

**A nemzeti fejlesztési miniszter
...../2014. (.....) NFM rendelete**

az egyes vasúti közlekedési tárgyú miniszteri rendeletek jogharmonizációs célú módosításáról

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (2) bekezdés 19. pontjában kapott felhatalmazás alapján az egyes miniszterek, valamint a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 109. § 13. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva,

a 2. alcím tekintetében a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (2) bekezdés 8. pontjában kapott felhatalmazás alapján a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 109. § 13. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva,

a 3. alcím tekintetében a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (2) bekezdés 2. pontjában kapott felhatalmazás alapján a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 109. § 13. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva,

a 4. alcím tekintetében a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (2) bekezdés 20. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet 109. § 13. pontjában meghatározott feladatkörömben eljárva

a következőket rendelem el:

1. A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 30/2010. (XII. 23.) NFM rendelet módosítása

1. §

A vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 30/2010. (XII. 23.) NFM rendelet (a továbbiakban: R1.) 3. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) ÁME hatálybalépését követő egy éven belül az előrehaladott fejlesztési stádiumban lévő projektek listáját a közlekedési hatóság az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) részére megküldi.”

2. §

Az R1. 17. § (1) bekezdése a következő f) ponttal egészül ki:

(Ez a rendelet - a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvénnyel együtt -)

„f) a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv III. mellékletének a zajszennyezés tekintetében történő módosításáról szóló 2014. március 10-i 2014/38/EU bizottsági irányelvnek”

3. §

Az R1. 17. § (2) bekezdés a) pontja hatályát veszíti.

4. §

Az R1. 2. számú melléklet 1.4.4. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„1.4.4. A vasúti rendszer konstrukciója és működése nem okozhatja az általa keltett zaj meg nem engedett értékű kibocsátását

- az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012. november 21-i 2012/34/EU irányelv 3. cikkében meghatározott vasúti infrastruktúrákhoz közeli területeken, és
- a vezetőfülkében.”

5. §

Az R1. 4. § (2) bekezdésében „az Európai Bizottságot (a továbbiakban: Bizottság)” szövegrész helyébe „a Bizottságot” szöveg lép.

2. A vasúti járművek üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos vizsgálatáról és hatósági nyilvántartásáról szóló 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet módosítása

6. §

A vasúti járművek üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos vizsgálatáról és hatósági nyilvántartásáról szóló 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet (a továbbiakban: R2.) 10. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) Ha a kérelmező egyidejűleg több EGT-államban típusengedély iránti kérelmet terjeszt elő, akkor a közlekedési hatóság az eljárás egyszerűsítése és az adminisztrációs formák minimalizálása érdekében a többi EGT-állam nemzeti vasútbiztonsági hatóságával együttműködni köteles.”

7. §

Az R2. 15. § (3) bekezdés helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Üzembehelyezési engedély a hatóság által kiadott típusengedéllyel, átalakítási engedéllyel vagy azzal egyenértékű engedéllyel rendelkező járműtípusba tartozó vasúti járműre adható ki. Az üzembehelyezési engedély nem sértheti a vasúti társaságok számára a vasúti pályahálózaton működtetett vasúti járművek tekintetében megállapított egyéb feltételeket.”

8. §

Az R2. 37. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A 2008. július 19. előtt – és különösen a RIC és RIV értelmében – kibocsátott üzembehelyezési engedélyk az egyéb jogszabályi rendelkezések betartása mellett érvényben maradnak a kibocsátásuk feltételeinek megfelelően.”

9. §

Az R2. 37. §-a a következő (12) bekezdéssel egészül ki:

„(12) Jelen rendelet hatályba lépése előtt bérleti szerződés alapján határozott időre – legfeljebb 2 éves időtartamra – kiadott üzembehelyezési engedélyek a lejáratukig érvényben maradnak.”

10. §

Hatályát veszti az R2.

- a) 15. § (7) bekezdése,
- b) 21. § (2) bekezdés a) és g) pontja.

3. A vasútbiztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokról szóló 40/2006. (VI. 26.) GKM rendelet módosítása

11. §

A vasútbiztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokról szóló 40/2006. (VI. 26.) GKM rendelet (a továbbiakban: R3.) 2. melléklete helyébe az *1. melléklet* lép.

