



VASÚTI
MŰSZAKI
BIZOTTSÁG

VASÚTI SZABÁLYOZÁS AKTUÁLIS KÉRDÉSEI

Alscher Tamás
KTI VASÚTI MŰSZAKI BIZOTTSÁG
Koordinációs Iroda
irodavezető



KTI
Alapítva - Since 1938

Magyar
Közlekedéstudományi
és Logisztikai Intézet

- I. Vasúti műszaki szabályozás az EU-ban**
- II. Az Európai Vasúti Ügynökség**
- III. Nemzeti szabályok**
- IV. VMB Működése**
- V. Vasúti műszaki előírások típusai, ismérvei**





I. Vasúti műszaki szabályozás az EU-ban

Az uniós jog forrásai:

- ✓ **Elsődleges** (EUMSZ., nemzetközi szerződések, stb.) és **másodlagos jogforrások** (irányelv, rendelet, határozat, állásfoglalás, vélemény)
- ✓ **Jogalkotási és nem jogalkotási aktusok**
- ✓ **Átültetést igénylő és közvetlenül alkalmazandó másodlagos aktusok**
- ✓ **jogalkotási aktusok, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok**

✓ **Uniós jogi aktusok fajtái:**

- ✓ **EU –szerződések** - A szerződések meghatározzák az Európai Unió céljait, az uniós intézményekre vonatkozó szabályokat, a döntéshozatali eljárásokat, valamint az EU és a tagállamai közötti viszonyrendszert. Az uniós szerződéseket a tagországok időről időre módosították abból a célból, hogy megreformálják az Unió intézményeit és új területeket helyezzenek közös uniós hatáskörbe. A szerződéseket az összes uniós ország együtt dolgozza ki, illetve fogadja el, majd a tagállami parlamentek megerősítik, azaz ratifikálják azokat. Előfordul, hogy egyik vagy másik tagország népszavazás útján dönt a szerződés megerősítéséről.
- ✓ **Irányelv** – átültetést igényel
- ✓ **Rendelet** – közvetlenül alkalmazandó
- ✓ **Végrehajtási rendelet** – a Bizottság alkotja technikai jellegű kérdéseket szabályoz
- ✓ **Határozat** – teljes egészében kötelező, de külön megjelölheti annak címzettjeit így csak azokra kell alkalmazni
- ✓ **Ajánlások** - lehetővé teszi az EU-intézmények számára álláspontjuk közlését, és azt, hogy intézkedéseket javasoljanak – anélkül, hogy az ajánlás címzettjeire bármilyen jogi kötelezettséget rónának.
- ✓ **Vélemények** - nem jelent jogi kötelmet a címzettjeire nézve. Az ajánláshoz hasonlóan szinten arra szolgál, hogy az uniós intézmények állást foglaljanak egy bizonyos témában.



A 4. vasúti csomag műszaki pillér, utóbbi fő alkotóelemei:

- ✓ (EU) 2016/797 irányelv a vasúti rendszer átjárhatóságáról (Interop Irányelv)
- ✓ (EU) 2016/798 irányelv a vasútbiztonságról (Vasútbiztonsági Irányelv)
- ✓ (EU) 2016/796 rendelet az Európai Vasúti Ügynökségről (ERA rendelet)



A vasúti műszaki szabályozás – Átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k):

- ✓ Korábban határozati formában adták ki ezeket, az átültetésük problematikus volt
- ✓ Ma már a Bizottság által végrehajtási rendelet formában kiadott, közvetlenül alkalmazandó jogszabályok
- ✓ a vasúti rendszer egyes alrendszereire vonatkozó műszaki és üzemeltetési standardok, az uniós műszaki szabályozás anyagi joga
- ✓ céljuk az uniós vasúti rendszer részét képező hálózatok közötti átjárhatóság és az alapvető követelmények érvényesülésének biztosítása





II. Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA)



Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA)

Hatásköre (1)

- ✓ Az Európai Vasúti Ügynökség a 2. vasúti csomag részeként került felállításra,
- ✓ célja az európai vasúti rendszer átjárhatóságának és biztonságának javítása, az ÁME-k harmonizációja, nyilvántartásba vétele és figyelemmel kísérése,
- ✓ Az ERA a létrehozatalakor még nem rendelkezett döntéshozatali hatáskörrel, hanem a Bizottság segítségére volt a határozati javaslatok kidolgozásában.
- ✓ a 4. vasúti csomag részeként az ERA rendeletben az ERA meghatározott területeken hatósági jogkört kapott, így például a határokon átnyúló tevékenységekre szánt járművekre vonatkozó járműengedélyek és a több tagállamban működő vasúttársaságok számára a biztonsági tanúsítványok kiállítása területén.

