

IKOP-2.1.0-15-2018-00047

**A MAGYAR VASÚTI MŰSZAKI
ÉS ÜZEMI SZABÁLYOK
KORSZERŰSÍTÉSE,
AZ ÚJ ELŐÍRÁSOK
RENDSZERÉNEK
MEGALKOTÁSA**

SZÉCHENYI  2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Kohéziós Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

A NEMZETI SZABÁLYOK MEGALKOTÁSÁNAK FOLYAMATA

DR. SZ. SZABÓ SÁNDOR
ÜGYVÉD
SZABÓ&SZOMOR
ÜGYVÉDI IRODA

SZÉCHENYI  2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Kohéziós Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

Tartalom

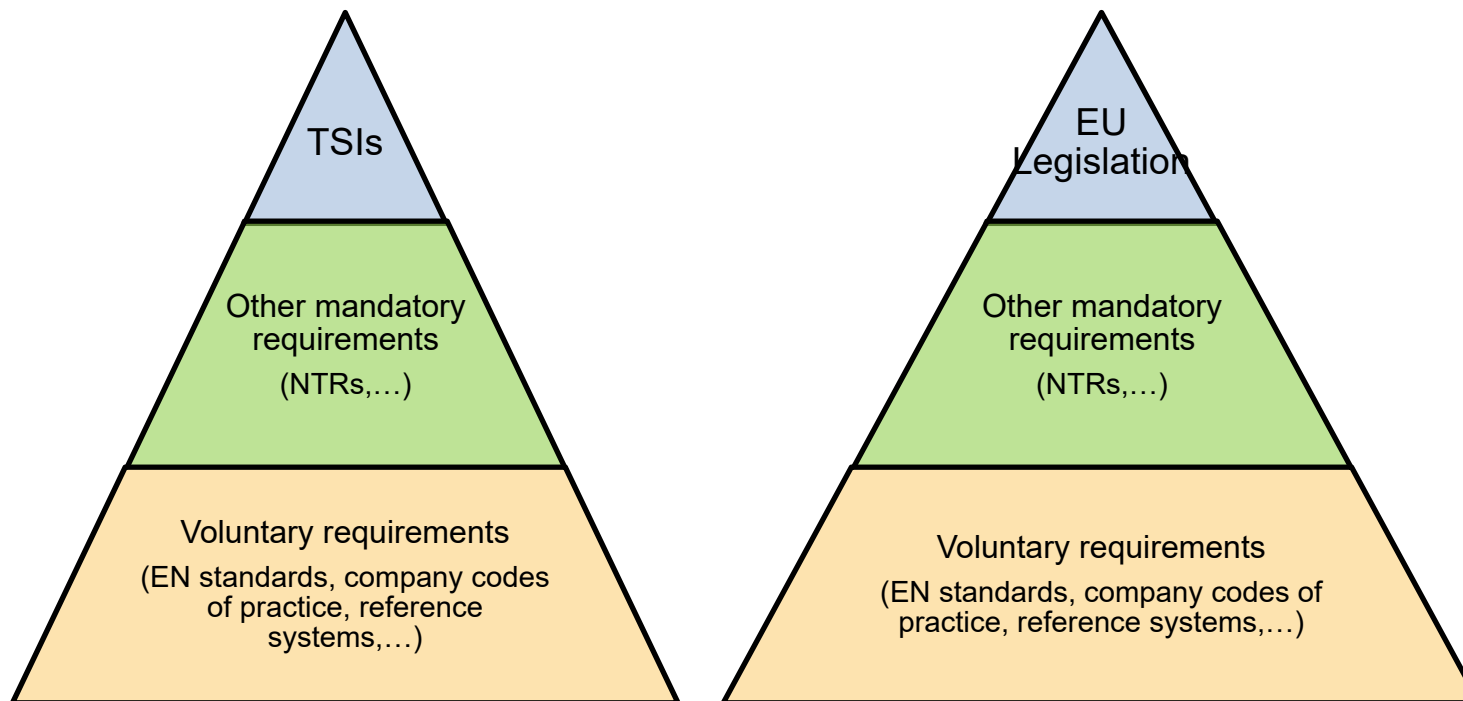
- 1. A IV. vasúti csomag**
- 2. A nemzeti szabályok fogalma az unióban**
- 3. Nemzeti szabályok osztályba sorolása**
- 4. A hatályos hazai nemzeti szabályok beazonosítása**
- 5. A hazai nemzeti szabályok bejelentése az unió irányába a múltban**
- 6. A nemzeti szabályok miatti kockázatok**

What we are talking about?