12. §

Az R3. 12. §-a a következő (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) Ez a rendelet a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közös biztonsági mutatók és a balesetek költségeinek számítására szolgáló közös módszerek tekintetében történő módosításáról szóló, 2014. július 9-i 2014/88/EU bizottsági irányelvnek való megfelelést szolgálja.”

4. A transzeurópai vasúti rendszerre vonatkozó átjárhatóságot biztosító műszaki előírásokról szóló 70/2012. (XII. 20.) NFM rendelet módosítása

13. §

A transzeurópai vasúti rendszerre vonatkozó átjárhatóságot biztosító műszaki előírásokról szóló 70/2012. (XII. 20.) NFM rendelet (a továbbiakban: R4.) 14. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„14. § (1) Ez a rendelet a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

(2) Ez a rendelet

- a) a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a „vasúti alagutak biztonságával” kapcsolatban elfogadott kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól szóló, 2007. december 20-i 2008/163/EK bizottsági határozat;
- b) a hagyományos és nagysebességű transzeurópai vasúti rendszerben a „mozgáskorlátozott személyekkel” kapcsolatos kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól szóló, 2007. december 21-i 2008/164/EK bizottsági határozat;
- c) a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/861/EK és 2006/920/EK határozatok módosításáról szóló, 2009. január 23-i 2009/107/EK bizottsági határozat;
- d) az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve alapján elfogadott, az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelőségértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljairól szóló, 2010. november 9-i 2010/713/EU bizottsági határozat;
- e) a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer „járművek - zaj” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2011. április 4-i 2011/229/EU bizottsági határozat;
- f) a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer energiaellátás alrendszerének átjárhatósági műszaki előírásairól szóló, 2011. április 26-i 2011/274/EU bizottsági határozat;
- g) a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer „infrastruktúra” alrendszerének átjárhatósági műszaki előírásairól szóló, 2011. április 26-i 2011/275/EU bizottsági határozat;
- h) a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer „mozdonyok és személyszállító járművek” jármű alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2011. április 26-i 2011/291/EU bizottsági határozat;
- i) a transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2012. január 25-i 2012/88/EU bizottsági határozat;
- j) az átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2006/861/EK, 2008/163/EK, 2008/164/EK, 2008/217/EK, 2008/231/EK, 2008/232/EK, 2008/284/EK, 2011/229/EU, 2011/274/EU, 2011/275/EU, 2011/291/EU és 2011/314/EU határozat módosításáról szóló, 2012. július 23-i 2012/464/EU bizottsági határozat 2-3. cikkének és 8-11. cikkének;
- k) a transzeurópai vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról szóló 2012/88/EU határozat módosításáról szóló, 2012. november 6-i 2012/696/EU bizottsági határozat végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapít meg;
- l) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2007/756/EK határozat módosításáról szóló, 2012. november 14-i 2012/757/EU bizottsági határozat;
- m) az Európai Unió vasúti rendszere „járművek - teherkocsik” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2006/861/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. március 13-i 321/2013/EU bizottsági rendelet;
- n) az Európai Unió vasúti rendszere „járművek - teherkocsik” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 321/2013/EU rendelet módosításáról szóló, 2013. december 2-i 1236/2013/EU bizottsági rendelet;
- o) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalmi szolgálat és forgalomirányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló 2012/757/EU határozat módosításáról szóló, 2013. december 2-i 2013/710/EU bizottsági határozat végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapít meg.”

5. Záró rendelkezések

14. §

Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba.

15. §

(1) Ez a rendelet

- a) a 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv III. mellékletének a zajszennyezés tekintetében történő módosításáról szóló 2014. március 10-i 2014/38/EU bizottsági irányelvnek,
- b) a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közös biztonsági mutatók és a balesetek költségeinek kiszámítására szolgáló közös módszerek tekintetében történő módosításáról szóló, 2014. július 9-i 2014/88/EU bizottsági irányelvnek,
- c) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

(2) Ez a rendelet a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtását szolgálja.

