

*„Hatósági ügyek”*



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI  
MINISZTERIUM

# IV. Vasúti Forgalmi Konferencia

Vasúti Hatósági Főosztály

Veszprémi László

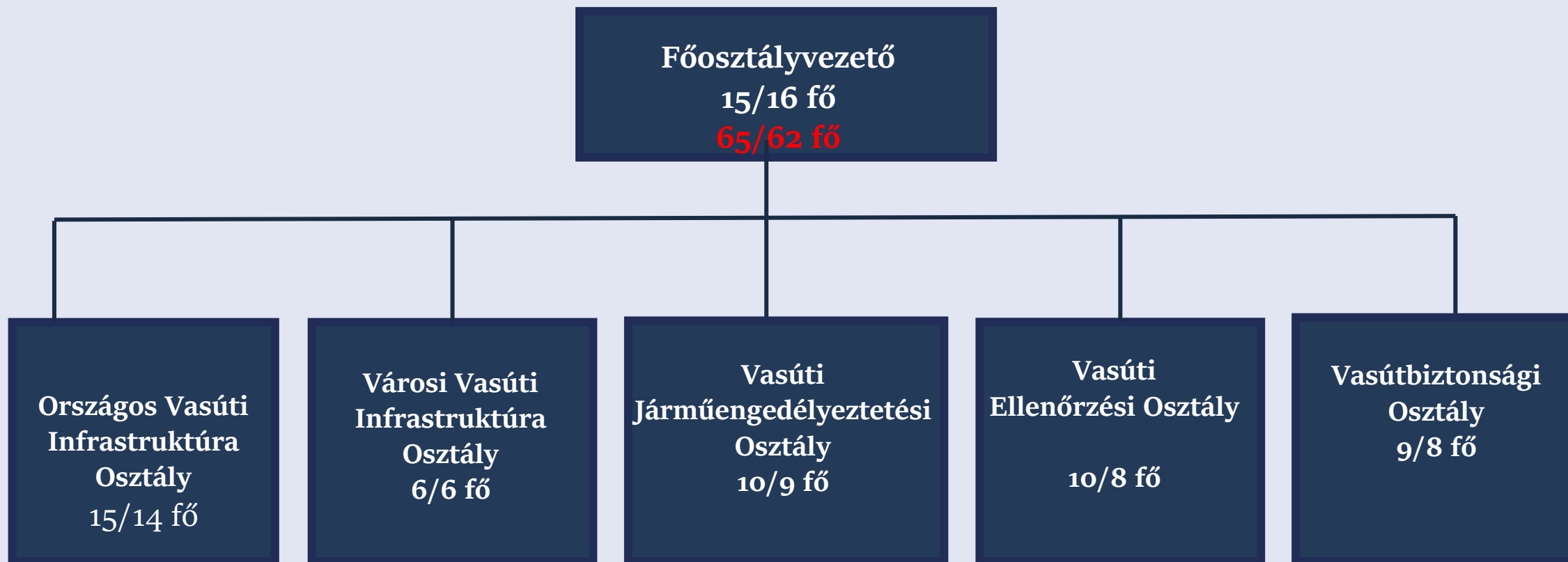
főosztályvezető

2026. május 28.

# Adatok I.



# Vasúti Hatósági Főosztály szervezeti felépítése



# Ellenőrzési osztály feladatai

## Ellenőrzési, felügyeleti terv alapján:

- ✓ Vasúti társaságok, pályahálózat működtetők, karbantartásért felelős szervezetek (ECM), megfelelőségértékelő szervezetek **felügyelete**, beleértve a kiszervezett tevékenységeket is.
- ✓ Ellenőrzi a vasúti közlekedésben részt vevő vasúti **vállalkozások tevékenységét**, a vasúti járművek **műszaki állapotát** és a vasúti közlekedésben szolgálatot teljesítő **személyek alkalmasságát** és az elvégzett tevékenységek **szakszerűségét**.
- ✓ Ellenőrzi a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók képzésére és vizsgáztatására **vonatkozó rendelkezések**, munkavállalók, vállalkozó vasúti társaságok, pályahálózat-működtetők, oktatók, vizsgabiztosok és képzőszervek által történő **betartását**, ide értve, hogy munkavállaló a jogszabályban előírt alapvizsgálással és időszakos vizsgálással rendelkezik-e, valamint a **képzési tevékenységet, az alapképzés és az időszakos oktatás ellenőrzését**.
- ✓ Ellenőrzi a **vasúti járművezetők tevékenységét**, a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók **egészségügyi vizsgálatát, képzését és vizsgáztatását**.
- ✓ Végzi a **vonatközlekedés és tolatás hálózati műszaki, forgalmi és a biztonsági szabályzatok szerinti lebonyolításának ellenőrzését**, valamint a vasúti pályák, továbbá a trolibusz felsővezeték és tartozékaik üzem- és forgalombiztos állapotának a vonatkozó előírások szerinti ellenőrzését.

# Ellenőrzési tapasztalatok I.

## ✓ Vasúti járművezetők:

- Engedélyek kezelésének hiányosságai.
- A vasúti járművezetők esetében a munkaviszony létrejöttének, megszűnésének bejelentése.