TSIs, National Rules, « Company rules »,...

Interoperabilitási irányelv

Egyéb szektorok



A IV. vasúti csomag alapján

- **Nemzeti szabályok**

Valamely tagállamban elfogadott, kötelező erejű szabályok összessége, függetlenül attól, hogy azokat mely szerv bocsátotta ki, amely szabályok az adott tagállamban a vasúti társaságokra, pályahálózat-működtetőkre vagy harmadik felekre vonatkozó uniós vagy nemzetközi szabályoktól eltérő vasútbiztonsági vagy műszaki követelményeket tartalmaznak.

- **2015/2299/EK határozat a nemzeti szabályok csoportokba sorolásáról**

Dokumentáció, járműszerkezet, jármű-vágány kölcsönhatás és a méretezés, fékezés, utasokkal kapcsolatos tényezők, környezeti feltételek és aerodinamikai hatások, külső figyelmeztetések, jelzések, jelölő funkciók, fedélzeti energiaellátó és vezérlőrendszerek, személyzeti létesítmények, interfészek és környezet, tűzbiztonság és evakuálás, kiszolgáló tevékenységek, fedélzeti vezérlő és jelzőberendezések etc.

A 2015/2299. bizottsági végrehajtási határozat a nemzeti szabályok osztályba sorolásáról

4. FÉKEZÉS

4.1. A vonatszintű fékezés funkcionális követelményei. Az alapvető fékezési funkciók meglétére (általában üzemi, vészhelyzeti és rögzítőfékezés) és a fő fékrendszer jellemzőire (általában automatizálhatóság, folyamatosság, kimeríthetetlenség) vonatkozik.

4.2. A vonatszintű fékezés biztonsági követelményei

4.2.1. A fő fékrendszer funkciójának megbízhatósága. Arra vonatkozó követelmény, hogy a vészfék aktiválásakor a fékrendszer képes legyen biztonságosan reagálni és az elvárt fékezőerőt biztosítani.

4.2.2. Egyidejű vontatás/fékezés kizárásának megbízhatósága. Arra vonatkozó követelmény, hogy vészfék aktiválásakor a vonóerő biztonsággal kiiktatásra kerüljön.

4.2.3. A féktávolság megbízhatósága. A vészfék aktiválása után érvényesülő kiszámított féktávolság betartására vonatkozó követelmény.

4.2.4. A rögzítőfék megbízhatósága. Arra vonatkozó követelmény, hogy a rögzítőfék aktiválása után a fékrendszer a kiszámított körülmények között képes legyen biztonsággal állvatartani a járművet.

4.3. Fékrendszer – Elfogadott felépítés és kapcsolódó szabványok. Hivatkozás a meglévő szabványokra, pl. az UIC (»Union International des Chemins de fer«) fékrendszerre.

4.4. Fékvezérlés

(Kivonat a Határozat mellékletének 4. sz. pontjából, a fékezés köréből)

Hatályos nemzeti szabályok beazonosítása

1. Nemzeti szabályok

a) Ex-nemzeti műszaki szabályok és

b) nemzeti biztonsági szabályok

2. Magyar jogszabályok

3. MÁV-előírások (utasítások, szabályzatok, leiratok etc.)

4. Egyéb előírások (szabványok, „ágazati szabványok”, miniszteri utasítások etc.)

5. JAT– magyar jogalkotási szabályok (magatartási szabály illetve tisztán műszaki előírás)

Bejelentési kötelezettségek teljesítése az elmúlt években az unió irányába

- A 2016. december 16. napjáig notifikált nemzeti szabályok a továbbiakban is alkalmazhatók, amennyiben azok nem ellentétesek az ÁME-kal, illetve a IV. vasúti csomagban meghatározott szabályokkal.
- Magyarország a notifikációs kötelezettségnek nem tett eleget határidőben, csak néhány jogszabály (Vtv, OVSZ etc.) és szabványok kerültek bejelentésre.
- Alapvető nemzeti műszaki szabályok (forgalmi utasítás, fékutasítás, jelzési utasítás etc.) bejelentése is elmaradt.
- A nem notifikált nemzeti szabályok az ERA álláspontja szerint nem alkalmazhatóak a 2016/797-798. irányelvek céljaira.
- A notifikáció során a nemzeti szabály(ok) létjogosultságát bizonyítani kell(pl. nyitott kérdés)

