

161/2019. (VII. 4.) Korm. rendelet

a közlekedési létfontosságú rendszerek és létesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről

A Kormány

a létfontosságú rendszerek és létesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről szóló 2012. évi CLXVI. törvény 14. § *a)-d)* és *f)-h)* pontjában kapott felhatalmazás alapján,

a 22. § tekintetében az Alaptörvény 15. cikk (2) bekezdésében meghatározott eredeti jogalkotói hatáskörében,

a 23. § (1) bekezdése tekintetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés *a)* pont 7. alpontjában kapott felhatalmazás alapján,

a 23. § (2) bekezdése tekintetében a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (1) bekezdés 1. pontjában kapott felhatalmazás alapján,

a 23. § (3) bekezdése tekintetében a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 88. § (1) bekezdés *a)* pontjában kapott felhatalmazás alapján,

a 23. § (4) bekezdése tekintetében a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 73. § (1) bekezdés *a)* pontjában kapott felhatalmazás alapján,

az Alaptörvény 15. cikk (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el:

1. Általános rendelkezések

1. § A létfontosságú rendszerek és létesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről szóló 2012. évi CLXVI. törvény végrehajtásáról szóló 65/2013. (III. 8.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: Vhr.) foglaltakat

a) a közúti közlekedés,

b) a vasúti közlekedés,

c) a légiközlekedés,

d) a víziközlekedés és

e) a logisztikai központok

alágazatba tartozó létfontosságú rendszerek és létesítmények (a továbbiakban: létfontosságú rendszerelem) azonosítása, kijelölése, kijelölésének visszavonása és védelme tekintetében az e rendeletben foglalt eltérésekkel kell alkalmazni.

2. § E rendelet alkalmazásában

a) *üzemeltető*:

aa) a közútnak a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33. § (1) bekezdése szerinti kezelője,

ab) a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 37. § (2) bekezdése szerinti repülőtér üzemben tartója és a légiközlekedést szolgáló légiforgalmi földi berendezés üzemben tartója,

ac) a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény szerinti hajózási létesítmény üzemben tartója,

ad) a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény szerinti pályahálózat-működtető és integrált vasúti társaság,

ae) a logisztikai központok üzemben tartója;

b) *schengeni övezet*: a Benelux Gazdasági Unió államai, a Németországi Szövetségi Köztársaság és a Francia Köztársaság kormányai között a közös határaikon történő ellenőrzések fokozatos megszüntetéséről szóló, 1985. június 14-i schengeni megállapodás végrehajtásáról Schengenenben 1990. június 19-én aláírt egyezmény részes tagállamai területe;

c) TEU: a 20 láb hosszúságú konténerrel egyenértékű nagyságot kifejező egység (twenty-foot equivalent unit).

3. § Az e rendeletben meghatározott határidők számítása során az építési beruházás előkészítése és a szükséges hatósági engedélyek kiadásához szükséges időtartam nem számít bele a helyreállítás időtartamába.

2. Az eljáró hatóságok

4. § A létfontosságú rendszerelem meghatározása során ágazati kijelölő hatóságként és helyszíni ellenőrzést lefolytató szervként

a) a közúti közlekedés alágazat tekintetében az útügyi közlekedési hatóság,

b) a vasúti közlekedés alágazat tekintetében a vasúti közlekedési hatóság,

c) a légiközlekedés alágazat tekintetében a légiközlekedési hatóság,

d) a víziközlekedés alágazat tekintetében a hajózási hatóság,

e) a logisztikai központok alágazat tekintetében

ea) - az eb) alpontban foglalt kivétellel - az útügyi közlekedési hatóság,

eb) - a létfontosságú rendszerelem vasúti kapcsolata esetén - a vasúti közlekedési hatóság jár el.

3. Az európai létfontosságú rendszeremek kijelölésének ágazati kritériumai

5. § (1) A közúti közlekedés alágazat tekintetében európai létfontosságú rendszeremmé jelölhető ki a transzeurópai úthálózat törzshálózatának (Trans-European Network for Transport, Core Network, a továbbiakban: TEN-T) kiépült gyorsforgalmi útszakasza.

(2) A közúti közlekedés alágazat tekintetében európai létfontosságú rendszeremmé jelölhető ki az (1) bekezdés szerinti TEN-T gyorsforgalmi közúthálózati elemek folyami hídja.