## ✓ Pályahálózat-működtetők:

- A legtöbbször ellenőrzött csoportvezetők és középvezetők megfelelő kompetenciával bírnak és felelősséggel végzik a munkájukat.
- A forgalmi területen alapvetően jó a helyzet a munkafegyelem szempontjából.**
- A forráshiány hatásai:
  - elavult vagy nem karbantartott infrastruktúra,
  - hiányzó és/vagy lassan megérkező alkatrészek.
- A létszámhiány hatásai:
  - elérhetetlennek tűnő létszámnormák.
- Növényzettel kapcsolatos problémák (óriási az arányuk a rendkívüli eseményekben).
- Belső utasítások elavultsága.
- Előfordul, hogy a felettesek ellenőrzése felületes (a hatóság megállapít egy régi, egyértelmű hiányosságot, ami korábban sehol sem szerepel)

## Ellenőrzési tapasztalatok II.

### ✓ „Csendes folyosók” ellenőrzése:

- Napi szinten történik az ellenőrzés.
- Legtöbb esetben csak informatikai rendszerből adódó adminisztratív hibák.
- Öntöttvas tuskóval szerelt járművek kiiktatása a fékezésből:
  - módosul a fékszázalék, aminek következménye lehet a kisebb megengedett sebesség
  - elenyésző számban vannak ilyen járművek

### ✓ Megfékezetttség ellenőrzése:

- Megfékezetttségben időnként kaotikus adatok
  - lehetetlen féksúlyok
  - adatok szerint nincs megfékezve
  - Új ellenőrzési terület: ha az elérendő megfékezetttség miatt lassabban kell közlekedni, azt betartja-e (legtöbb esetben nem, még a lassújeleket sem veszik figyelembe sokszor, árufuvarozási szleng: „START-os lassújel”)

# Ellenőrzési tapasztalatok III.

## ✓ Képzés, vizsgáztatás:

Az egyetlen felügyeleti terület, amelynél nem hiányosságokat vagy hanyagságot, hanem - a jó példák mellett - egyértelműen szándékos jogsértéseket is tapasztal a hatóság:

- Mozdony nélküli típusismereti vizsgák egyszerre több típusra.
- 1 napon 80 db szóbeli vonalismereti időszakos vizsga / ember.
- Képzési terv szerinti időpontban sem képzés, sem tanuló.
- Képzési időnek ellentmondó egymásra épülő képzések, vizsgák.
- Adott vonal vizsgájára nem jogosult képzőszerv vagy vasúti vizsgabiztos.
- Vizsgaszabályzat és eljárási rend nincs feltöltve vagy nem tartalmazza az adott vonalat
- Peronon megtartott vizsga.
- **ÁKR vonatkozó részei: feljelentési kötelezettség, bírság.**

## ✓ Közös ellenőrzések a szomszédos tagországok vasúti biztonsági hatóságaival (NSA):

Elsősorban a vasúti járművezetők, vonatok, vonat átadás-átvétel ellenőrzése, de kiterjedhet az állomási személyzetre is NSA-k közötti megállapodás alapján.

2025/Román - Magyar

2026/Szlovák - Magyar (megtörtént 2026 március), Horvát - Magyar (megtörtént 2026 április), Szlovén - Magyar (2026 ősz), Román - Magyar (2026 ősz)

## Ellenőrzési tapasztalatok IV.

### ✓ Közös ellenőrzések a szomszédos tagországok vasúti biztonsági hatóságaival (NSA):

Elsősorban a vasúti járművezetők, vonatok, vonat átadás-átvétel ellenőrzése, de kiterjedhet az állomási személyzetre is.

NSA-k közötti megállapodás alapján történik.

2025

- Román - Magyar

2026

- Szlovák - Magyar (megtörtént 2026 március)
- Horvát - Magyar (megtörtént 2026 április)
- Szlovén - Magyar (2026 ősz)
- Román - Magyar (2026 ősz)

# A Biztonsági Kultúra, mint elvárás.

- ✓ **Közös ellenőrzések a szomszédos tagországok vasúti biztonsági hatóságaival (NSA):**
  - Bár a klasszikus ellenőrzés és a szankcionálás elengedhetetlen része a biztonság fenntartásának, önmagában viszont kevés.
  - Szerte a világban komoly eredményeket érnek el a biztonság terén azok a vasúti társaságok, pályahálózat-működtetők akik ezt komolyan veszik.
  - Az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (ERA) a saját modelljével és oktatásokkal segít a rendszert.
  - Felkérés esetén a hazai vasúti hatóság is tart előadást.
  - Magyarországon még csak nyomokban látjuk a kezdeményezéseket, sőt egyes társaságok az ellenkező irányban haladnak: „anti just culture” azaz a hiányosságokat feltáró munkavállalót inkább büntetik.

