



VASÚTI
MŰSZAKI
BIZOTTSÁG

RENDSZERINTEGRITÁS VIZSGÁLAT

Szabad út a fejlődésnek

ALSCHER TAMÁS

VMB Koordinációs Iroda vezető



KTI
Alapítva - Since 1938

Magyar
Közlekedéstudományi
és Logisztikai Intézet

I. Nemzeti szabályok az EU jogrendben

II. Történelmi áttekintés a Vasúti Műszaki Bizottság kialakulásáról

III. Vasúti Műszaki Előírások típusai

IV. Rendszerintegritás



I. Nemzeti Szabályok az EU jogrendjében



Tartalom

A. A vasúti műszaki szabályozás az EU-ban

- Az uniós jog forrásai
- A vasúti műszaki szabályozás – ÁME-k

B. Az Európai Vasúti Ügynökség

- Hatásköre
- Feladatai a nemzeti szabályokkal kapcsolatban

C. Nemzeti szabályok

- Fogalma
- Megengedhetősége
- Nyitott kérdés
- Derogáció
- Különleges esetek





A. A 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**
 - ✓ **Irányelv** – átültetést igényel
 - ✓ **Rendelet** – közvetlenül alkalmazandó
 - ✓ **Végrehajtási rendelet** – a Bizottság alkotja technikai jellegű kérdéseket szabályoz





A. A vasúti műszaki szabályozás az EU-ban

Átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k):

- ✓ Korábban határozati formában adták ki az ÁME-ket, az átültetésük problematikus volt
- ✓ immár 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





B. Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA)

Hatásköre (I)

- ✓ 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 jogkört kapott, így például a határokon átnyúló tevékenységekre szánt járművekre vonatkozó járműengedélyek és a több tagállamban járműengedélyek és a több tagállamban működő vasúttársaságok számára a biztonsági tanúsítványok kiállítása területén.





B. Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA)

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





B. 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”)





B. Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA)

A notifikációs eljárás

- Az ERA a tagállam által benyújtott nemzeti szabály-tervezetet 2 hónap alatt vizsgálja meg (további 3 hónappal meghosszabbítható), ha az ERA 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, 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





C. A nemzeti szabályok

Az Interop Irányelv 2. cikk 30. pontja szerinti fogalommeghatározás 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.

Ezzel azonos definíciót határoz meg a Vasútbiztonsági irányelv 3. cikk 8. pontja is.





C. A nemzeti szabályok

A nemzeti szabályok megengedhetősége (I)

- Az Interop irányelv Preambulumában foglaltakkal összhangban az ÁME-k hatályának a teljes uniós vasúti rendszerre való kiterjesztésével vasúti rendszerre való kiterjesztésével indokolt **fokozatosan csökkenteni a nemzeti szabályozás mértékét.**



A nemzeti szabályok megengedhetősége (2)

Interop Irányelv 13. cikk (2) bek.:

Az alapvető követelmények végrehajtására vonatkozó nemzeti szabályok és – adott esetben – a megfelelés nemzeti szinten elfogadható módja 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; alkalmazása válik szükségessé;
- ✓ d) a meglévő rendszerek meghatározására alkalmazott nemzeti szabályok, amelyeknek kizárólag az a céljuk, hogy értékeljék a járműnek 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 (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 kölcsönösen 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/2022-10/Biennial%20report%20on%20the%20Progress%20with%20Railway%20Interoperability%20in%20the%20European%20Union%202015.pdf>



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

Az Interop Irányelv 7. cikke szerint a tagállamok engedélyezhetik a kérelmező számára, hogy az alábbi esetekben ne alkalmazza egy vagy több 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 korszerűsítése esetén, amennyiben az érintett ÁME-k alkalmazása veszélyeztetné a projekt gazdasági életképességét és/vagy a vasúti 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; vagy azokba tartó járművek esetében;
- ✓ javasolt új alrendszer vagy egy meglévő alrendszer tervezett felújítása vagy korszerűsítése esetén az adott tagállam területén, ha annak adott tagállam területén, ha annak vasúthálózatát a tenger választja vagy szigeteli el, vagy különleges földrajzi adottságok választják el az Unió földrajzi adottságok választják el az Unió többi részének vasúthálózatától.