(3) A közúti közlekedés alágazat tekintetében európai létfontosságú rendszeremmé jelölhető ki az (1) bekezdés szerint TEN-T gyorsforgalmi közúthálózati elemek schengeni övezet külső határán lévő, nemzetközi személy- és áruforgalom lebonyolítását végző határátkelőhelye.

6. § (1) A vasúti közlekedés alágazat tekintetében európai létfontosságú rendszeremmé jelölhető ki a TEN-T vasúthálózat azon magyarországi szakasza, amelynek

a) kiesése esetén helyettesítése más közlekedési móddal nem biztosítható,

b) kieséséből származó menettávolság-növekedés mértéke meghaladja az 500 km-t, vagy

c) kiesése miatt megközelíthetetlené válnak megyeszékhelyek, megyei jogú városok és a főváros,

és üzemképtelenné válása esetén a legalább ideiglenes jelleggel történő, teljes kapacitást biztosító helyreállítása - az adott európai létfontosságú rendszerelem vonatkozásában - az 1 évet meghaladja.

(2) A vasúti közlekedés alágazat tekintetében európai létfontosságú rendszerlemmé jelölhető ki a schengeni övezet külső határán lévő, nemzetközi személy- és áruforgalom lebonyolítását végző vasúti határátkelőhely.

7. § A légit közlekedés alágazat tekintetében európai létfontosságú rendszerlemmé jelölhető ki a TEN-T repülőtér-hálózat részét képező nemzetközi kereskedelmi repülőtér, amelynek végleges üzemképtelenné válása esetén a legalább ideiglenes jelleggel történő, teljes kapacitást biztosító helyreállítása - az adott európai létfontosságú rendszerlem vonatkozásában - az 1 évet meghaladja.

8. § A víziközlekedés alágazat tekintetében európai létfontosságú rendszerlemmé jelölhető ki:

a) TEN-T víziút-hálózat részét képező víziút, amely kiesése esetén más közlekedési móddal nem kiváltható,

b) olyan TEN-T hálózati kikötő, amelynek az azonosítási jelentés elkészítését megelőző két év átlagában éves forgalma a 2 000 000 árutonnát, vagy kezelt konténerforgalma az 500 000 TEU-t eléri,

c) a schengeni övezet külső határán lévő határkikötő.

9. § A logisztikai központok alágazat tekintetében európai létfontosságú rendszerlemmé jelölhető ki az az intermodális terminál, amelynek kiesése esetén a tárolási kapacitása kétharmadának 72 óra időtartamon belüli helyettesítése nem biztosítható, és

a) TEN-T hálózatról 20 km-en belül megközelíthető, vagy

b) tárolókapacitása eléri a 15 000 TEU-t.

4. A nemzeti létfontosságú rendszerlemek kijelölésének ágazati kritériumai

10. §¹ A közúti közlekedés alágazat tekintetében nemzeti létfontosságú rendszerlemnek jelölhető ki

a) az 5. §-ban meghatározott európai létfontossági rendszerlemeken túl az az országos közúthálózat részét képező közúthálózati elem, amely a TEN-T-ről a megyeszékhelyek és a megyei jogú városok közötti elérhetőségét magasabb útosztályban, több azonos útosztály esetén a legrövidebb útvonalon biztosítja,

b) az 5. § (2) bekezdésében foglaltakon túl a Duna folyam hídja,

c) TEN-T közúthálózat nemzetközi személy- és áruforgalom lebonyolítását végző határátkelőhelyei,

d) a megyeszékhelyek és a megyei jogú városok közötti elérhetőségét biztosító közúthálózati elem forgalomirányítását, felügyeletét biztosító rendszer,

e) a megyeszékhelyek és a megyei jogú városok közötti elérhetőségét biztosító közúthálózati elem intelligens közlekedési rendszere.

11. § A vasúti közlekedés alágazat tekintetében nemzeti létfontosságú rendszerlemnek jelölhető ki

a) az országos törzshálózati vasúti pálya elemei közül a vasúti alagút, híd, támfal, amelynek helyreállítási időszükséglete meghaladja a 180 napot, és ideiglenes helyreállítása 60 napon belül nem biztosítható,

b) az a) pontban meghatározott vasútvonalak forgalomirányítását hálózati szintű felügyelettel biztosító rendszer,

c) a felszín alatti vasút és tartozéka, valamint az utasforgalmi kiszolgálótere.

