesznek közzé a szolgáltatásuk minőségi előírásainak teljesítéséről az éves jelentésükkel együtt. A szolgáltatásuk minőségi előírásainak teljesítéséről szóló jelentéseket a vasúttársaságok internetes oldalain is közzéteszik. Ezenfelül ezen jelentéseket az Európai Vasúti Ügynökség honlapján kell közzétenni.

## VII. FEJEZET

**TÁJÉKOZTATÁS ÉS VÉGREHAJTÁS**

## 29. cikk

**Az utasok tájékoztatása jogairól**

(1) A vasúttársaságok, az állomásüzemeltetők és az utazásszervezők a vasúti menetjegy értékesítése során tájékoztatják az utasokat az e rendelet szerinti jogairól és kötelezettségeikről. Ezen tájékoztatási kötelezettségnek való megfelelés érdekében a vasúttársaságok, az állomásüzemeltetők és az utazásszervezők használhatják az ezen rendelet rendelkezéseinek összefoglalóját, amelyet a Bizottság az Európai Unió összes hivatalos nyelvén készít el és bocsát a vasúttársaságok, állomásüzemeltetők és utazási irodák rendelkezésére.

(2) A vasúttársaságok és az állomásüzemeltetők megfelelő módon tájékoztatják az utasokat az állomáson és a vonaton a 30. cikknek megfelelően a tagállamok által megnevezett szerv elérhetőségéről.

## 30. cikk

**Végrehajtás**

(1) Valamennyi tagállam kijelöli az e rendelet végrehajtásáért felelős szervet vagy szervezetet. Valamennyi szerv meghozza azokat az intézkedéseket, amelyek biztosítják az utasok jogainak tiszteletben tartását.

Valamennyi szerv szervezetileg, a finanszírozásra vonatkozó döntések, a jogi struktúra és a döntéshozatal tekintetében független bármely infrastruktúra-működtetőtől, díjszabási szervtől, elosztási szervtől vagy vasúttársaságtól.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ezen bekezdésnek megfelelően kijelölt szervről vagy szervekről, valamint annak vagy azoknak hatásköréről.

(2) Minden utas panaszt nyújthat be e rendelet állítólagos megsértéséről az (1) bekezdés szerint kijelölt megfelelő szervnek vagy valamely tagállam által kijelölt bármely más megfelelő szervnek.

#### 31. cikk

### A végrehajtási szervek együttműködése

A 30. cikkben említett végrehajtási szervek információt cserélnek munkájukról, valamint döntéshozatali elveikről és gyakorlatukról a döntéshozatali elvek közösségi szintű összehangolása céljából. A Bizottság támogatja őket e feladatukban.

#### VIII. FEJEZET

### ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

#### 32. cikk

### Szankciók

A tagállamok meghatározzák az ezen rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és megteszik a végrehajtásuk biztosításához szükséges valamennyi intézkedést. Az előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok 2010. június 3-ig értesítik a Bizottságot e rendelkezésekről, és késedelem nélkül tájékoztatják az ezeket érintő bármely későbbi módosításról.

#### 33. cikk

### Mellékletek

E rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vonatkozó azon intézkedéseket, amelyek az I. melléklet kivételével a mellékleteket módosítják, a 35. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

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

Kelt Strasbourgban, 2007. október 23-án.

az Európai Parlament részéről  
az elnök  
H.-G. PÖTTERING

#### 34. cikk

### Módosító rendelkezések

(1) E rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítésével történő módosítására vonatkozó azon intézkedéseket, amelyek a 2., 10. és 12. cikk végrehajtásához szükségesek, a 35. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(2) E rendelet nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vonatkozó azon intézkedéseket, amelyek – az I. mellékletben foglaltak kivételével – az infláció figyelembevételével az e rendeletben említett pénzügyi összegeket módosítják, a 35. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

#### 35. cikk

### A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 91/440/EGK tanácsi irányelv 11a. cikke alapján létrehozott bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, annak 8. cikke rendelkezéseire is figyelemmel.

#### 36. cikk

### Jelentés

A Bizottság 2012. december 3-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a rendelet végrehajtásáról és eredményeiről, különös tekintettel a szolgáltatásminőségi előírásokra.

A jelentés az e rendelet, valamint a 91/440/EGK irányelv 10b. cikke alapján szolgáltatott információon alapul. A jelentéshez adott esetben csatolni kell a megfelelő javaslatokat.

#### 37. cikk

### Hatálybalépés

Ez a rendelet 24 hónappal az Európai Unió Hivatalos Lapjában történő kihirdetését követően lép hatályba.

a Tanács részéről  
az elnök  
M. LOBO ANTUNES



## I. MELLÉKLET

**Kivonat a nemzetközi vasúti személyszállítási szerződésre vonatkozó egységes szabályokból (CIV)**

## A. függelék

**A nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló egyezmény módosításáról szóló, 1999. június 3-i jegyzőkönyvvel módosított, a nemzetközi vasúti fuvarozásról szóló, 1980. május 9-i egyezményhez (COTIF)**

## II. CÍM

**A SZÁLLÍTÁSI SZERZŐDÉS MEGKÖTÉSE ÉS TELJESÍTÉSE**

## 6. cikk

**Szállítási szerződés**

- (1) A szállítási szerződéssel a fuvarozó arra vállal kötelezettséget, hogy az utast, valamint – adott esetben – útipoggyászát és járművét a célállomásra szállítja, és a célállomáson az útipoggyászt és a járműveket átadja.
- (2) A szállítási szerződést az utasnak átadott egy vagy több menetjegy tanúsítja. Ugyanakkor, a 9. cikkre figyelemmel, a menetjegy hiánya, szabálytalansága vagy elveszése nem érinti a szerződés létét és érvényességét, és arra továbbra is a jelen egységes szabályok vonatkoznak.
- (3) A menetjegy vélelmet állít fel a szállítási szerződés megkötésére és tartalmára vonatkozóan, amellyel szemben azonban ellenbizonyításnak van helye.

## 7. cikk

**Menetjegy**

- (1) Az általános szállítási feltételek meghatározzák a menetjegy alakját és tartalmát, valamint azt a nyelvet és betűtípust, amelyet a menetjegy kinyomtatásánál és kiállításánál használni kell.
- (2) A menetjegyben legalább a következőknek szerepelnie kell:
  - a) a fuvarozó vagy a fuvarozók;
  - b) az a kijelentés, hogy a szállítás – tekintet nélkül bármilyen ezzel ellentétes záradékra – a jelen egységes szabályok alá tartozik; ezt lehet a CIV rövidítéssel jelezni;
  - c) minden egyéb adat, amely szükséges a szállítási szerződés megkötésének és tartalmának bizonyításához, továbbá lehetővé teszi az utas számára, hogy e szerződésből származó jogait érvényesíthesse.
- (3) Az utasnak a menetjegy átvételekor meg kell győződnie arról, hogy azt az ő utasításai szerint állították-e ki.
- (4) A menetjegy átruházható, ha azt nem az utas nevére állították ki, és ha az utazást még nem kezdték meg.
- (5) A menetjegy kiállítható olvasható írásjelekké alakítható elektronikus adathordozó formájában is. Az adatrögzítés és az adatkezelés során alkalmazott eljárásoknak funkcionális szempontból egyenértékűnek kell lenniük, különösen a menetjegyben feltüntetett adatok bizonyító erejét illetően.

## 8. cikk

**A menetdíj megfizetése és visszatérítése**

- (1) A fuvarozó és az utas eltérő megállapodása hiányában a menetdíjat előre kell megfizetni.
- (2) Az általános szállítási feltételek határozzák meg, hogy a menetdíjat milyen feltételek mellett kell visszatéríteni.

## 9. cikk

**Utazási jogosultság. Az utazásból való kizárás**

(1) Az utasnak az utazás megkezdésétől fogva érvényes menetjeggyel kell rendelkeznie, amelyet a jegyvizsgálat során köteles bemutatni. Az általános szállítási feltételek előírhatják, hogy:

- a) az az utas, aki nem tud érvényes menetjegyet felmutatni, a menetdíjon felül pótdíjat köteles fizetni;
- b) az az utas, aki a menetdíj vagy a pótdíj azonnali megfizetését megtagadja, az utazásból kizárható;
- c) a pótdíj milyen feltételek mellett térítendő vissza.

(2) Az általános szállítási feltételek előírhatják, hogy az utazásból ki vannak zárva, vagy útközben kizárhatók azok az utasok, akik:

- a) veszélyt jelentenek a szállítás biztonságára és a megfelelő üzemeltetésre vagy a többi utas biztonságára;
- b) megengedhetetlen módon zavarják a többi utast,

továbbá, hogy ezek a személyek nem jogosultak a menetdíj és az útipoggyász fuvardíjának a visszatérítésére.

## 10. cikk

**Közigazgatási előírások teljesítése**

Az utas köteles a vám- és egyéb hatóságok által megkövetelt előírásokat teljesíteni.

## 11. cikk

**Vonatkimaradás és késés. Csatlakozásmulasztás**

A fuvarozó szükség esetén köteles a csatlakozásmulasztást, illetőleg a vonatkimaradást a menetjegyen igazolni.

## III. CÍM

**KÉZIPOGGYÁSZ, ÁLLATOK, ÚTIPOGGYÁSZ ÉS JÁRMŰVEK SZÁLLÍTÁSA**

## I. fejezet

**Közös rendelkezések**

## 12. cikk

**Tárgyak és állatok**

(1) Az utas könnyen hordozható tárgyakat (kézipoggyászt), valamint élő állatot az általános szállítási feltételeknek megfelelően vihet magával. Az utas az általános szállítási feltételekben szereplő külön rendelkezéseknek megfelelően vihet magával nehezen hordozható tárgyakat. Nem szállíthatók kézi poggyászként az olyan tárgyak és állatok, amelyek a többi utast zavarhatják vagy kárt okozhatnak.

(2) Az utas az általános szállítási feltételeknek megfelelően adhat fel útipoggyászként tárgyakat és állatokat.

(3) A fuvarozó engedélyezheti a személyszállítás alkalmával járművek szállítását is, az általános szállítási feltételekben meghatározott különleges rendelkezések betartásával.

(4) A veszélyes áruk kézipoggyászként, útipoggyászként, illetve a jelen cím szerint vasúton szállított járművekben vagy járműveken való szállításának meg kell felelnie a veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozásáról szóló szabályzatnak (RID).

## 13. cikk

**Vizsgálat**

- (1) A fuvarozó a vonatkozó előírások megszegésének alapos gyanúja esetében jogosult megvizsgálni, hogy a szállított tárgyak – a kézipoggyász, az útipoggyász, a jármű (ideértve annak rakományát) – és állatok megfelelnek-e az előírásoknak, ha ezt annak a tagállamnak a jogszabályai és előírásai, ahol a vizsgálatot végeznék, nem tiltják. Az utast meg kell hívni a vizsgálatához. Ha nem jelenik meg vagy nem érhető el, a vizsgálatot két független tanú jelenlétében kell végezni.
- (2) Ha az előírások megsértését állapítják meg, a fuvarozó követelheti, hogy a vizsgálat költségeit az utas térítse meg.

## 14. cikk

**Közigazgatási előírások teljesítése**

Az utas köteles az utazása során általa szállított tárgyak – kézipoggyász, útipoggyász, járművek (ideértve azok rakományát) – és állatok tekintetében a vám- és más közigazgatási hatóságok által megkövetelt előírásokat teljesíteni. Az utas köteles az említett tárgyak vizsgálatánál jelen lenni, kivéve, ha az egyes tagállamok jogszabályai és előírásai másként rendelkeznek.

## II. fejezet

**Kézipoggyász és állatok**

## 15. cikk

**Felügyelet**

A vasúti személykocsiba bevitt kézipoggyász és állatok felügyelete az utas felelőssége.

## III. fejezet

**Útipoggyász**

## 16. cikk

**Útipoggyász-feladás**

- (1) Az útipoggyász továbbításával kapcsolatos szerződéses kötelezettségeket az utas részére kiállított poggyászvevény tanúsítja.
- (2) A poggyászvevény hiánya, rendellenessége vagy elveszése nem érinti az útipoggyász továbbítására vonatkozó megállapodások létét és érvényességét – figyelemmel a 22. cikkben foglaltakra is; az útipoggyász továbbítására ilyen esetben is a jelen egységes szabályok vonatkoznak.
- (3) Ellenkező bizonyításig a poggyászvevény tanúsítja az útipoggyász feladását és a szállítás feltételeit.
- (4) Ellenkező bizonyításig vélelmezni kell, hogy az útipoggyász láthatólag jó állapotban volt, amikor a fuvarozó átvette, és hogy az útipoggyász darabjainak a száma és tömege megfelelt a poggyászvevényen feltüntetetteknek.

## 17. cikk

**Poggyászvevény**

- (1) Az általános szállítási feltételek határozzák meg a poggyászvevény alakját és tartalmát, valamint azt a nyelvet és írásmódot, amelyet a poggyászvevény kinyomtatásánál és kitöltésénél használni kell. A 7. cikk (5) bekezdését megfelelően alkalmazni kell.
- (2) A poggyászvevénynek legalább a következőket kell tartalmaznia:
- a fuvarozó vagy fuvarozók;
  - az a kijelentés, hogy a szállítás – tekintet nélkül bármilyen ezzel ellentétes záradékra – a jelen egységes szabályok alá tartozik; ezt lehet a CIV rövidítéssel jelezni;

- c) minden egyéb utalás, amely szükséges az útipoggyász továbbításával kapcsolatos szerződéses kötelezettségek bizonyítására, továbbá lehetővé teszi az utas számára, hogy a szállítási szerződésből eredő jogait érvényesíteni tudja.
- (3) Az utasnak a poggyászvevény átvételekor meg kell győződnie arról, hogy azt az ő utasításai szerint állították ki.

#### 18. cikk

##### **Feladás és szállítás**

- (1) Amennyiben az általános szállítási feltételek nem állapítanak meg kivételt, útipoggyászt csak a legalább az útipoggyász rendeltetési állomásáig érvényes menetjegy felmutatása mellett lehet feladni. Egyebekben a feladás a feladási hely szerint érvényes előírásoknak megfelelően történik.
- (2) Ha az általános szállítási feltételek megengedik az útipoggyásznak menetjegy felmutatása nélkül történő felvételét, a jelen egységes szabályoknak azok a rendelkezései, amelyek az utas útipoggyására vonatkozó jogokat és kötelezettségeket tartalmazzák, megfelelően irányadók az útipoggyász feladójára is.
- (3) A fuvarozó az útipoggyászt az utas által igénybe vett vonattól, szállítási módtól és útvonaltól eltérően is szállíthatja.

#### 19. cikk

##### **Az útipoggyász viteldíj megfizetése**

A fuvarozó és az utas eltérő megállapodása hiányában a menetdíjat a feladáskor kell megfizetni.

#### 20. cikk

##### **Az útipoggyász megjelölése**

Az utas köteles minden egyes útipoggyászdarabon jól látható helyen, megfelelően tartós és olvasható módon megjelölni:

- a) nevét és lakcímét;
- b) az útipoggyász rendeltetésállomását.

#### 21. cikk

##### **Az útipoggyász feletti rendelkezés joga**

- (1) Ha a körülmények lehetővé teszik, továbbá a vám- és más közigazgatási hatóságok nem követelik meg az ellenkezőjét, az utas kérheti útipoggyásza visszaszolgáltatását a feladási állomáson, a poggyászvevény átadása, továbbá – amennyiben ezt az általános szállítási feltételek előírják – a menetjegy bemutatása ellenében.
- (2) Az általános szállítási feltételek más rendelkezéseket is tartalmazhatnak az útipoggyász feletti rendelkezési jogra vonatkozóan, különösen a célállomás módosítására és ennek esetleges pénzügyi következményeire, amit az utasnak kell viselnie.

#### 22. cikk

##### **Kiszolgáltatás**

- (1) Az útipoggyászt a poggyászvevény átadása és a küldeményt esetleg terhelő költségek megfizetése ellenében kell kiszolgáltatni.

A fuvarozó jogosult, de nem köteles vizsgálni, hogy a poggyászvevény birtokosa jogosult-e az útipoggyász átvételére.

- (2) Az útipoggyásznak a poggyászvevény birtokosa részére történő kiszolgáltatásával egyenértékű, ha a célállomás helyén érvényes előírásoknak megfelelően:
- a) az útipoggyászt a vámhatóságnak a fuvarozó felügyelete alatt nem álló helyiségében vagy raktárában adják át;
- b) élő állatot harmadik személynek adnak át.

- (3) A poggyászvevény birtokosa a rendeltetési állomáson követelheti az útipoggyász kiszolgáltatását, mielőtt a szerződés szerinti idő és az esetleges vám- és más közigazgatási hatósági eljárásokhoz szükséges idő eltelt.
- (4) Ha a poggyászvevényt nem adják át, a fuvarozó csak annak a személynek köteles az útipoggyászt kiszolgáltatni, aki jogosultságát bizonyítja; a bizonyíték elégtelensége esetén a fuvarozó biztosítékot követelhet.
- (5) Az útipoggyászt azon a rendeltetési állomáson kell kiszolgáltatni, amelyre feladták.
- (6) A poggyászvevény birtokosa, akinek az útipoggyászt nem szolgáltatták ki, követelheti, hogy a poggyászvevényen igazolják azt a napot és órát, amikor ő az útipoggyász kiszolgáltatását a (3) bekezdésnek megfelelően követelte.
- (7) A jogosult megtagadhatja az útipoggyász átvételét, ha a fuvarozó nem tesz eleget annak a kérésének, hogy az útipoggyászt ellenőrizték abból a célból, hogy a hivatkozott kárt megállapítsák.
- (8) Egyebekben az útipoggyász kiszolgáltatása a célállomás helyén érvényes előírásoknak megfelelően történik.

#### IV. fejezet

##### **Járművek**

###### 23. cikk

##### **A szállítás feltételei**

Az általános szállítási feltételekben előírt, a járművek szállításra vonatkozó külön rendelkezések határozzák meg különösen a szállítás elfogadására, a felvételre, a berakodásra, a kirakodásra és a kiszolgáltatásra vonatkozó feltételeket, valamint az utas kötelezettségeit.

###### 24. cikk

##### **Fuvarokmány**

- (1) A járműszállításra vonatkozó szerződéses kötelezettségeket az utasnak átadandó fuvarokmány tanúsítja. A fuvarokmány az utas menetjegyének a részét is képezheti.
- (2) Az általános szállítási feltételekben előírt, a járművek szállítására vonatkozó külön rendelkezések határozzák meg a fuvarokmány alakját és tartalmát, valamint azt a nyelvet és írásmódot, amelyet a fuvarokmány kinyomtatásánál és kitöltésénél használni kell. A 7. cikk (5) bekezdését megfelelően kell alkalmazni.
- (3) A fuvarokmányon szerepelnie kell legalább a következőknek:
- a fuvarozó vagy fuvarozók;
  - az a kijelentés, hogy a szállítás – tekintet nélkül bármilyen ezzel ellentétes záradékra – a jelen egységes szabályok alá tartozik; ezt lehet a CIV rövidítéssel jelezni;
  - minden egyéb adat, amely szükséges a járművek szállításával kapcsolatos szerződéses kötelezettségek bizonyítására, továbbá amely lehetővé teszi az utas számára, hogy a szállítási szerződésből eredő jogait érvényesíteni tudja.
- (4) Az utasnak a fuvarokmány átvétele alkalmával meg kell győződnie arról, hogy azt az ő utasításainak megfelelően töltötték ki.

###### 25. cikk

##### **Alkalmazandó jog**

E fejezet rendelkezéseire figyelemmel a III. fejezet útipoggyász-szállításra vonatkozó rendelkezései a járművekre is alkalmazandók.

## IV. CÍM

**A FUVARÓZÓ FELELŐSSÉGE**

## I. fejezet

**Felelősség az utasok halála és sérülése esetén**

## 26. cikk

**A felelősség alapja**

- (1) A fuvarozó felelős azért a kárért, amely abból ered, hogy az utas a járművön való tartózkodása közben vagy a be-, illetve kiszállása alkalmával történt vasúti baleset következtében meghal, megsérül, vagy egyébként testi vagy szellemi épségében károsodást szenved, függetlenül attól, hogy melyik vasúti infrastruktúrát használja.
- (2) A fuvarozó mentesül a felelősség alól:
- ha a balesetet a vasúti üzemmel össze nem függő körülmények okozták, és a fuvarozó az eset körülményei által megkívánt gondosság ellenére sem kerülhette el azt, és nem háríthatta el annak következményeit;
  - olyan mértékben, amilyen mértékben a baleset az utas hibájának a következménye;
  - ha a baleset egy harmadik személy magatartására vezethető vissza, és a fuvarozó ezt a magatartást az eset körülményei által megkövetelt gondosság ellenére sem kerülhette el, és annak következményeit nem háríthatta el. Az ugyanazt a vasúti infrastruktúrát használó más vállalkozó nem tekinthető harmadik személynek; ez azonban a viszontkereseti jogot nem érinti.
- (3) Ha a baleset egy harmadik személy magatartására vezethető vissza, de – ennek ellenére – a (2) bekezdés c) pontja szerint a fuvarozó a felelősség alól nem mentesül teljesen, akkor a fuvarozó a jelen egységes szabályok korlátai között teljes mértékben felelős, de a harmadik személlyel szemben esetleg fennálló viszontkereseti joga fennmarad.
- (4) A jelen egységes szabályok nem érintik a fuvarozónak az (1) bekezdésben nem említett esetekben fennálló esetleges felelősségét.
- (5) Ha a szállítási szerződés tárgyát képező szállítást különböző fuvarozók végzik, az utas halála és sérülése esetén az a fuvarozó felelős, akinek a szállítási szerződés szerint azt a szállítási szolgáltatást kellett végeznie, amelynek során a baleset történt. Ha ezt a szolgáltatást nem a fuvarozó, hanem egy fuvarozásteljesítési segéd teljesítette, jelen egységes szabályok értelmében a két fuvarozó egyetemlegesen felelős.

## 27. cikk

**Kártérítés az utas halála esetén**

- (1) Az utas halála esetén a kártérítés magában foglalja:
- az utas halála folytán keletkezett valamennyi szükséges költséget, különösen a holttest szállításával és a temetéssel kapcsolatos költségeket;
  - ha a halál nem azonnal következett be, a 28. cikkben megállapított kártérítést.
- (2) Ha az utas halála folytán azok a személyek, akiknek eltartására az utas a törvény szerint kötelezett volt vagy lehetett volna, kártérítésre jogosultak az elveszített tartást illetően. Olyan személyek kártérítési igényeire nézve, akiknek az utas törvényes kötelezettség nélkül nyújtott tartást, a nemzeti jog irányadó.

## 28. cikk

**Kártérítés az utas sérülése esetén**

Az utas sérülése, továbbá testi vagy szellemi épségének egyéb károsodása esetében a kártérítés magában foglalja:

- a szükséges költségeket, különösen a gyógyítási és a közlekedési költségeket;
- azt a vagyoni hátrányt, amelyet az utas teljes vagy részleges munkaképtelensége, vagy szükségleteinek a megnövekedése következtében elszenved.

## 29. cikk

**Egyéb testi sérülések megtérítése**

A nemzeti jog irányadó arra nézve, hogy a fuvarozó köteles-e és milyen mértékben a 27. és 28. cikkeken meghatározottakon kívül más testi sérülésekért is kártérítést nyújtani.