Történelmi áttekintés a Vasúti Műszaki Bizottság kialakulásáról



A. Vasúti műszaki szabályozás

- EU-s jogértelmezés 2019 előtt
- A Fordulat éve 2020
- A vasúti műszaki szabályozás – ÁME-k

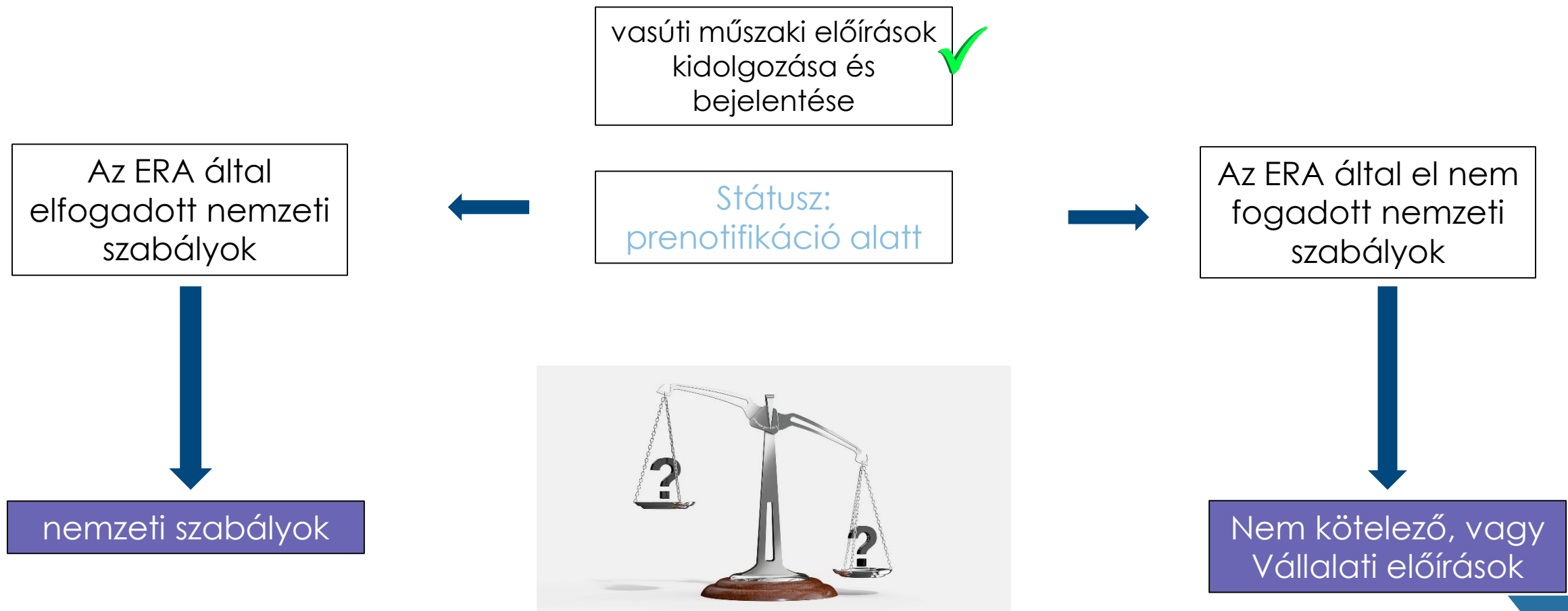
B. A Vasúti Műszaki Bizottság

- Megalakulása
- Tagjai
- Feladatai
- Bizottsági Határozat





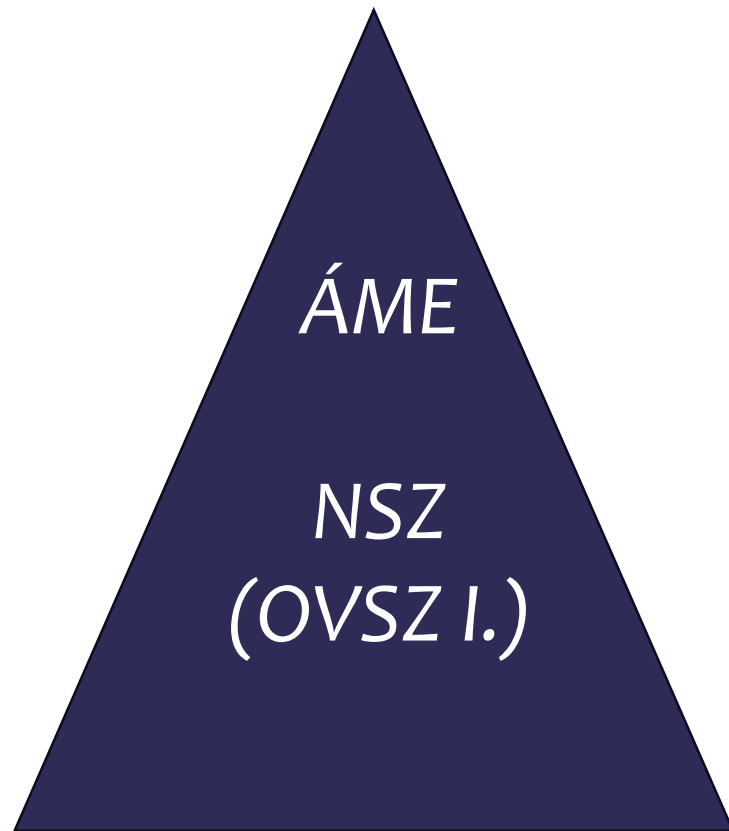
A. VASÚTI MŰSZAKI SZABÁLYOZÁS EU-S JOGÉRTELMEZÉS 2019 ELŐTT



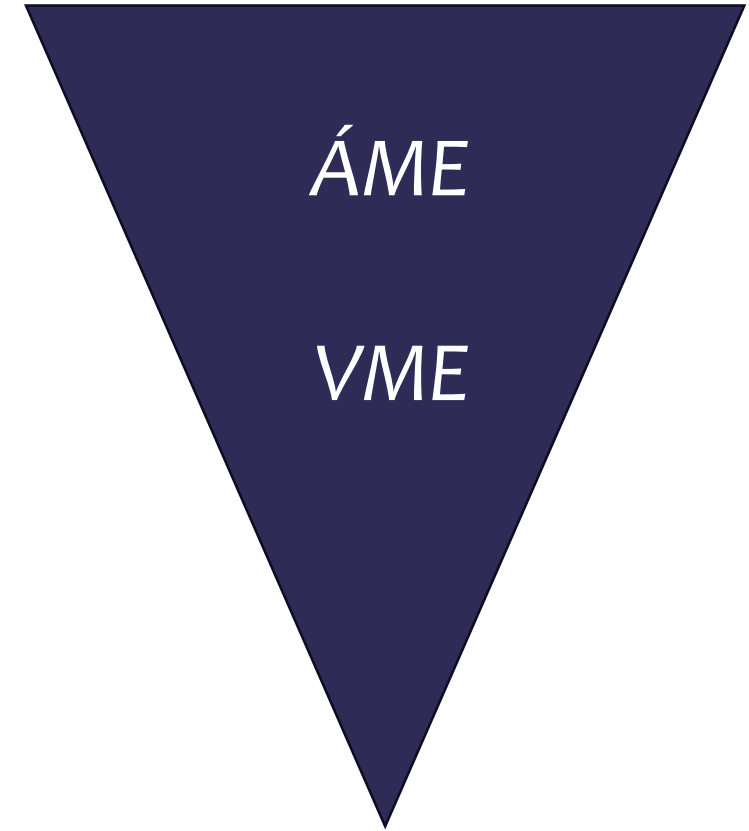


A. VASÚTI MŰSZAKI SZABÁLYOZÁSA A FORDULAT ÉVE 2020

*Kiindulás 2019: minden olyan előírás, amely az ÁMÉ-ban
nem szabályozott, Nemzeti Szabályként kiadható*



2019 vs. 2020



*Végeredmény 2020: csak és kizárólag az ÁMÉ-ban nyitott kérdés
lehet nemzeti szabály, vagy amire derogáció van*



A. VASÚTI MŰSZAKI SZABÁLYOZÁS 2020 UTÁN: ÁME-K + VME-K



AZ UNIÓS VASÚTI RENDSZER MAGYARORSZÁGI RÉSZÉT KÉPEZŐ
VASÚTI RENDSZERRE VONATKOZÓAN

- I. ÁTJÁRHATÓSÁGI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK
- II. VASÚTI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK: nemzeti szabályok, nemzeti előírások, nemzeti ajánlások