Hatásköre(2):

Az ERA rendelet hatályba lépésével az ERA hatáskörei az előzőekben bemutatott feladatokon túl is jelentősen kibővülnek. Az új feladatok kiterjednek egyebek mellett:

- ✓ A nemzeti szabályokkal kapcsolatos feladatok ellátására;
- ✓ iránymutatások, vélemények, ajánlások kidolgozására a Bizottság számára;
- ✓ a nemzeti biztonsági hatóságok (NSA) egyes feladatokkal (pl. karbantartásért felelős szervezetek felügylete) összefüggő támogatására;
- ✓ az NSA-k teljesítménye és döntéshozatali tevékenysége Bizottság nevében történő figyelemmel kísérésére ellenőrzések és vizsgálatok révén (ERA Audit);
- ✓ a pálya menti ERTMS-berendezésekre vonatkozó ajánlati felhívások kiírást megelőző ellenőrzésére,
- ✓ nyilvántartások létrehozatalára és fenntartására, beleértve többek között
 - az európai járműnyilvántartást,
 - az engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartását
 - Infrastruktúra nyilvántartást.





Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA)

Feladatai a nemzeti szabályokkal kapcsolatban

- A nemzeti szabályok tervezetének vizsgálata
- A már létező nemzeti szabályok vizsgálata
- A bejelentési célra és a nemzeti szabályok osztályozására szolgáló informatikai rendszer (Single Rules Database „SRD”)

A notifikációs eljárás

- Az ERA a tagállam által benyújtott nemzeti szabály-tervezetet 2 hónap alatt vizsgálja meg (további 3 hónappal meghosszabbítható), ha az ERA nem válaszol határidőben, a nemzeti szabály hatályba léphet
- Az ERA kedvező értékelést ad, ha
 - a nemzeti szabály elfogadására van megfelelő jogalap, és
 - lehetővé teszik a kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó alapvető követelmények teljesítését, a hatályos KBM-ek és ÁME-k betartását és a KBC-k elérését, valamint
 - nem vezetnek önkényes megkülönböztetéshez vagy a tagállamok közötti vasúti szállítás rejtett korlátozásához
- A végső döntést a Bizottság hozza meg
- Az ERA kedvezőtlen értékelése esetén a tagállam kifejtheti a véleményét, a Bizottság döntéséig a nemzeti szabály nem léphet hatályba





III. A nemzeti szabályok



Az Interop Irányelv 2. cikk 30. pontja szerinti fogalom meghatározás alapján **nemzeti szabályok azok, amelyek:**

- ✓ olyan területekre vonatkoznak, amelyek az Interop irányelv hatálya alá tartoznak és amelyeket a tagállam nem zárt ki az Interop irányelv végrehajtása alól;
- ✓ eltérő műszaki / biztonsági követelményeket tartalmaznak, mint az uniós vagy nemzetközi szabályok;
- ✓ kötelező erővel bírnak.

A nemzeti szabályok megengedhetősége

- Az Interop irányelv Preambulumában foglaltakkal összhangban az ÁME-k hatályának a teljes uniós vasúti rendszerre való kiterjesztésével indokolt **fokozatosan csökkenteni a nemzeti szabályozás mértékét.**
- Az ÁME-k nyitott kérdéseinek kezeléséhez szükséges nemzeti szabályok vonatkozásában az Interop irányelv egyértelmű célként tűzte ki az ezen körbe tartozó nemzeti szabályok **fokozatos megszüntetését**, melynek eszköze az ÁME-k nyitott kérdéseinek lezárása.