12. § A légitözlekedés ágazat tekintetében nemzeti létfontosságú rendszerelemnek jelölhető ki

a) a nemzetközi kereskedelmi repülőtér,

b) a légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó szervezet, valamint a légiforgalmi irányító szolgáltatás ellátásához szükséges rendszer.

13. § A víziközlekedés ágazat tekintetében nemzeti létfontosságú rendszerelemnek jelölhető ki az a kikötő, amelynek

a) az éves kezelt konténerforgalma meghaladja a 100 000 TEU-t, vagy

b) az azonosítási jelentés elkészítését megelőző két év átlagában éves forgalma a 400 000 árutonnát eléri.

14. § A logisztikai központok ágazat tekintetében nemzeti létfontosságú rendszerelemnek jelölhető ki az az intermodális terminál, amelynek

a) kiesése esetén a tárolási kapacitása kétharmadának 72 óra időtartamon belüli helyettesítése nem biztosítható, vagy

b) a TEN-T hálózatról 20 km-en belül megközelíthető, és tárolókapacitása eléri a 10 000 TEU-t.

5. A létfontosságú rendszerlemek azonosításának és kijelölésének különös szabályai

15. § (1) Az üzemeltető az ágazatába tartozó lehetséges létfontosságú rendszerlemek tekintetében folytat le azonosítási eljárást.

(2) Az üzemeltető az azonosítási jelentésben nyilatkozik arról, hogy az ágazatába tartozó lehetséges létfontosságú rendszerlem milyen védelemmel rendelkezik.

16. § (1) Ha a nemzeti létfontosságú rendszerlem üzemeltetőjének a tevékenységében bekövetkezett változásról szóló bejelentése alapján a kijelölő hatóság úgy ítéli meg, hogy a változás hatással lehet a kijelölésre, kötelezi az üzemeltetőt, hogy 180 napon belül nyújtson be új azonosítási jelentést a már kijelölt nemzeti létfontosságú rendszerlemekre is kiterjedően.

(2) Ha az üzemeltető rendszerében az utolsó azonosítás óta az akkor vizsgált lehetséges létfontosságú rendszerlemek egyikét érintően sem történt változás, a soron következő azonosítási jelentés benyújtása helyett az üzemeltető nyilatkozhat úgy, hogy a rendszerének felülvizsgálata alapján nem indokolt új azonosítási jelentés benyújtása. Ha a kijelölő hatóság a rendelkezésre álló adatok alapján az új azonosítási jelentés benyújtását indokoltnak tartja, az új azonosítási jelentés 120 napon belül való benyújtására kötelezi az üzemeltetőt.

👉 5/A.1 Az alapvető szolgáltatásokkal kapcsolatos jelentős zavar mértéke a közlekedés ágazatban

👉 16/A. §² A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 21. sora szerinti forgalomirányítási rendszer működését érintő biztonsági esemény jelentős zavart okozónak minősül, ha

👉 a) a 10. § a) vagy b) pontja alapján kijelölt útszakaszon elhelyezett, a forgalomirányítási rendszerbe kötött adatgyűjtő, megfigyelő, illetve forgalombefolyásolást lehetővé tevő út menti megjelenítő elemek 10%-át meghaladó eleméről - az útmeteorológiai és a forgalomszámlálási elemeket kivéve - 16 órát meghaladó időtartam alatt nem érkezik adat,

1 Beiktatta: 375/2020. (VII. 30.) Korm. rendelet 116. §. Hatályos: 2020. VII. 31-től.

2 Beiktatta: 375/2020. (VII. 30.) Korm. rendelet 116. §. Hatályos: 2020. VII. 31-től.

☞ b) a 10. § a) vagy b) pontja alapján kijelölt útszakaszon működő forgalomirányítási rendszer teljes leállása, illetve az alagútvezérlő számítógép 50%-os vagy annál nagyobb mértékű leállása meghaladja az észleléstől számított 8 órát, vagy

☞ c) az 500 000 főt meghaladó lakosságú városban a rendszerbe kötött forgalomirányítási feladatokat ellátó rendszerelemek 10%-át meghaladó mértékű leállása meghaladja az észleléstől számított 4 órát.