B. A Vasúti Műszaki Bizottság Megalakulása

- a vasúti műszaki előírások és szakmai állásfoglalások kidolgozására létrehozott szakértői testület (Vtv. 2§ 1.12.)
- amely kidolgozza, szükség szerint felülvizsgálja és módosítja vagy visszavonja a nem jogszabályban kihirdetett vasúti műszaki előírást, valamint gondoskodik azok kiadásáról (1/2021. ITM rendelet 1.§ (2) b))



VMB





B. Vasúti Műszaki Bizottság

VMB tagok

szavazati joggal rendelkező tagok	póttagok (alrendszerenként)
Vasúti Hatósági Főosztály – vétójoggal	X
MÁV	X
MÁV-HÉV	X
GYSEV	X
BKV	X
DKV	X
MKV	X
BMGE	X
SZE	X
Vasúti Műszaki Vizsgálóközpont	X
MAUT	X
HUNGRAIL	X
a VMB elnöke (szavazategyenlőségénél ügydöntő)	





B. Vasúti Műszaki Bizottság Feladatai; Működésre vonatkozó előírások

1/2021. (I. 7.) ITM rendelet a Vasúti Műszaki Bizottságról, a vasúti műszaki előírások és a szakmai állásfoglalások kidolgozására és kiadására vonatkozó szabályokról

- Elnököt, valamint tagokat és póttagokat a Miniszter kéri fel
- Koordinációs szervet a Miniszter jelöli ki
- Ügyrendben kell szabályozni a működést
- Szavazásra vonatkozó szabályok
 - NSA vétőjoga
 - Szavazategyenlőség esetén Elnök szavazata dönt

Vasúti Műszaki Bizottság Ügyrendje (1/2023 (VI.16.) VMB Határozat)

- Általános rendelkezések
 - Bizottság jogállása
 - Feladatok, hatáskörök és jogok
 - Bizottsági tagok jogállása, felelőssége, stb.
- Működési szabályok
 - Ülések összehívására vonatkozó szabályok
 - Ülések típusai
 - Határozathozatal
 - Jegyzőkönyv készítésre vonatkozó előírások
 - Albizottságok működésére vonatkozó szabályok
- Vasúti Műszaki Előírások kidolgozása
- Szakmai állásfoglalások kiadása



B. Vasúti Műszaki Bizottság Feladatai; Működési az Albizottságokat





B. Vasúti Műszaki Bizottság Bizottsági Végrehajtási Határozat

A BIZOTTSÁG VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA (2021.10.25.)

***Magyarországnak az (EU) 2016/796 európai parlamenti
és tanácsi rendelet 26. cikkének (4) bekezdése
alapján
egyes nemzeti szabályok módosítására vagy hatályon
kívül
helyezésére való felszólításáról***

A Magyarország által bejelentett nemzeti szabály tervezetek vizsgálatát követően az Európai Unió Vasúti Ügynöksége az (EU) 2016/796 rendelet 26. cikkével összhangban **19 alapvető paraméter tekintetében kedvezőtlen értékelést készített a magyar Országos Vasúti Szabályzat I. kötetében (a továbbiakban: OVSZ I.)** foglalt nemzeti szabályokról, valamint a hivatkozott szabványokról és egyéb dokumentumokról.





Vasúti Műszaki Előírások típusai, ismérévei

Jogi és Műszaki megközelítés

A. Vasúti műszaki előírások típusai

- DVSZ I és II. helyett VME-k
- Uniós Vasúti rendszer vs. Nem Uniós Vasúti Rendszer
- A Magyar Vasúti Szabályozási Környezet