Interop Irányelv 13. cikk (2) bek.:

Az alapvető követelmények végrehajtására vonatkozó nemzeti szabályok és – adott esetben – a megfelelés nemzeti szinten elfogadható módja **kizárólag a következő esetekben alkalmazható:**

- ✓ a) nyitott kérdés;
- ✓ b) derogáció;
- ✓ c) ha különleges esetben (specific case) a vonatkozó ÁME-ben nem szereplő műszaki szabályok alkalmazása válik szükségessé;
- ✓ d) a meglévő rendszerek meghatározására alkalmazott nemzeti szabályok, amelyeknek kizárólag az a céljuk, hogy értékeljék a járműnek a hálózattal való műszaki összeegyeztethetőségét;
- ✓ e) az ÁME-k hatályán kívül eső hálózatok és járművek;
- ✓ f) sürgős ideiglenes megelőző intézkedésként, különösen balesetet követően.





A nyitott kérdések (1)

Interop Irányelv 13. cikk (2) bek.:

„...ha az **ÁME-k nem térnek ki, vagy nem térnek ki maradéktalanul** az alapvető követelményeknek megfelelő bizonyos aspektusokra, **beleértve** a 4. cikk (6) bekezdésében említett **nyitott kérdéseket**;

Az ERA és a Bizottság értelmezése szerint ebbe a körbe kizárólag az egyes ÁME-k függelékeiben tételesen felsorolt nyitott kérdések tartozhatnak miközben az irányelv egyértelműen úgy fogalmaz, hogy e nyitott kérdések csak egy részhalmaza a potenciálisan megengedhető nemzeti szabályoknak.





A nyitott kérdések (2)

2015-ben, a korábbi Interop Irányelv hatálya alatt az ERA még ezzel ellentétes álláspontot képviselt:

„Kizárólag a hálózatot illetően azonban továbbra is alkalmazhatók a kölcsönön átjárhatósággal össze nem függő nemzeti műszaki szabályok (az ÁME-k által nem szabályozott szempontokhoz kapcsolódóan, mivel a műszaki harmonizáció nem szükséges), pl. a környezetvédelmi, tűzvédelmi, építésjogi vagy egészségügyi szempontok tekintetében.”

Progress with railway interoperability in the European Union, 2015

[https://www.era.europa.eu/system/files/2022-](https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Biennial%20report%20on%20the%20Progress%20with%20Railway%20Interoperability%20in%20the%20European%20Union%202015.pdf)

[10/Biennial%20report%20on%20the%20Progress%20with%20Railway%20Interoperability%20in%20the%20European%20Union%202015.pdf](https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Biennial%20report%20on%20the%20Progress%20with%20Railway%20Interoperability%20in%20the%20European%20Union%202015.pdf)





Mentesülés az ÁME-k alkalmazása alól (derogáció) (1)

Az Interop Irányelv 7. cikke szerint a tagállamok engedélyezhetik a kérelmező számára, hogy az alábbi esetekben ne alkalmazza egy vagy több ÁME valamely részét vagy egészét:

- ✓ a vonatkozó ÁME-k alkalmazásának kezdőnapján előrehaladott státuszú fejlesztések esetén;
- ✓ baleset vagy természeti katasztrófa esetén ideiglenesen;
- ✓ meglévő alrendszernek, illetve annak egy részének bármely tervezett felújítása, bővítése vagy korszerűsítése esetén, amennyiben az érintett ÁME-k alkalmazása veszélyeztetné a projekt gazdasági életképességét és/vagy a vasúti rendszernek az adott tagállamon belüli egységességét;
- ✓ az Unión belüli fő vasúthálózat nyomtávjától eltérő nyomtávot alkalmazó harmadik országokból érkező vagy azokba tartó járművek esetében;
- ✓ javasolt új alrendszer vagy egy meglévő alrendszer tervezett felújítása vagy korszerűsítése esetén az adott tagállam területén, ha annak vasúthálózatát a tenger választja vagy szigeteli el, vagy különleges földrajzi adottságok választják el az Unió többi részének vasúthálózatától.





Mentesülés az ÁME-k alkalmazása alól (derogáció) (2)

A baleset vagy természeti katasztrófa esetén ideiglenesen alkalmazott derogáció esetét kivéve a tagállamnak az ERA-n keresztül benyújtott kérelemben **engedélyt kell kérnie a Bizottságtól**

A kérelmet indokolni kell, és meg kell határozni az ÁME-k helyett alkalmazandó **alternatív rendelkezéseket**

A Bizottság **4 hónapon belül**, végrehajtási aktusba foglaltan határoz, a kérelemhez csatolt információk teljessége és koherenciája alapján

A Bizottság **döntéshozataláig a tagállam** késedelem nélkül **alkalmazhatja** a (4) bekezdésben említett alternatív rendelkezéseket.