☞ **16/B. §¹** (1) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 16. sora szerinti vasúti pályahálózat-működtetési szolgáltatás esetén a zavar jelentősnek tekintendő

☞ a) országos és térségi vasúti pályahálózat-működtetési szolgáltatás esetén, ha

☞ aa) a hatása érinti a vasúti közlekedés alágazat tekintetében kijelölt európai vagy nemzeti létfontosságú rendszerelemet tartalmazó vasútvonalat,

☞ ab) a hatása érinti a zavar bekövetkezését megelőző menetrendi év során az érintett vasútvonalon leközlekedett vonatok napi átlagos számának napi 12 vonat közlekedése esetén legalább 66%-át, napi 12 vonat közlekedésén felül legalább 50%-át, és

☞ ac) 6 óra időtartamot meghaladó mértékben korlátozza a vasúti közlekedés folyamatos lebonyolítását,

☞ b) helyi, városi és elővárosi vasúti pályahálózat-működtetési szolgáltatás esetén, ha

☞ ba) a hatása érinti a vasúti közlekedés alágazat tekintetében kijelölt európai vagy nemzeti létfontosságú rendszerelemet tartalmazó vagy elővárosi vasútvonalat,

☞ bb) a hatása érinti a zavar bekövetkezését megelőző menetrendi év során az érintett vasútvonalon leközlekedett vonatok napi átlagos számának legalább 66%-át, és

☞ bc) 3 óra időtartamot meghaladó mértékben korlátozza a vasúti közlekedés folyamatos lebonyolítását.

☞ (2) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 17. sora szerinti vasúti pályahálózat kapacitás elosztási szolgáltatás esetén a zavar jelentősnek tekintendő

☞ a) az országos és térségi vasúti pályahálózat kapacitás elosztási szolgáltatás esetén, ha

☞ aa) érinti a vasúti közlekedés alágazat tekintetében kijelölt európai vagy nemzeti létfontosságú rendszerelemet tartalmazó vasútvonal kapacitásának elosztását,

☞ ab) a hatása érinti a zavar bekövetkezését megelőző menetrendi év során az érintett vasútvonalon kiutalt menetvonalak napi átlagos számának legalább 50%-át, és

☞ ac) 6 óra időtartamot meghaladó mértékben korlátozza a vasúti közlekedés folyamatos lebonyolítását,

☞ b) a helyi, városi és elővárosi vasúti pályahálózat kapacitás elosztási szolgáltatás esetén, ha

☞ ba) érinti a vasúti közlekedés alágazat tekintetében kijelölt európai vagy nemzeti létfontosságú rendszerelemet tartalmazó vagy elővárosi vasútvonal kapacitásának elosztását,

☞ bb) a hatása érinti az érintett vasútvonalon a zavar bekövetkezését megelőző menetrendi év során kiutalt menetvonalak napi átlagos számának legalább 66%-át, és

➡bc) 3 óra időtartamot meghaladó mértékben korlátozza a vasúti közlekedés folyamatos lebonyolítását.

➡(3) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 18. sora szerinti vasúti személyszállítási szolgáltatás esetén a zavar jelentősnek tekintendő

➡a) az országos és térségi vasúti személyszállítási szolgáltatás esetén, ha

➡aa) érint a vasúti közlekedés ágazat tekintetében kijelölt európai vagy nemzeti létfontosságú rendszerelemet tartalmazó vasútvonalon végzett személyszállítási szolgáltatást vagy a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény szerinti vasúti személyszállítási közszolgáltatást,

➡ab) a hatása érinti a zavar bekövetkezését megelőző menetrendi év során az érintett vasútvonalon leközlekedett személyszállító vonatok napi átlagos számának legalább 50%-át, és

➡ac) 6 óra időtartamot meghaladó mértékben korlátozza a vasúti közlekedés folyamatos lebonyolítását,

➡b) a helyi, városi és elővárosi vasúti személyszállítási szolgáltatás esetén, ha

➡ba) érint a vasúti közlekedés ágazat tekintetében kijelölt európai vagy nemzeti létfontosságú rendszerelemet tartalmazó vasútvonalon végzett személyszállítási szolgáltatást vagy a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény szerinti vasúti személyszállítási közszolgáltatást,

➡bb) a hatása érinti a zavar bekövetkezését megelőző menetrendi év során az érintett vasútvonalon leközlekedett személyszállító vonatok napi átlagos számának legalább 66%-át, és

➡bc) 3 óra időtartamot meghaladó mértékben korlátozza a vasúti közlekedés folyamatos lebonyolítását.