B. A szabályozási hierarchia és előnyök-hátrányok

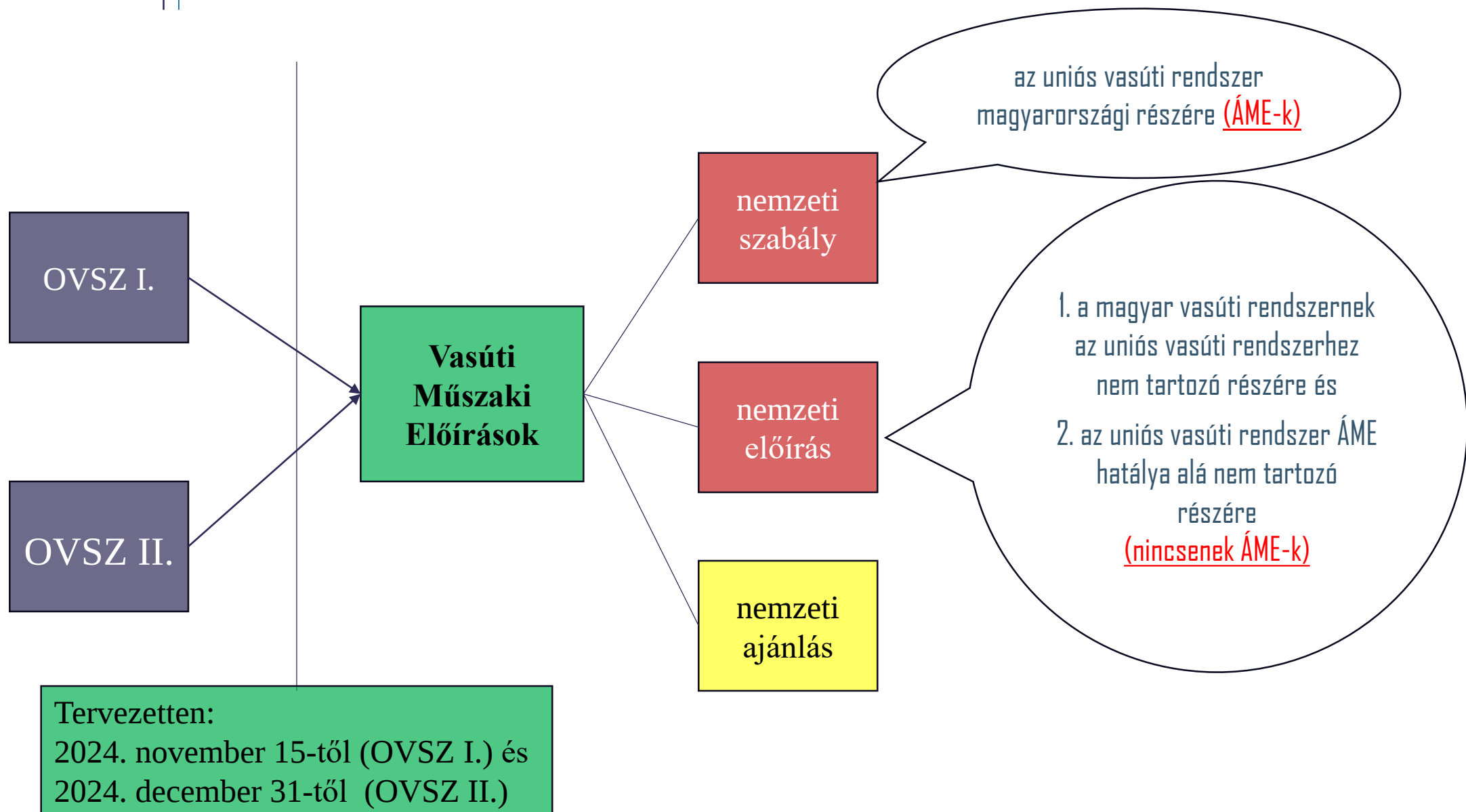
- Teljes Magyar Vasúti Szabályozási Környezet
- „Neme jogszabályi” lét előnyei





A. VASÚTI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK TÍPUSAI

OVSZ I. ÉS II. HELYETT VASÚTI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK





A. VASÚTI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK TÍPUSAI

UNIÓS VASÚTI RENDSZER ↔ NEM UNIÓS VASÚTI RENDSZER

az uniós vasúti rendszer magyarországi része

- nagysebességű vonalak,
- hagyományos vonalak,
- személyszállítási és áru fuvarozási csomópontok,

a magyar vasúti rendszernek az uniós vasúti rendszerhez **nem** tartozó része

- metró,
- földalatti,
- villamos,
- fogaskerekű,
- HÉV,
- keskeny nyomtávú vasút,
- vasút-villamos (tram-train),
- iparvágányok és a saját célú vasúti pályahálózatok





A. VASÚTI MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK TÍPUSAI A 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 Szabályok (k.e.) (*Bizottság, ERA*)	Nemzeti Előírások (k.e.)
Nemzeti Előírás (k.e.) (biztosítóberendezésekre)	
Nemzeti Ajánlások (n.k.)	Nemzeti Ajánlások (n.k.)