## 30. cikk

**A kártérítés formája és mértéke az utas halála és sérülése esetén**

(1) A 27. cikk (2) bekezdésében és a 28. cikk b) pontjában megállapított kártérítést összegszerű kifizetés formájában kell teljesíteni. Ha azonban a nemzeti jog szerint járadék megállapítása lehetséges, a kártérítést ilyen formában kell teljesíteni, ha a megsérült utas, illetve a 27. cikk (2) bekezdése szerinti jogosultak ezt kívánják.

(2) Az (1) bekezdés szerint teljesítendő kártérítés mértékét a nemzeti jog szerint kell megállapítani. A jelen egységes szabályok alkalmazásában azonban akkor is utasonként 175 000 elszámolási egység felső határú összegszerű kifizetés, illetve ennek az összegnek megfelelő évjáradék jár, ha a nemzeti jog által megállapított felső összeghatár ennél alacsonyabb.

## 31. cikk

**Egyéb szállítási módok**

(1) A (2) bekezdésnek megfelelően azok a rendelkezések, amelyek a fuvarozónak az utas haláláért vagy sérüléséért való felelősségére vonatkoznak, nem alkalmazhatók azokra a károokra, amelyek a szállítási szerződés szerint nem vasúti szállítás során keletkeztek.

(2) Ha azonban a vasúti járműveket komphajón továbbítják, a fuvarozónak az utas haláláért és sérüléséért való felelősségére vonatkozó rendelkezések alkalmazandók a 26. cikk (1) bekezdésében és a 33. cikk (1) bekezdésében említett olyan károokra, amelyeket az utas a vasúti üzemmel kapcsolatos baleset folytán az említett járműveken való tartózkodása alatt, be- szállás vagy az onnan történő kiszállás során szenved el.

(3) Ha a vasút rendkívüli körülmények folytán üzemét ideiglenesen felfüggeszti, és az utasokat más módon szállítják, a fuvarozó a jelen egységes szabályok szerint felelős.

## II. fejezet

**A menetrend be nem tartására vonatkozó felelősség**

## 32. cikk

**Felelősség vonatkimaradás, késés vagy csatlakozásmulasztás esetén**

(1) A fuvarozó felelős az utassal szemben azért a kárért, amely abból ered, hogy a vonatkimaradás, a késés vagy a csatlakozásmulasztás miatt az utas nem tudja utazását ugyanazon a napon folytatni, vagy az adott körülmények között az utazás folytatása ugyanazon a napon ésszerűen nem várható el. A kártérítés kiterjed az ésszerű szállásköltségekre és az utast váró személyek értesítésének az ésszerűen felmerült költségeire.

(2) A fuvarozó mentesül fenti kötelezettsége alól, ha a vonatkimaradás, a késés vagy a csatlakozásmulasztás az alábbi okok valamelyike miatt következett be:

- a) a vasúti üzemmel össze nem függő körülmények, amelyeket a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelyek következményeit nem háríthatta el;
- b) az utas hibája;
- c) egy harmadik személy magatartása, amelyet a fuvarozó az adott körülmények között elvárható gondosság ellenére sem kerülhetett el, és amelynek következményeit nem háríthatta el. Az ugyanazt a vasúti infrastruktúrát használó más vállalkozó nem tekinthető harmadik személynek, ez azonban a viszontkereseti jogot nem érinti.

(3) A nemzeti jog irányadó arra nézve, hogy a fuvarozó köteles-e és milyen mértékben az (1) bekezdésben meghatározottakon kívüli károkért kártérítést nyújtani. Ez a rendelkezés nem sértheti a 44. cikkben foglaltakat.

## III. fejezet

**Felelősség a kézipoggyászáért, az állatokért, az útipoggyászáért és a járművekért**

## 1. RÉSZ

**Kézipoggyász és állat**

## 33. cikk

**Felelősség**

(1) Az utas halála vagy sérülése estében a fuvarozó felelőssége kiterjed az utas tárgyainak vagy kézipoggyászának a teljes vagy részleges elveszéséből vagy sérüléséből származó károkra is. Ez érvényes azokra az állatokra is, amelyeket az utas magával vitt. A 26. cikket megfelelően kell alkalmazni.

(2) A fuvarozó egyebekben csak akkor felelős azoknak a tárgyaknak, kézipoggyásznak vagy állatoknak a teljes vagy részleges elveszéséért vagy sérüléséért, amelyek felügyelete a 15. cikk értelmében az utas kötelessége, ha a kárt a fuvarozó hibája okozta. Ebben az esetben a IV. cím egyéb cikkeit – az 51. cikk kivételével –, továbbá a VI. címet nem lehet alkalmazni.

## 34. cikk

**A kártérítés felső határa tárgyak elveszése vagy sérülése esetén**

Ha a fuvarozó a 33. cikk (1) bekezdése értelmében felelős, a kárt utasonként legfeljebb 1 400 elszámolási egység összegben köteles megtéríteni.

## 35. cikk

**A felelősség kizárása**

A fuvarozó nem felel az utas olyan káráért, ami abból ered, hogy az utas a vám- vagy más közigazgatási hatóságok által megkövetelt alakiságokat nem tartotta be.

## 2. RÉSZ

**Útipoggyász**

## 36. cikk

**A felelősség alapja**

(1) A fuvarozó felelős az útipoggyásznak a fuvarozó általi átvételétől a kiszolgáltatásig történt teljes vagy részleges elveszéséből vagy sérüléséből, továbbá a késedelmes kiszolgáltatásából eredő kárért.

(2) A fuvarozó mentesül e felelősség alól, ha az elveszést, a sérülést vagy a késedelmes kiszolgáltatást az utas hibája, az utasnak a fuvarozó vétkességére vissza nem vezethető intézkedése, az útipoggyász belső tulajdonsága vagy olyan körülmény okozta, amelyet a fuvarozó nem kerülhetett el, és amelynek következményeit nem háríthatta el.

(3) A fuvarozó mentesül e felelősség alól, ha a kár a következő körülmények egyikével vagy ezek közül többel együtt járó különleges kockázatból ered:

- a) a csomagolás hiánya vagy hiányossága;
- b) az útipoggyász különleges tulajdonságai;
- c) a szállításból kizárt tárgyak útipoggyásként való feladása.

## 37. cikk

**Bizonyítási teher**

(1) A fuvarozót terheli annak bizonyítása, hogy az elveszés, a sérülés vagy a kiszolgáltatás késedelme a 36. cikk (2) bekezdésében felsorolt valamely ok következtében történt.



(2) Ha a fuvarozó azt állítja, hogy az útipoggyász elveszése vagy sérülése – figyelembe véve az adott eset körülményeit – a 36. cikk (3) bekezdésében felsorolt különleges kockázatok egyikéből vagy ezek közül többől keletkezett, azt kell vélelmezni, hogy úgy történt. A jogosult azonban bizonyíthatja, hogy a kár részben vagy egészben nem ezeknek a kockázatoknak a következménye.

#### 38. cikk

### Részfuvározók

Ha a szállítást a szállítási szerződés alapján több részfuvározó végzi, minden részfuvározó – azzal, hogy átveszi poggyászvevénnyel az útipoggyászt, illetve a fuvarokmánnal a járműveket – a szállítási szerződés tekintetében szerződő félle válik az útipoggyász továbbítását, illetve a járművek szállítását illetően, a poggyászvevény, illetve a fuvarokmány előírásainak megfelelően, és terhelik az ebből eredő kötelezettségek. Ilyen esetben minden fuvarozó a kiszolgáltatásig felelős a szállításért a teljes útvonalon.

#### 39. cikk

### Fuvarozásteljesítési segéd

(1) A fuvarozó akkor is felelős a fuvarozás egészéért, ha a fuvarozás teljesítését részben vagy egészében fuvarozásteljesítési segédre bízta, akár jogosult erre a szállítási szerződés alapján, akár nem.

(2) Jelen egységes szabályok rendelkezései, amelyek a fuvarozó felelősségét rögzítik, alkalmazandók a fuvarozásteljesítési segédre is, az általa végzett fuvarozás vonatkozásában. A 48. és az 52. cikket kell alkalmazni, ha keresetet adnak be olyan alkalmazottak vagy más személyek ellen, akiknek a szolgáltatásait a szállítás teljesítése érdekében igénybe vette.

(3) Minden olyan külön megállapodás, amellyel a fuvarozó a jelen egységes szabályokban nem szereplő kötelezettséget vállal, vagy amellyel lemond olyan jogokról, amelyekkel a jelen egységes szabályok értelmében rendelkezne, hatálytalan a fuvarozásteljesítési segéd vonatkozásában, kivéve, ha a fuvarozásteljesítési segéd azt kifejezetten írásban elfogadta. A fuvarozót azonban terhelik azok a kötelezettségek, illetve joglemondás, amelyet a külön megállapodásban vállalt, függetlenül attól, hogy a fuvarozásteljesítési segéd azt elfogadta vagy nem.

(4) Amennyiben és amilyen mértékben mind a fuvarozó, mind a fuvarozásteljesítési segéd felelős, felelősségük egyetemleges.

(5) A fuvarozó, a fuvarozásteljesítési segéd, valamint ezek alkalmazottai és a szállítás teljesítéséhez általuk igénybe vett más személyek által fizetendő kártérítés együttes összege nem haladhatja meg a jelen egységes szabályokban megállapított határokat.

(6) Jelen cikk nem érinti azt a viszontkereseti jogot, amely a fuvarozó és fuvarozásteljesítési segéd között fennállhat.

#### 40. cikk

### Az útipoggyász elveszésének vélelme

(1) A jogosult – további bizonyítás nélkül – elveszettnek tekintheti az útipoggyászt, ha azt a fuvarozó a 22. cikk (3) bekezdésének megfelelően tett kiszolgáltatási kérelmet követő tizennégy napon belül nem szolgáltatotta ki, vagy nem bocsátotta rendelkezésére.

(2) Ha az elveszettnek tekintett útipoggyász a kiszolgáltatási kérelem benyújtását követő egy éven belül előkerül, a fuvarozó köteles a jogosultat erről értesíteni, ha címe ismert vagy megállapítható.

(3) A (2) bekezdésben említett értesítés kézhezvételétől számított harminc napon belül a jogosult követelheti az útipoggyász kiszolgáltatását. Ilyen esetben meg kell fizetnie az útipoggyász szállításának költségeit a feladási állomástól a kiszolgáltatás helyéig, továbbá vissza kell fizetnie a már felvett kártérítést, levonva belőle adott esetben az abban foglalt költségeket. Mindazonáltal a kiszolgáltatás késedelmével kapcsolatos kártérítésre való, a 43. cikk szerinti jogosultságát érvényesítheti.

(4) Ha a megtalált útipoggyászt a (3) bekezdésben megadott határidőn belül nem követelik, vagy a kiszolgáltatási kérelem után több mint egy évvel kerül elő, a fuvarozó annak a helynek a jogszabályai és előírásai szerint rendelkezik a poggyással, ahol az található.

## 41. cikk

**Kártérítés az útipoggyász elveszéséért**

(1) Az útipoggyász teljes vagy részleges elveszése esetében a fuvarozó – minden további kártérítési kötelezettség nélkül – köteles megfizetni:

- a) ha a kár összegét bizonyították, az ennek megfelelő összegű kártérítést, amely azonban nem lehet több, mint a hiányzó bruttó tömeg minden kilogrammja után számított 80 elszámolási egység vagy 1 200 elszámolási egység az útipoggyász minden egyes darabjáért;
- b) ha a kár összegét nem állapították meg, a hiányzó bruttó tömeg minden kilogrammja után 20 elszámolási egység vagy az útipoggyász minden egyes darabjáért 300 elszámolási egység összegű kárátalányt.

A kártérítés módját – hiányzó kilogrammonként vagy útipoggyász-darabonként – az általános szállítási feltételek állapítják meg.

(2) A fuvarozó ezenfelül köteles visszatéríteni az útipoggyász fuvardíját és az egyéb, az elveszett poggyással kapcsolatosan már kifizetett összegeket, valamint a vámot és a fogyasztási adót.

## 42. cikk

**Kártérítés sérülés esetén**

(1) Az útipoggyász sérülése esetén a fuvarozó – minden további kártérítés kizárásával – köteles megtéríteni az útipoggyász értékcsökkenésének az összegét.

(2) A kártérítés összege nem haladhatja meg:

- a) azt az összeget, amelyet teljes elveszés esetében kellene fizetni, ha a sérülés folytán az egész útipoggyász értéktelenné vált;
- b) ha az útipoggyásznak csak egy része szenvedett értékcsökkenést, azt az összeget, amelyet az értékcsökkenést szenvedett rész elveszése esetében kellene fizetni.

## 43. cikk

**Kártérítés a kiszolgáltatás késedelme esetén**

(1) Az útipoggyász kiszolgáltatásának a késedelme esetén a fuvarozó köteles kártérítést fizetni a kiszolgáltatás követelésétől számított minden 24 órás időszakra, de legfeljebb tizennégy napra:

- a) ha a jogosult bizonyítja, hogy ebből kára származott, kártérítés illeti meg, amely a kár mértékével egyenlő, legfeljebb azonban a késedelmesen kiszolgáltatott útipoggyász bruttó tömegének minden kilogrammja után számított 0,80 elszámolási egység, vagy útipoggyász-darabonként 14 elszámolási egység;
- b) ha a jogosult nem bizonyítja, hogy ebből kára származott, kárátalány illeti meg, amely a késedelmesen kiszolgáltatott útipoggyász bruttó tömegének minden kilogrammja után számított 0,14 elszámolási egység, vagy útipoggyász-darabonként 2,80 elszámolási egység.

A kártérítés módját az általános szállítási feltételek határozzák meg hiányzó kilogrammonként vagy útipoggyász-darabonként.

(2) Az útipoggyász teljes elveszése esetén nem kell az (1) bekezdés szerinti kártérítést fizetni a 41. cikkben előírtakon felül.

(3) Az útipoggyász részleges elveszése esetén az (1) bekezdés szerinti kártérítést az útipoggyász megmaradt része után kell fizetni.

(4) Az útipoggyász olyan sérülése esetén, amely nem a késedelmes kiszolgáltatás következménye, adott esetben az (1) bekezdés szerinti kártérítést kell fizetni a 42. cikkben meghatározott kártérítésen felül.

(5) Az (1) bekezdés szerinti, valamint a 41. és 42. cikkekben foglaltaknak megfelelő kártérítés együttes összege nem lehet magasabb, mint az a kártérítés, amelyet az útipoggyász teljes elveszése esetében kellene fizetni.

## 3. RÉSZ

**Járművek**

## 44. cikk

**Kártérítés a késedelemért**

(1) Ha a berakodásnál a fuvarozó hibájából késés történt, vagy egy járművet késedelmesen szolgáltatnak ki és a jogosult bizonyítja, hogy ebből kára keletkezett, a fuvarozó a fuvardíj összegét meg nem haladó kártérítésre köteles.

(2) Ha a berakodásnál a fuvarozó hibájából késés történt, és a jogosult emiatt felmondja a szállítási szerződést, a fuvardíjat vissza kell téríteni a számára. Ezenfelül, ha a jogosult bizonyítja, hogy kára származott a késedelemből, kártérítést követelhet, amelynek összege nem haladhatja meg a fuvardíjat.

## 45. cikk

**Kártérítés elveszés esetén**

Egy jármű részleges vagy teljes elveszése esetén a jogosultnak a bizonyított kárért járó kártérítést a jármű használati értéke alapján számítják ki. Az összeg nem haladhatja meg a 8 000 elszámolási egységet. Az utánfutó – rakománnyal vagy anélkül – külön járműnek számít.

## 46. cikk

**Felelősség más tárgyakra vonatkozóan**

(1) A jármű belsejében hagyott vagy a járműhöz rögzített tartókban (pl. csomagtartó, síléctartó) elhelyezett tárgyak vonatkozásában a fuvarozó csak a saját hibájából származó kárért felel. A fizetendő teljes kártérítés nem haladhatja meg az 1 400 elszámolási egységet.

(2) A jármű külső felületén elhelyezett tárgyak tekintetében, beleértve az (1) bekezdésben említett tartókat is, a fuvarozó csak akkor felelős, ha bizonyított, hogy a kár olyan cselekmény vagy mulasztás következménye, amelyet a fuvarozó követett el, akár ilyen kár előidézésének a szándékával, akár gondatlanságból, annak tudatában, hogy a kár bekövetkezhet.

## 47. cikk

**Alkalmazandó jog**

Jelen rész rendelkezéseinek figyelembevétele mellett az útipoggyással kapcsolatos felelősséget szabályzó 2. rész rendelkezései a járművekre is alkalmazandók.

## IV. fejezet

**Közös rendelkezések**

## 48. cikk

**A felelősség korlátozására vonatkozó jog kizárása**

A jelen egységes szabályoknak, valamint a nemzeti jognak a felelősség korlátozására vonatkozó rendelkezései, amelyek a kártérítést adott összegre korlátozzák, nem alkalmazhatók, ha a kár bizonyíthatóan olyan cselekményből vagy mulasztásból származik, amelyet a fuvarozó követett el, akár ilyen kár előidézésének szándékával, akár gondatlanságból, annak tudatában, hogy a kár bekövetkezhet.

## 49. cikk

**Átszámítás és kamat**

(1) Ha a kártérítés kiszámítása során külföldi pénznemben kifejezett összegeket kell átszámítani, az átszámítást a kártérítés fizetésének napján és helyén érvényes árfolyamon kell végezni.

- (2) A jogosult a kártérítési összeg után évi ötszázalékos kamatot követelhet az 55. cikk szerinti igény előterjesztésének napjától, vagy ha igényt nem terjesztettek elő, a jogi eljárás megindításának napjától.
- (3) Ugyanakkor, a 27. és 28. cikkek értelmében járó kártérítés esetén kamat csak attól a naptól számítandó, amelyen a kártérítés összegének a meghatározásánál figyelembe vett tények megtörténtek, ha ez a nap az igény előterjesztésének vagy a jogi eljárás megindításának napja után következett.
- (4) Az útipoggyászra vonatkozó kártérítés esetében kamat csak akkor jár, ha a kártérítés összege poggyászvevényenként meghaladja a 16 elszámolási egységet.
- (5) Útipoggyász esetén, ha a jogosult nem nyújtja be a fuvarozónak ésszerű határidőn belül az igény végleges rendezéséhez szükséges dokumentumokat, nem jár kamat a határidő lejártától a dokumentumok benyújtásáig tartó időszakra.

#### 50. cikk

### Felelősség nukleáris baleset esetén

A fuvarozó mentesül az egységes szabályok alapján öt terhelő felelősség alól, ha a kárt nukleáris baleset okozta, és ha ezért a kárért valamely államban a nukleáris energia terén fennálló felelősségre vonatkozó jogszabályok és előírások szerint a nukleáris berendezés üzemben tartója vagy az ennek helyébe lépő más személy a felelős.

#### 51. cikk

### A fuvarozó felelőssége más személyekért

A fuvarozó felelős alkalmazottaiért és más személyekért, akiknek a szolgáltatásait a szállítás végrehajtására igénybe veszi, ha ezek az alkalmazottak vagy más személyek a fuvarozó feladatainak a körében járnak el. A vasúti infrastruktúra üzemben tartói olyan személyeknek tekintendők, akiknek a szolgáltatásait a szállítás végrehajtására a fuvarozó igénybe veszi.

#### 52. cikk

### Egyéb igények

- (1) A jelen egységes szabályok hatálya alá tartozó minden esetben a fuvarozóval szemben a felelősséggel kapcsolatos bármilyen eljárás csak a jelen egységes szabályok feltételei és korlátozásai szerint indítható.
- (2) Ugyanez érvényes azokra az eljárásokra is, amelyeket olyan alkalmazottakkal vagy személyekkel szemben indítanak, akikért a fuvarozó az 51. cikk értelmében felelős.

#### V. CÍM

### AZ UTAS FELELŐSSÉGE

#### 53. cikk

### Különleges felelősségi elvek

Az utas felelős a fuvarozóval szemben minden olyan kárért:

- a) amely kötelezettségeinek be nem tartásából származik az alábbiak szerint:
1. a 10., 14. és 20. cikk értelmében;
  2. az általános szállítási feltételekben a járműszállításra vonatkozó külön rendelkezések értelmében; vagy
  3. a veszélyes áruk nemzetközi fuvarozásáról szóló szabályzat (RID) értelmében; vagy
- b) amelyet az utas által magával vitt tárgyak vagy állatok okoznak,

amelyek következményeit nem tudta megakadályozni, annak ellenére, hogy a lelkiismeretes utastól elvárható gondossággal járt el. Ez a rendelkezés nem érinti a fuvarozónak a 26. cikk és a 33. cikk (1) bekezdése szerinti felelősségét, kivéve, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan körülmények okozták, amelyeket nem tudott elhárítani.

## VI. CÍM

## JOGOK GYAKORLÁSA

## 54. cikk

**A részleges elveszés vagy sérülés megállapítása**

(1) Ha a fuvarozó a rábízott tárgy (útipoggyász vagy jármű) szállítása során annak részleges elveszését vagy sérülését fedezi fel vagy feltételezi, vagy a jogosult ezt állítja, a fuvarozó haladéktalanul köteles – lehetőleg a jogosult jelenlétében – jegyzőkönyvben rögzíteni a kár természetét a tárgy állapotát, és amennyire lehet lehetséges a kár terjedelmét, okát, valamint bekövetkezésének az idejét.

(2) A jegyzőkönyv másolatát díjtalanul át kell adni a jogosultnak.

(3) Ha a jogosult a jegyzőkönyvben foglalt megállapításokat nem fogadja el, követelheti, hogy az útipoggyászok és járművek állapotát, valamint a kár okát és összegét a szállítási szerződést megkötő felek által vagy a bíróság által kijelölt szakértő állapítsa meg. Az eljárásra annak az államnak a jogszabályai és előírásai irányadók, ahol a megállapítás történik.

## 55. cikk

**Igények**

(1) Az utasok halála és sérülése esetében a fuvarozó felelősségével kapcsolatban igényeket ahhoz a fuvarozóhoz kell írásban intézni, aki ellen eljárás indítható. Ha a szállítás egyetlen szerződés alapján történik, és végrehajtásában részfuvarozók vesznek részt, az igényt lehet intézni az első vagy az utolsó fuvarozóhoz vagy ahhoz, akinek székhelye, telephelye vagy irodája, amely a szerződést kötötte, az utas lakóhelye szerinti vagy állandó tartózkodási helye szerinti államban található.

(2) A szállítási szerződésen alapuló egyéb igényeket írásban kell intézni az 56. cikk (2) és (3) bekezdésében megjelölt fuvarozóhoz.

(3) Azokat a dokumentumokat, amelyeknek az igényhez való csatolását a jogosult szükségesnek tartja, akár eredetiben, akár másolatban – vagy ha a fuvarozó kéri, hiteles másolatban – kell benyújtani. Az igény rendezése után a fuvarozó követelheti a menetjegy, a poggyászvevény és a fuvarokmány átadását.

## 56. cikk

**Peres eljárás alá vonható fuvarozók**

(1) A fuvarozónak az utasok halála és sérülése esetében fennálló felelőssége alapján peres eljárást csak a 26. cikk (5) bekezdése értelmében felelős fuvarozó ellen lehet indítani.