A hazai notifikált jogszabályok

- **Vtv.**
- **7/2006 (II. 27.) GKM rendelet (KBSZ)**
- **2005. évi CLXXXIV. tv. (KBSZ)**
- **14/1985 (XI. 30.) KM rendelet (orvosi alkalmassági vizsgálat)**
- **3/2003 (V. 20.) GKM rendelet (vasúti járművezető-képzés)**
- **103/2003 (XII. 27.) GKM rendelet (átjárhatósági)**
- **40/2006 (VI. 26.) GKM rendelet (vasútbiztonsági)**
- **28/2003 (V. 8.) GKM rendelet (engedélyezés)**
- **36/2006 (VI. 21.) GKM rendelet (levegőtisztaság)**
- **37/2006 (VI. 21.) GKM rendelet (átjárhatóság)**
- **47/2005 (VI. 29.) GKM rendelet (CIM)**

Bejelentés: 2008.05.30-án (Notif-IT)

Az elkészített notifikáció

(230 szabvány és jogszabály) 2018. 06. 26. (RDD)

Legal Status	Mandatory	MS	Basic Param.	Legal text Title in English	National Technical Rule (Title in English)	National Technical Rule (Title in national reference language)	Date of Last Change	
Adopted	Rule	HU	1.1	HU NRD	2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.) 31/2010. (XII.23.) NFM rendelet 103/2003. (XII.27.) GKM rendelet 4.sz.melléklet OVSZ I. 30/2010. (XII.23.) NFM rendelet 11/1984. (VI.27.) KM rendelet 75/2005. (IX.29.) GKM - KvVM rendelet 70/2012. (XII.20.) NFM rendelet TSI CCS TSI SRT TSI RST	2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.) 31/2010. (XII.23.) NFM rendelet 103/2003. (XII.27.) GKM rendelet 4.sz.melléklet OVSZ I. 30/2010. (XII.23.) NFM rendelet 11/1984. (VI.27.) KM rendelet 75/2005. (IX.29.) GKM - KvVM rendelet 70/2012. (XII.20.) NFM rendelet TSI CCS TSI SRT TSI RST	26/06/2018	View
Adopted	ANMC	HU	1.2.1	HU NRD	EN 13460 EN 15313 EN 50126 TSI Loc & Pas TSI Noise TSI SRT TSI PRM TSI CCS	EN 13460 EN 15313 EN 50126 TSI Loc & Pas TSI Noise TSI SRT TSI PRM TSI CCS	26/06/2018	View
Adopted	Rule	HU	1.2.2	HU NRD	31/2010. (XII.23.) NFM rendelet 40/2006. (VI.26.) GKM OVSZ I. TSI RST 2004/49/EC 2008/110/EC 2004/50/EC 2008/57/EC EN 13306	31/2010. (XII.23.) NFM rendelet 40/2006. (VI.26.) GKM OVSZ I. TSI RST 2004/49/EC 2008/110/EC 2004/50/EC 2008/57/EC EN 13306	26/06/2018	View
Adopted	Rule	HU	1.3.1	HU NRD	OVSZ I. TSI Loc & PAS	OVSZ I. TSI Loc & PAS	26/06/2018	View
Adopted	ANMC	HU	1.4	HU NRD	EN 50215	EN 50215	26/06/2018	View
Adopted	ANMC	HU	2.1.1	HU NRD	EN 12663 EN 15663 EN 15227 UIC 651 UIC 566 UIC 660 UIC 617-5 UIC 625-7 Calculation are not sufficient, static tests are required	EN 12663 EN 15663 EN 15227 UIC 651 UIC 566 UIC 660 UIC 617-5 UIC 625-7 Calculation are not sufficient, static tests are required	26/06/2018	View

Kockázatok a nemzeti szabályok miatt

- **Az ERA álláspontja vitatható a be nem jelentett nemzeti szabályok alkalmazhatósága tekintetében a IV. vasúti csomagra vonatkozó implementációs határidő, azaz 2020. június 16-a előtti időszak vonatkozásában.**
- **Az implementációs határidő lejártát követően a nem megfelelően megalkotott illetve nem notifikált nemzeti szabályok egyértelműen nem alkalmazhatóak, bíróság előtt nem hivatkozhatóak (az új interop és biztonsági irányelv alapján).**
- **A nem alkalmazható nemzeti szabályok a vasutat érintő közbeszerzések műszaki leírásának szabálytalanságát, érvénytelenségét eredményezik, a vasúti beruházásokhoz kapcsolódó uniós támogatásokat veszélyeztetik.**
- **A nem alkalmazható nemzeti szabályok a vasutat érintő engedélyezési eljárások nem kezelhető kockázati tényezőit jelenthetik majd.**

Cleaning I.