➡(4) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 19. sora szerinti vasúti áru fuvarozási szolgáltatás esetén a zavar jelentősnek tekintendő, ha az

➡a) érint a vasúti közlekedés ágazat tekintetében kijelölt európai vagy nemzeti létfontosságú rendszerelemet tartalmazó vasútvonalon végzett áru fuvarozási szolgáltatást, és

➡b) 6 óra időtartamot meghaladó mértékben korlátozza a vasúti közlekedés folyamatos lebonyolítását.

➡(5) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 20. sora szerinti logisztikaiközpont-üzemeltetés esetén a zavar jelentősnek tekintendő

➡a) európai létfontosságú rendszerelemnek kijelölt logisztikaiközpont-üzemeltetése esetén, ha a logisztikai központ zavarral érintett tárolókapacitása meghaladja a 10 000 TEU-t,

➡b) nemzeti létfontosságú rendszerelemnek kijelölt logisztikaiközpont-üzemeltetése esetén, ha a logisztikai központ zavarral érintett tárolókapacitása meghaladja a 6500 TEU-t.

➡16/C. §¹ (1) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 13. sora szerinti légiforgalmi irányító szolgálat ellátása tekintetében jelentős zavarnak minősül, ha

➡a) a légiforgalmi irányító szolgálat ellátása csökkentett kapacitással lehetséges, vagy

➡b) a körzeti irányító szolgálat, a bevezető irányító szolgálat, a repülőtéri irányító szolgálat vagy a légiforgalmi irányító szolgálat egészének ellátása tartósan nem biztosítható.

➡(2) A légiforgalmi irányító szolgálat ellátását érintő jelentős zavar fennállásához a következő feltételek teljesülése szükséges:

- *a)* az (1) bekezdés *a)* pontja szerinti esetben
- *aa)* az előre meghatározott kapacitásértékhez képest egy légiforgalmi irányító szektor kapacitását 50%-nál nagyobb mértékben kell csökkenteni, vagy
- *ab)* a működtethető légiforgalmi irányító szektorok száma a forgalmi igények felére csökken,
- *b)* az (1) bekezdés *b)* pontja szerinti esetben a légiforgalmi irányító szolgálat egészének vagy valamely részének (körzeti irányító szolgálat, bevezető irányító szolgálat, repülőtéri irányító szolgálat) ellátása 6 órát meghaladó időtartamra megszűnik vagy lehetetlenné válik.
- (3) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 14. és 15. sora szerinti repülőtér védelmi-ellenőrzési szolgáltatás és a földi kiszolgálás esetében jelentős zavarnak minősül a repülőtéren mindenkor betervezett utasforgalom vagy gépmozgások tekintetében három egymást követő napon ötven százalékos szolgáltatáskiesés, azzal, hogy az adott napon közlekedő járatok késései nem tekinthető szolgáltatáskiesésnek, csak az adott napot érintő járat törlések vagy az utasok járatokról történő lemaradása.

→ **5/B.1 Az alapvető szolgáltatásokkal kapcsolatos küszöbértékek a közlekedés ágazatban**

→ **16/D. §²** Alapvető szolgáltatást nyújtó szereplőként azonosítható a közúti közlekedés alágazatban a Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 21. sora szerinti feltételeknek megfelelő forgalomirányítási rendszer üzemeltetője.

→ **16/E. §³** (1) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 16. sora szerinti vasúti pályahálózat-működtetési szolgáltatás esetében alapvető szolgáltatást nyújtó szereplőként azonosítható az a szolgáltató, amelynél

→ *a)* országos és térségi vasúti pályahálózat-működtetési szolgáltatás esetén a működtetett vasúti pályahálózat hossza legalább 400 km,

→ *b)* helyi, városi és elővárosi vasúti pályahálózat-működtetési szolgáltatás esetén a működtetett vasúti pályahálózat hossza tekintetében legalább 15 km.

→ (2) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 17. sora szerinti vasúti pályahálózat kapacitás elosztási szolgáltatás esetében alapvető szolgáltatást nyújtó szereplőként azonosítható az a szolgáltató, amelynél

→ *a)* országos és térségi vasúti pályahálózat kapacitás elosztási szolgáltatás esetében a kapacitás elosztással érintett vasúti pályahálózat hossza legalább 400 km,

→ *b)* helyi, városi és elővárosi vasúti pályahálózat kapacitás elosztási szolgáltatás esetében a kapacitás elosztással érintett vasúti pályahálózat hossza legalább 15 km.