(2) A (4) bekezdésben foglaltakat kivéve az utas a szerződésen alapuló egyéb peres eljárást kizárólag az első vagy az utolsó fuvarozó ellen indíthat, vagy az ellen a fuvarozó ellen, akinek tevékenysége során az eljárásra okot adó tény bekövetkezett.

(3) Ha – részfuvarozók által teljesített szállítás esetében – az útipoggyász vagy a jármű kiszolgáltatására köteles fuvarozó – saját beleegyezésével – a poggyászvevényen vagy a fuvarokmányon fel van tüntetve, ellene akkor is kereset indítható a (2) bekezdés értelmében, ha az útipoggyászt vagy a járművet át sem vette.

(4) A szállítási szerződés alapján fizetett valamely összeg visszatérítése iránti peres eljárás az ellen a fuvarozó ellen indítható, aki ezt az összeget beszedte, vagy az ellen a fuvarozó ellen, akinek a javára az összeget beszedték.

(5) Peres eljárást a (2) és (4) bekezdésben megjelölt fuvarozókon kívül más fuvarozók ellen is lehet indítani, ha azt ugyanazon a szállítási szerződésen alapuló főkövetelés tárgyában folyó eljárás során viszontkereset vagy kifogás alakjában érvényesítik.

(6) Amennyiben a jelen egységes szabályok a fuvarozásteljesítési segédekre is alkalmazandók, ellenük is indítható peres eljárás.

(7) Ha a felperes több fuvarozó között választhat, választási joga megszűnik, mihelyt azok valamelyike ellen a peres eljárást megindította; ez irányadó akkor is, ha a felperes egy vagy több fuvarozó és fuvarozásteljesítési segéd között választhat.

## 58. cikk

**Az utasok halála és sérülése esetében fennálló felelősséggel kapcsolatos kereseti jog elévülése**

- (1) Az utasok halála vagy sérülése esetén a fuvarozót terhelő felelősségre alapított kereseti jogát a jogosult elveszíti, ha a kárról vagy a sérülésről történő tudomásszerzését követő tizenkét hónapon belül nem tesz bejelentést az utast érintő balesetről valamely olyan fuvarozónál, amelyhez az 55. cikk (1) bekezdése értelmében az igény benyújtható. Ha a jogosult a fuvarozónak a balesetet szóban jelenti be, a fuvarozó erről a szóbeli bejelentésről tanúsítványt köteles neki kiadni.
- (2) Mindazonáltal a kereseti jog nem szűnik meg, ha
- az (1) bekezdésben megadott határidőn belül a jogosult igényt nyújtott be az 55. cikk (1) bekezdésében megjelölt egyik fuvarozónál;
  - a felelős fuvarozó az (1) bekezdésben megadott határidőn belül más úton tudomást szerzett az utast ért balesetről;
  - ha a baleset bejelentése olyan körülmények folytán nem vagy nem kellő időben történt, amelyek a jogosultnak nem róhatók fel;
  - ha a jogosult bizonyítja, hogy a baleset a fuvarozó hibájából következett be.

## 59. cikk

**Poggyászszállításból eredő kereseti jog megszűnése**

- (1) Az útipoggyásznak a jogosult részéről való átvétele megszünteti a szállítási szerződésből eredő minden kereseti jogot a fuvarozóval szemben a részleges elveszésért, a sérülésért vagy a késedelmes kiszolgáltatásért.
- (2) Nem szűnik meg azonban a kereseti jog:
- részleges elveszés vagy sérülés esetén, ha
    - az elveszést vagy a sérülést az 54. cikknek megfelelően azt megelőzően állapították meg, hogy az útipoggyászt a jogosult átvette;
    - kizárólag a fuvarozó hibájából maradt el az a megállapítás, amelynek az 54. cikk értelmében meg kellett volna történnie;
  - külsőleg fel nem ismerhető olyan kárért, amelyet a jogosult csak az útipoggyász átvétele után állapított meg, ha a jogosult
    - az 54. cikknek megfelelő megállapítást a kár felfedezése után azonnal, de legkésőbb az útipoggyász átvételét követő három napon belül kérte; és
    - ezenkívül bizonyítja, hogy a kár a fuvarozó általi átvétel és a kiszolgáltatás közötti időben keletkezett;
  - ha késedelmes kiszolgáltatás esetében a jogosult huszonegy napon belül az 56. cikk (3) bekezdésében megjelölt fuvarozók valamelyike ellen érvényesíti a jogait;
  - ha a jogosult bizonyítja, hogy a kárt a fuvarozó hibája okozta.

## 60. cikk

**A kereseti jog elévülése**

- (1) A fuvarozónak az utasok halála és sérülése tekintetében fennálló felelősségével kapcsolatos kereseti jog elévül:
- az utas vonatkozásában a baleset napjától számított három év elteltével;
  - más jogosultak vonatkozásában az utas halálától számított három év alatt, legkésőbb azonban a baleset napjától számított öt év alatt.

(2) A szállítási szerződésből eredő egyéb kereseti jogok egy év alatt évülnek el. Az elévülési idő azonban két év olyan kár megtérítésére irányuló kereseti jog esetében, amely akár a károkozás szándékával, akár gondatlanul, de a kár lehetséges bekövetkezésének a tudatában elkövetett cselekményre vagy mulasztásra vezethető vissza.

(3) A (2) bekezdés szerinti elévülési idő a kereseti jogok tekintetében elkezdődik:

- a) a teljes elveszés miatti kártérítés esetén a 22. cikk (3) bekezdésében megállapított határidő lejártát követő tizennegyedik napon;
- b) a részleges elveszés, sérülés vagy késedelmes kiszolgáltatás miatti kártérítés esetén a kiszolgáltatás napján;
- c) az utasok szállítására vonatkozó minden más esetben a menetjegy érvényessége lejártának a napján.

Az elévülési idő kezdő napja az elévülési időbe nem számít bele.

(4) [...]

(5) [...]

(6) Az elévülés szünetelésére és félbeszakadására egyébként a nemzeti jog irányadó.

## VII. CÍM

### FUVAROZÓK KÖZÖTTI KAPCSOLATOK

#### 61. cikk

##### A fuvardíj felosztása

(1) Minden fuvarozó köteles az érdekelt fuvarozóknak azokból a fuvardíjkból, amelyeket beszedett vagy be kellett volna szednie, az őket megillető részt kifizetni. A kifizetés módját a fuvarozók egymás közt megállapodással rögzítik.

(2) A 6. cikk (3) bekezdését, a 16. cikk (3) bekezdését és a 25. cikket a részfuvarozók közötti kapcsolatokra is alkalmazni kell.

#### 62. cikk

##### Viszontkereseti jog

(1) Azt a fuvarozót, aki a jelen egységes szabályok értelmében kártérítést fizetett, a következő rendelkezések figyelembevételével viszontkereseti jog illeti meg a szállításban részt vett fuvarozókkal szemben:

- a) az a fuvarozó, aki a kárt okozta, egyedül felelős azért;
- b) ha a kárt több fuvarozó okozta, mindegyik az általa okozott kárért felelős; ha ilyen megkülönböztetés nem lehetséges, a kártérítés a fuvarozók között a c) pont alapján oszlik meg;
- c) ha nem bizonyítható, hogy a kárt melyik fuvarozó okozta, a kártérítés a szállításban részt vett összes fuvarozó között oszlik meg, kivéve azokat, akik bizonyítják, hogy a kárt nem ők okozták; a felosztás a fuvardíjnak az egyes fuvarozókra eső részei arányában történik.

(2) Bármely fuvarozó fizetésképtelensége esetében, az őt terhelő, de általa meg nem fizetett részlet a szállításban részt vett összes többi fuvarozó között a menetdíjnak az egyes fuvarozókra eső részei arányában oszlik meg.

#### 63. cikk

##### Viszontkereseti eljárás

(1) A 62. cikk szerinti viszontkereseti jogot gyakorló fuvarozó által teljesített kifizetés jogszerűségét az a fuvarozó, aki ellen a viszontkereseti jogot érvényesítik, nem vitathatja, ha a kártérítést bíróság állapította meg, és az utóbbi fuvarozónak, az eljárásról való szabályszerű értesítés útján lehetővé tették, hogy az eljárásba beavatkozzék. Az értesítés és a beavatkozás határidejét az alapeljárás bírósága állapítja meg.

- (2) Annak a fuvarozónak, aki viszontkereseti jogot gyakorol, ugyanabban az eljárásban kell érvényesítenie az igényeit minden fuvarozóval szemben, akivel nem egyezett meg; ellenkező esetben elveszíti a viszontkereseti jogát azokkal a fuvarozókkal szemben, akik ellen nem indított eljárást.
- (3) A bíróságnak ugyanabban az ítéletben kell határoznia az elé terjesztett valamennyi viszontkereseti igény tekintetében.
- (4) Az a fuvarozó, aki viszontkereseti jogát érvényesíteni kívánja, annak a tagállamnak a bíróságához fordulhat, amelynek területén a fuvarban résztvevő fuvarozók valamelyikének székhelye, telephelye vagy a szerződést megkötő iroda található.
- (5) Ha az eljárást több fuvarozó ellen kell indítani, a felperes fuvarozó jogosult a (4) bekezdés alapján illetékes bíróságok közül kiválasztani azt a bíróságot, amely előtt az eljárást megindítja.
- (6) A viszontkereseti eljárás nem kapcsolódhat össze a jogosult által a szállítási szerződés alapján kártérítésért indított eljárással.

64. cikk

**Megállapodások a viszontkereset tárgyában**

A fuvarozók a 61. és 62. cikktől eltérő megállapodásokat köthetnek.

---



## II. MELLÉKLET

A VASÚTTÁRSASÁGOK ÉS/VAGY MENETJEGY-ÉRTÉKESÍTŐK ÁLTAL BIZTOSÍTANDÓ MINIMÁLIS  
INFORMÁCIÓK**I. rész: Az utazást megelőző tájékoztatás**

A szerződésre alkalmazandó általános feltételek

A leggyorsabb utazás menetrendje és feltételei

A legolcsóbb díjak menetrendje és feltételei

A fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyeket segítő eszközök hozzáférhetősége, hozzáférési feltételei és elérhetősége a vonaton

Hozzáférhetőség és hozzáférési feltételek kerékpárok számára

Az ülőhelyek elérhetősége a dohányzó- és nem dohányzó részen, az első- és másodosztályon, valamint a fekvőhelyek és a hálókocsik elérhetősége

A szolgáltatásokat várhatóan megzavaró vagy késleltető események

A vonaton igénybe vehető szolgáltatások elérhetősége

Az elveszett poggyász visszaigénylésére vonatkozó eljárások

A panaszok benyújtására vonatkozó eljárások.

**II. rész: Információk az utazás során**

A vonaton igénybe vehető szolgáltatások

Következő állomás

Késések

Fő összeköttetések

Biztonsági és üzembiztonsági kérdések.

---

*III. MELLÉKLET***MINIMÁLIS SZOLGÁLTATÁSMINŐSÉGI ELŐÍRÁSOK**

Információk és menetjegyek

A szolgáltatások pontossága és a szolgáltatás zavarainak kezelésére vonatkozó általános elvek

A járatok törlése

A gördülő állomány és az állomás létesítményeinek tisztasága (például levegőminőség a kocsikon, a szaniter berendezések higiénája stb.)

Az utasok elégedettségének vizsgálata

Panaszkezelés, visszatérítés és kártérítés a szolgáltatás minőségi előírásainak be nem tartásáért

Segítségnyújtás a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű személyek részére.

---

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1372/2007/EK RENDELETE**

**(2007. október 23.)**

**a közösségi munkaerő mintavételes felmérésének megszervezéséről szóló 577/98/EK tanácsi rendelet módosításáról**

**(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

munkaerő-piaci magatartást magyarázó alapvető változó-  
nak – a munkaerőpiacok teljesebb elemzésének biztosítása  
érdekében állandó elemként kell szerepelniük e felmérésben.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 285. cikke (1) bekezdésére,

(5) A 89/382/EGK, Euratom tanácsi határozat <sup>(2)</sup> által létrehozott statisztikai programbizottsággal konzultációt folytattak az említett határozat 3. cikkének megfelelően.

tekintettel a Bizottság javaslatára,

(6) Az 577/98/EK tanácsi rendeletet <sup>(3)</sup> ezért ennek megfelelően módosítani kell,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(1)</sup>,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

mivel:

*1. cikk*

(1) A lisszaboni stratégiával összhangban, és mint azt annak félidős értékelése 2005-ben is megerősítette, Európának továbbra is a növekedésre és a foglalkoztatásra kell összpontosítania politikáit a lisszaboni célok elérése érdekében.

Az 577/98/EK rendelet a következőképpen módosul:

(2) A Közösség fejlődése és a belső piac működése növeli az olyan összehasonlítható adatok iránti igényt, amelyek lehetővé teszik a bérelaszlás munkaerőpiacra gyakorolt hatásának vizsgálatát, különösen a gazdasági és társadalmi kohézió fejlődésének elemzésekor.

1. A 4. cikk (1) bekezdésének l) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„l) főfoglalkozásból származó bérek”;

(3) Kijelölt feladatai ellátása érdekében a Bizottság adatokat kér a bérek szociális és gazdasági jellemzők szerinti besorolásáról és a fizetett munkavégzés különböző formáiról, amelyek lényegesek a munkaerőpiac, illetve a munkaerő szerkezetében végbemenő változások elemzéséhez és megértéséhez. E tekintetben széles körben elismerték annak előnyei, hogy az egyéb foglalkoztatási jellemzők mellett decilisek szerinti béradatok is rendelkezésre állnak.

2. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

**Az eredmények átadása**

A referencia-időszak végétől számított tizenkét héten belül a tagállamok közvetlen azonosítók nélkül továbbítják az Eurostatnak a felmérési eredményeket.

(4) A közösségi munkaerő-felmérés alapvetően az első és leg-hitelesebb referenciaforrás a munkaerő-piaci információkat illetően az Európai Unióban, így a béreknek – mint a

Amennyiben a »főfoglalkozásból származó bérek« címszó alatt adminisztratív forrásból származó adatok felhasználására kerül sor, az adatok a referencia-időszak végétől számított huszonegy hónapon belül továbbíthatók az Eurostatnak”.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament 2007. július 10-i véleménye (a Hivatalos Lapban nem tették közzé) és a Tanács 2007. október 9-i határozata.

<sup>(2)</sup> HL L 181., 1989.6.28., 47. o.

<sup>(3)</sup> HL L 77., 1998.3.14., 3. o. A legutóbb a 2257/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 336., 2003.12.23., 6. o.) módosított rendelet.

*2. cikk*

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

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

Kelt Strasbourgban, 2007. október 23-án.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*  
H.-G. PÖTTERING

*a Tanács részéről*  
*az elnök*  
M. LOBO ANTUNES

---

## IRÁNYELVEK

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2007/58/EK IRÁNYELVE

(2007. október 23.)

**a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EKG tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

az Egyeztetőbizottság által 2007. július 31-én elfogadott közös szövegtervezet fényében, a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EKG tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> célja a közösségi vasutaknak az egységes piac követelményeihez való hozzáigazításának megkönnyítése, valamint hatékonyságuk fejlesztése.
- (2) A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról

szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(5)</sup> a vasúti infrastruktúra használati díjainak megállapítását és felszámítását, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozóan alkalmazandó elveket és eljárásokat szabályozza.

- (3) A Bizottság az „Európai közlekedéspolitiká 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyvben kifejezte azon szándékát, hogy a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását javasolva tovább építi a belső piacot a vasúti szolgáltatások terén.

- (4) Ezen irányelv célja a Közösségen belüli nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások – nem pedig a tagállamok és harmadik ország közötti szolgáltatások – piacának megnyitása. A tagállamok kizárhatják ezen irányelv alkalmazási köréből a Közösség területén átmenő szolgáltatásokat is.

- (5) A nemzetközi vasúti szolgáltatások jelenleg nagyon ellentmondásos képet mutatnak. A távolsági szolgáltatások (például az éjszakai vonatok) nehéz helyzetben vannak, az azokat működtető vasúttársaságok a veszteségek csökkentése érdekében a közelmúltban többet megszüntettek. A nemzetközi nagysebességű szolgáltatások piaca viszont a forgalom erős növekedését mutatta, és a nagysebességű transzeurópai hálózat 2010-re történő megkétszereződésével és összekapcsolódásával továbbra is erőteljesen fejlődni fog. Mindkét esetben nagy nyomást gyakorolnak azonban a verseny terén az olcsó járatokat üzemeltető légitársaságok. Ezért alapvető a vasúttársaságok közötti verseny elősegítésével új kezdeményezések ösztönzése.

<sup>(1)</sup> HL C 221., 2005.9.8., 56. o.

<sup>(2)</sup> HL C 71., 2005.3.22., 26. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2005. szeptember 28-i véleménye (HL C 227. E, 2006.9.21., 460. o.), a Tanács 2006. július 24-i közös álláspontja (HL C 289. E, 2006.11.28., 30. o.), az Európai Parlament 2007. január 18-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), az Európai Parlament 2007. szeptember 25-i jogalkotási állásfoglalása és a Tanács 2007. szeptember 26-i határozata.

<sup>(4)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2006/103/EK irányelvvel (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított irányelv.

<sup>(5)</sup> HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvel (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.) módosított irányelv. Helyesbített változat: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.

- (6) A nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása nem lehetséges az infrastruktúrához való hozzáférésre, az átjárhatóság területén megvalósuló jelentős fejlesztésre, valamint a vasútbiztonsági szigorú keretszabályozásra vonatkozó, nemzeti és európai szintű részletes rendelkezések nélkül. A 91/440/EGK tanácsi irányelvet módosító 2001. február 26-i 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek <sup>(1)</sup>, a 91/440/EGK tanácsi irányelvet módosító, 2004. április 29-i 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek <sup>(2)</sup>, 95/18/EK tanácsi irányelvet módosító, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek <sup>(3)</sup>, a 2001/14/EK irányelvnek és a vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek <sup>(4)</sup> a nemzeti jogba történő átültetését követően minden ezen elemek rendelkezésre állnak. Szükséges, hogy ezen új szabályozási keret a javasolt időpontra létrehozott, összehangolt gyakorlaton alapuljon annak érdekében, hogy a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piaca nyitottá váljon. Ehhez még némi idő szükséges. Ezért a javasolt céldátum a piac nyitottá válásához 2010. január 1.
- (7) A közbenső megálló nélküli vasúti szolgáltatások száma rendkívül korlátozott. A közbenső megállókkal rendelkező útvonalak esetében rendkívül fontos az új piacra lépők számára engedélyezni az utasok felvételét és leszállását az útvonalon annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen tevékenységek valós gazdasági életképességgel rendelkezzenek, valamint annak elkerülésére, hogy a lehetséges versenytársak azon meglévő üzemeltetőknél kedvezőtlenebb helyzetbe kerüljenek, akiknek a teljes útvonalon jogában áll utasokat felvenni és leszállítani. Ez a jog nem érinti a versenypolitikára vonatkozó közösségi és nemzeti szabályozást.
- (8) Az új, nyílt hozzáférésű, valamint a közbenső megállókkal rendelkező nemzetközi szolgáltatások bevezetése nem használható a belföldi személyszállítási szolgáltatás piacának megnyitására, hanem annak pusztán olyan megállókra kell összpontosítania, amelyek kapcsolatban vannak a nemzetközi útvonallal. Ennek alapján a nemzetközi szolgáltatások bevezetésének az olyan szolgáltatásokra kell vonatkoznia, amelyek fő célja a nemzetközi útvonalon történő személyszállítás. Annak megállapítása során, hogy ez-e a szolgáltatás fő célja, olyan szempontokat kell figyelembe venni, mint a belföldi, vagy a nemzetközi személyszállítás alapján kiszámított forgalmi hányad és volumen, valamint a szolgáltatás hossza. Ezt bármely érdekelt fél kérelmére a nemzeti szabályozó szerv állapítja meg.
- (9) A vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és
- tanácsi rendelet <sup>(5)</sup> felhatalmazza a tagállamokat és az önkormányzatokat a közszolgáltatási szerződések odaítélésére. Ezek a szerződések kizárólagos jogokat biztosíthatnak egyes szolgáltatások nyújtására. Szükséges ezért annak biztosítása, hogy azon rendelet rendelkezései összhangban legyenek a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitásának elvével.
- (10) Az olyan nemzetközi személyszállítási szolgáltatások versenynek való megnyitása, amelyek magukban foglalják az utasok felvételét egy nemzetközi szolgáltatás útvonalán található bármely állomáson és leszállását egy másik állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is, hatást gyakorolhat a közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások megszervezésére és finanszírozására. A tagállamok számára lehetővé kell tenni a piachoz való hozzáférési jog korlátozását abban az esetben, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát, és amennyiben a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv a jóváhagyását a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság kérelmére, objektív gazdasági elemzés alapján adja meg.
- (11) Néhány tagállam már megkezdte a vasúti személyszállítási piac megnyitása felé történő elmozdulást azáltal, hogy átlátható, nyitott versenypályázatokat indított egyes ilyen szolgáltatások nyújtására. Ezen tagállamoknak nem kell a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások tekintetében is teljes és nyílt hozzáférést biztosítaniuk, hiszen ez az egyes vasúti útvonalak használati jogát célzó verseny már megfelelően lemerítette az ilyen szolgáltatásnyújtás piaci értékét.
- (12) Annak értékelése során, hogy a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülne-e, olyan előre meghatározott szempontok is figyelembe vehetőek, mint a közszolgáltatási szerződésben szereplő bármely szolgáltatás nyereségességére gyakorolt hatás – beleértve a szerződést odaítélő illetékes hatóságnál felmerülő nettó költségre gyakorolt közvetett hatást is – az utasigény, a jegyárazás, a jegyváltásra vonatkozó szabályozók, a megállók helye és száma a határ mindkét oldalán, valamint a javasolt új szolgáltatás menetrendje és gyakorisága. Ezen értékelés és az érintett szabályozó szerv döntésének tiszteletben tartása mellett a tagállamok engedélyezhetik, módosíthatják vagy megtagadhatják a kért nemzetközi személyszállítási szolgáltatás nyújtását, beleértve azt is, hogy díjat vehetnek ki az új nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetőjére a gazdasági elemzésnek megfelelően, valamint a közösségi joggal, továbbá az egyenlőség és a megkülönböztetésmentesség elvével összhangban.

<sup>(1)</sup> HL L 75., 2001.3.15., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 164., 2004.4.30., 164. o. Helyesbített változat: HL L 220., 2004.6.21., 58. o.

<sup>(3)</sup> HL L 75., 2001.3.15., 26. o.

<sup>(4)</sup> HL L 164., 2004.4.30., 44. o. Helyesbített változat: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.

<sup>(5)</sup> Lásd e Hivatalos Lap 1. oldalát.