Különleges esetek(1)

- „különleges eset”: a vasúti rendszer bármely része, amely földrajzi, topográfiai okokból, illetve a városi környezetre vagy a meglévő rendszerrel való összeegyeztethetőségre vonatkozó korlátozások miatt az ÁME-kben akár időlegesen, akár véglegesen különös rendelkezéseket követel meg, különösen az Unió többi részétől elszigetelt vasúti pályák és hálózatok, a rakszelvény, a nyomtáv vagy a vágánytengely-távolság, a szigorúan helyi, regionális vagy történelmi célú használatra szánt járművek, illetve harmadik országokból származó vagy azokba szánt járművek;





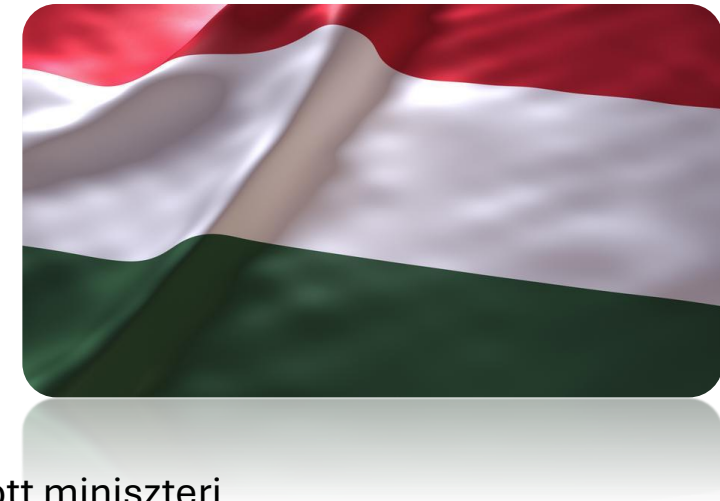
Különleges esetek (2)

- A különleges esetek tekintetében – a nyitott kérdésekhez hasonlóan – nemzeti szabályok alkalmazandók.
- Valamennyi ÁME esetében rendelkezni lehet különleges esetekről, a hálózattal és a járművekkel kapcsolatban egyaránt, azzal, hogy valamennyi különleges esetben az ÁME-knek meg kell határozniuk az Interop irányelv 4. cikk (3) bekezdés c)–g) pontjában meghatározott ÁME-elemekre vonatkozó végrehajtási szabályokat.
- Az ERA összesítése szerint az ÁME-kban Magyarországra vonatkozó egyetlen különleges eset sem került meghatározásra, így az ezeken alapuló nemzeti szabályalkotás lehetőségével Magyarország nem élhet.





IV. A VMB működése



- **A Működés jogszabályi alapjai (1):**

- ✓ **A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII törvény:**

- ✓ **2. § 1.12. vasúti műszaki bizottság:** az e törvény felhatalmazása alapján kiadott miniszteri rendelettel a vasúti műszaki előírások és szakmai állásfoglalások kidolgozására létrehozott szakértői testület;
- ✓ **2.§ 1.13. vasúti műszaki előírás:** a vasúti műszaki bizottság által a közlekedési hatóság egyetértésével javaslatként előterjesztett, jogszabályban kihirdetett vagy jogszabály felhatalmazása alapján kiadott nemzeti szabály, nemzeti előírás vagy jogszabály felhatalmazása alapján a hatóság és a vasúti műszaki bizottság által térítés- és megkülönböztetésmentesen közzétett nemzeti ajánlás;
- ✓ **2.§ 1.14.-1.17.** VME-k típusai és a megfelelés nemzeti szinten elfogadható módja.
- ✓ **30. § (1) bekezdés b) pontja**
- ✓ **88.§ (2) bekezdés 39. pontja** felhatalmazza a minisztert „ a vasúti műszaki előírások kidolgozásáért és kiadásáért felelős szakértői testület létrehozására, összetételére, feladatkörére és működésére, valamint a tevékenységével összefüggő feladatokra és a közlekedési hatósággal történő együttműködésére vonatkozó részletes szabályokat,