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





B. A szabályozási hierarchia és előnyök-hátrányok

A VASÚTI MŰSZAKI SZABÁLYOZÁSI HIERARCHIA

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.



B. A szabályozási hierarchia és előnyök-hátrányok

A „NEM JOGSZABÁLYI” LÉT ELŐNYEI

A jogszabály <u>hátránya</u>: • 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.
A nem jogszabály <u>előnye</u>: • rugalmas, • gyors, • szakmai szöveg	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;





Rendszerintegritás

Jogi és Műszaki megközelítés



1. Értelmezés, fogalom:

- I. **"Arcanum Adatbázis Kiadó" értelmezésében:** Valaminek az az állapota, hogy belőle egyetlen rész vagy elem sem hiányzik; épség, eredeti teljesség, csorbíthatatlanság.
- II. **MeRSZ Online okoskönyvtár értelmezésében:** Az integritás szó a latin in-tangere és az integer szavakból ered, melynek jelentése: érintetlen, egész.
- III. **Igazságügyi és Rendészeti Minisztérium beszerzési szabályzatáról szóló 9/2010. (II.3.) IRM Utasítás szerint:**

Fejlesztett komponensek esetében a szerződésben rögzíteni kell, hogy a leszállított szoftver megfelelően biztonságos környezetben, auditálható körülmények között készült, így nem tartalmaz bűjtatottan hátsó bejáratot, vírust, trójai faló, vagy bármilyen más egyéb káros kódrészletet. Amennyiben mégis tartalmazna, és ebből adódóan az IRM-nek bármilyen kára keletkezik, akkor azért a szállító felelősséggel tartozik.
- IV. **Vasúttechnikában a rendszerintegritásra nincs fogalom meghatározás, de a szakma a fogalmat használja és többnyire a következőt értjük alatta:** a vasúti rendszer egész, egységes, és megfelelőségértékelés útján igazolható a termék, építmény, vagy alrendszer, illetve rendszerelem alkalmassága a rendszerbe történő beépítésre – beintegrálásra -, és a rendszer működése ilyen módon továbbra is egységes egészt képez.
(szerző saját megfogalmazásában).



2. Jogi megközelítés:

- I. A vasúti közlekedésről szóló, 2005. évi CLXXXIII. törvény szerint nincs fogalomként meghatározva a rendszerintegritás. Azonban a törvény számos helyen hivatkozik a rendszerintegritásra, mint elérendő követelményre:
 - a. „... elvárt rendszerintegritási követelményeket...”
 - b. „...elvárt szintű rendszerintegritás érdekében...”
 - c. „...igazolja, hogy az építéssel, átalakítással vagy korszerűsítéssel érintett vasúti alrendszer vagy alrendszerek vasúti rendszerbe illesztése teljesíti az elvárt szintű rendszerintegritást.”
- II. A vasúti építmények építésügyi hatósági engedélyezési eljárásainak részletes szabályairól szóló 289/2012. (X.11.) Korm. Rendeletben sem kerül a rendszerintegritás fogalma meghatározásra, de hasonlóan a vasúti közlekedésről szóló törvényhez, számos helyen használja a rendszerintegritás kifejezést...





Rendszerintegritás vizsgálat

...hogy a rendszer egységes egészet alkosson

Megfelel A rendszerintegritási nemzeti ajánlásoknak

a) részben vagy egészben a Vtv. 2. § 1.16. pontja szerinti nemzeti ajánlásokban (a továbbiakban: rendszerintegritási nemzeti ajánlások) foglaltak szerint jár el,

(2) Amennyiben a kérelmező a rendszerintegritási nemzeti ajánlásokban foglaltak szerint jár el, úgy a vasúti közlekedési hatóság részére benyújtja a rendszerintegritási megfelelőségértékelési szervezet által kiállított közbenső megfelelési nyilatkozatot annak igazolására, hogy a vasúti építmény tervezése során a rendszerintegritási nemzeti ajánlásokban meghatározott, a kérelmező által alkalmazni kívánt feltételek teljesülnek.