- (13) A közszolgáltatási feladatot teljesítő személyszállítási szolgáltatások működtetéséhez való hozzájárulás érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy felhatalmazzák az e szolgáltatásokért felelős hatóságokat arra, hogy díjat vessenek ki a joghatóságuk alá tartozó személyszállítási szolgáltatásokra. E díjnak hozzá kell járulnia a közösségi jognak megfelelően odaítélt közszolgáltatási szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségek finanszírozásához. A díjat a közösségi joggal és különösen a méltányosság, átláthatóság, megkülönböztetésmentesség és arányosság elvével összhangban kell kivetni.
- (14) A szabályozó szervnek úgy kell működnie, hogy az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaítélésekor el kell kerülnie bárminemű összeférhetlenséget és az esetleges érintettséget. Különösen, amennyiben szervezési vagy jogi okokból szorosan kapcsolódik az elbírálás alatt álló közszolgáltatási szerződés odaítélésében érintett illetékes hatósághoz, biztosítani kell, hogy működési függetlensége ne sérüljön. A szabályozó hatóság hatáskörét ki kell terjeszteni annak érdekében, hogy képes legyen értékelni a nemzetközi szolgáltatás célját és adott esetben a meglévő közszolgáltatási szerződésekre kifejtett lehetséges gazdasági hatást.
- (15) Ez az irányelv a vasúti piac megnyitásának további szakaszát hozza létre. Néhány tagállam már megnyitotta a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacát a saját területén. Ebben az összefüggésben ez az irányelv nem értelmezhető úgy, hogy olyan kötelezettséget ró a fenti tagállamokra, hogy azok 2010. január 1-je előtt biztosítsanak hozzáférési jogokat olyan tagállamban engedéllyel rendelkező vasúttársaságoknak, ahol a hasonló jogok nem biztosítottak.
- (16) A speciális infrastruktúrát, például nagysebességű vasútvonalakat használó szolgáltatások beruházásának ösztönzéséhez a kérelmezőknek képesnek kell lenniük a tervezésre és jobbiztonságra van szükségük, amely tükrözi a nagyszabású és hosszú távú beruházásokat. Ennélfogva lehetővé kell tenni az ilyen vállalkozások számára, hogy rendszerint 15 évig terjedő időtartamra kössenek keretszerződéseket.
- (17) A nemzeti szabályozó szerveknek a 2001/14/EK irányelv 31. cikke alapján információt kell cserélniük, és ha szükséges, egyes egyedi esetekben össze kell hangolniuk az arra vonatkozó értékelési elveket és a gyakorlatot, hogy veszélyeztetett-e egy közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya. Tapasztalataik alapján fokozatosan iránymutatásokat kell kidolgozniuk.
- (18) Ezen irányelv alkalmazását a Bizottság által két évvel a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását követően benyújtandó jelentés alapján értékelni kell. A jelentésnek tartalmaznia kell a piac fejlődését, beleértve a személyszállítási szolgáltatások vasúti piacának további megnyitásával kapcsolatos előkészületek helyzetének leírását is. Ebben a jelentésben a Bizottság elemzi a piac szervezésének különböző modelljeit is, valamint ezen irányelvnek a közszolgáltatási szerződésekre és azok finanszírozására gyakorolt hatását. Ennek során a Bizottság figyelembe veszi az 1370/2007/EK rendelet végrehajtását, valamint a tagállamok közötti tényleges különbségeket (a hálózatok sűrűsége, az utasok száma, átlag utazási távolság). Jelentésében a Bizottság adott esetben kiegészítő intézkedéseket javasol, hogy megkönnyítse az ilyen nyitásokat és értékelje az ilyen intézkedések hatásait.
- (19) A 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal <sup>(1)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (20) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy elfogadjon az említett irányelvek mellékleteit. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és a fenti irányelvek nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (21) Azon tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti hálózattal, és e helyzet változására nincs a közeljövőben kilátás, a 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelv átültetése és végrehajtása aránytalan és értelmetlen kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat arra az időre, amíg nem rendelkeznek vasúti hálózattal, mentesíteni kell ezen irányelvek átültetésének és végrehajtásának kötelezettsége alól.
- (22) Mivel ezen irányelv célját, azaz a közösségi vasutak fejlesztését, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, tekintettel arra, hogy biztosítani kell az infrastruktúrákhoz való hozzáférés tisztességes és megkülönböztetésmentes feltételeit, és figyelembe kell venni a vasúthálózat jelentős részei működésének nyilvánvalóan nemzetközi dimenzióját, valamint összehangolt, határokon átnyúló intézkedésekre van szükség, és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ezen irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (23) A jogalkotásról minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás <sup>(2)</sup> 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözik arra, hogy a maguk számára, illetve a Közösség érdekében készítsenek táblázatokat, amelyek a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető rendelkezések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.

(1) HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

(2) HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

- (24) Ezért a 91/440/EGK és a 2001/14/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 91/440/EGK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) A tagállamok kizárhatják ezen irányelv alkalmazási köréből a Közösség területén átmenő azon vasúti szolgáltatásokat is, amelyek a Közösség területén kívül kezdődnek és végződnek.”

2. A 3. cikk negyedik francia bekezdését el kell hagyni.

3. A 3. cikk az ötödik francia bekezdését követően a következő francia bekezdéssel egészül ki:

„– »nemzetközi személyszállítási szolgáltatás«: olyan személyszállítási szolgáltatás, amelynek során a vonat valamely tagállam legalább egy határán áthalad, és amelynek fő célja a különböző tagállamok állomásai közötti személyszállítás; a vonatot egyesíthetik és/vagy szétválaszthatják, és a különböző vasúti szerelvények különböző kiindulási és célállomással rendelkezhetnek, feltéve, hogy valamennyi vasúti kocsit legalább egy határon áthalad”.

4. A 3. cikk a hatodik francia bekezdését követően a következő francia bekezdéssel egészül ki:

„– »átmenő vasúti szolgáltatás«: a Közösség területén, áruk be- vagy kirakodása nélkül, és/vagy utasok felvétele vagy leszállása nélkül végzett áthaladás.”

5. Az 5. cikk (3) bekezdésének első francia bekezdését el kell hagyni.

6. A 8. cikk (1) bekezdésében az „és nemzetközi csoportosulások” szövegrészt el kell hagyni.

7. A 10. cikk (1) bekezdését el kell hagyni.

8. A 10. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3a) A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás működtetésének céljából a 2. cikk hatálya alá tartozó vasúttársaságok számára 2010. január 1-ig valamennyi tagállamban biztosítani kell az infrastruktúrákhoz való hozzáférési jogot. A nemzetközi személyszállítási szolgáltatás keretében a vasúttársaságoknak jogukban áll utasok felvételét és leszállását biztosítani a nemzetközi útvonalon található bármely állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is.

Az azon tagállamok infrastruktúrájához való hozzáférés jogát, amelyekben a nemzetközi vasúti személyszállítás az adott tagállam vasúttársaságai utasforgalmának több mint felét teszi ki, 2012. január 1-ig biztosítani kell.

Az érintett illetékes hatóságok és/vagy az érdekelt vasúttársaságok kérését követően a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv vagy szervek állapítják meg, hogy a szolgáltatás fő célja-e a különböző tagállamokban található állomások közötti személyszállítás.

(3b) A tagállamok korlátozhatják a (3a) bekezdésben meghatározott hozzáférési jogot az olyan kiindulási és célállomás közötti szolgáltatások esetén, amelyek egy vagy több, a hatályos közösségi jogszabályoknak megfelelő közszolgáltatási szerződés tárgyát képezik. Az ilyen korlátozás nem akadályozhatja az utasoknak egy nemzetközi szolgáltatás útvonalán található bármely állomáson történő felvételét vagy leszállását, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is, kivéve, ha ez a jog veszélyeztetné a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát.

Azt, hogy a gazdasági egyensúly sérülne-e, a 2001/14/EK irányelv 30. cikkében említett szabályozó szerv vagy szervek állapítják meg objektív gazdasági elemzés és előre meghatározott szempontok alapján, a következők kérelmére:

- a közszolgáltatási szerződést odaítélő illetékes hatóság vagy hatóságok,
- bármely egyéb érdekelt illetékes hatóság, amely e cikk alapján jogosult a hozzáférés korlátozására,
- a pályahálózat-működtető, vagy
- a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság.

Az illetékes hatóságok és a közszolgáltatást végző vasúttársaságok a szabályozó szerv vagy szervek rendelkezésére bocsátják a megalapozott döntéshez szükséges információkat. A szabályozó szerv megvizsgálja a nyújtott információkat, adott esetben valamennyi érintett féllel konzultál azokról, és az érintett feleket előre meghatározott, ésszerű időn belül, de legkésőbb az összes lényeges információ kézhezvételét követő két hónapon belül tájékoztatja az indokolással ellátott határozatáról. A szabályozó szerv megindokolja a határozatát, és meghatározza a szükséges feltételeket és azon időtartamot, amelyen belül:

- az érintett illetékes hatóság vagy hatóságok,
- a pályahálózat-működtető,



- a közszolgáltatási szerződést teljesítő vasúttársaság, vagy
- a hozzáférést kérelmező vasúttársaság

a határozat felülvizsgálatát kérheti.

(3c) A tagállamok korlátozhatják a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás útvonalán az utasok ugyanazon tagállam állomásain való felvételére és leszállására való jogosultságot is, amennyiben az ezen állomások közötti személyszállítás kizárólagos jogát tisztességes versenypályázati eljárás alapján és a közösségi jog vonatkozó elveivel összhangban, 2007. december 4-e előtt, koncessziós szerződéssel ítélték oda. Ez a korlátozás a szerződés eredeti időtartamáig vagy 15 évig tarthat attól függően, hogy melyik időtartam a rövidebb.

(3d) Ezen irányelv rendelkezései alapján a tagállamok nem kötelesek 2010. január 1-e előtt a (3a) bekezdésben említett hozzáférési jogot az olyan tagállamban engedéllyel rendelkező vasúttársaságok és azok közvetlen vagy közvetett ellenőrzése alá tartozó leányvállalatok részére biztosítani, amelyben nem biztosítanak hasonló hozzáférési jogokat.

(3e) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a (3b), (3c) és (3d) bekezdésben említett határozatok bírói felülvizsgálatnak legyenek alávetettek.

(3f) A (3b) bekezdés sérelme nélkül, a tagállamok az e cikkben megállapított feltételek mellett felhatalmazhatják a vasúti személyszállításért felelős hatóságokat, hogy díjat veszenek ki azon vasúti vállalkozásokra, amelyek személyszállítási szolgáltatásokat működtetnek olyan útvonalakon, amelyeket az adott hatóságok joghatóságán belül az adott tagállam két állomása között használnak.

Ebben az esetben a belföldi vagy nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó vasúttársaságokra olyan útvonalak tekintetében, amelyek az adott hatóságok joghatóságán belül vannak, azonos díj vonatkozik.

A díj célja a hatóság számára ellentételezés nyújtása a közösségi jognak megfelelően odaítélt közszolgáltatási szerződésekben megállapított közszolgáltatási kötelezettségekért. Az ilyen díjakból befolyó és ellentételezésként kifizetett bevétel nem haladhatja meg a megfelelő közszolgáltatási kötelezettségek során felmerült költségek egészének vagy egy részének fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a vonatkozó bevételeket és az említett kötelezettségek teljesítéséből származó elfogadható mértékű hasznot is.

A díjat a közösségi jogszabályokkal összhangban kell kivetni, és annak tiszteletben kell tartania különösen a méltányosság, az átláthatóság, a megkülönböztetésmentesség és az arányosság elvét, legfőképpen a szolgáltatásnak az utas által

fizetendő átlagára és a díj mértéke között. Az e bekezdés alapján kivetett díjak összessége nem veszélyezteti annak a személyszállítási szolgáltatásnak a gazdasági életképességét, amelyre azt kivetették.

Az érintett hatóságok megőrzik a szükséges információkat annak biztosítása érdekében, hogy a díjak eredete és azok felhasználása nyomon követhetővé váljon. A tagállamok a Bizottság rendelkezésére bocsátják ezt az információt.”

9. A 10. cikk (8) bekezdése helyébe a következő lép:

„(8) A Bizottság 2009. január 1-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának ezen irányelv végrehajtásáról.

Ez a jelentés tartalmazza:

- az irányelv végrehajtását a tagállamokban és különösen a (3a) bekezdés második albekezdésében említett, tagállamokra gyakorolt hatását, valamint a különféle érintett szervek tényleges működését,
- a piac fejlődését, különösen a nemzetközi közlekedési folyamatokat, és valamennyi piaci szereplő, köztük az új belépők tevékenységét és piaci részesedését.”

10. A 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(9) A Bizottság 2012. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a (3a)–(3f) bekezdés rendelkezéseinek végrehajtásáról.

Ezen irányelv alkalmazását a Bizottság által két évvel a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitását követően benyújtandó jelentés alapján értékelni kell.

A jelentésnek tartalmaznia kell a piac fejlődését, beleértve a személyszállítási szolgáltatások vasúti piacának további megnyitásával kapcsolatos előkészületek helyzetének leírását is. Ebben a jelentésben a Bizottság elemzi e piac szervezésének különböző modelljeit is, valamint ezen irányelvnek a közszolgáltatási szerződésekre és azok finanszírozására gyakorolt hatását. Ennek során a Bizottság figyelembe veszi a vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (\*) végrehajtását, valamint a tagállamok közötti tényleges különbségeket (a hálózatok sűrűsége, az utasok száma, átlag utazási távolság). Jelentésében a Bizottság adott esetben kiegészítő intézkedéseket javasol, hogy megkönnyítse az ilyen nyitásokat és értékelje az ilyen intézkedések hatásait.

(\*) HL L 315., 2007.12.3., 1. o.”

11. A 11. cikk (2) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:

„(2) Azon intézkedéseket, amelyek ennek az irányelvnek nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányulnak, valamint amelyek az irányelv mellékletei módosításához szükségesek, a 11a. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

12. A 11a. cikk (3) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:

„(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”

13. A 15. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.”

## 2. cikk

A 2001/14/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (3) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„e) a Közösség területén átmenő vasúti szolgáltatások formájában végzett közlekedési tevékenységek.”

2. A 2. cikk a következő ponttal egészül ki:

„n) »átmenő vasúti szolgáltatás«: a Közösség területén, áruk be- vagy kirakodása nélkül, és/vagy utasok felvétele vagy leszállása nélkül végzett áthaladás.”

3. A 13. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) Amennyiben egy kérelmező infrastruktúra-kapacitást szándékozik kérelmezni a 91/440/EGK irányelv 3. cikkében meghatározott nemzetközi személyszállítási szolgáltatás üzemeltetése céljából, tájékoztatnia kell erről az érintett pályahálózat-működtetőket és szabályozó szerveket. A különböző tagállamokban található állomások közötti nemzetközi személyszállítási szolgáltatás célja, valamint a hatályos közszolgáltatási szerződésekre gyakorolt lehetséges gazdasági hatása értékelésének elősegítése érdekében, a szabályozó szervek biztosítják a közszolgáltatási szerződésben meghatározott vasúti személyszállítást odaítélő bármely illetékes hatóság, valamint az egyéb, a 91/440/EGK irányelv 10. cikkének (3b) bekezdése alapján a hozzáférés korlátozására jogosult bármely érdekelt illetékes hatóság és az ezen a nemzetközi személyszállítási szolgáltatási útvonalon közszolgáltatási szerződést teljesítő bármely vasúttársaság tájékoztatását.”

4. A 17. cikk (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A keretegyezmények elvben ötéves időtartamra szólnak, és az eredeti érvényességi idejükkel megegyező időtartamokkal meghosszabbíthatóak. A pályahálózat-működtető egyedi esetekben rövidebb vagy hosszabb időtartamban is

megállapodhat. Az öt évnél hosszabb időtartamot kereskedelmi szerződések meglétére, különleges beruházásokra vagy kockázatokra vonatkozó hivatkozásokkal kell megindokolni.

(5a) A 24. cikkben említett szakosított infrastruktúrát használó, jelentős és hosszú távú befektetéseket igénylő szolgáltatások esetében – a kérelmező kellő indokolása esetén – a keretegyezmények tizenöt évre köthetők. Az időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban nagyléptékű, hosszú távú beruházások esetében haladhatja meg a 15 évet és különösen akkor, ha a beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalásokat a többéves amortizációs tervvel együtt szerződésbe foglalták.

A kérelmező ebben az esetben megkövetelheti a számára a keretegyezmény érvényességi ideje alatt biztosítandó kapacitásmutatók részletes meghatározását – beleértve a menetvonalak kihasználtságát, mennyiségét és minőségét. A pályahálózat-működtető csökkentheti a 27. cikkben említett kihasználtsági küszöbértéket legalább egy hónapban nem elérő fenntartott kapacitást.

2010. január 1-jétől kezdődően ötéves időtartamra szóló, egyszer megújítható első keretegyezmény hozható létre a szolgáltatást 2010. január 1-ét megelőzően üzemeltető kérelmezők által használt kapacitásmutatók alapján, a különleges beruházások vagy a létező kereskedelmi szerződések figyelembevétele érdekében. A 30. cikkben említett szabályozó szerv felé az ilyen egyezmény hatálybalépésének engedélyezéséért.”

5. A 30. cikk (1) bekezdése az utolsó mondat előtt a következő mondatral egészül ki:

„Továbbá bármely, a közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő illetékes hatóságtól függetlenül kell működni.”

6. A 34. cikk (3) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:

„(3) A mellékletek módosításához szükséges azon intézkedéseket, amelyek ennek az irányelvnek nem alapvető fontosságú elemei módosítására irányulnak, a 35. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”

7. A 35. cikk (3) bekezdése helyébe az alábbi szöveg lép:

„(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.”

8. A 38. cikk a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.”

## 3. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási intézkedéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2009. június 4-ig megfeleljenek. Ezen rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

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

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

(3) Az 1. cikk 2., 5., 6. és 7. pontjának rendelkezései 2010. január 1-jétől alkalmazandóak.

## 4. cikk

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

## 5. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2007. október 23-án.

az Európai Parlament részéről  
az elnök  
H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről  
az elnök  
M. LOBO ANTUNES

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2007/59/EK IRÁNYELVE

(2007. október 23.)

### a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minőségéről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

az Egyeztetőbizottság által 2007. július 31-én elfogadott közös szövegtervezet fényében, a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(4)</sup> előírja, hogy a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok oly módon alakítsák ki biztonsági rendszereiket, hogy a vasúti rendszer képes legyen legalább a közös biztonsági célokat elérni, megfeleljen a nemzeti biztonsági szabályoknak és a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokban (a továbbiakban: az ÁME-k) meghatározott biztonsági szabályoknak, továbbá, hogy a közös biztonsági módszerek vonatkozó elemei alkalmazásra kerüljenek. Ezek a biztonsági rendszerek többek között olyan képzési programokat és rendszereket nyújtanak a személyzet számára, amelyek biztosítják a személyzet szakismeretének fenntartását és a feladatok megfelelő végrehajtását.
- (2) A 2004/49/EK irányelv előírja, hogy a vasúttársaságoknak biztonsági tanúsítvánnyal kell rendelkezniük ahhoz, hogy hozzáférhessenek a vasúti infrastruktúrához.
- (3) A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv <sup>(5)</sup> értelmében az engedélyezett vasúttársaságok 2003. március 15-től hozzáférhetnek a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózathoz nemzetközi áruszállítási szolgáltatások céljából, és legkésőbb 2007-től

hozzáférhetnek majd a teljes hálózathoz belföldi és nemzetközi áruszállítás céljából. A hozzáférési jogok e fokozatos kiterjesztése szükségszerűen a mozdonyvezetők nemzeti határokon átnyúló mozgásának növekedéséhez vezet. Ennek eredményeként megnő az egynél több tagállamban való működésre kiképzett és tanúsítvánnyal rendelkező mozdonyvezetők iránti kereslet.

- (4) Egy 2002-ben készített bizottsági tanulmány rávilágított arra a tényre, hogy a mozdonyvezetői minősítés feltételeire vonatkozó jogszabályok az egyes tagállamokban jelentősen eltérnek egymástól. E különbségek megszüntetése érdekében a mozdonyvezetők minősítésére vonatkozó közösségi szabályokat kell elfogadni, fenntartva ugyanakkor a közösségi vasúti rendszer jelenlegi magas szintű biztonságát.
- (5) Ezen közösségi szabályoknak a közös közlekedéspolitikai összefüggésében a munkavállalók szabad mozgására, a letelepedés szabadságára és a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó közösségi politikák céljaihoz is hozzá kell járulniuk, a verseny estleges torzulásának elkerülésével.
- (6) E közös rendelkezések célja mindenekelőtt a mozdonyvezetők tagállamok közötti mozgásának megkönnyítése, de emellett a vasúttársaságok közötti mobilitásának megkönnyítése is, és általánosságban véve az engedélynek és a harmonizált kiegészítő tanúsítványnak a vasúti ágazat valamennyi szereplője általi elismerésének megkönnyítése. Ennek érdekében meg kell határozni azokat a minimumkövetelményeket, amelyeket az engedély vagy a harmonizált kiegészítő tanúsítvány megszerzéséhez teljesíteni kell.
- (7) Ez az irányelv az Európai Vasutak Közössége (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, „a határokon átnyúló szolgáltatásokat ellátó mozdonyvezetők európai engedélyéről és a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól” szóló történelmi közös megállapodást <sup>(6)</sup> követi, és nagyrészt ezeken alapul
- (8) Abban az esetben is, ha egy tagállam ezen irányelv hatálya alól kivonja a vasúti rendszereknek, a hálózatoknak vagy az infrastruktúrának kizárólag bizonyos kategóriáin működő mozdonyvezetőket, ez semmi esetre sem korlátozhatja e tagállamnak arra irányuló kötelezettségét, hogy elismerje az engedély érvényességét az Európai Unió teljes területén, vagy a harmonizált kiegészítő tanúsítványt az érintett infrastruktúrán.

<sup>(1)</sup> HL C 221., 2005.9.8., 64. o.

<sup>(2)</sup> HL C 71., 2005.3.22., 26. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2005. szeptember 28-i véleménye (HL C 227. E, 2006.9.21., 464. o.), a Tanács 2006. szeptember 14-i közös álláspontja (HL C 289. E, 2006.11.28., 42. o.) és az Európai Parlament 2007. január 18-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), az Európai Parlament 2007. szeptember 25-i jogalkotási állásfoglalása és a Tanács 2007. szeptember 26-i határozata.

<sup>(4)</sup> HL L 164., 2004.4.30., 44. o. Helyesbített változat: HL L 220., 2004.6.21., 16. o.

<sup>(5)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 25. o. A legutóbb a 2006/103/EK irányelvvél (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.) módosított irányelv. Helyesbített változat: HL L 220., 2004.6.21., 58. o.

<sup>(6)</sup> HL L 195., 2005.7.27., 18. o.