→ (3) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 18. sora szerinti vasúti személyszállítási szolgáltatás tekintetében alapvető szolgáltatást nyújtó szereplőként azonosítható az a szolgáltató, amelynél

→ *a)* országos és térségi vasúti szolgáltatás esetében az azonosítást megelőző naptári évben a személyszállítási teljesítménye legalább 200 millió utaskilométer/év,

→ *b)* helyi, városi és elővárosi vasúti személyszállítási szolgáltatás esetében az azonosítást megelőző naptári évben a személyszállítási teljesítménye legalább 20 millió utaskilométer/év.

1 Beiktatta: 375/2020. (VII. 30.) Korm. rendelet 116. §. Hatályos: 2020. VII. 31-től.

2 Beiktatta: 375/2020. (VII. 30.) Korm. rendelet 116. §. Hatályos: 2020. VII. 31-től.

3 Beiktatta: 375/2020. (VII. 30.) Korm. rendelet 116. §. Hatályos: 2020. VII. 31-től.

➡(4) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 19. sora szerinti vasúti áru fuvarozási szolgáltatás esetében alapvető szolgáltatást nyújtó szereplőként azonosítható az a szolgáltató, amelynél az előző három naptári év éves átlagos áru fuvarozási teljesítménye eléri az 500 millió árutonna-kilométer/évet.

➡(5) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 20. sora szerinti logisztikaiközpont-üzemeltetés esetében alapvető szolgáltatást nyújtó szereplőként azonosítható az a szolgáltató, amelynél az azonosítást megelőző naptári évben a logisztikai központban rendelkezésre álló tárolókapacitás legalább 5000 TEU.

➡**16/F. §¹** (1) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 13. sora szerinti légiforgalmi irányító szolgálat esetében alapvető szolgáltatást nyújtó szereplőként azonosítható a légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó és a légiforgalmi szakszemélyzet képzését végző szervezetről szóló 83/2006. (XII. 13.) GKM rendelet alapján Magyarország polgári légiközlekedés számára kijelölt ellenőrzött légtereiben a légiforgalmi irányító szolgálat ellátására kizárólagosan kijelölt szolgáltató.

➡(2) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 14. sora szerinti repülőtér védelmi-ellenőrzési szolgáltatás tekintetében alapvető szolgáltatást nyújtó szereplőként azonosítható az e rendelet 12. § a) pontja szerinti nemzetközi kereskedelmi repülőtéren védelmi-ellenőrzési szolgáltatást nyújtó szervezet.

➡(3) A Vhr. 3. mellékletében foglalt táblázat 15. sora szerinti földi kiszolgálás tekintetében alapvető szolgáltatást nyújtó szereplőként azonosítható az e rendelet 12. § a) pontja szerinti nemzetközi kereskedelmi repülőtéren földi kiszolgálási infrastruktúrát működtető és használó szervezet.



5/C.2 Rendkívüli események

➡**16/G. §³** Közlekedés ágazatban rendkívüli eseménynek minősül

➡a) ha a 10. § a) vagy b) pontja alapján kijelölt útszakaszon elhelyezett, a forgalomirányítási rendszerbe kötött adatgyűjtő, megfigyelő, illetve forgalombefolyásolást lehetővé tevő út menti megjelenítő elemek 10%-át meghaladó eleméről - az útmeteorológiai és a forgalomszámlálási elemeket kivéve - 8 órát meghaladó időtartam alatt nem érkezik adat,

➡b) a 10. § a) vagy b) pontja alapján kijelölt útszakaszon működő forgalomirányítási rendszer teljes leállása, illetve az alagútvezérlő számítógép 50%-os vagy annál nagyobb mértékű leállása meghaladja az észleléstől számított 8 órát, vagy

➡c) az 500 000 főt meghaladó lakosságú városban a rendszerbe kötött forgalomirányítási feladatokat ellátó elemek 10%-át meghaladó mértékű leállása meghaladja az észleléstől számított 4 órát,

➡d) a kijelölt létfontosságú határátkelőhelyek teljes lezárása, működésképtelenné válása,

➡e) a kijelölt létfontosságú úthálózati elemek 4 órát meghaladó teljes lezárása, kiesése vagy olyan mértékű sérülése, amely helyreállítása meghaladja a 60 napot,

➡f) a különleges jogrend, a katasztrófaveszély, a honvédelmi veszélyhelyzet vagy az egészségügyi válsághelyzet időszakban bekövetkezett minden olyan esemény, amely a szolgáltatás, illetve a forgalomirányítás ellátásának megszűnéséhez, átalakításához vezet,