1. Melléklet 1. pont d) alpontja, a tervezői nyilatkozat tartalmi követelményei



Részben vagy egészben eltér a rendszerintegritási nemzeti ajánlásoktól

b) a rendszerintegritási nemzeti ajánlásokban foglaltaktól részben vagy egészben el kíván térni

(3) Mindazon szempontokra vonatkozóan, amelyekben a rendszerintegráció érdekében a kérelmező a rendszerintegritási nemzeti ajánlásokban foglaltaktól eltérő megoldást kíván alkalmazni (a továbbiakban: alternatív megoldás), az építési engedély iránti kérelméhez mellékelten benyújtja

a) az alternatív megoldás részletes leírását, az alternatív megoldás kivitelezése során alkalmazandó paramétereket és azok követelményeit,

b) az üzemeltetés, fenntartás során alkalmazandó fenntartási követelmények meghatározását,

c) a kockázatértékelő szervezet igazolását arra vonatkozóan, hogy a kérelmező által alkalmazni kívánt alternatív megoldás legalább a rendszerintegritási nemzeti ajánlásokban meghatározott megoldással azonos biztonsági szintet biztosít, és

d) a rendszerintegritási megfelelőségértékelési szervezet által kiállított közbenső megfelelési nyilatkozatot annak igazolására, hogy a vasúti építmény tervezése során a kérelmező által alkalmazni kívánt alternatív megoldásban meghatározott feltételek teljesülnek.

(4) Az alternatív megoldás alkalmazását a vasúti közlekedési hatóság az építési engedély megadása által akkor engedélyezi, ha az alternatív megoldás legalább a rendszerintegritási nemzeti ajánlásokban meghatározott megoldással azonos biztonsági szintet biztosít.

1. melléklet 1. pont d) alpontja, a tervezői nyilatkozat tartalmi követelménye

A vasúti építmények építésügyi hatósági engedélyezési eljárásainak részletes szabályairól szóló 289/2012. (X.11.) Korm. Rendeletben a rendszerintegritás értékelésre vonatkozó követelmények az alábbiak szerint kerültek meghatározásra:

8/C. § Az e rendelet szerinti rendszerintegritási megfelelőségértékelési tevékenységet olyan szervezet végezheti, amely az adott strukturális vasúti alrendszer vonatkozásában hatályos bejelentett szervezeti és kijelölt szervezeti kijelöléssel rendelkezik. A rendszerintegritási megfelelőségértékelést végző szervezet eljárására a vasutak kölcsönös átjárhatóságának és az ezzel kapcsolatos engedélyezési eljárások, valamint a vasúti pályahálózat nyilvántartása vezetésének részletes szabályairól szóló kormányrendeletben, valamint az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelőségértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljaira vonatkozó részletes szabályokról szóló miniszteri rendeletben foglaltakat megfelelően alkalmazni kell.

8/E. § A rendszerintegritási vizsgálat során a rendszerintegritási megfelelőségértékelő szervezetnek – az átjárhatósági műszaki előírásokban nem szabályozott, a hazai vasúti rendszer egységes működésére vonatkozóan – a nemzeti szabályoknak, előírásoknak való megfelelőséget kell vizsgálnia.*

11/A. § (3) Mindazon szempontokra vonatkozóan, amelyekben a rendszerintegráció érdekében a kérelmező a rendszerintegritási nemzeti ajánlásokban foglaltaktól eltérő megoldást kíván alkalmazni (a továbbiakban: alternatív megoldás), az építési engedély iránti kérelméhez mellékelten benyújtja

c) a kockázatértékelő szervezet igazolását arra vonatkozóan, hogy a kérelmező által alkalmazni kívánt alternatív megoldás legalább a rendszerintegritási nemzeti ajánlásokban meghatározott megoldással azonos biztonsági szintet biztosít, és

d) a rendszerintegritási megfelelőségértékelési szervezet által kiállított közbenső megfelelési nyilatkozatot annak igazolására, hogy a vasúti építmény tervezése során a kérelmező által alkalmazni kívánt alternatív megoldásban meghatározott feltételek teljesülnek.

*: látszik, hogy hiányos a felsorolás



KÖSZÖNÖM A MEGTISZTELŐ FIGYELMET!