- (9) A követelményeknek ki kell terjedniük legalább a mozdonyvezetés alsó korhatárára, a jelentkezők fizikai és foglalkozápszichológiai alkalmasságára, szakmai tapasztalatára és a mozdony vezetésével összefüggő bizonyos témák ismeretére, valamint a mozdonyvezetők által működtetett infrastruktúrák és az azokon használt nyelv ismeretére.
- (10) A költséghatékonyság növelése érdekében a mozdonyvezetők számára a harmonizált kiegészítő tanúsítvány megszerzéséhez elvégzendő képzés – a biztonság szempontjából lehetséges és szükséges mértékben – a mozdonyvezető által nyújtandó olyan szolgáltatásokra összpontosul, mint például a tolatás, karbantartási szolgáltatások, utas- vagy áruszállítási szolgáltatások. Ezen irányelv végrehajtásának értékelése során az Európai Vasúti Ügynökségnek (a továbbiakban: az Ügynökség) az újonnan kialakuló piaci struktúra pontosabb tükrözése érdekében értékelnie kell a mellékletben meghatározott képzési követelmények módosításának szükségességét.
- (11) A harmonizált kiegészítő tanúsítványt kiállító vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők maguk is képzést biztosíthatnak az általános szakmai tudás, nyelvtudás, valamint a járművekre és az infrastruktúrára vonatkozó ismeretek terén. A vizsgák tekintetében azonban mindennemű összeférhetetlenséget el kell kerülni azon lehetőség kizárása nélkül, hogy a vizsgázató tartozhat a harmonizált kiegészítő tanúsítványt kiállító vasúttársasághoz vagy pályahálózat-működtetőhöz.
- (12) A 2004/49/EK irányelv 13. cikkének (4) bekezdésével összhangban a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők felelősek mozdonyvezetőik szakmai képzettségének szintjéért. Ezért a vasúttársaságok és a mozdonyvezetők korábban megszerzett szakmai képzettségét és képességeit az említett irányelv 13. cikkének (3) bekezdésével összhangban. Azt is fontos biztosítani, hogy elegendő számban képezzék a mozdonyvezetőket. Ehhez kapcsolódóan olyan intézkedéseket kell azonban hozni, amelyekkel el lehet kerülni, hogy egy vasúttársaság, illetve pályahálózat-működtető illetéktelen haszonhoz jusson az olyan mozdonyvezető alkalmazásánál, akinek képzését a mozdonyvezető által önként elhagyott másik vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető finanszírozta. Ezen intézkedéseket bármely formában, mint pl. nemzeti jogszabályban, kollektív szerződésben, a mozdonyvezető és a munkaadó között fennálló szerződéses viszonyban vagy a mozdonyvezető munkahelyváltásának feltételeit szabályozó megállapodásban lehet szabályozni.
- (13) A személyzet szakismeretének, valamint az egészségügyi és biztonsági feltételeknek a kidolgozása a kölcsönös átjárhatóságról szóló irányelvek összefüggésében történik, nevezetesen a „forgalomirányítási és forgalmi szolgálati” ÁME-k részeként. A Bizottság ezt azáltal valósítja meg, hogy hozzáigazítja a vonatkozó ÁME-eket a jelen irányelvhez és annak mellékleteihez, felhasználva azokat az eljárásokat, amelyeket a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i 96/48/EK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup>, valamint a hagyományos vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(2)</sup> ír elő.
- (14) A munkavállalók szabad mozgásának és a közösségi vasutak biztonságának növelése érdekében különleges figyelmet kell szentelni a mozdonyon és a vonaton dolgozó azon egyéb alkalmazottaknak, akik biztonsági feladatokat látnak el. Ezért a tagállamok biztosítják, hogy a mozdonyon és a vonaton dolgozó azon egyéb alkalmazottak, akik biztonsági feladatokat látnak el, megfelelnek a forgalomirányítási és forgalmi szolgálati ÁME-k minimumszabályainak. Ezen ÁME-k végrehajtásával kapcsolatos, a tagállamok által közzétett nemzeti végrehajtási terveket figyelembe véve, az ügynökség azonosítja a biztonsági feladatokat ellátó egyéb alkalmazottak minősítésének lehetséges változásait és felméri a különböző változatok hatásait. E jelentés alapján, a Bizottság, adott esetben, javaslatot tesz a mozdonyokon és vonatokon biztonsági feladatokat ellátó egyéb alkalmazottak tanúsításának eljárásaira és feltételeire.
- (15) Az engedélyhez és a harmonizált kiegészítő tanúsítványhoz tartozó, ezen irányelvben foglalt követelmények csak azon jogi követelményekre vonatkozhatnak, amely a mozdonyvezetőt mozdony vezetésére jogosítja. Valamennyi egyéb, a közösségi jogszabályoknak megfelelő és megkülönböztetéstől mentesen alkalmazott, a vasúttársaságra, a pályahálózat-működtetőre, az infrastruktúrára és a járművekre vonatkozó jogi követelménynek úgyszintén meg kell felelni, mielőtt a mozdonyvezető egy meghatározott infrastruktúrán mozdonyt vezethet.
- (16) Ezen irányelv nem sértheti sem a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet<sup>(3)</sup>, sem a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2000. december 18-i 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet<sup>(4)</sup>.

(1) HL L 235., 1996.9.17., 6. o. A legutóbb a 2007/32/EK bizottsági irányelvvvel (HL L 141., 2007.6.2., 63. o.) módosított irányelv. Helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 40. o.

(2) HL L 110., 2001.4.20., 1. o. A legutóbb a 2007/32/EK bizottsági irányelvvvel módosított irányelv.

(3) HL L 281., 1995.11.23., 31. o. Az 1882/2003/EK rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

(4) HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

- (17) A szükséges egységesség és átláthatóság biztosítása érdekében a Közösségnek a tagállamok által kölcsönösen elismert, egységes minősítési mintát kell meghatározni, amely mind a mozdonyvezetők bizonyos alapkövetelményeknek való megfelelését, mind a szakképesítésüket és nyelvtudásukat tanúsítja, az alapengedély kiállítását a tagállamok illetékes hatóságaira, a harmonizált kiegészítő tanúsítványok kiállítását pedig a vasúttársaságokra és a pályahálózat-működtetőkre bízva.
- (18) Az ügynökség megvizsgálja továbbá az engedélyt és a harmonizált kiegészítő tanúsítványokat helyettesítő intelligens kártya használatának lehetőségét. Ennek az intelligens kártyának az lenne az előnye, hogy egyesítené a két külön dokumentumot, ugyanakkor további alkalmazási területeken lenne használható a biztonság vagy a mozdonyvezetők munkájának szervezési céljaira.
- (19) A biztonsági hatóságoknak az engedélyben, a harmonizált kiegészítő tanúsítványban és az engedélyekről és a harmonizált kiegészítő tanúsítványokról vezetett nyilvántartásokban található összes információt fel kell használniuk a 2004/49/EK irányelv 10. és 11. cikkében említett, a személyzet bizonyítványainak jóváhagyására vonatkozó eljárás értékelésének megkönnyítése és az említett cikkekben szereplő biztonsági tanúsítványok kiadásának felgyorsítása érdekében.
- (20) Az ezen irányelvnek megfelelő tanúsítvánnyal rendelkező mozdonyvezetők alkalmazása nem mentesíti a vasúttársaságokat és a pályahálózat-működtetőket azon kötelezettségük alól, hogy a 2004/49/EK irányelv 9. cikkének és III. mellékletének megfelelően az általuk alkalmazott mozdonyvezetők szakismeretének és magatartásának nyomon követésére és belső szabályozására szolgáló rendszert állítsanak fel. A harmonizált kiegészítő tanúsítvány nem menti fel sem a vasúttársaságot, sem a pályahálózat-működtetőt a biztonságra és különösen a személyzet képzésére vonatkozó felelősség alól.
- (21) Bizonyos társaságok a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők számára mozdonyvezetői szolgáltatásokat nyújtanak. Ezekben az esetekben a mozdonyvezetőt alkalmazó vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető felel annak biztosításáért, hogy a mozdonyvezető az ezen irányelvnek megfelelő engedéllyel és tanúsítvánnyal rendelkezzen.
- (22) A vasúti közlekedés hatékony működésének fenntartása érdekében azoknak a mozdonyvezetőknek, akik ezen irányelv hatálybalépése előtt is szakmájukban dolgoztak, meg kell tartaniuk szerzett jogaikat egy átmeneti időszakra.
- (23) Az ezen irányelv vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazását megelőzően a mozdonyvezetőknek kiadott engedélyeknek az ezen irányelvnek megfelelő harmonizált kiegészítő tanúsítványokkal és engedélyekkel történő felváltása alkalomával el kell kerülni a felesleges adminisztrációs és pénzügyi terheket. Ennélfogva a mozdonyvezetőnek a mozdonyvezetésre előzőleg szerzett jogosultságait a lehető legtovább meg kell őrizni. Ezen engedélyek újakkal való felváltásakor a kiállító hatóságoknak minden egyes mozdonyvezetőnek, vagy mozdonyvezetők csoportjának a szakképesítését és tapasztalatát figyelembe kell venniük. A kiállító szerv a mozdonyvezető vagy mozdonyvezetők egy csoportja szakképesítése és/vagy tapasztalata alapján dönt arról, hogy szükséges-e számukra kiegészítő vizsgákat tenni és/vagy képzésben részt venni új engedélyik és harmonizált kiegészítő tanúsítványaik megszerzése érdekében. Ennek megfelelően a kiállító szerv dönthet arról, hogy a szakképesítések és/vagy tapasztalatok – további vizsgák vagy képzés szükségessége nélkül – elegendők-e az előírt engedélyek vagy harmonizált kiegészítő tanúsítványok kiadásához.
- (24) El kell kerülni a felesleges adminisztrációs és pénzügyi terheket a mozdonyvezetők munkaadójának változásakor. A mozdonyvezetőt alkalmazó vasúttársaságnak figyelembe kell vennie a korábban megszerzett szakismereteket, és a lehető legnagyobb mértékben el kell tekintenie a további vizsgáktól és képzésektől.
- (25) Ez az irányelv nem ruhazza fel kölcsönös elismerésre vonatkozó jogokkal a mozdonyvezetők által ezen irányelv alkalmazását megelőzően szerzett vezetésre vonatkozó jogosultságot, ugyanakkor nem sérti a kölcsönös elismerésnek a szakmai képesítések elismeréséről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> értelmében létrehozott általános rendszerét, amely az átmeneti időszak végéig továbbra is érvényben marad.
- (26) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal<sup>(2)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (27) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy az ezen irányelv végrehajtásához szükséges feltételeket és kritériumokat állapítson meg. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vagy arra irányulnak, hogy az irányelvet új, nem alapvető fontosságú elemekkel egészítsék ki, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(1) HL L 255., 2005.9.30., 22. o. A legutóbb a 2006/100/EK tanácsi irányelvvél (HL L 363., 2006.12.20., 141. o.) módosított irányelv.

(2) HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

- (28) Amennyiben a rendkívüli sürgősségre tekintettel, az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásra vonatkozó rendes határidők nem tarthatók be, a Bizottság számára lehetőséget kell biztosítani az 1999/468/EK határozat 5a. cikke (6) bekezdésében meghatározott sürgősségi eljárás alkalmazására az ezen irányelv által előírt, a vizsgáztatók és vizsgák kiválasztásához szükséges közösségi kritériumok elfogadásához és az ezen irányelv mellékleteinek a tudományos és technikai haladáshoz való, az irányelvben előírt hozzáigazításához.
- (29) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás <sup>(1)</sup> 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy a maguk számára, illetve a Közösség érdekében készítsenek táblázatokat, amelyek a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető rendelkezések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé.
- (30) A tagállamoknak meg kell határozniuk az ezen irányelv betartására vonatkozó ellenőrzést és az ezen irányelv rendelkezéseinek a mozdonyvezető általi megsértése esetén alkalmazandó megfelelő fellépést.
- (31) A tagállamoknak gondoskodniuk kell az ezen irányelv nemzeti végrehajtási rendelkezéseinek megsértése esetén kiróható megfelelő szankciókról.
- (32) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a személy- és áruszállító mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítésére vonatkozó közös szabályozási keretek létrehozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az irányelv terjedelme és hatása miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (33) Költséghatékonysági szempontból helyénvaló lehet korlátozott időtartamra mentességet biztosítani a kizárólag egy tagállam területén működő mozdonyvezetők számára ezen irányelv azon rendelkezéseinek alkalmazása alól, amelyek az említett mozdonyvezetők számára az e rendelkezések megfelelő engedélyek és a harmonizált kiegészítő tanúsítványok megszerzését írják elő. Az említett mentességeket szabályozó feltételeket egyértelműen kell meghatározni.
- (34) Azokra a tagállamokra, amelyek nem rendelkeznek vasúti rendszerrel, és e helyzet változására nincs a közeljövőben kilátás, ezen irányelv átültetése és végrehajtása aránytalan és felesleges kötelezettséget róna. Ezért az ilyen tagállamokat arra az időre, amíg nem rendelkeznek vasúti rendszerrel, mentesíteni kell ezen irányelv átültetésének és végrehajtásának kötelezettsége alól,

<sup>(1)</sup> HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

I. FEJEZET

## CÉLKITŰZÉS, HATÁLY ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1. cikk

### Célkitűzés

Ezen irányelv meghatározza a közösségi vasútvonalakon közlekedő mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítésének feltételeit és eljárásait. Ezen irányelv meghatározza a tagállamok illetékes hatóságaira, a mozdonyvezetőkre és az ága-  
zalat egyéb szereplőire, különösen a vasúttársaságokra, a pályahálózat-működtetőkre és a képzési központokra háruló feladatokat.

2. cikk

### Hatály

(1) Ezen irányelv a közösségi vasúti rendszeren biztonsági tanúsítványt előíró vasúttársaság vagy biztonsági engedélyt előíró pályahálózat-működtető számára mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetőkre vonatkozik.

(2) A tagállamok nem akadályozzák az áruszállító vonatokon dolgozó egyéb személyzetre vonatkozó nemzeti rendelkezések alapján az áruszállító vonatok határátkelését vagy a tagállamok területén történő belföldi szállítást.

(3) A 7. cikkben foglalt rendelkezések sérelme nélkül a tagállamok ezen irányelv végrehajtása során elfogadott intézkedéseik köréből kizárhatják a kizárólag a következőkön működő mozdonyvezetőket:

- metrók, villamosok és más könnyű vágányú vasúti rendszerek;
- a vasúti rendszer többi részétől elkülönülten működő és kizárólag a helyi, városi vagy elővárosi személy- és áruszállítási szolgáltatások működtetésére szolgáló hálózatok;
- azok a magántulajdonban lévő vasúti infrastruktúrák, amelyeket kizárólag az infrastruktúra tulajdonosai használnak saját áruszállítási műveleteikre;
- a karbantartás, felújítás vagy korszerűsítés miatt a normál közlekedés elől időszakosan lezárt pályaszakaszok.

3. cikk

### Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

- „illetékes hatóság”: a 2004/49/EK irányelv 16. cikkében meghatározott biztonsági hatóság;

- b) „mozdonyvezető”: az a személy, aki önállóan, felelős és biztonságos módon képes és jogosult vonatokat – beleértve a mozdonyokat, tolatómozdonyokat, munkaszervevényeket, karbantartó vasúti járműveket, vagy a vasúti személy- és áruszállításra szolgáló vonatokat – vezetni;
- c) „a fedélzeti személyzethez tartozó egyéb, biztonsági feladatokat ellátó személyek”: a mozdonyvezető kivételével a vonaton szolgálatot teljesítő személyzet tagjai, akik hozzájárulnak a vonat, az utasok és a szállított áruk biztonságához;
- d) „vasúti rendszer”: a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv meghatározása szerinti olyan vasúti infrastruktúrából álló rendszer, amely a vágányrendszer vonalaiból és helyhez kötött létesítményeiből, valamint az ilyen infrastruktúrán közlekedő bármely kategóriájú és származású járműből áll;
- e) „pályahálózat-működtető”: minden olyan szerv vagy vállalkozás, amely a 91/440/EGK irányelv 3. cikkében meghatározottak szerint elsősorban a vasúti infrastruktúra vagy annak egy része létrehozásáért és fenntartásáért, továbbá az infrastruktúra ellenőrzési és biztonsági rendszerek működtetéséért felelős. A pályahálózat-működtető feladatait egy hálózatban vagy egy hálózat részeként különböző szervekhez vagy vállalkozásokhoz lehet rendelni;
- f) „vasúttársaság”: olyan, a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felhasználásáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(1)</sup> meghatározottak szerinti vasúttársaság és bármilyen egyéb állami vagy magánvállalkozás, amelynek tevékenysége vasúti áru- és/vagy személyszállítási szolgáltatás nyújtása annak kikötésével, hogy a vonatást e vállalkozásnak kell biztosítania. Ebben a fogalomba beletartoznak a csak vonatást biztosító társaságok is;
- g) „átjárhatósági műszaki előírások” vagy „ÁME”-k: azok az előírások, amelyek az egyes alrendszereket vagy azok részeit szabályozzák az alapvető előírásoknak való megfelelés érdekében, valamint a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelvben meghatározottak szerint a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer, illetve a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében;
- h) „ügynökség”: a 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> értelmében létrehozott Európai Vasúti Ügynökség;
- i) „biztonsági tanúsítvány”: az illetékes hatóság által a 2004/49/EK irányelv 10. cikkével összhangban valamely vasúttársaságnak kiadott tanúsítvány;
- j) „tanúsítvány”: harmonizált kiegészítő tanúsítvány, amely megjelöli azt az infrastruktúrát, amelyen a mozdonyvezető számára a vezetés engedélyezett, valamint azt a járművet, amelynek vezetésére a bizonyítvánnyal rendelkező személy jogosult;
- k) „biztonsági engedély”: az illetékes hatóság által valamely pályahálózat-működtetőnek a 2004/49/EK irányelv 11. cikkével összhangban kiadott engedély;
- l) „képzési központ”: olyan jogalany, amelyet az illetékes hatóság tanfolyamok szervezésére akkreditált vagy elismert.

## II. FEJEZET

## A MOZDONYVEZETŐK MINŐSÍTÉSE

## 4. cikk

## Közösségi minősítési minta

(1) A mozdonyvezetéshez szükséges alkalmasság és képzés mellett minden mozdonyvezetőnek rendelkeznie kell az alábbi dokumentumokkal:

- a) engedély, amely igazolja, hogy a mozdonyvezető eleget tesz az egészségügyi előírásokra, alapvető oktatásra és általános szakmai készségekre vonatkozó minimumfeltételeknek. Az engedély azonosítja a mozdonyvezetőt és a kiállító hatóságot, és tartalmazza az érvényesség időtartamát. Az engedélynek az I. mellékletben foglalt követelményeknek kell megfelelnie a közösségi minősítési mintának a (4) bekezdésben meghatározott elfogadásáig;
- b) azon infrastruktúrákat megjelölő egy vagy több olyan tanúsítvány, amelyeken a tanúsítvány jogosultja vezetni jogosult; és azon járművek feltüntetése, amelyeket a tanúsítvány jogosultja vezetni jogosult. Valamennyi tanúsítványnak meg kell felelnie az I. mellékletben foglalt követelményeknek.

(2) Az infrastruktúra meghatározott részére érvényes tanúsítvány birtoklásának követelménye azonban az alábbiakban felsorolt kivételes esetekre nem vonatkozik, feltéve, hogy egy, az érintett infrastruktúrára érvényes tanúsítvánnyal rendelkező másik mozdonyvezető vezetés közben a mozdonyvezető mellett ül:

- a) amikor a vasúti szolgáltatás zavara a vonatok elterelését vagy a pályák karbantartását a pályahálózat-működtető által meghatározott módon szükségessé teszi;
- b) történelmi jelentőségű vonatokat használó, kivételes, egyszeri szolgáltatások;
- c) kivételes, egyszeri áruszállító szolgáltatások, feltéve, hogy a pályahálózat-működtető beleegyezik;
- d) új vonat vagy mozdony szállítása vagy demonstrációja;
- e) a mozdonyvezetők képzése vagy vizsgáztatása céljából.

<sup>(1)</sup> HL L 75., 2001.3.15., 29. o. A legutóbb a 2004/49/EK irányelvvel módosított irányelv.

<sup>(2)</sup> HL L 164., 2004.4.30., 1. o.; helyesbítve: HL L 220., 2004.6.21., 3. o.

E lehetőség használatáról a vasúttársaság dönt, és azt sem az érintett pályahálózat-működtető, sem az illetékes hatóság nem határozhatja meg.



Minden olyan esetben, amikor a fent említett módon további mozdonyvezető alkalmazására kerül sor, arról a pályahálózat-működtetőt előre értesíteni kell.

(3) A tanúsítvány az alábbi egy vagy több kategóriában jogosít vezetésre:

- a) A kategória: tolatómozdonyok, munkaszerelvények, karbantartó vasúti járművek, valamint tolatásra használt egyéb mozdonyok;
- b) B kategória: személy- és/vagy áruszállítás.

A tanúsítvány valamennyi kategóriára vonatkozó, a (4) bekezdésben említett kódokat magában foglaló engedélyt is tartalmazhat.

(4) A Bizottság 2008. december 4-ig az ügynökség által készített tervezet alapján az engedélyre, a tanúsítványra és a tanúsítvány hitelesített másolatára vonatkozó közösségi mintát fogad el, valamint azok fizikai jellemzőit is meghatározza, figyelembe véve a hamisítás elleni intézkedéseket. Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó ezen intézkedéseket, a 32. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

A Bizottság 2008. december 4-ig elfogadja az A és B kategóriák különböző típusaira alkalmazott, ezen cikk (3) bekezdésében említett közösségi kódokra vonatkozó és az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeit érintő kiegészítéssel történő módosító intézkedéseket, összhangban a 32. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással és az ügynökség ajánlása alapján.

#### 5. cikk

### Csalás elleni intézkedések

Az illetékes hatóságok és a kiállító hatóságok minden szükséges lépést megtesznek annak érdekében, hogy az engedélyek és a tanúsítványok hamisításának és a 22. cikkben előírt nyilvántartások manipulálásának kockázatát elkerüljék.

#### 6. cikk

### Tulajdonlás, nyelv és kiállító szervek

(1) Az engedély tulajdonosa a mozdonyvezető, és az engedélyt a 3. cikk a) pontjában meghatározott illetékes hatóság adja ki. Amennyiben az illetékes hatóság vagy meghatalmazottja olyan nemzeti nyelven készíti el az engedélyt, amely nem közösségi nyelv, elkészíti az engedélynek a – közösségi nyelvek egyikét is magában foglaló – kétnyelvű változatát.

(2) A tanúsítványt a mozdonyvezetőt alkalmazó vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető bocsátja ki. A tanúsítvány tulajdonosa az azt kiállító társaság vagy működtető. A 2004/49/EK irányelv 13. cikkének (3) bekezdésével összhangban azonban a

mozdonyvezetők jogosultak egy hitelesített másolattal rendelkezni. Amennyiben az illetékes hatóság vagy pályahálózat-működtető olyan nemzeti nyelven készíti el a tanúsítványt, amely nem közösségi nyelv, elkészíti a tanúsítványnak a – közösségi nyelvek egyikét is magában foglaló – kétnyelvű változatát.

#### 7. cikk

### Földrajzi érvényesség

(1) Az engedély a Közösség egész területén érvényes.

(2) A tanúsítvány csak az abban meghatározott infrastruktúrákon és járműveken érvényes.

#### 8. cikk

### Harmadik országok mozdonyvezetői minősítési dokumentumainak elismerése

A kizárólag tagállami vasúti rendszer határátkelő szakaszain működő, harmadik országbeli mozdonyvezetők minősítési dokumentumait az adott tagállam elismerheti, az adott harmadik országgal kötött kétoldalú szerződések alapján.

#### III. FEJEZET

### AZ ENGEDÉLY ÉS A TANÚSÍTVÁNY MEGSZERZÉSÉNEK FELTÉTELEI

#### 9. cikk

### Minimumkövetelmények

(1) Az engedély megszerzéséhez a kérelmezőknek a 10. és 11. cikkben meghatározott minimumkövetelményeknek kell megfelelniük. A tanúsítvány megszerzéséhez és annak érvényben maradásához a kérelmezőknek engedéllyel kell rendelkezniük, és meg kell felelniük a 12. és 13. cikkben meghatározott minimumkövetelményeknek.