- **A Működés jogszabályi alapjai (2):**
 - ✓ **a Vasúti Műszaki Bizottságról, a vasúti műszaki előírások és a szakmai állásfoglalások kidolgozására és kiadására vonatkozó szabályokról szóló 1/2021. (I.7.) ITM rendelet**
 - ✓ Meghatározza a Vasúti Műszaki Bizottság összetételét
 - ✓ Az Elnök kijelölésére vonatkozó követelményeket
 - ✓ A szavazásra vonatkozó alapvető követelményeket (Ügyrend, és hatósági vétójog)
 - ✓ A Vasúti Műszaki Előírások kidolgozására vonatkozó alapvető követelményeket

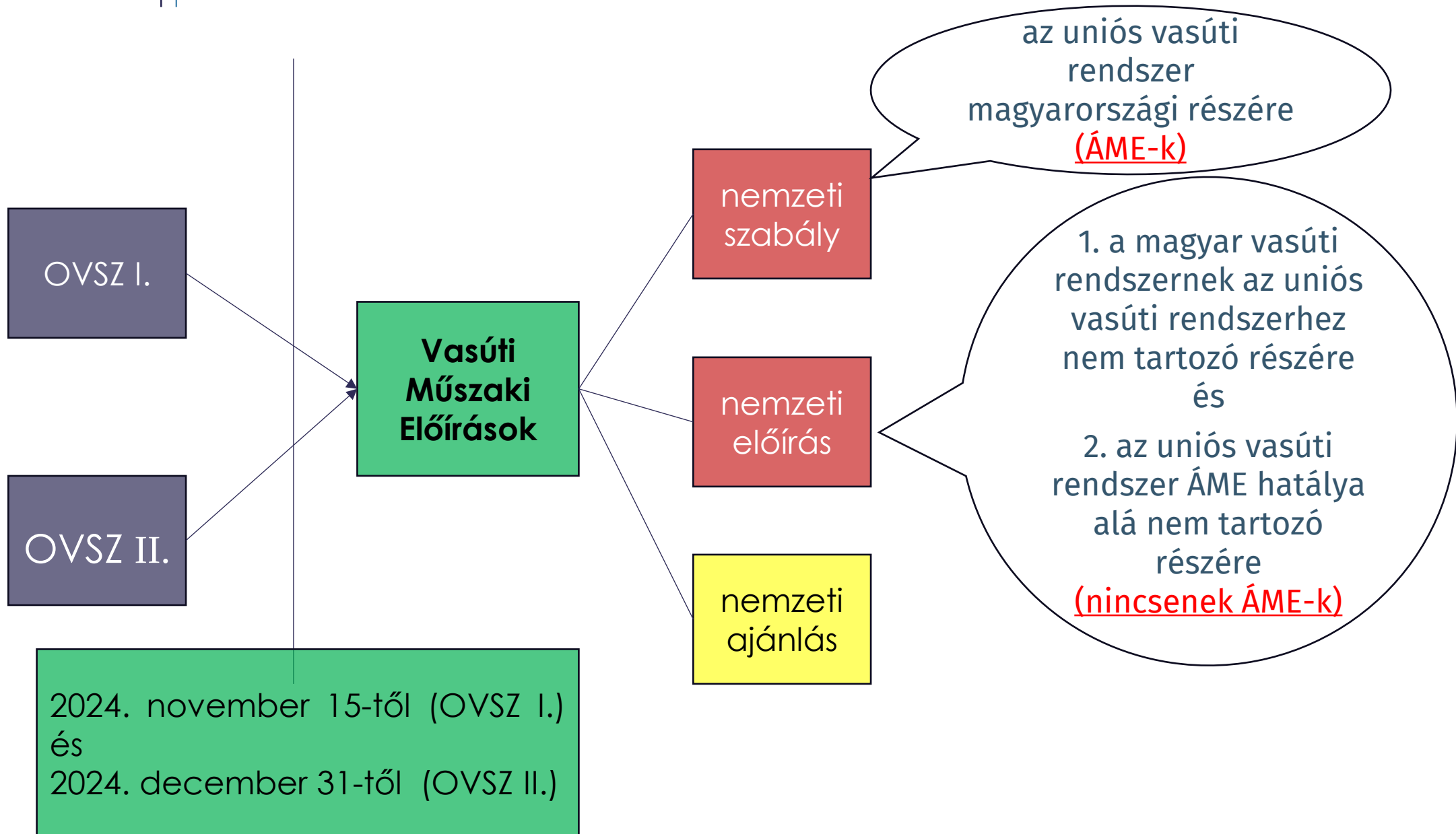




V. Vasúti Műszaki Előírások típusai, ismérvei



OVSZ I. és II. helyett Vasúti Műszaki Előírások





Nemzeti Szabály ↔ Nemzeti Előírás ↔ Nemzeti Ajánlás

Vasúti Műszaki Előírások

Nemzeti Szabály	Nemzeti Előírás	Nemzeti Ajánlás
Csak az uniós vasúti rendszerre	1. az adott tagállam uniós vasúti rendszerén kívüli vasutakra 2. az uniós vasúti rendszerbe tartozó, de ÁME-k hatálya alá nem tartozó alrendszerre	Mindenre
Csak az ÁME-k által megengedett kérdésekben	Nincs ÁME	Nem lehet ÁME-vel ellentétes
Az Európai Bizottságnak és az Európai Unió Vasúti Ügynökségnek jóvá kell hagynia	Nem kell benyújtani az Európai Bizottságnak és az Európai Unió Vasúti Ügynökségnek	Nem kell benyújtani az Európai Bizottságnak és az Európai Unió Vasúti Ügynökségnek
Kötelező erejű	Kötelező erejű	Nem kötelező erejű





Magyar vasúti műszaki szabályozási környezet

az uniós vasúti rendszer magyarországi részére	a magyar vasúti rendszernek az uniós vasúti rendszerhez nem tartozó részére
Átjárhatósági Műszaki Előírások (ÁMÉ-k/TSI-k)	Nemzeti Előírások (k.e.)
Nemzeti Szabályok (k.e.) (*Bizottság, ERA*)	
Nemzeti Előírás (k.e.) (biztosítóberendezésekre)	