Dr. Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter

„2. melléklet a 40/2006. (VI. 26.) GKM rendelethez

Közös biztonsági mutatók

Az 1. pontban említett balesetekre vonatkozó mutatószámokra a vasúti közlekedés statisztikájáról szóló, 2002. december 16-i 91/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet kell alkalmazni. Amennyiben az Ügynökséghez történt benyújtást követően a biztonsági jelentésben leírtaktól eltérő új tények merülnek fel, a vasúti közlekedési hatóság a lehető legrövidebb időn belül, de legkésőbb a következő éves beszámolóban köteles a helyesbítő vagy módosító adatokat megküldeni az Ügynökségnek.

1. Balesetekre vonatkozó mutatók

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

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

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

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

- utas (az összes utaskilométerre és a személyszállító vonatok összes vonatkilométerére vonatkoztatva is),
- alkalmazott vagy vállalkozó,
- vasúti átjárók igénybe vevője,
- illetéktelen személy,
- a peronon tartózkodó egyéb személy,
- nem a peronon tartózkodó egyéb személy.

2. Veszélyes árukra vonatkozó mutatók

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

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

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

3. Öngyilkosságokra vonatkozó mutatók

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

4. Baleset előidézésére alkalmas körülményekre vonatkozó mutatók

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

- síntörés,
- vágánykivetődés és egyéb sínillesztési hiba,
- a biztonságot veszélyeztető jelzési hibák,
- a »Megállj« állású jelző meghaladása a jelző melletti tényleges elhaladással,
- a »Megállj« állású jelző meghaladása a jelző melletti tényleges elhaladás nélkül,
- üzemben lévő jármű keréktörése,
- üzemben lévő jármű tengelytörése.

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

5. Mutatók a balesetek gazdasági hatásainak számításához

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

- a halálesetek és a súlyos sérülések száma, megszorozva a balesetmegelőzési értékkel,
- a környezetkárosítás költsége,
- a vasúti jármű és az infrastruktúra fizikai károsodásának költsége,
- a baleset miatti késések költsége.

A biztonsági hatóság beszámol a jelentős balesetek gazdasági hatásáról.

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

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

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

- figyelmeztető jelzés,
- figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás,
- figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint diszkrét sebességfelügyelet,
- figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint folyamatos sebességfelügyelet.

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

- a) biztosítás nélküli vasúti átjáró,
- b) biztosított vasúti átjáró:
 - ba) manuális;
 - bb) automatikus, igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel;
 - bc) automatikus, igénybevevő-oldali védelemmel;
 - bd) vasútoldali védelemmel.

Függelék

Fogalom meghatározások a közös biztonsági mutatók és a balesetek gazdasági hatásainak számítására szolgáló módszerek értelmezéséhez

1. Balesetekre vonatkozó mutatók

1.1. *Jelentős baleset*: minden olyan baleset, amely legalább egy mozgásban lévő vasúti járművet érint, és legalább egy személy halálát vagy súlyos sérülését idézi elő, vagy jelentős kárt okoz a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésekben vagy a környezetben, vagy jelentős forgalmi zavart okoz, kivéve a műhelyekben, a raktárakban és a járműtelephelyeken bekövetkező baleseteket;

1.2. *jelentős kár a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésekben vagy a környezetben*: a 150 000 EUR összeget elérő vagy meghaladó mértékű kár;

1.3. *jelentős forgalmi zavar*: olyan forgalmi zavar, amelynek következtében valamely vasúti fővonalon a vonatforgalom legalább hat órán át szünetel;

1.4. *vonat*: egy vagy több mozdony vagy vasúti motorkocsi által vontatott egy vagy több olyan vasúti jármű, továbbá önállóan közlekedő olyan vasúti motorkocsi, amely egy meghatározott szám vagy egyedi elnevezés alatt egy meghatározott kiindulási ponttól egy meghatározott rendeltetési pontig közlekedik, ideértve az üres mozdonymenetet, vagyis az önmagában közlekedő mozdonyt is;

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

1.6. *vonat ütközése úrszervényen belüli akadállyal*: vonat valamely részének ütközése a vasúti pályán vagy annak közelében lévő, oda rögzített vagy ott ideiglenesen jelen lévő tárggyal (a vasúti átjáróban az átkelő jármű vagy az átjáró igénybe vevője által elhagyott tárgy kivételével), ideértve a felsővezetékkel való ütközést is;