(2) Az egyes tagállamok a területükön kiállított engedélyekkel kapcsolatban szigorúbb követelményeket is állíthatnak. Mindazonáltal a többi tagállam által kiadott engedélyeket a 7. cikkkel összhangban el kell ismerniük.

#### I. szakasz

### Az engedély

#### 10. cikk

### Alsó korhatár

A tagállamok az engedélykérelmezők számára alsó korhatárt tűznek ki, amely legalább a 20. életév. A tagállamok azonban már a 18 éves kort betöltött kérelmezők számára kiadhatnak engedélyeket, ezen engedélyek érvényessége ebben az esetben a kiállító tagállam területére korlátozódik.

## 11. cikk

**Alapkövetelmények**

(1) A kérelmezők az (alap- és középfokú) tanulmányokból legalább kilenc évet sikeresen elvégeztek, és a szakképesítéseknek az Európai Közösség tagállamai közötti összehasonlíthatóságáról szóló, 1985. július 16-i 85/368/EKG tanácsi határozatban <sup>(1)</sup> említett 3. szintnek megfelelő alapképzést sikeresen befejezték.

(2) A kérelmezőknek a tagállam által meghatározott, a 20. cikk összhangban akkreditált vagy elismert orvos által vagy felügyelete alatt végzett egészségügyi vizsgálaton kell megfelelniük fizikai alkalmasságuk bizonyítása érdekében. A vizsgálatnak legalább a II. melléklet 1.1., 1.2., 1.3. és 2.1. szakaszában megjelölt kritériumokra kell kiterjednie.

(3) A kérelmezőknek a tagállam által meghatározott, a 20. cikk összhangban akkreditált vagy elismert pszichológus, vagy orvos által vagy a felügyelete alatt végzett egészségügyi vizsgálaton kell megfelelniük szakmai pszichológiai alkalmasságuk bizonyítása érdekében. A vizsgálatnak legalább a II. melléklet 2.2. szakaszában megjelölt kritériumokra kell kiterjednie.

(4) A kérelmezők általános szakmai alkalmasságukat legalább a IV. mellékletben foglalt általános tárgyakra kiterjedő vizsgán való megfelelésükkel bizonyítják.

## II. szakasz

**A tanúsítvány**

## 12. cikk

**Nyelvtudás**

A VI. mellékletben említett, nyelvtudásra vonatkozó kritériumoknak meg kell felelni azon infrastruktúra vonatkozásában, amelyre a tanúsítvány vonatkozik.

## 13. cikk

**Szakképesítés**

(1) A kérelmezőknek szakismereti és alkalmassági vizsgával kell rendelkezniük azon járművekre vonatkozóan, amelyekre az általuk kért tanúsítvány vonatkozik. A vizsga legalább az V. mellékletben felsorolt általános tárgyakat tartalmazza.

(2) A kérelmezőknek szakismereti és alkalmassági vizsgával kell rendelkezniük azon infrastruktúrára vonatkozóan, amelyekre az általuk kért tanúsítvány vonatkozik. Ez a vizsga legalább a VI. mellékletben felsorolt általános tárgyakat tartalmazza. Adott esetben a vizsga a VI. melléklet 8. szakaszával összhangban, a nyelvtudásra is kiterjed.

<sup>(1)</sup> HL L 199., 1985.7.31., 56. o.

(3) A vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető a 2004/49/EK irányelvben előírt biztonsági rendszerére vonatkozó képzésben részesíti a kérelmezőt.

## IV. FEJEZET

**AZ ENGEDÉLY ÉS A TANÚSÍTVÁNY MEGSZERZÉSÉHEZ KÖVETENDŐ ELJÁRÁS**

## 14. cikk

**Az engedély megszerzése**

(1) Az illetékes hatóság közlésezi az engedély megszerzéséhez követendő eljárást.

(2) Az engedélyre vonatkozó valamennyi kérelmet a jelentkező mozdonyvezető vagy a nevében eljáró bármely jogalany nyújtja be az illetékes hatóságnak.

(3) Az illetékes hatóságnak benyújtott jelentkezések új engedély kiadásához, az engedély adatainak frissítéséhez, megújításához vagy másolathoz kapcsolódhatnak.

(4) Az engedélyt az illetékes hatóság a lehető leghamarabb, de legkésőbb egy hónappal az összes szükséges dokumentum beérkezése után adja ki.

(5) Az engedély a 16. cikk (1) bekezdésére is figyelemmel 10 évig érvényes.

(6) Az engedély egyetlen eredeti példányban kerül kiállításra. Másodpéldány kiadására irányuló kérelem esetén az illetékes hatóság által kiállított másolaton kívül az engedélyt bármilyen más módon sokszorosítani tilos.

## 15. cikk

**A tanúsítvány megszerzése**

Valamennyi vasúttársaság és pályahálózat-működtető – biztonság-irányítási rendszere részeként – meghatározza az ezen irányelvvel összhangban lévő tanúsítványok kiadása vagy megújítása alkalmával követendő eljárásait, valamint a tanúsítvány kiállítására, megújítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó határozat felülvizsgálatára irányuló, a mozdonyvezetők kérelmére indítható fellebbezési eljárást.

Megegyezés hiányában a felek az illetékes hatósághoz vagy bármely független fellebbezési szervhez fordulhatnak.

A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők haladéktalanul megújítják a tanúsítványt, amennyiben a tanúsítvány jogosultja a járművekre vagy az infrastruktúrára vonatkozó kiegészítő engedélyeket szerez.

## 16. cikk

**Időszakos ellenőrzések**

(1) Az engedély érvényben tartásához azok jogosultjainak a 11. cikk (2) és (3) bekezdésében említett követelményekre vonatkozó időszakos vizsgálatokon és/vagy ellenőrzéseken kell részt venniük. Az orvosi vizsgálatok tekintetében a minimális gyakoriságot a II. melléklet 3.1. szakaszában foglalt rendelkezésekkel összhangban be kell tartani. Ezekre az orvosi ellenőrzésekre a 20. cikkkel összhangban akkreditált vagy elismert orvos által vagy felügyelete alatt kerül sor. Az általános szakmai ismeretek vonatkozásában a 23. cikk (8) bekezdésében foglalt rendelkezéseket kell alkalmazni.

Az engedély megújításakor az illetékes hatóság igazolja a 22. cikk (1) bekezdésének a) pontjában előírt nyilvántartásban, hogy a mozdonyvezető megfelelt az e bekezdés első albekezdésében említett követelményeknek.

(2) A tanúsítvány érvényben tartásához azok birtokosainak a 12. és a 13. cikkben említett követelményekre vonatkozó rendszeres vizsgálatokon és/vagy ellenőrzéseken kell részt venniük. A vizsgák és/vagy ellenőrzések gyakoriságát a mozdonyvezetőt alkalmazó vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető határozza meg saját biztonsági rendszerével összhangban és a VII. mellékletben meghatározott minimum gyakorisági követelmények tiszteletben tartásával.

Ezen ellenőrzések mindegyike esetén a kiállító hatóság a tanúsítványban és a 22. cikk (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott nyilvántartásban elhelyezett nyilatkozatban igazolja, hogy a mozdonyvezető megfelelt az e bekezdés első albekezdésében említett követelményeknek.

(3) Az időszakos ellenőrzések elmulasztása vagy negatív eredmény esetében a 18. cikkben meghatározott eljárást kell alkalmazni.

## 17. cikk

**A foglalkoztatás megszűnése**

Amennyiben egy mozdonyvezetőnek megszűnik az egyik vasúttársaságnál vagy pályahálózat-működtetőnél a munkaviszonya, ez utóbbi haladéktalanul tájékoztatja erről az illetékes hatóságot.

Az engedély továbbra is érvényes marad, amennyiben a 16. cikk (1) bekezdésében foglalt feltételek teljesülnek.

A tanúsítvány a mozdonyvezető mozdonyvezetőként történő alkalmazásának megszűnése esetén érvénytelenné válik. A mozdonyvezető azonban kézhez kapja a tanúsítvány hiteles másolatát, valamint a képzettségének, képesítéseinek, tapasztalatának és szakmai alkalmasságának bizonyítékaként szolgáló összes okmányt. Az új vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető a tanúsítványának a mozdonyvezető részére történő kiadása alkalmával fegyelmbe veszi az összes ilyen okmányt.

## 18. cikk

**Mozdonyvezetők ellenőrzése a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők által**

(1) A vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők feladata annak biztosítása és ellenőrzése, hogy az általuk alkalmazott vagy szerződött mozdonyvezetők engedélyei és tanúsítványai érvényesek legyenek.

Feladatuk a mozdonyvezetők ellenőrzésére hivatott rendszer létrehozása. Amennyiben az ellenőrzés eredményei megkérdőjelezik egy mozdonyvezetőnek az állásra és az engedély vagy tanúsítvány érvényességének meghosszabbítására való alkalmasságát, a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők haladéktalanul meghozzák a szükséges intézkedéseket.

(2) Amennyiben a mozdonyvezető úgy ítéli meg, hogy egészségi állapota megkérdőjelezi a munkára való alkalmasságát, arról haladéktalanul tájékoztatja a megfelelő szert, tehát a vasúttársaságot vagy a pályahálózat-működtetőt.

Amint a vasúttársaság vagy az pályahálózat-működtetője tudomására jut a mozdonyvezető egészségének olyan fokú romlásáról szóló információ vagy olyan orvosi tájékoztatást kap, amely megkérdőjelezi a mozdonyvezető állásra való alkalmasságát, haladéktalanul megteszi a szükséges intézkedéseket, beleértve az ezen irányelv II. mellékletének 3.1. szakaszában leírt vizsgálatot, valamint szükség esetén a tanúsítvány visszavonását és a 22. cikk (2) bekezdésében említett nyilvántartás frissítését. Biztosítania kell továbbá, hogy a mozdonyvezetők szolgálati idejük alatt ne álljanak koncentrációjuk, figyelmük vagy viselkedésük befolyásolására feltehetőleg alkalmas anyag hatása alatt. A három hónapot meghaladó bármely munkaképtelenség esetén az illetékes hatóságot haladéktalanul értesítik.

## V. FEJEZET

**AZ ILLETÉKES HATÓSÁG FELADATAI ÉS HATÁROZATAI**

## 19. cikk

**Az illetékes hatóság feladatai**

(1) Az illetékes hatóság az alábbi feladatokat átlátható módon és megkülönböztetés nélkül látja el:

- a) a 6. és 14. cikkben előírtaknak megfelelően engedélyek kiállítása és frissítése, valamint másolatok készítése;
- b) a 16. cikk (1) bekezdésében előírt időszakos vizsgálatok és/vagy ellenőrzések biztosítása;
- c) a 29. cikkben előírtaknak megfelelően az engedélyek felfüggesztése és visszavonása, valamint a kiállító hatóság értesítése a tanúsítványok felfüggesztésére irányuló, indokolással ellátott kérelemmel;
- d) amennyiben a tagállam úgy rendelkezik, a 23. és 25. cikkben előírtaknak megfelelően személyek és szervezetek elismerése;

- e) a 20. cikkben előírtaknak megfelelően annak biztosítása, hogy az akkreditált és elismert személyek és szervezetek nyilvántartása közzétételre és frissítésre kerül;
- f) a 16. cikk (1) bekezdésében és a 22. cikk (1) bekezdésében előírtaknak megfelelően az engedélyek nyilvántartásának vezetésére és frissítésére;
- g) a 26. cikkben előírtaknak megfelelően a mozdonyvezetők hitelesítési eljárásának nyomon követése;
- h) a 29. cikkben előírtaknak megfelelően ellenőrzések elvégzése;
- i) a 25. cikk (5) bekezdésének megfelelően nemzeti kritériumok meghatározása a vizsgáztatók számára.

Az illetékes hatóság gyorsan válaszol a tájékoztatásra irányuló kérelmekre, és az engedélyek elkészítése során késedelem nélkül előterjeszti további adatszolgáltatásra irányuló kéréseit.

(2) Az illetékes hatóság az (1) bekezdés c), g) és i) pontjában foglalt feladatait nem ruházhatja harmadik felekre.

(3) A feladatokat átlátható és megkülönböztetésmentes módon lehet átruházni, és az nem eredményezhet összeférhetlenséget.

(4) Amennyiben az illetékes hatóság az (1) bekezdés a) vagy b) pontjában említett feladatok ellátását vasúttársaságnak átruházza vagy szerződéssel kiadja, az alábbi feltételek legalább egyikének teljesülnie kell:

- a) a vasúttársaság csak saját mozdonyvezetői számára bocsát ki engedélyt;
- b) a vasúttársaság az átruházott vagy szerződés keretében kapott egyetlen feladat területén sem élvez kizárólagosságot.

(5) Amennyiben az illetékes hatóság feladatokat ruház át vagy ad ki szerződéssel, a meghatalmazott képviselő vagy a vállalkozó köteles a feladatok ellátásakor eleget tenni az illetékes hatóságra ezen irányelv által rótt kötelezettségeknek.

(6) Feladatok átruházásakor vagy szerződésbe adásakor az illetékes hatóság felállít egy olyan rendszert, amely ellenőrzi a feladatok végrehajtását, és biztosítja a (2), (4) és (5) bekezdésben meghatározott feltételek teljesülését.

#### 20. cikk

### Akkreditálás és elismerés

(1) Az ezen irányelv értelmében akkreditált személyek és szervezetek akkreditálását az érintett tagállam által kijelölt akkreditáló szerv végzi. Az akkreditálási eljárás a vonatkozó EN 45 000 sorozatszámú európai szabványokhoz hasonló függetlenségi,

szakképzettségi és semlegességi kritériumokon, valamint a pályázók által benyújtott, a kérdéses területen meglévő szakértelmet megfelelően igazoló iratok értékelésén alapul.

(2) Az első bekezdés szerinti akkreditálás helyett a tagállamok előírhatják, hogy az irányelv szerint elismert személyeket és szervezeteket az illetékes hatóság vagy az érintett tagállam által kijelölt szerv ismeri el. Az elismerés a függetlenségi, szakképzettségi és semlegességi kritériumokon alapul. Olyan esetekben azonban, ahol a keresett különleges szakképzetség rendkívül ritka, kivétel tehető a szabály alól a Bizottság által a 32. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási eljárással összhangban nyújtott pozitív véleményt követően.

A függetlenségi kritérium nem alkalmazandó a 23. cikk (5) és (6) bekezdésében említett képzés esetén.

(3) Az illetékes hatóság biztosítja az ezen irányelv értelmében akkreditált és elismert személyeket és szervezeteket tartalmazó nyilvántartás közzétételét és frissítését.

#### 21. cikk

### Az illetékes hatóság határozatai

(1) Az illetékes hatóság határozatait indokolással látja el.

(2) Az illetékes hatóság biztosítja egy olyan közigazgatási feltebbviteli eljárás létrehozását, amely lehetővé teszi a munkaadók és mozdonyvezetők számára, hogy kérelmezhessék az ezen irányelv szerinti bármely kérelemre vonatkozó határozat felülvizsgálatát.

(3) A tagállamok megteszik az illetékes hatóságok által hozott határozatok bírósági felülvizsgálatának biztosításához szükséges intézkedéseket.

#### 22. cikk

### Nyilvántartások és információcsere

(1) Az illetékes hatóság köteles:

a) nyilvántartást vezetni az összes kiállított, megújított, meghosszabbított, módosított, lejárt, felfüggesztett, visszavont vagy elveszítettként bejelentett, ellopott vagy megsemmisült engedélyről. A nyilvántartásnak tartalmaznia kell minden egyes engedélynek az I. melléklet 4. szakaszában előírt adatait, amelyeknek az egyes mozdonyvezetők részére kiadott nemzeti számok segítségével hozzáférhetőnek kell lenniük. A nyilvántartást rendszeresen frissíteni kell;

b) indokolással ellátott kérelemre információt szolgáltatni ezen engedélyek állapotáról a többi tagállam illetékes hatóságai, az ügynökség vagy a mozdonyvezetők alkalmazója számára.

(2) Valamennyi vasúttársaság és pályahálózat-működtető köteles:

- a) nyilvántartást vezetni vagy nyilvántartás vezetését biztosítani valamennyi kiállított, megújított, meghosszabbított, módosított, lejárt, felfüggesztett, visszavont vagy elveszteként bejelentett, ellopott, illetve megsemmisült tanúsítványról. A nyilvántartás tartalmazza minden egyes tanúsítvány esetében az I. melléklet 4. szakaszában előírt adatokat, valamint a 16. cikkben előírt időszakos ellenőrzésekre vonatkozó adatokat. A nyilvántartást rendszeresen frissíteni kell;
- b) együttműködni a székhelye szerinti tagállam illetékes hatóságával annak érdekében, hogy az illetékes hatósággal információcserére kerülhessen sor, és számára hozzáférést biztosítson a kért adatokhoz;
- c) kérésükre információt szolgáltatni e tanúsítványok tartalmáról a többi tagállam illetékes hatóságai számára, amennyiben azokat az országok közötti tevékenységeik következményeként kérelmezik.

(3) A mozdonyvezetők hozzáférhetnek az illetékes hatóságok nyilvántartásában és a vasúttársaságok nyilvántartásában tárolt, őket érintő adatokhoz, és kérés esetén másolatot kell kapniuk ezekről.

(4) Az illetékes hatóságok az (1) és (2) bekezdés szerinti nyilvántartások kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében együttműködnek az ügynökséggel.

E célból a Bizottság az ügynökség által készített tervezet alapján 2008. december 4-ig elfogadja a felállítandó nyilvántartások alapvető paramétereit, például a rögzítendő adatokat, azok formátumát, valamint az adatcsere-protokollt, a hozzáférési jogokat, az adatmegőrzés időtartamát és a csőd esetén követendő eljárásokat. Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó ezen intézkedéseket, a 32. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(5) Az illetékes hatóságok, a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok gondoskodnak arról, hogy az (1) és (2) bekezdés szerinti nyilvántartások és e nyilvántartások működésének módja megfeleljen a 95/46/EK irányelv rendelkezéseinek.

(6) Az ügynökség gondoskodik arról, hogy a (2) bekezdés a) és b) pontjai értelmében létrehozott rendszer megfeleljen a 45/2001/EK rendeletben foglaltaknak.

## VI. FEJEZET

### A MOZDONYVEZETŐK KÉPZÉSE ÉS VIZSGÁZTATÁSA

#### 23. cikk

#### Képzés

(1) A mozdonyvezetők képzése az engedélyre vonatkozóan tartalmaz egy, a IV. mellékletben leírtaknak megfelelő általános szakmai ismereteket tükröző részt, valamint a tanúsítványra vonatkozóan egy, az V. és VI. mellékletben leírtaknak megfelelő konkrét szakmai ismereteket tükröző részt.

(2) A képzési módszer megfelel a III. mellékletben meghatározott kritériumoknak.

(3) Az engedélyre vonatkozóan a IV. melléklet, a tanúsítványra vonatkozóan pedig az V. és VI. melléklet határozza meg részletesen a képzési program céljait. Ezek a részletes képzési célok az alábbiakkal egészülhetnek ki:

- a) a 96/48/EK vagy a 2001/16/EK irányelvvel összhangban elfogadott vonatkozó ÁME-k. Ebben az esetben a Bizottság biztosítja az ÁME-k és a IV., V. és VI. melléklet közötti összhangot; vagy
- b) az ügynökség által a 881/2004/EK rendelet 17. cikke értelmében javasolt kritériumok. Ezen kritériumokat, amelyek az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, a 32. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(4) A 2004/49/EK irányelv 13. cikke értelmében a tagállamok lépéseket tesznek annak biztosítására, hogy a mozdonyvezetők jelöltek tisztességes úton és megkülönböztetéstől mentesen hozzáférhessenek az engedély és a tanúsítvány megszerzéséhez előírt feltételek teljesítéséhez szükséges képzéshez.

(5) A 11. cikk (4) bekezdése szerinti általános szakmai ismereteket, a 12. cikk szerinti nyelvtudást és a 13. cikk (1) bekezdése szerinti járművekre vonatkozó szakismereteket érintő képzési feladatokat a 20. cikkel összhangban akkreditált vagy elismert személyek vagy szervek látják el.

(6) A 13. cikk (2) bekezdésének megfelelően az infrastruktúrákkal kapcsolatos szakmai ismereteket – beleértve az útvonalismereteket, az üzemeltetési szabályokat és eljárásokat is – érintő képzési feladatokat az infrastruktúra elhelyezkedése szerinti tagállam által akkreditált vagy elismert személyek vagy szervek látják el.

(7) Az engedély tekintetében azon mozdonyvezetők szakképesítésére, akik valamelyik tagállam állampolgárai, és képesítést igazoló bizonyítványukat egy harmadik országban szerezték, továbbra is a szakképesítések elismerésének a 2005/36/EK irányelv által létrehozott általános rendszere vonatkozik.

(8) Folyamatos képzési programot kell létrehozni a személyzet alkalmasságának biztosítása érdekében a 2004/49/EK irányelv III. melléklete 2. pontja e) alpontjának megfelelően.

#### 24. cikk

#### A képzés költsége

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak elkerülésére, hogy egy vasúttársaság, illetve pályahálózat-működtető illetéktelen haszonhoz jusson az olyan mozdonyvezető alkalmazásánál, akinek képzését a mozdonyvezető által önként elhagyott másik vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető finanszírozta.

(2) A 33. cikkben említett jelentésben különös figyelmet kell szentelni ezen cikk végrehajtásának, különös tekintettel annak f) pontjára.

#### 25. cikk

#### Vizsgák

(1) Az előírt szakképesítés ellenőrzésére szolgáló vizsgákat és vizsgáztatókat az alábbiak szerint kell meghatározni:

- a) az engedélyre vonatkozó rész tekintetében: az illetékes hatóság által, az engedély megszerzéséhez követendő eljárásnak a 14. cikk (1) bekezdésével összhangban történő meghatározásakor;
- b) a tanúsítványra vonatkozó rész tekintetében: a vasúttársaság vagy a pályahálózat-működtető által, a tanúsítvány megszerzéséhez követendő eljárásnak a 15. cikkel összhangban történő meghatározásakor.

(2) Az (1) bekezdésben említett vizsgákat a 20. cikkel összhangban akkreditált vagy elismert, kompetens vizsgáztatók felügyelik, és a vizsgákat úgy kell megszervezni, hogy mindennemű összeférhetlenség elkerülhető legyen.

(3) Az infrastruktúrákkal kapcsolatos ismeretek értékelését – beleértve az útvonalismeretet és az üzemeltetési szabályokat is – az infrastruktúra elhelyezkedése szerinti tagállam által akkreditált vagy elismert személyek vagy szervek végzik el.

(4) Az (1) bekezdésben említett vizsgákat úgy kell megszervezni, hogy mindennemű összeférhetlenség elkerülhető legyen, azon lehetőség sérelme nélkül, hogy a vizsgáztató a tanúsítványt kiállító vasúttársasághoz vagy pályahálózat-működtetőhöz tartozhat.