Nemzeti Ajánlások (n.k.)	Nemzeti Ajánlások (n.k.)

k.e.: kötelező erejű; n.k.: nem kötelező





Vasúti Műszaki Szabályozás hierarchiája

EU jog:
irányelvek, rendeletek (ÁMÉ-k /TSI-k)

Hazai jogszabályok: törvények, korm. rendeletek, miniszteri

rendeletek

Vasúti Műszaki Előírások

Vasúti társaság 1.

- feltétfüzetek,
- belső utasítások*

Vasúti társaság 2.

- feltétfüzetek,
- belső utasítások*

Vasúti társaság 3.

- feltétfüzetek,
- belső utasítások*

Vasúti társaság 4.

- feltétfüzetek,
- belső utasítások*

* **Vtv. 30/A. § (2)** Az (1) bekezdés szerinti vasúti műszaki előírásokban meghatározott tárgykörökben és keretek között

a) **a vasúti forgalom operatív lebonyolításával összefüggő folyamatokat** a vasúti pályahálózat működtetője,

b) **a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő vasúti társasági előírásokat** a vasúti társaság a biztonságirányítási rendszerébe illeszkedő szabályzatokban, utasításokban (a továbbiakban: hálózati forgalmi és biztonsági szabályzatok, utasítások) állapítja meg.

HÁTRÁNY • merev, • időigényes, • jogi szöveg	1. a jogi kodifikációs előírások rendkívül merevek, ami nem a műszaki szabályozásra lett kitalálva; 2. a jogszabályalkotás időigényes folyamat, jogalkotási ütemtervhez kell igazodni; 3. rendkívüli mértékben megváltozhat az eredeti szöveg az egyeztetések során; 4. túlságosan szakmai a tartalom, ahhoz, hogy jogszabályban jelenjen meg.
ELŐNY • rugalmas, • gyors, • szakszöveg	1. részletes szakmai tartalom és a szakmai nyelvezet; 2. a szakma által kialakított konszenzusos álláspontot tartalmazza; 3. szakmai konszenzus esetén a Vasúti Műszaki Előírást sokkal könnyebb az igényekhez igazítani; 4. rövid az időigénye;



KÖSZÖNÖM A MEGTISZTELŐ FIGYELMET!