DEREGULÁCIÓRA VONATKOZÓ JAVASLAT

- **Unió előírások, nemzetközi egyezmények miatt elvetendő szabályok**
 - **ÁME-k által szabályozott kérdések**
 - **Nemzetközi szerződések által szabályozott kérdések**
 - **UIC, OTIF etc. szokványok**
- **Hazai szabályokból fakadóan elvetendő szabályok**
 - **Belső ellentmondások feloldása (pl. eltérő rendelkezések a különböző szabályozási (pl. OVSZ versus MÁV-utasítás) szinteken)**
 - **Már nem alkalmazandó rendelkezések (pl. már nem alkalmazott műszaki megoldások szabályrendszere)**
 - **Hatályos szabványoktól eltérő szabályok**
- **Nem vasúti szabályok leválasztása**
 - **Munkaügyi szabályok**
 - **etc.**

Cleaning II.

A MEGENGEDETT NEMZETI SZABÁLYOK KÖRE

- **A tagállamok nem állapíthatnak meg a nemzeti szabályokkal a TSI-kben előírt rendelkezéseknél szigorúbb követelményeket**
- **Új nemzeti szabályok**
 - **Ha a TSI nem felel meg maradéktalanul az alapvető követelményeknek**
 - **Sürgős, megelőző intézkedésként, különösen balesetet követően**
- **A meglevő nemzeti szabályok (feltételezve a notifikáció megtörténtét)**
 - **Ha a TSI nem felel meg maradéktalanul az alapvető követelményeknek, ideértve a nyitott kérdéseket is**
 - **Mentesülés (Interop 2. ie. 7. cikk alapján quasi üres halmaz)**
 - **Különleges eset (specific case quasi üres halmaz)**
 - **Nem TSI kompatibilis hálózatok és a járművek műszaki összeegyeztethetősége**
 - **TSI-k hatályán kívül eső hálózatok és járművek**
 - **Sürgős, megelőző intézkedésként, különösen balesetet követően**

A Bizottság végrehajtási rendeletei (2019. május 16.)

Európai Unió Hivatalos Lapja (2019. L 139 I.)

- Új végrehajtási rendeletek
- TSI revízió
 - OPE, CCS, LOC&PAS, ENE, SRT, ...
- **2019/773 bizottsági végrehajtási rendelet**
A forgalomirányítás és- üzemeltetés alrendszerére vonatkozó TSI-kről

4.4.2.pont „ ...az I. függelék, amely azokat a területeket sorolja fel, ahol nem léteznek közös üzemeltetési alapelvek és szabályok, és amelyek továbbra is a nemzeti szabályok hatálya alá tartozhatnak.”

I. függelék

 - 1) Nemzeti szabályok hatálya alá tartozó területek
 - 2) Nyitott kérdések

Kivonat a 2019/773 bizottsági végrehajtási rendeletről I. függelék

1. A NEMZETI SZABÁLYOK HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ TERÜLETEK

- Tolatás
- A jelzésre vonatkozó szabályok
- A nemzeti jelzőrendszerek üzemszerű használatára vonatkozó szabályok
- Legnagyobb sebesség korlátozott üzemmódban, ideértve a látra közlekedést is
- Óvatos közlekedés
- Helyi üzemeltetési szabály
- Konkrét helyi feltételekkel kapcsolatban, amennyiben további információkra lehet szükség - ez azokra a követelményekre korlátozódik, amelyek nem tartoznak e rendelet hatálya alá

Kivonat a 2019/773 bizottsági végrehajtási rendeletről I. függelék (Open points)

2. A NYITOTT KÉRDÉSEK JEGYZÉKE

Kivételes szállítás Menetrend (lásd 4.2.1.2.3.)