(5) A vizsgáztatók és a vizsgák kiválasztását az ügynökség által készített tervzet alapján szabályozhatják. Az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek kiegészítéssel történő módosítására vonatkozó ezen intézkedéseket, a 32. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni. Rendkívüli sürgősségre tekintettel a Bizottság számára lehetőséget lehet adni a 32. cikk (4) bekezdésében említett sürgősségi eljárás alkalmazására.

E közösségi kritériumok hiányában az illetékes hatóságnak kell nemzeti kritériumokat megállapítania.

(6) A szakképzés végén elméleti és gyakorlati vizsgákat kell tartani. A járművezetői készségek felmérése a hálózaton végrehajtott járművezetői vizsga keretében történik. Az üzemeltetési szabályok alkalmazásának és a mozdonyvezető különösen nehéz helyzetekben nyújtott teljesítményének vizsgálatához szimulátorok is használhatók.

#### VII. FEJEZET

#### ÉRTÉKELÉS

#### 26. cikk

#### Minőségi előírások

Az illetékes hatóságok biztosítják a képzéssel, a szaktudás értékelésével, az engedélyek és tanúsítványok frissítésével kapcsolatos

valamennyi tevékenységnek a minőségi előírási rendszer alapján végzett folyamatos ellenőrzését. E rendelkezés nem alkalmazandó a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők által a 2004/49/EK irányelvnek megfelelően létrehozott biztonsági rendszer alá tartozó tevékenységekre.

#### 27. cikk

#### Független értékelés

(1) Minden egyes tagállamban öt évet nem meghaladó időszakonként el kell végezni a szakmai ismeretek és kompetenciák megszerzésére és értékelésére szolgáló eljárások, valamint az engedélyek és tanúsítványok kiadására létrehozott rendszer független értékelését. Ez nem alkalmazható a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők által a 2004/49/EK irányelvnek megfelelően létrehozott biztonsági rendszer alá tartozó tevékenységekre. Az értékelést a kérdéses tevékenységekben személyesen nem érintett, megfelelő szakértelemmel rendelkező személyeknek kell elvégezniük.

(2) A független értékelés eredményét megfelelően dokumentálni kell, és az érintett illetékes hatóságok tudomására kell hozni. Szükség esetén a tagállamok megfelelő intézkedésekkel orvosolják a független értékelés által feltárt hiányosságokat.

#### VIII. FEJEZET

#### EGYÉB ALKALMAZOTTAK

#### 28. cikk

#### Jelentés az egyéb alkalmazottakról

(1) Az Ügynökség – a 2009. június 4-ig benyújtandó jelentésében –, figyelembe véve a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv keretében kidolgozott forgalomirányítási és forgalmi szolgálati ÁME-ket, azonosítja azon egyéb alkalmazottak profilját és feladatait, akik biztonsági feladatokat látnak el, és akiknek az ennek megfelelő szakmai képzése hozzájárul a vasúti biztonsághoz, amelyek közösségi szintű szabályozást igényelnek, egy olyan engedély- és/vagy tanúsítványrendszer segítségével, amely az ezen irányelv által létrehozott rendszerhez hasonlítható.

(2) Ennek a jelentésnek az alapján a Bizottság 2010. június 4-ig jelentést készít, és szükség esetén jogalkotási javaslatot terjeszt elő az (1) bekezdésben említett egyéb alkalmazottak minősítési rendszerére.

#### IX. FEJEZET

#### ELLENŐRZÉSEK ÉS SZANKCIÓK

#### 29. cikk

#### Az illetékes hatóság által végzett ellenőrzések

(1) Az illetékes hatóság a joghatósága alatt álló területen működő vonatokon bármikor lépéseket tehet annak ellenőrzésére, hogy a mozdonyvezető rendelkezik-e az ezen irányelvnek megfelelően kiállított dokumentumokkal.

(2) Az (1) bekezdésben megállapított ellenőrzés ellenére munkahelyi hanyagság esetén az illetékes hatóság ellenőrizheti, hogy az adott mozdonyvezető megfelel-e a 13. cikkben meghatározott követelményeknek.

(3) Az illetékes hatóság vizsgálatokat indíthat ezen irányelvnek a joghatósága területén működő mozdonyvezetők, vasúttársaságok, pályahálózat-működtetők, vizsgáztatók és képzési központok általi betartására.

(4) Amennyiben az illetékes hatóság megállapítja, hogy a mozdonyvezető egy vagy több feltételnek már nem felel meg, az alábbi intézkedéseket hozza:

- a) ha az illetékes hatóság által kiállított engedélyt érinti: az illetékes hatóság felfüggeszti az engedélyt. A vasútbiztonság szempontjából előálló probléma mértékétől függően a felfüggesztés ideiglenes vagy végleges lehet. Indokolással ellátott határozatáról a 21. cikkben meghatározott felülvizsgálati jog sérelme nélkül haladéktalanul értesíti az érintett mozdonyvezetőt és munkaadóját. Az illetékes hatóság megjelöli az engedély visszaszerezése érdekében követendő eljárást;
- b) egy másik tagállamban működő illetékes hatóság által kiállított engedély tekintetében az illetékes hatóság felveszi a kapcsolatot a szóban forgó hatósággal, és további ellenőrzés elvégzésére vagy az engedély felfüggesztésére irányuló, indokolással ellátott kérelmet nyújt be. A kérelmet benyújtó illetékes hatóság tájékoztatja a Bizottságot és az egyéb illetékes hatóságokat a kérelmről. A szóban forgó engedélyt kiállító hatóság négy héten belül megvizsgálja a kérelmet, és határozatáról értesíti a másik hatóságot. Az engedélyt kiállító hatóság a Bizottságot és az egyéb illetékes hatóságokat is értesíti határozatáról. A kiállító hatóság határozatát tartalmazó értesítésig bármely illetékes hatóság megtilthatja a mozdonyvezetőknek, hogy az illetékességi területén működjenek;
- c) a tanúsítvány tekintetében: az illetékes hatóság felveszi a kapcsolatot a kiállító szervvel, és további ellenőrzés elvégzésére vagy a tanúsítvány felfüggesztésére irányuló kérelmet nyújt be. A kiállító szerv négy héten belül megteszi a szükséges lépéseket, és jelentést tesz az illetékes hatóságnak. A kiállító szerv jelentéséig az illetékes hatóság megtilthatja a mozdonyvezetőknek, hogy a joghatósága területén működjenek, és erről értesíti a Bizottságot és az egyéb illetékes hatóságokat.

Valamennyi esetben, ha az illetékes hatóság úgy ítéli meg, hogy egy adott mozdonyvezető komoly veszélyt jelent a vasúti biztonság szempontjából, haladéktalanul megteszi a szükséges intézkedéseket, nevezetesen felkéri a pályahálózat-működtetőt, hogy állítsa le a vonatot, és a szükséges időtartamig megtiltja a mozdonyvezetőnek, hogy az illetékességi területén működjön. Az illetékes hatóság értesíti a Bizottságot és az egyéb illetékes hatóságokat határozatáról.

Az illetékes hatóság vagy az arra kijelölt szerv valamennyi esetben a 22. cikkben előírtaknak megfelelően frissíti a nyilvántartást.

(5) Ha valamely illetékes hatóság úgy véli, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága által a (4) bekezdés értelmében hozott határozat nem felel meg a vonatkozó kritériumoknak, az ügyet a Bizottság elé utalja, amely három hónapon belül véleményt nyilvánít. Szükség esetén korrekciós intézkedéseket kell javasolni az érintett tagállam számára. Nézeltetés vagy vita esetén az ügyet a 32. cikk (1) bekezdésében említett bizottság elé kell utalni, és a Bizottság megteszi a 32. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási eljárással összhangban lévő valamennyi szükséges intézkedést. A tagállamok a (4) bekezdéssel összhangban fenntarthatják a mozdonyvezető területükön való működésére vonatkozó tilalmat az ügynök az e bekezdéssel összhangban történő lezárásáig.

### 30. cikk

#### Szankciók

Az ezen irányelv által létrehozott egyéb szankciók és eljárások sérelme nélkül a tagállamok meghatározzák az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megszegése esetén kiróható szankciókra vonatkozó szabályokat, és megteszik a végrehajtásuk biztosításához szükséges valamennyi intézkedést. A szankcióknak hatékonynak, arányosnak, megkülönböztetéstől mentesnek és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb a 36. cikk (1) bekezdésének első albekezdésében megjelölt időpontig értesítik a Bizottságot e rendelkezésekről, és késedelem nélkül tájékoztatják ezek későbbi módosításairól.

### X. FEJEZET

#### ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

### 31. cikk

#### A mellékletek kiigazítása

(1) Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú rendelkezéseit módosító azon intézkedéseket, amelyek a mellékleteket a tudományos és technikai fejlődéshez igazítják, a 32. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni. Rendkívüli sürgősségre tekintettel a Bizottság számára lehetőséget kell biztosítani a 32. cikk (4) bekezdésében említett sürgősségi eljárás alkalmazására.

(2) Az egészségre és a biztonsági feltételekre, vagy a szakmai képzésre vonatkozó mellékletek módosításakor, a Bizottság biztosítja, hogy a szociális partnerekkel konzultáljanak ezen módosítások előkészítése előtt.

### 32. cikk

#### A bizottság

(1) A Bizottság munkáját a 96/48/EK irányelv 21. cikkével felállított bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, e határozat 8. cikke rendelkezéseinek tiszteletben tartásával.

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

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, annak 8. cikke rendelkezéseire is figyelemmel.

(4) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1), (2), (4) és (6) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, annak 8. cikke rendelkezéseire is figyelemmel.

### 33. cikk

#### A jelentés

Az Ügynökség értékeli a mozdonyvezetőknek az ezen irányelv értelmében végrehajtott minősítésének alakulását. Az Ügynökség legkésőbb a nyilvántartások alapvető paramétereinek a 22. cikk (4) bekezdésének megfelelően történő elfogadását követő négy éven belül benyújt a Bizottsághoz egy jelentést, amely adott esetben tartalmazza a rendszerrel kapcsolatban elvégzendő javításokat az alábbiak tekintetében:

- a) az engedélyek és a harmonizált kiegészítő tanúsítványok kiállítására vonatkozó eljárások;
- b) a képzési központok és a vizsgáztatók akkreditálása;
- c) az illetékes hatóságok által felállított minőségbiztosítási rendszer;
- d) a tanúsítványok kölcsönös elismerése;
- e) a IV., V. és VI. mellékletben meghatározott képzési követelményeknek a piac felépítésének és a 4. cikk (2) bekezdésének a) pontjában foglalt kategóriáknak megfelelő mivolta;
- f) a nyilvántartások kölcsönös átjárhatósága és a munkaerőpiacra belüli mobilitás.

E jelentésben az Ügynökség adott esetben javasolhatja továbbá olyan intézkedések meghozatalát, amelyek a járművek és az azokhoz kapcsolódó infrastruktúra számára harmonizált tanúsítványt kérelmezők szakmai ismereteinek elméleti és gyakorlati vizsgálataira vonatkoznak.

A Bizottság e javaslatok alapján meghozza a szükséges intézkedéseket, és amennyiben szükséges, javaslatokat tesz ezen irányelv módosítására.

### 34. cikk

#### Az intelligens kártyák használata

Az Ügynökség 2012. december 4-ig megvizsgálja a 4. cikkben meghatározott engedélyt és tanúsítványokat egyesítő intelligens kártya használatának lehetőségét, valamint arról költség-haszon elemzést végez.

Ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vonatkozó azon intézkedéseket, melyek az ilyen intelligens kártya műszaki és üzemeltetési előírásaihoz kapcsolódnak, az ügynökség által elkészített tervezet alapján és a 32. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

Ha az intelligens kártya végrehajtása nem jelent módosítást az irányelv és annak mellékletei szövegének tekintetében, akkor az intelligens kártyára vonatkozó előírásokat a 32. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási eljárással kell elfogadni

### 35. cikk

#### Együttműködés

A tagállamok segítik egymást ezen irányelv végrehajtásában. A végrehajtás e szakaszában az illetékes hatóságok együttműködnek egymással.

Az ügynökség segíti az együttműködést és megszervezi a szükséges találkozókat az illetékes hatóságok képviselőivel.

### 36. cikk

#### Végrehajtás

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2009. december 4-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegéről haladéktalanul értesítik a Bizottságot.

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

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azon lényeges rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el. A Bizottság tájékoztatja ezekről a többi tagállamot.

(3) Az ezen irányelv nemzeti jogba történő átültetésére és végrehajtására vonatkozó kötelezettségek nem vonatkoznak Ciprusra és Máltára, mindaddig, amíg területükön nem hoznak létre vasúti hálózatot.

### 37. cikk

#### Fokozatos bevezetés és átmeneti időszakok

Ezt az irányelvet az alább ismertetett módon, folyamatosan kell bevezetni.

1. A 22. cikk szerinti nyilvántartásokat a 22. cikk (4) bekezdésében meghatározott nyilvántartások alapvető paramétereit elfogadását követő két éven belül létre kell hozni.
2. a) A 22. cikk (4) bekezdésében meghatározott nyilvántartások alapvető paramétereit elfogadását követő két éven belül egy másik tagállamban határokon átnyúló szolgáltatást, kabotázs szolgáltatást vagy áruszállítást teljesítő, továbbá a legalább két tagállamban dolgozó mozdonyvezetők számára az engedélyeket és tanúsítványokat ezen irányelvel összhangban kell kiállítani, a 3. pont rendelkezéseinek sérelme nélkül.



Ugyanezen időpontot követően valamennyi, a fentebb felsorolt szolgálatokat teljesítő mozdonyvezetőnek meg kell felelnie a 16. cikkben előírt időszakos ellenőrzésnek, beleértve az ezen irányelvnek megfelelő engedéllyel vagy tanúsítvánnyal még nem rendelkezőket is.

- b) Az 1. pontban meghatározott nyilvántartások felállítását követő két éven belül valamennyi új engedélyt és tanúsítványt ezen irányelvvel összhangban kell kiállítani, a 3. pont rendelkezéseinek sérelme nélkül.
- c) Az 1. pontban meghatározott nyilvántartások felállítását követő hét éven belül valamennyi mozdonyvezetőnek rendelkeznie kell az ezen irányelvnek megfelelő engedélyekkel és tanúsítványokkal. A kiállító szervek figyelembe veszik a mozdonyvezetők által már megszerzett valamennyi szakmai kompetenciát oly módon, hogy ez az előírás ne képezzen szükségtelen adminisztratív és pénzügyi terheket. A mozdonyvezetőnek korábban megadott jogosultságokat a lehetőség szerint meg kell őrizni. A kiállító szervek mindazonáltal úgy határozhatnak egyes mozdonyvezetők vagy mozdonyvezetőcsoportok esetében, hogy kiegészítő vizsgákra és/vagy képzésre van szükség az ezen irányelv értelmében kiállítandó engedélyekhez és/vagy tanúsítványokhoz.
3. Azok a mozdonyvezetők, akik a 2. pont a) vagy b) alpontja alkalmazását megelőzően érvényes rendelkezéseknek megfelelően szereztek jogosultságot, annak alapján folytathatják szakmai tevékenységüket ezen irányelv rendelkezéseinek alkalmazása nélkül az 1. pontban említett nyilvántartások felállítását követő legfeljebb hét évig.

Azokat a szakiskolásokat, akik a 2. pont a) vagy b) alpontja alkalmazását megelőzően jóváhagyott oktatási és képzési programot vagy jóváhagyott szakképzést kezdtek, a tagállamok érvényes nemzeti rendelkezéseikkel összhangban tanúsítvánnyal láthatják el.

Az e pontban említett mozdonyvezetők és szakiskolások számára az érintett illetékes hatóság vagy hatóságok kivételes esetekben felmentést adhatnak a II. mellékletben meghatározott orvosi követelmények alól. Az ilyen, felmentéssel kiállított engedély érvényessége az érintett tagállam területére korlátozódik.

4. Az illetékes hatóságok, a vasúttársaságok és a pályahálózat-működtetők biztosítják a 16. cikkben előírtaknak megfelelő időszakos ellenőrzések fokozatos alkalmazását azon mozdonyvezetőkre, akik nem rendelkeznek az ezen irányelvnek megfelelő engedéllyel és tanúsítványokkal.
5. Bármely tagállam kérésére a Bizottság felkéri az Ügynökséget – az érintett tagállammal konzultálva –, hogy készítse el a kizárólag az érintett tagállam területén működő mozdonyvezetőkre vonatkozóan az ezen irányelv rendelkezései alkalmazásának költség-haszon elemzését. A költség-haszon elemzésnek tízéves időtartamot kell lefednie. A költség-haszon elemzést az 1. pontban említett nyilvántartások felállítását követő két éven belül be kell nyújtani a Bizottsághoz.

Amennyiben a költség-haszon elemzés kimutatja, hogy ezen irányelv rendelkezéseinek az ilyen mozdonyvezetőkre való alkalmazásának költségei meghaladják a hasznot, a Bizottság a 32. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási eljárással összhangban határozatot fogad el a költség-haszon elemzés eredményének benyújtását követő 6 hónapon belül. A határozat előírhatja, hogy az e cikk 2. pontja b) és c) alpontjában foglalt rendelkezéseket nem kell az ilyen mozdonyvezetőkre alkalmazni az érintett tagállam területén legfeljebb 10 éves időtartamig.

Ezen átmeneti mentességi időszak eltelte előtt legkésőbb 24 hónappal a Bizottság – figyelembe véve az érintett tagállam vasúti szektorában végbement fejlődést – a 32. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási eljárással összhangban költség-haszon elemzés elvégzését kérelmezheti az ügynökségtől, amelyet legkésőbb 12 hónappal az átmeneti mentességi időszak lejártá előtt kell a Bizottságnak benyújtani. A Bizottság az ezen pont második albekezdésében leírt eljárással összhangban határoz.

### 38. cikk

#### Hatálybalépés

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

### 39. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2007. október 23-án.

az Európai Parlament részéről  
az elnök  
H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről  
az elnök  
M. LOBO ANTUNES

## I. MELLÉKLET

## AZ ENGEDÉLY ÉS A HARMONIZÁLT KIEGÉSZÍTŐ TANÚSÍTVÁNY KÖZÖSSÉGI MINTÁJA

## 1. AZ ENGEDÉLY JELLEMZŐI

A mozdonyvezetői engedély fizikai jellemzőinek meg kell felelniük az ISO 7810 és 7816–1 szabványnak.

A kártya polikarbonátból készül.

Az ellenőrzésére szolgáló módszereknek, amelyek biztosítják, hogy a vezetői engedélyek jellemzői összhangban legyenek a nemzetközi szabványokkal, meg kell felelniük az ISO 10373 szabványnak.

## 2. AZ ENGEDÉLY TARTALMA

Az engedély előlapja a következőket tartalmazza:

- a) a nagy méretű betűkkel nyomtatott „Mozdonyvezetői engedély” szavakat az engedélyt kiállító tagállam nyelvén vagy nyelvein;
- b) az engedélyt kiállító tagállam nevét;
- c) az engedélyt kiállító tagállam ISO 3166 szabványú országkódjának megfelelő megkülönböztető jelét negatív nyomtatásban, kék téglalapban, 12 sárga csillaggal körülvéve;
- d) a kiadott engedélyre vonatkozó adatok, a következőképpen számozva:
  - i. az engedély jogosultjának vezetékneve;
  - ii. az engedély jogosultjának egyéb neve(i);
  - iii. az engedély jogosultjának születési ideje és helye;
  - iv. – az engedély kiállításának időpontja,  
– az engedély lejáratának időpontja,  
– a kiállító hatóság neve,  
– a munkáltató által a munkavállaló azonosítására kijelölt hivatkozási szám (nem kötelező);
  - v. az engedély nemzeti nyilvántartásban szereplő adatokhoz való hozzáférést biztosító száma;
  - vi. az engedély jogosultjának fényképe;
  - vii. az engedély jogosultjának aláírása;
  - viii. az engedély jogosultjának állandó lakhelye vagy levélcíme (nem kötelező);
- e) az „Európai közösségi minta” szavak az engedélyt kiállító tagállam nyelvén vagy nyelvein, és a „Mozdonyvezetői engedély” szavak a Közösség többi nyelvén, sárga színnel nyomtatva, úgy, hogy az engedély hátterét alkossák;
- f) a következő referenciaszínek:
  - kék: Pantone Reflex kék,
  - sárga: Pantone sárga;

- g) további információk, vagy az illetékes hatóság által a II. melléklettel összhangban előírt egészségügyi korlátozások a használatra vonatkozóan, kód formájában.

A kódokra vonatkozóan a Bizottság hoz döntést a 32. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási eljárással összhangban és az ügynökség ajánlása alapján.

### 3. A TANÚSÍTVÁNY

A tanúsítvány a következőket tartalmazza:

- a) a tanúsítvány jogosultjának vezetékneve;
- b) a tanúsítvány jogosultjának egyéb neve(i);
- c) a tanúsítvány jogosultjának születési ideje és helye;
- d) – a tanúsítvány kiállításának időpontja,  
– a tanúsítvány lejáratának időpontja,  
– a kiállító hatóság neve,  
– a munkáltató által a munkavállaló azonosítására kijelölt hivatkozási szám (nem kötelező);
- e) a tanúsítvány nemzeti nyilvántartásban szereplő adatokhoz való hozzáférést biztosító száma;
- f) a tanúsítvány jogosultjának fényképe;
- g) a tanúsítvány jogosultjának aláírása;
- h) a tanúsítvány jogosultjának állandó lakhelye vagy levélcíme (nem kötelező);
- i) azon vasúttársaság vagy pályahálózat-működtető neve és címe, amely számára a mozdonyvezető vezetésre jogosult;
- j) azon kategória, amelyben a tanúsítvány jogosultja vezetésre jogosult;
- k) azon járműtípus vagy -típusok, amelyek vezetése a tanúsítvány jogosultja számára engedélyezett;
- l) azon infrastruktúrák, amelyeken a tanúsítvány jogosultja számára a vezetés engedélyezett;
- m) bármilyen további információ vagy korlátozás;
- n) nyelvtudás.

### 4. A NEMZETI NYILVÁNTARTÁSOKBAN TÁROLT MINIMÁLIS ADATOK

- a) Az engedélyre vonatkozó adatok:

Az engedélyen feltüntetett valamennyi adat, továbbá a 11. és 16. cikkben megállapított, ellenőrzési követelményekkel kapcsolatos adatok.

- b) A tanúsítványra vonatkozó adatok:

A tanúsítványon feltüntetett valamennyi adat, továbbá a 12., 13. és 16. cikkben megállapított, ellenőrzési követelményekkel kapcsolatos adatok.

## II. MELLÉKLET

## EGÉSZSÉGÜGYI KÖVETELMÉNYEK

## 1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK

1.1. A mozdonyvezetőknek nem lehetnek olyan egészségügyi panaszai, és nem szedhet olyan gyógyszert vagy egyéb készítményt, amely valószínűsíthetően az alábbiakat okozza:

- hirtelen eszméletvesztés,
- figyelem vagy koncentráció csökkenése,
- hirtelen cselekvőképtelenség,
- egyensúly- vagy koordinációvesztés,
- mozgásképesség jelentős korlátozása.