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

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

1.9. *mozgó vasúti járműhöz köthető, személyeket érintő baleset*: egy vagy több személyt érintő olyan baleset, amelynek során az adott személyt vagy személyeket a vasúti jármű elüti, vagy a vasúti járműhöz rögzített vagy arról leváló valamely tárgy megüti; ide tartozik a vasúti járműről leeső személy, valamint a vasúti járművön utazó olyan személy is, aki a jármű belsejében elesik vagy egy nem rögzített tárgy eltalál;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Veszélyes árukra vonatkozó mutatók

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

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

3. Öngyilkosságokra vonatkozó mutatók

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

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

4. Baleset előidézésére alkalmas körülményekre vonatkozó mutatók

4.1. *Síntörés*: az a jelenség, amelynek során egy sín két vagy több darabra válik szét, vagy egy sínról fémdarab válik le oly módon, hogy a sínben hosszirányban 50 mm-nél, a futófelületre merőleges értelemben 10 mm-nél nagyobb folytonossági hiány keletkezik;

4.2. *vágánykivetődés vagy egyéb sínillesztési hiba*: a vágány folytonosságával vagy geometriájával összefüggő olyan meghibásodás, amely vágányzár alkalmazását vagy sebességkorlátozás azonnali bevezetését teszi szükségessé;

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

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

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

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

- a pálya menti színes fényjelző vagy alakjelző, ha veszélyt jelez vagy „Megállj” jelzést ad, és a vonatbiztosítási rendszer nem üzemel,
- a vonatbiztosítási rendszer által a biztonsággal összefüggésben adott menetengedély végpontja,
- az előírásoknak megfelelő, szóbeli vagy írásbeli engedélyezéssel megjelölt pont,
- a „megállás helye” jelző (az ütközőbakot nem beleértve) és a kézi jelzés.

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

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

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

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

5. Közös módszertan a balesetek gazdasági hatásainak számításához

5.1. A balesetmegelőzési értéket a következő összetevők alkotják:

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

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

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

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

- a becsléseknek olyan értékelési rendszerhez kell illeszkedniük, amely a közlekedési ágazatban bekövetkező halálesetek kockázatának csökkentésére vonatkozik, és

kikérdezéses (közvetlen) preferenciamérések felhasználásával kell törekedniük a fizetési hajlandóság meghatározására,

- a válaszadói mintának az érintett populációra nézve reprezentatívnak kell lennie. A mintának – a populáció más lényeges társadalmi-gazdasági és demográfiai jellemzőinek eloszlásán túlmenően – reprezentatívnak kell lennie, különösen a populáció kor és jövedelem szerinti megoszlására nézve,
- a fizetési hajlandóság meghatározásához a kérdőíveket úgy kell összeállítani, hogy a rajtuk szereplő kérdések a válaszadók számára egyértelműek és tartalmasak legyenek.

A közvetlen és a közvetett gazdasági költségeket a társadalomra háruló valós költségekből kiindulva kell felvenni.

5.3. Fogalom meghatározások

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

5.3.2. *A vasúti jármű és az infrastruktúra fizikai károsodásának költsége:* ha a vasúti jármű vagy infrastruktúra javításra alkalmatlan, akkor az azonos funkciók ellátására képes és azonos műszaki paraméterekkel rendelkező vasúti járművel vagy infrastruktúrával való helyettesítés költsége; ha nem, akkor a javítható vasúti jármű vagy infrastruktúra baleset előtti állapota helyreállításának költsége, amelyeknek költségbecslését a vasúttársaság, illetve az infrastruktúra működtetője végzi el saját korábbi tapasztalataiból kiindulva, ideértve a vasúti jármű haszonbérbe vételének költségét is abban az esetben, ha a károsodott jármű helyettesítésére új járművet kell igénybe venni.