További információk

Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton kívül (lásd a 4.2.3.5.1. pontot)

További információk

Felügyeleti adatok rögzítése a vonaton (lásd a 4.2.3.5.2. pontot)

További információk

Szakmai kompetenciák (lásd a 4.6. pontot)

- A mozdonyvezetőktől eltérő, a biztonság szempontjából kritikus feladatokat ellátó személyzet;
- Kiegészítő információk a biztonság szempontjából kritikus vonatkíséréssel kapcsolatos feladatokat ellátó - a mozdonyvezetőtől eltérő - személyzet számára;
- Kiegészítő információk a személyzet azon tagjai számára, akik olyan, a biztonság szempontjából kritikus feladatokat látnak el, mint a határátkelésre beütemezett vonatok utolsó előkészítése, valamint a pályahálózatműködtető vasúthálózat-használati feltételeiben „határként” megnevezett és a biztonsági engedélyében említett pont(ok)on túl teljesített munkavégzés.

Benchmark UK

National technical rules for vehicles

Related Rolling Stock and Plant Requirements

Note: Relevant TSIs are Locomotive and Passenger Rolling Stock (Commission Regulation (EU) No 1302/2014 of 18 November 2014 - which entered into force on 01 January 2015)
Rolling Stock (Freight Wagon) (Commission Regulation (EU) 321/2013 of 13 March 2013 - which entered into force on 01 January 2014)

Relevant Technical Specifications for Interoperability: Conventional Rail Locomotives and Passenger Rolling Stock (LOC&PAS, Rolling Stock (Freight Wagons (WAG) and Noise (NOI)

RGS	Title	Issue No.	Issue Date	In force date	Application conditions	A) For technical compatibility with legacy subsystems: National requirements in addition to the TSI requirements	B) Addressing TSI open points: National requirements where there are no TSI requirements	C) Addressing TSI specific cases: National requirements which are alternatives to the TSI requirements	Changes relating to June, September and December 2018 notification
GERT8006	Assessment of Compatibility of Rail Vehicle Weights and Underline Bridges	2	Sep.10	Dec.10	Part 5	Part 3 and Appendix A	None for LOC&PAS and WAG TSIs [Note: Part 2 and Appendix A for INF TSI open point: 4.2.1 and Appendix E/F (TSI categories of line).]	None for LOC&PAS and WAG TSIs Note: Part 2 and Appendix A for INF TSI specific case: 4.2.7.4 and Appendix F (resistance of existing bridges and earthworks to traffic loads).	(June 2018) Appendix A is called up by Part 3 which has been notified. For completeness Appendix A has now also been explicitly referenced in the notification.
GERT8014	Axlebox Condition Monitoring - Hot Axlebox Detection	2	Jun.11	Sep.11	Part 4	None	2.3 for on-board detection addressing WAG TSI open point: 4.2.3.4 (axle bearing condition monitoring).	None	(June 2018) 3.1 and 3.2 were notified to address the LOC&PAS TSI specific case 7.3.2.3 for axle bearing condition monitoring. These requirements had been notified on the wrong list - they are infrastructure rules and are notified on the infrastructure list.

Benchmark CH

Notifizierte Nationale Technische Vorschriften (NNTV)