## 1.2. Látás

A látás vonatkozásában az alábbi követelményeknek kell megfelelni:

- távoli látóélesség, korrekcióval vagy anélkül: 1,0; legalább 0,5 a rosszabbik szemem,
- korrekciós lencse maximuma: távollátás: +5/rövidlátás: – 8. Kivételes esetekben és szemész szakorvos szakvéleményének beszerzése után eltérések engedélyezhetők. Az orvos ezt követően hoz döntést,
- közeli és közbelső látás: megfelelő, korrekcióval vagy anélkül,
- kontaktlencse és szemüveg használata időszakos szakorvosi ellenőrzés mellett engedélyezett,
- ép színlátás: valamely elismert vizsgálat, például Ishihara táblák, valamint szükség esetén egy másik elismert vizsgálat használatával,
- látótér: teljes,
- látás mindkét szemem: megfelelő; nem szükséges, ha a személy megfelelő alkalmazkodási és kompenzációs tapasztalattal rendelkezik. Csak abban az esetben, ha kétszemes látását a munka megkezdése után veszítette el,
- kétszemes látás: megfelelő,
- színjelek felismerése: a vizsgálatnak az önálló színek, és nem a viszonylagos eltérések felismerésén kell alapulnia,
- kontrasztérzékenység: jó,
- nem áll fenn progresszív szembetegség,
- a lencseimplantátumok, keratotomiás és keratektomiás műtétek csak akkor engedélyezettek, ha azokat évente vagy az orvos által meghatározott időközönként rendszeresen ellenőrzik,
- erős fényvel szembeni ellenállás képessége,
- színes kontaktlencsék és fotokromatikus szemüveglencsék használata nem engedélyezett. UV-szűrő lencsék használata engedélyezett.

### 1.3. Hallással és beszéddel kapcsolatos követelmények

Audiogrammal megerősített megfelelő hallás, azaz:

- telefonbeszélgetés folytatásához, valamint figyelmeztető hangjelzések és rádióüzenetek meghallásához elegendő hallás.

Iránymutatásként az alábbi értékeket kell alkalmazni:

- a halláscsökkenés mértéke 500 és 1 000 Hz-en nem lehet magasabb 40 dB-nél,
- a halláscsökkenés mértéke a rosszabbik légvezetésű fülön 2 000 Hz-en nem lehet 45 dB-nél nagyobb,
- a vesztibuláris rendszerben nincs rendellenesség,
- nincs krónikus beszédzavar (mivel hangos és érthető üzenetváltásra lehet szükség),
- különleges esetekben megengedett a hallókészülékek használata.

### 1.4. Terhesség

Alacsony tűrőképesség vagy patológiás terhesség esetén a terhességet a mozdonyvezetők átmeneti kizárását indokoló körülménynek kell tekinteni. A várandós mozdonyvezetők védelmére alkalmazni kell a megfelelő jogszabályi rendelkezéseket.

## 2. AZ ALKALMAZÁST MEGELŐZŐ VIZSGÁLAT MINIMÁLIS TARTALMA

### 2.1. Orvosi vizsgálatok:

- általános orvosi vizsgálat,
- érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),
- vér- és vizeletvizsgálatok többek között a cukorbetegség kimutatására, amennyiben ezekre a jelölt fizikai alkalmasságának megállapításához szükség van,
- nyugalmi EKG,
- a munkára való alkalmasságot megkérdőjelező pszichotróp anyagokra, például tiltott kábítószerekre vagy pszichotróp gyógyszerekre, valamint túlzott alkoholfogyasztásra vonatkozó vizsgálatok,
- kognitív tényezők: figyelem és koncentráció; emlékezet; felfogóképesség; érvelés,
- kommunikáció,
- pszichomotoros tényezők: reakcióidő, kézkoordináció.

### 2.2. Foglalkozáspszichológiai vizsgálatok

A foglalkozáspszichológiai vizsgálatok célja, hogy segítséget nyújtson a munkavállalók felvételekor, valamint a személyzetgazdálkodásban. A pszichológiai értékelés tartalmának meghatározásakor a vizsgálatnak fel kell mérnie, hogy a pályázó mozdonyvezetőnél nem állapítható-e meg olyan állandósult foglalkozáspszichológiai elégtelenség, különösen a működtetési képességek vagy bármely egyéb jelentős személyiségi tényező terén, amely valószínűleg akadályozná a vezető feladatai biztonságos ellátásában.

## 3. AZ ALKALMAZÁST KÖVETŐ IDŐSZAKOS VIZSGÁLATOK

### 3.1. Gyakoriság

Az orvosi (fizikai alkalmassági) vizsgálatokat 55 éves korig legalább háromévenként, azt követően pedig évente kell elvégezni.

A fenti gyakoriságot a vállalat által a 20. cikk értelmében akkreditált vagy elismert orvosnak növelnie kell, amennyiben az alkalmazott egészsége ezt megköveteli.

A 16. cikk (1) bekezdésének sérelme nélkül, amennyiben okkal feltételezhető, hogy az engedély vagy tanúsítvány jogosultja már nem teljesíti a II. melléklet 1. szakaszában megállapított egészségügyi követelményeket, el kell végezni a megfelelő orvosi vizsgálatot.

A fizikai alkalmasságot rendszeresen, illetve bármely munkahelyi baleset és személyi balesetet követő munkamegszakítás után ellenőrizni kell. A 20. cikk értelmében akkreditált vagy elismert orvos saját döntése alapján további megfelelő orvosi vizsgálatot is végrehajthat, különösen a legalább 30 napig tartó betegszabadság után. A munkaadónak, amennyiben biztonsági okokból vissza kellett hívnia a mozdonyvezetőt a szolgálatból, fel kell kérnie a 20. cikk értelmében akkreditált vagy elismert orvost, hogy ellenőrizze a mozdonyvezető fizikai alkalmasságát.

### 3.2. Az alkalmazást követő időszakos orvosi vizsgálat minimális tartalma

Amennyiben a mozdonyvezető megfelel a kinevezése előtt végrehajtott vizsgálatához megkövetelt kritériumoknak, az időszakos vizsgálatoknak legalább az alábbiakat kell magukban foglalniuk:

- általános orvosi vizsgálat,
- érzékszervek működésének vizsgálata (látás, hallás, színérzékelés),
- vér- vagy vizeletvizsgálat a cukorbetegség vagy más, a klinikai vizsgálat által megjelölt betegségek kimutatására,
- kábítószeres használatának vizsgálata, amennyiben ez orvosilag javallott.

A 40 év feletti mozdonyvezetők esetén nyugalmi EKG-vizsgálatot is kötelező végezni.

---

*III. MELLÉKLET***KÉPZÉSI MÓDSZER**

Megfelelő egyensúlyt kell biztosítani az elméleti (tantermi és demonstrációs) képzés, valamint a gyakorlati (munkavégzés során szerzett tapasztalat, és vezetés a képzési célokra lezárt vágányokon, felügyelettel és anélkül) képzés között.

Az üzemeltetési szabályok, jelzési szituációk stb. egyéni elsajátítása során elfogadott a számítógéppel segített képzés.

A mozdonyvezetők hatékony képzése során hasznos lehet, bár nem kötelező a szimulátorok használata; ezek a szokatlan munkakörülmények melletti képzésben vagy a ritkán alkalmazott szabályok oktatásakor különösen hasznosak. Nagy előnyük, hogy lehetőséget nyújtanak az olyan eseményekkel kapcsolatos gyakorlati tanulásra, amelyeket a valóságban nem lehet oktatni. Alapvetően a legkorszerűbb szimulátorok használatára kell törekedni.

Az útvonalismeret elsajátítását illetően azt a megközelítést kell előnyben részesíteni, amelynek során a mozdonyvezető az adott útvonalon egy másik mozdonyvezetőt kísér a megfelelő számú alkalommal, nappal és éjjel egyaránt. Alternatív képzési módszerként felhasználhatók többek között az útvonalat a vezetőfülke szemszögéből bemutató videofelvételek.

---

## IV. MELLÉKLET

**AZ ÁLTALÁNOS SZAKMAI ISMERETEK ÉS AZ ENGEDÉLLEL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK**

Az általános képzés céljai a következők:

- a vasúti technológiákra, azaz többek között a biztonsági szabályokra vonatkozó ismeretek és eljárások, valamint az üzemeltetési szabályozás mögött meghúzódó elmélet elsajátítás,
- a vasút üzemeltetésével kapcsolatos kockázatokra, valamint a kezelésükre szolgáló különböző eszközökre vonatkozó ismeretek és eljárások elsajátítása,
- az egy vagy több vasúti üzemmódot meghatározó alapelvekre vonatkozó ismeretek és eljárások elsajátítása,
- a vonatokra, felépítésükre és a vontatóegységek, vagonok, kocsik és egyéb járművek műszaki előírásaira vonatkozó ismeretek és eljárások elsajátítása.

A mozdonyvezetőknek különösen az alábbiakra kell képesnek lenniük:

- a mozdonyvezetői hivatásban végzett munkára vonatkozó különleges előírások, a mozdonyvezetői munka fontossága, valamint a szakmai és a személyes jellegű elvárások (hosszú munkaperiódusok, az otthontól való távollét stb.) megértése,
- a személyzetre vonatkozó biztonsági szabályok alkalmazása,
- a járművek azonosítása,
- a munkamódszerek pontos ismerete és alkalmazása,
- a referencia- és alkalmazási dokumentumok azonosítása (az „üzemeltetési” ÁME-ben meghatározott eljárási kézikönyv és a vasútvonalak kézikönyve, a vezetői kézikönyv, az üzemzavar-kézikönyv stb.),
- a biztonság szempontjából lényeges feladatokkal összhangban lévő magatartások elsajátítása,
- a személyi sérüléssel járó balesetekre vonatkozó eljárások azonosítása,
- az általában a vasút-üzemeltetéssel járó kockázatok megkülönböztetése,
- a forgalombiztonságot szabályozó alapelvek ismerete,
- az elektrotechnológia alapelveinek alkalmazása.



## V. MELLÉKLET

**A JÁRMŰVEK SZAKMAI ISMERETE ÉS A TANÚSÍTVÁNNYAL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK**

A járművekkel kapcsolatos speciális képzés befejezése után a mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük a következő feladatok végrehajtására.

## 1. INDULÁS ELŐTTI VIZSGÁLATOK ÉS ELLENŐRZÉSEK

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- a dokumentáció és a szükséges felszerelés összegyűjtése,
- a vontatójármű kapacitásának ellenőrzése,
- az adatok ellenőrzése a vontatójárművön található dokumentumokban,
- az előírt ellenőrzések és vizsgálatok végrehajtásával annak biztosítása, hogy a vontatójármű képes a megkövetelt vontatóerő biztosítására, és a biztonsági berendezés működik,
- az előírt védelmi és biztonsági berendezések rendelkezésre állásának és működőképességének ellenőrzése a mozdony átvételekor vagy az út megkezdése előtt,
- a rutinszerű megelőző karbantartási műveletek végrehajtása.

## 2. A JÁRMŰVEK ISMERETE

A mozdonyok üzemeltetéséhez a mozdonyvezetőknek ismerniük kell a rendelkezésükre álló összes vezérlő- és jelzőeszközt, különösen az alábbiakra vonatkozókat:

- vontatás,
- fékezés,
- a forgalombiztonsággal összefüggő elemek.

A járművekben fellépő rendellenességek észlelése és megkeresése, jelentése és a kijavításukhoz szükséges tényezők megállapítása, valamint bizonyos esetekben a megfelelő intézkedés végrehajtása érdekében a mozdonyvezetőknek ismerniük kell az alábbiakat:

- mechanikai szerkezetek,
- felfüggesztő és rögzítő berendezések,
- futóművek,
- biztonsági berendezések,
- üzemanyagtartályok, üzemanyag-ellátó rendszer, kipufogógáz-elvezető berendezés,
- a járművek belsején és külsején található jelölések – különösen a veszélyes áruk szállításakor használt szimbólumok – jelentése,
- menetregisztráló rendszerek,
- elektromos és pneumatikus rendszerek,
- áramszedők és nagyfeszültségű rendszerek,
- kommunikációs berendezések (mozdonyrádió stb.),
- útvonalterv,

- a járművek alkatrészei, azok funkciója és a szállított áruja jellemző eszközök, különösen a vonatnak a fékvezeték légtelenítésével történő megállítására szolgáló rendszer,
- fékezőrendszer,
- a vontatóegységekhez tartozó alkatrészek,
- vonóerő-átadó rendszer, motorok és erőátvitel.

### 3. FÉKEK VIZSGÁLATA

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- indulás előtt annak ellenőrzése és kiszámítása, hogy a vonat tényleges fékezett tömege a jármű dokumentumaiban előírtak szerint megfelel-e az adott vonalra előírt fékezendő tömegnek,
- indulás előtt, induláskor és menet közben a vontatóegység és adott esetben a vonat fékrendszere egyes alkatrészei működésének ellenőrzése.

### 4. A VONAT ÜZEMMÓDJA ÉS LEGNAGYOBB SEBESSÉGE A VONAL JELLEMZŐI SZERINT

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- az indulás előtt nekik átadott információk tudomásulvétele,
- a vonat üzemeltetési módjának és legnagyobb sebességének meghatározása az olyan változók alapján, mint például a sebességkorlátozások, az időjárási viszonyok vagy a jelzések változásai.

### 5. A VONAT VEZETÉSE A BERENDEZÉSEK VAGY JÁRMŰVEK SÉRÜLÉSE NÉLKÜL

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- az összes vezérlőrendszer vonatkozó szabályokkal összhangban történő használata,
- a vonat indítása a tapadás és a teljesítmény korlátainak figyelembevételével,
- a fékek használata lassításra vagy megállásra, a járművek és a berendezések figyelembevételével.

### 6. RENDELLENESÉGEK

A mozdonyvezetőknek:

- képesnek kell lenniük a vonat viselkedésével kapcsolatos szokatlan események figyelésére,
- képesnek kell lenniük a vonat átvizsgálására és a rendellenességekre utaló jelek azonosítására, megkülönböztetésére, viszonylagos fontosságuk szerinti reagálásra és törekedniük kell a rendellenességek orvoslására, minden esetben elsőbbséget biztosítva a vasúti forgalom és a személyek biztonságának,
- ismerniük kell a rendelkezésre álló védő- és kommunikációs eszközöket.

### 7. ÜZEM KÖZBEN ELŐFORDULÓ RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK ÉS BALESETEK, TŰZESetek ÉS SZEMÉLYI SÉRÜLÉSSel JÁró BALESETEK

A mozdonyvezetőknek:

- képesnek kell lenniük a vonat védelmére irányuló intézkedések megtételére, és segítséget hívni a vonaton tartózkodó személyek sérülésével járó baleset esetén,
- képesnek kell lenniük annak megállapítására, hogy a vonat szállít-e veszélyes árut, és ezen áru azonosítására a vonat dokumentumai és kocsilistái alapján,
- ismerniük kell a vonat vészhelyzeti kiürítésére vonatkozó eljárásokat.

8. A TOVÁBBKÖZLEKEDÉS FELTÉTELEI A JÁRMŰVEKET ÉRINTŐ RENDKÍVÜLI ESEMÉNY UTÁN

A mozdonyvezetőknek az eseményt követően fel kell tudniuk mérni, hogy a vonat folytathatja-e útját, és milyen körülmények között, annak érdekében, hogy ezekről a körülményekről mielőbb tájékoztathassák a pályahálózat-működtetőt.

A mozdonyvezetőknek meg kell tudniuk állapítani, hogy szükség van-e szakértői értékelésre, mielőtt a vonat továbbindul.

9. A VONAT LEÁLLÍTÁSA

A mozdonyvezetőknek képeseknek kell lenniük arra, hogy megtegyék a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a vonat még a legkedvezőtlenebb feltételek között se indulhasson vagy mozdulhasson el akaratlanul.

A mozdonyvezetőknek továbbá ismerniük kell azokat az intézkedéseket, amelyekkel a vonat vagy annak részei váratlan elmozdulás esetén megállíthatók.

---

## VI. MELLÉKLET

## AZ INFRASTRUKTÚRA SZAKMAI ISMERETE ÉS A TANÚSÍTVÁNNYAL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

## Az infrastruktúrával kapcsolatos témakörök

## 1. A FÉKEK VIZSGÁLATA

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük indulás előtt ellenőrizni és kiszámítani, hogy a vonat tényleges fékezett tömege a jármű dokumentumaiban előírtak szerint megfelel-e az adott vonalra előírt fékezendő tömegnek.

## 2. AZ ÜZEM TÍPUSA ÉS A VONAT LEGNAGYOBB SEBESSÉGE A VONAL JELLEMZŐI SZERINT

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- az indulás előtt nekik átadott információk tudomásulvétele (például sebességhatárolások és a jelzések változásai),
- a vonat üzemeltetési módjának és legnagyobb sebességének meghatározása a pálya jellemzői alapján.

## 3. PÁLYAISMERET

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük a problémák előre látására, és a biztonsági és más jellemzők – például a pontosság és a gazdasági szempontok – tekintetében való megfelelő reagálásra. Ezért alaposan ismerniük kell, az útvonalukon vagy bármilyen más, megállapodás szerinti alternatív útvonalon található vasúti pályákat és létesítményeket.

A fontos szempontok az alábbiak:

- üzemeltetési feltételek (kétvágányú vagy menetirányváltásra alkalmas egyirányú közlekedés stb.),
- útvonal-ellenőrzés végrehajtása és tájékozódás a vonatkozó dokumentumok alapján,
- adott közlekedési módra használható vágányok azonosítása,
- az alkalmazandó közlekedési szabályok és a jelzőrendszer jelentése,
- üzemeltetési rendszer,
- a térközrendszer és az annak kezelésére vonatkozó szabályok,
- állomások neve és elhelyezkedése, valamint az állomások és a jelzőberendezések távolból történő azonosíthatósága annak érdekében, hogy a sebességet ennek megfelelően lehessen szabályozni,
- jelzés a különböző feszültségrendszerű felsővezetési hálózatok átmeneteinél,
- a vezetett különböző vonatkategóriákra vonatkozó sebességhatárolások,
- topográfiai profilok,
- különleges fékezési körülmények, például lejtős pályaszakaszokon,
- különleges közlekedési jellemzők: speciális jelzések, jelek, indítási körülmények stb.

#### 4. BIZTONSÁGI SZABÁLYOK

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- csak az összes előírt feltétel (menetrend, menesztés vagy jelzés, jelzések használata, ha szükséges stb.) teljesülése utáni vonatindítás,
- a vágány mellett és a vezetőfülkében található jelzések megfigyelése, azonnali és hibátlan értelmezése és a meghatározott intézkedés végrehajtása,
- a vonat biztonságos vezetése a konkrét üzemmódnak megfelelően: utasítás esetén speciális üzemmód, ideiglenes sebességkorlátozások, közlekedés a beállított menetiránnyal szemben, vészhelyzetben jelzések figyelmen kívül hagyására kapott engedély, üzemmód – váltás, megfordulás, munkaterületen történő áthaladás stb. alkalmazása,
- a menetrend szerinti és az azon kívüli megállások figyelembevétele, és szükség esetén további feladatok végrehajtása az utasok számára a megállások során, különösen az ajtók kinyitása és zárása.

#### 5. A VONAT VEZETÉSE

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- az út teljes időtartama alatt a vonat pályán elfoglalt helyének ismerete,
- a fékek használata lassításra vagy megállásra, a járművek és a létesítmények figyelembevételével,
- a vonat haladásának a menetrenddel és bármilyen energiatakarékossgal kapcsolatos utasítással összhangban történő módosítása, figyelembe véve a vontatóegység, a vonat, a pálya és a környezet jellemzőit.

#### 6. RENDELLENESSÉGEK

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- amennyire azt a vonat üzemeltetése engedi, az infrastruktúrával és a környezettel kapcsolatos szokatlan események: jelzések, vágányok, energiaellátás, útátjárók, a vágány környezete, egyéb forgalom figyelése,
- konkrét távolságok ismerete az akadályok elhárítása érdekében,
- a pályahálózat-működtetőnek mielőbbi értesítése a megfigyelt rendellenesség helyéről és természetéről, meggyőződve arról, hogy a tájékoztatást a másik fél értette,
- a vasúti pálya megfigyelése, minden szükséges esetben a forgalom és a személyek biztonságának biztosítása vagy az ehhez szükséges intézkedések megtétele.

#### 7. ÜZEM KÖZBEN ELŐFORDULÓ RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK ÉS BALESETEK, TŰZESETEK ÉS SZEMÉLYI SÉRÜLÉSSSEL JÁRÓ BALESETEK

A mozdonyvezetőknek képesnek kell lenniük az alábbiakra:

- a vonat védelmére irányuló intézkedések megtétele, és segítség hívása személyi sérüléssel járó baleset esetén,
- tűz esetén a vonatmegállítás helyének meghatározása, és ha szükséges, az utasok kimentésének lehetővé tétele,
- a lehető leghamarabb hasznos információk szolgáltatása a tüzesetről, ha a tüzet a mozdonyvezető egyedül nem képes megfékezni,
- az pályahálózat-működtetőjének lehető leghamarabbi tájékoztatása ezekről a körülményekről,
- annak eldöntése, hogy a vasúti pálya járható-e, és ha igen, milyen feltételekkel.

## 8. NYELVVIZSGÁK

Azon mozdonyvezetőknek, akiknek fontos biztonsági kérdésekről kell a pályahálózat-működtetővel kommunikálniuk, nyelvismerettel kell rendelkezniük az adott pályahálózat-működtető által megjelölt nyelven. E nyelvismeretnek olyan szintűnek kell lennie, amely képessé teszi őket az aktív és hatékony kommunikációra a rutinhelyzetekben, nehéz körülmények között és vész helyzetben egyaránt.

Képesnek kell lenniük az üzemeltetési ÁME-ben foglalt üzenetek és kommunikációs módszer használatára. A mozdonyvezetőknek az alábbi táblázat szerinti 3. szinten kell tudniuk kommunikálni:

Nyelvi és kommunikációs szint

Az adott nyelven való szóbeli kommunikáció öt szintre osztható:

Szint	Leírás
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>– beszédmódját bármely beszélgetőpartnerhez hozzá tudja igazítani</li> <li>– meg tudja fogalmazni véleményét</li> <li>– képes tárgyalni</li> <li>– képes a meggyőzésre</li> <li>– tanácsot tud adni</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kezelni tudja az egyértelműen előre nem látható helyzeteket</li> <li>– feltételezéssel tud élni</li> <li>– ki tudja fejezni érvekkel alátámasztott véleményét</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kezelni tudja az előre nem látott elemet tartalmazó gyakorlati helyzeteket</li> <li>– leírást tud adni</li> <li>– fenn tud tartani egy egyszerű beszélgetést</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kezelni tudja az egyszerű gyakorlati helyzeteket</li> <li>– kérdést tud feltenni</li> <li>– választ tud adni a kérdésekre</li> </ul>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>– előre megjegyzett mondatokkal tud beszélni</li> </ul>

## VII. MELLÉKLET

**A VIZSGÁK GYAKORISÁGA**

Az időszakos ellenőrzések gyakorisága a következő:

- a) nyelvtudás (csak az adott nyelvet nem anyanyelvként beszélők számára): háromévenként vagy több mint egyéves távollét után;
  - b) az infrastruktúra ismerete (az útvonalak és üzemeltetési szabályok ismeretét is beleértve): háromévenként vagy több mint egyéves távollét után az adott útvonalon;
  - c) járműismeret: háromévenként.
-