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

VT = az utazási időben elért megtakarítás pénzben kifejezett értéke

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

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

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

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

A tehervonat idejének pénzben kifejezett értéke (egy órára vonatkoztatva)

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

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

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

CM = a vonat 1 perces késésének költsége

Személyszállító vonat

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

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

Tehervonat

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

A $K1$ és a $K2$ tényező az idő pénzben kifejezett értéke és a késés pénzben kifejezett értéke közötti összefüggést fejezi ki, és értékét kikérdezéses (közvetlen) preferenciamérések alapján kell felvenni, figyelemmel arra, hogy a késés miatt elvesztegetett időt az emberek sokkal negatívabban értékelik, mint az eleve utazásra szánt időt.

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

A modell alkalmazási tartománya

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

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

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

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

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

- a) figyelmeztető jelzés, automatikus figyelmeztető jelzést adva a mozdonyvezetőnek;
- b) figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, automatikus figyelmeztető jelzést adva a mozdonyvezetőnek és automatikus megállítás a „Megállj” állású jelző meghaladása esetén;
- c) figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint diszkrét sebességfelügyelet a „Megállj” állású jelző figyelembevételének biztosítása érdekében, ahol a diszkrét sebességfelügyelet a sebességnek a jelzőhöz közeledve bizonyos helyeken (sebességcsapdák) történő felügyeletét jelenti;
- d) figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint folyamatos sebességfelügyelet, a „Megállj” állású jelző figyelembevételének biztosítására és a sebességkorlátozások folyamatos felügyeletére egy adott vasútvonalon, ahol a folyamatos sebességfelügyelet a vasútvonal valamennyi szakaszán megengedett maximális célsebesség folyamatos kijelzését jelenti.

A d) típusú automatikus vonatbiztosítási rendszernek tekintendő.

6.3. *Vasúti átmjáró*: valamely út vagy közlekedőút és a vasút közötti, az infrastruktúra működtetője által elismert, a nagyközönség vagy egyes igénybe vevők számára nyitva álló szintbeni kereszteződés. A fogalom nem terjed ki az állomás peronjai közötti átmjárókra, sem a vágányokon átvezető, kizárólag az alkalmazottak által használható átkelőkre.

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

6.5. *Közlekedőút*: minden, emberek, állatok, járművek vagy gépek áthaladására szolgáló, az »út« fogalmát ki nem merítő út.

6.6. *Biztosítás nélküli vasúti átmjáró*: olyan vasúti átmjáró, amelyben az átmjáró igénybe vevői semmilyen figyelmeztető jelzést nem kapnak, sem védelemben nem részesülnek, amikor számukra az átmjárón való átkelés nem biztonságos.

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

- A fizikai eszközökkel biztosított védelem eszközei:

- fél- vagy teljes sorompó,
- kapu.

- A vasúti átmjáróban elhelyezett, helyhez kötött készülékkel történő figyelmeztetés eszközei:

- látható jelzés: fénysorompó,
- hangjelző készülékek: csengő, kürt, dudu stb.

A biztosított vasúti átjárók osztályai a következők:

- a) Kézi működtetésű: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali védelmet vagy figyelmeztető jelzést kézi úton egy vasúti alkalmazott aktiválja.
- b) Automatikus, igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzést a közeledő vonat aktiválja.
- c) Automatikus, igénybevevő-oldali védelemmel: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali védelmet a közeledő vonat aktiválja. Ebbe a kategóriába sorolandók az igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel és védelemmel egyaránt rendelkező vasúti átjárók.
- d) *vasútoldali védelem*: olyan vasúti átjáró, ahol egy jelző vagy egy más vonatvédelmi rendszer a vonat továbbhaladását csak akkor engedi, ha a vasúti átjáró igénybevevő-oldali védelme teljes, és a vasúti átjáróban nem tartózkodik senki;

7. Fogalommeghatározások a relatív mennyiségek viszonyítási alapjának felvételéhez

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

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

7.3. *Vonalkilométer*: a 2004/49/EK irányelv 2. cikk hatálya alá tartozó tagállami vasúthálózat kilométerben számított hossza. Többvágányú vonal esetében a kiindulási és a rendeltetési hely közötti távolságot csak egyszeresen kell figyelembe venni.

7.4. *Vágánykilométer*: a 2004/49/EK irányelv 2. cikk hatálya alá tartozó tagállami vasúthálózat kilométerben számított hossza. Többvágányú vonal esetében minden egyes vágányt figyelembe kell venni.”