ID	CH-TSI CCS-001	Staat:	Schweiz	Status:	Gültig	seit:	Juli 2016
Titel:	Voraussetzungen für den Einsatz von Fahrzeugen auf ETCS-Strecken						
Zuständige Stelle:	Bundesamt für Verkehr BAV Sektion Zulassungen und Regelwerke				Adresse:	3003 Bern SCHWEIZ	
E-Mail:	_BAV-WeiterentwicklungRegelwerke@bav.admin.ch						
Referenzierter Artikel der TSI:	TSI CCS (2012/88/EU)						
Referenz im Schweizer Regelwerk:	AB-EBV AB 38.3, Ziff. 1.1; AB-EBV AB 47.1, Ziff. 3.2						
Klassifizierung der vorliegenden NNTV:	<input type="checkbox"/> NNTV zu einem „offenen Punkt“ in der TSI <input type="checkbox"/> NNTV aufgrund Abweichung des CH-Regelwerks von den entsprechenden Anforderungen der TSI <input checked="" type="checkbox"/> NNTV aufgrund zusätzlicher Anforderungen des CH Regelwerkes ohne Entsprechung in der TSI						
Ausführliche Beschreibung:	<p>Sicherungsanlagen sind sowohl Teil der Infrastruktur als auch der Fahrzeuge. Damit die Funktionalität und die Gesamtsicherheit gewährleistet sind, müssen die Eigenschaften dieser Teile aufeinander abgestimmt sein. Zudem müssen die Fahrzeuge und die Betriebsvorschriften auch andere bei der Konzeption des Signalsystems festgelegte Voraussetzungen erfüllen.</p> <p>Weil die Anwendung der TSI allein die Funktionalität und die Gesamtsicherheit derzeit noch nicht gewährleistet, existieren zusätzliche Schweiz -spezifische Voraussetzungen.</p>						
In der Schweiz diesbezüglich geltende Normen:	<p>Das Dokument „Voraussetzungen für den Einsatz von Fahrzeugen auf ETCS- Strecken“ legt die für den Einsatz von Fahrzeugen auf ETCS-Strecken zu berücksichtigenden technischen, betrieblichen sowie prozessualen Voraussetzungen fest.</p> <p>Dieses Dokument ist in Anhang Nr. 3 der AB-EBV referenziert und veröffentlicht auf der Internet-Seite des Bundesamtes für Verkehr: Themen / ETCS / Regeln des Systemführers ETCS CH / Voraussetzungen für den Einsatz von Fahrzeugen auf ETCS-Strecken (V 2.4 vom 20.07.2016).</p>						
Prüfgrundlage für Konformitätsbescheinigung:							

A nemzeti szabályok minősítése

A cleaning elvégzését követően megmaradó nemzeti szabályok körét fel kell osztani

- jogszabályi szintű szabályozást igénylő szabályokra (magatartási jellegű szabályok), és
- nem jogszabályi szintű szabályozást igénylő szabályokra (tisztán műszaki szabályok)
- mind a jogszabályi szintű, mind a nem jogszabályi szinten szabályozandó nemzeti szabályokat csoportosítani kell alrendszerenként, illetve az egyéb szabályozandó területenként (jármű etc.)

A nemzeti szabályok a szabályozási szinttől függetlenül notifikációkötelesek

A projekt és a nemzeti szabályalkotás kapcsolata

A projekt feladata a nemzeti szabályok előkészítése a megalkotásra:

- dereguláció
- új nemzeti szabályokra szövegjavaslat

A MAÚT feladata a vállalkozó által készített javaslatok minősítése, ellenőrzése, átvétele

- **A MAÚT ellenőrzési, átvételi feladataiban kiemelt, meghatározó szerep jut a MÁV által a MAÚT-hoz delegált szakembereknek**

A projekt során elkészített javaslatok kerülnek be a jogszabályok által meghatározott nemzeti szabályalkotási folyamatba

- a jogszabályok a jogalkotás részeként
- a nem jogszabályi szintű szabályok az eljárási rendelet szerint

A nemzeti szabályok megalkotása I.

Jogszabályi szintű szabályozást igénylő nemzeti műszaki szabályok

- **Vasúti törvény (Vtv. módosító javaslat)**
 - **nemzeti szabályok fogalma**
 - **Felhatalmazó rendelkezések**
 - **A jogszabályi szintű szabályozást igénylő nemzeti műszaki szabályok megalkotására felhatalmazás a közlekedésért felelős miniszter részére**
 - **A nem jogszabályi szintű nemzeti műszaki szabályok megalkotásának eljárási rendjére – és az átmeneti szabályozás megalkotására - vonatkozó felhatalmazás a közlekedésért felelős miniszter részére**
 - **Az eljárási szabályokhoz kapcsolódóan esetlegesen – az Ákr. (általános közigazgatási rendtartás) miatt – eljárásjogi szabályok megalkotására a kormány részére**
 - **A notifikációs szabályok**
- **ITM miniszteri rendelet a nem jogszabályi szintű nemzeti szabályok megalkotásának eljárási rendjéről, és azok hatálybalépéséről és az átmeneti szabályokról**
- **ITM miniszteri rendelet(ek) a nemzeti szabályokról (új OVSZ quasi kódex formájában vagy alrendszerenkénti rendeletekre),**
- **Kormányrendeleti szint is érintett lehet**
- **A notifikációs eljárásrend rendeleti szintű kihirdetése**

A nemzeti szabályok megalkotása II.