1 Beiktatta: 375/2020. (VII. 30.) Korm. rendelet 116. §. Hatályos: 2020. VII. 31-től.

2 Beiktatta: 375/2020. (VII. 30.) Korm. rendelet 116. §. Hatályos: 2020. VII. 31-től.

3 Beiktatta: 375/2020. (VII. 30.) Korm. rendelet 116. §. Hatályos: 2020. VII. 31-től.

- ➡g) a légiforgalmi irányító szolgálat ellátása kritikus szint alá csökkenése, ha az alaptervékenység ellátása nem biztosítható,
- ➡h) a körzeti irányító szolgálat, a bevezető irányító szolgálat, a repülőtéri irányító szolgálat vagy a légiforgalmi irányító szolgálat egészének ellátása tartósan nem biztosítható,
- ➡i) ha a hatóság a kijelölt létfontosságú rendszerelemnél egészségügyi zárlatot rendel el,
- ➡j) a humánerőforrás olyan mértékű kritikus hiánya, ami a tevékenység leállításához, szüneteltetéséhez vezethet.

6. A biztonsági összekötő személy képesítési követelményei és foglalkoztatási feltételei

17. § (1) Az üzemeltető által foglalkoztatott biztonsági összekötő személynek a Vhr. 6. §-ában foglalt képesítési követelményeken kívül a (2) és (3) bekezdésében meghatározott követelményeknek kell megfelelnie.

(2) A biztonsági összekötő személy a közúti közlekedés alágazat, a vasúti közlekedés alágazat, a vízközlekedés alágazat és a logisztikai központok alágazat tekintetében megfelelő végzettségűnek minősül, ha szakirányú műszaki vagy védelmi igazgatási szakképzettséggel és egyetemi végzettség vagy mesterfokozat esetén legalább 2 év, főiskolai végzettség vagy alapfokozat esetén legalább 4 év, okirattal igazolt szakmai gyakorlattal rendelkezik.

(3) A biztonsági összekötő személy a légiközlekedés alágazat tekintetében megfelelő végzettségűnek minősül, ha a polgári légiközlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről szóló kormányrendelet szerint jóváhagyott, érvényes védelmi tiszti kijelöléssel rendelkezik.

(4) A (2) bekezdés szerinti szakmai gyakorlatként szakterületi üzemeltetői vagy egyéb, a szakterületnek megfelelő területen végzett tevékenység, vagy rendvédelmi, katasztrófavédelmi, vagyonvédelmi szakterületen szerzett, és okirattal igazolt gyakorlat vehető figyelembe.

7. Záró rendelkezések

18. § Ez a rendelet 2019. október 1-jén lép hatályba.

19. § Az üzemeltető a létfontosságú rendszerelemek első azonosítási jelentését e rendelet hatálybalépését követő 90 napon belül köteles benyújtani az eljáró hatósághoz.

20. § Ez a rendelet az európai kritikus infrastruktúrák azonosításáról és kijelöléséről, valamint védelmük javítása szükségességének értékeléséről szóló, 2008. december 8-ai 2008/114/EK tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

21. § Ez a rendelet a hálózati és információs rendszer biztonságának az egész Unióban egységesen magas szintjét biztosító, 2016. július 6-ai (EU) 2016/1148 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

22-23. §¹

¹ Hatályon kívül helyezve: 2010. évi CXXX. törvény 12-12/B. § alapján. Hatálytalan: 2019. X. 2-től.

TARTALOMJEGYZÉK

161/2019. (VII. 4.) Korm. rendelet	1
a közlekedési létfontosságú rendszerek és létesítmények azonosításáról, kijelöléséről és védelméről	1
1. Általános rendelkezések	1
2. Az eljáró hatóságok	2
3. Az európai létfontosságú rendszerelemek kijelölésének ágazati kritériumai	2
4. A nemzeti létfontosságú rendszerelemek kijelölésének ágazati kritériumai	3
5. A létfontosságú rendszerelemek azonosításának és kijelölésének különös szabályai	4
5/A. Az alapvető szolgáltatásokkal kapcsolatos jelentős zavar mértéke a közlekedés ágazatban	4
5/B. Az alapvető szolgáltatásokkal kapcsolatos küszöbértékek a közlekedés ágazatban	7
5/C. Rendkívüli események	8
6. A biztonsági összekötő személy képzési követelményei és foglalkoztatási feltételei	9
7. Záró rendelkezések	9