# Az Operation and Traffic management TSI (OPE TSI) és függeléke változásai.



- ✓ 2023. szeptemberében az Európai Bizottság frissítette az Átjárhatósági Műszaki Előírásokat (TSI).
- ✓ A forgalomirányítással kapcsolatos OPE TSI-ben új függelékek jelentek meg:
  - „A” függelék: Az ERTMS Üzemeltetésére vonatkozó alapelvek és szabályok,
  - „C1” függelék: Szóbeli kommunikáció,
  - „C2” függelék: Európai utasítások (írásbeli kommunikáció).
- ✓ A TSI egy EB végrehajtási rendelet, alkalmazása kötelező (határidő lejárt: 2025 december).
- ✓ A fenti három függelék alapjaiban változtatja meg a hatóság által jóváhagyott utasításokat, valamint a pályaműködtetők és a vasútvállalatok (gyakran szokásjogon kialakult) kommunikációs feladatait és felelősségét:
  - az „A” függelék ETCS része bekerül az E.1 utasításba, kisebb része az F.2 utasításba (MÁV ETCS utasítás értelmét veszti és megszűnik).
  - az „A” függelék RMR (vasúti mobilrádió) része módosítja a T.25 utasítást
  - a „C2” függelék 9 db európai utasítást tartalmaz, amiből 5 db alkalmazása kötelező ETCS mellett és az F.2-ben jelentős módosítást hoz magával.

## Az Írásbeli Rendelkezők és a harmonizálás.

- ✓ A kötelezően alkalmazandó európai utasítások mellett képzési és alkalmazási szempontból is életszerűtlen megtartani egy másik logikára épülő utasításrendszert.
- ✓ A jelenlegi Írásbeli Rendelkezők mintaszövegei megszűnnek:
  - ☐ amelyik helyzet kezelését kiszolgálja az európai utasítás, arra európai utasítást kell alkalmazni,
  - ☐ amelyik helyzetre nincs európai utasítás, arra nemzeti utasítást/szabályt kellett kidolgozni,
  - ☐ a nemzeti utasításokat nemzeti szabályba lehet foglalni,
  - ☐ mindezeket együtt a pályaműködtetőnek közzé kell tennie a vasútvállalatok felé egy ún. európai és nemzeti utasítások könyvében (OPE TSI előírás).
- ✓ Magyarországon a VMB elvégezte a nemzeti szabály megalkotását (7 db nemzeti utasítás született), hamarosan feltöltésre kerül az ERA SRD rendszerébe jóváhagyásra, és a fent említett könyv is harmonizálva lesz a két országos pályaműködtető között.
- ✓ Fordítási hibák vannak az OPE TSI magyar verziójában, amelyek javítása időbe telik (EB rendelet csak EB rendelettel módosítható), de a képzést el kell kezdeni.

## Az utasítások kézbesítése a vonatszemélyzet számára.

### ✓ OPE TSI szerint a következő módokon lehet az utasításokat kézbesíteni:

- Számítógéppel kitöltött és nyomtatott utasítás, vagy kézzel kitöltött formanyomtatvány, kézi úton átadva (ha van helyben „fszt”),
- A mozdonyvezető kézzel tölti ki saját magának a formanyomtatványt az OPE TSI „C1” szóbeli kommunikációra vonatkozó elvei szerint (pl.:KÖFI irányító diktálja).
- Digitális utasítás (DI): a pályaműködtető rendszere egy számítógépes fájlt (XML) állít elő, amely csak az adatokat és a jelentésüket tartalmazza, a megjelenítésre nem tartalmaz információt. Ezt a vasútvállalat rendszere (pl. mozdonyfedélzeti berendezés, tablet) a mozdonyvezető által elvárt nyelven és formában jeleníti meg.
- Egyéb, igazoltan biztonságos módszerek

✓ **2026 február:** a telematika TSI megjelenésével párhuzamosan megjelent egy UIC döntvény (SFERA protokoll) 3. kiadása, amelynek új függeléke a digitális utasítások teljes működési elvét leírja, próbafájlokkal illusztrálja és egyértelművé teszi, hogy a többi módszer napjai meg vannak számlálva.



## Alkalmazás, jelentős változások

### ✓ Az európai vasúti alapelveknek megfelelően a pályaműködtető és a vasútvállalat feladatainak és felelősségének szigorúbb elválasztása:

- a napi lassúmenet kimutatást a pályaműködtető naponta közzé teszi, a vasútvállalat letölti és eljuttatja a saját mozdonyvezetőjéhez,
- a pályaműködtető csak arról az eseményről, helyzetről ad írásbeli utasítást, ami a fenti információszerzés után következett be,
- pl.: egy műszaki hiba miatt el kell mennie a vörös jelző mellett: 1. számú európai utasítás, menetengedély (EOA) végének meghaladása.
- hónapokkal korábban tervezett vágányzár, napi kimutatásban szereplő lassúmenet: nincs külön értesítés,

### ✓ Ütemterv („ha minden jól alakul”):

- ERA jóváhagyás, utasítások módosítása, hatósági kihirdetése, jóváhagyása: 2026. szeptember
- oktatók képzése: 2026 ősz
- érintett munkavállalók képzése és eltérés vizsgája: 2027. I. félév
- bevezetés: 2027. II. félév vagy 2028. I. negyedév



KÖZLEKEDÉSI ÉS BERUHÁZÁSI  
MINISZTERIUM

**Köszönöm a figyelmet!**