A nem jogszabályi szintű szabályozást igénylő szabályok

- A nemzeti szabályok meghatározó része ebbe a kategóriába tartozik.
- Az ebbe a kategóriába tartozó nemzeti szabályokat alrendszerenként illetve területenként (szabályozási területenként) elő kell készíteni az ITM nemzeti szabályok megalkotására vonatkozó rendeletének megfelelő eljárás alapján történő folyamatra.
- Le kell folytatni a a ITM eljárási rendelete szerinti nemzeti szabályok megalkotására vonatkozó eljárást.
- Az eljárási rendelet szerint megalkotott nemzeti szabályt – és a jogszabályi szinten kihirdetett nemzeti szabályokat egyaránt – (célszerűen szabályozási területenként) az ERA rendelet szerinti notifikációs eljárásnak kell alávetni.
- A nemzeti szabály (szabályozási területenkénti) kihirdetésére, hatályba lépésére ezt követően kerül sor a Vtv. illetve az ITM eljárási rendelet, illetve a notifikációs szabályok szerint.

Szabályalkotás az ÁME-k által nem szabályozott területeken

- A IV. vasúti csomag hatálya alá nem tartozó, ÁME-ktől független szabályozási területek alapvetően a magyar jog uralma alatt maradnak.
- A jelenlegi nehezen átlátható, vállalati szabályozással érintett területek (villamos, metró etc.) szabályozásának átfogó felülvizsgálata szinten elkerülhetetlen.
- A jelenlegi szabályozási rendszer több évtizedes múltra tekint vissza, a felülvizsgálat szorosan összekapcsolódik a vasúti szabályozás felülvizsgálatával.
- A jelenlegi, jelentős részben vasútvállalati szabályozáson alapuló rendszer jogalkotási szempontból is kockázatokat rejt magában, különösen az engedélyezési eljárások jogszerűsége, a közbeszerzési eljárások műszaki leírásainak érvényessége tekintetében.

ERA notifikációs eljárás I.

- A notifikációs eljárás menete kidolgozásra vár (rendeleti szintű szabályozás)
- A nemzeti szabályok kellően kidolgozott tervezetét, elfogadást megelőzően az erre a célra szolgáló IT-rendszer útján indokolással ellátva meg kell küldeni az ERA-nak illetve a Bizottságnak.
- **ÁME-k körén kívül (nincs notifikáció, csak publikus nyilvántartás)**
 - **ÁME-k által nem érintett járművek, infrastruktúra etc.**
 - **Vasúti műtárgyak, melyek nem állnak az átjárhatósági szabályok hatálya alatt (rendszerint nem a vasúti szabályozás tárgyai, de a vasúti létesítményekre is alkalmazandók az egyéb jogterületek szabályai)**
- Az ERA 2 hónapon belül vizsgálja meg a tervezetet, amely szükség szerint 3 vagy több hónappal meghosszabbítható, ha abba a tagállam beleegyezik. Ha az ERA elmulasztja a határidőt, a nemzeti szabályt – az uniós jog sérelme nélkül – be lehet vezetni.

ERA notifikációs eljárás II.

- **Kedvező ERA-értékelés esetén:**
 - az ERA értesíti a Bizottságot és a tagállamot;
 - a Bizottság érvényesíti a nemzeti szabályt az IT-rendszerben.
- **Kedvezőtlen ERA-értékelés esetén:**
 - az ERA a tagállamtól állásfoglalást kér, és ha ennek megtörténtét követően is fenntartja véleményét, egy hónapon belül értesíti a tagállamot illetve a Bizottságot a kifogásairól;
 - a tagállam 2 hónapon belül indokolással értesíti a Bizottságot álláspontjáról, ha az ERA véleményével nem ért egyet, indokolással ellátva;
 - ha a Bizottság a tagállam álláspontjával nem ért egyet, vagy a tagállam egyébként úgy fogadja a nemzeti szabályt, hogy nem veszi kellően figyelembe az ERA álláspontját, a Bizottság határozat keretében felszólítja a tagállamot az érintett nemzeti szabály módosítására vagy hatályon kívül helyezésére.
- **Az új nemzeti szabály elfogadásakor azt meg kell küldeni az Ügynökségnek és a Bizottságnak a megfelelő IT-rendszer használatával.**

Eljárásjogi rendelet

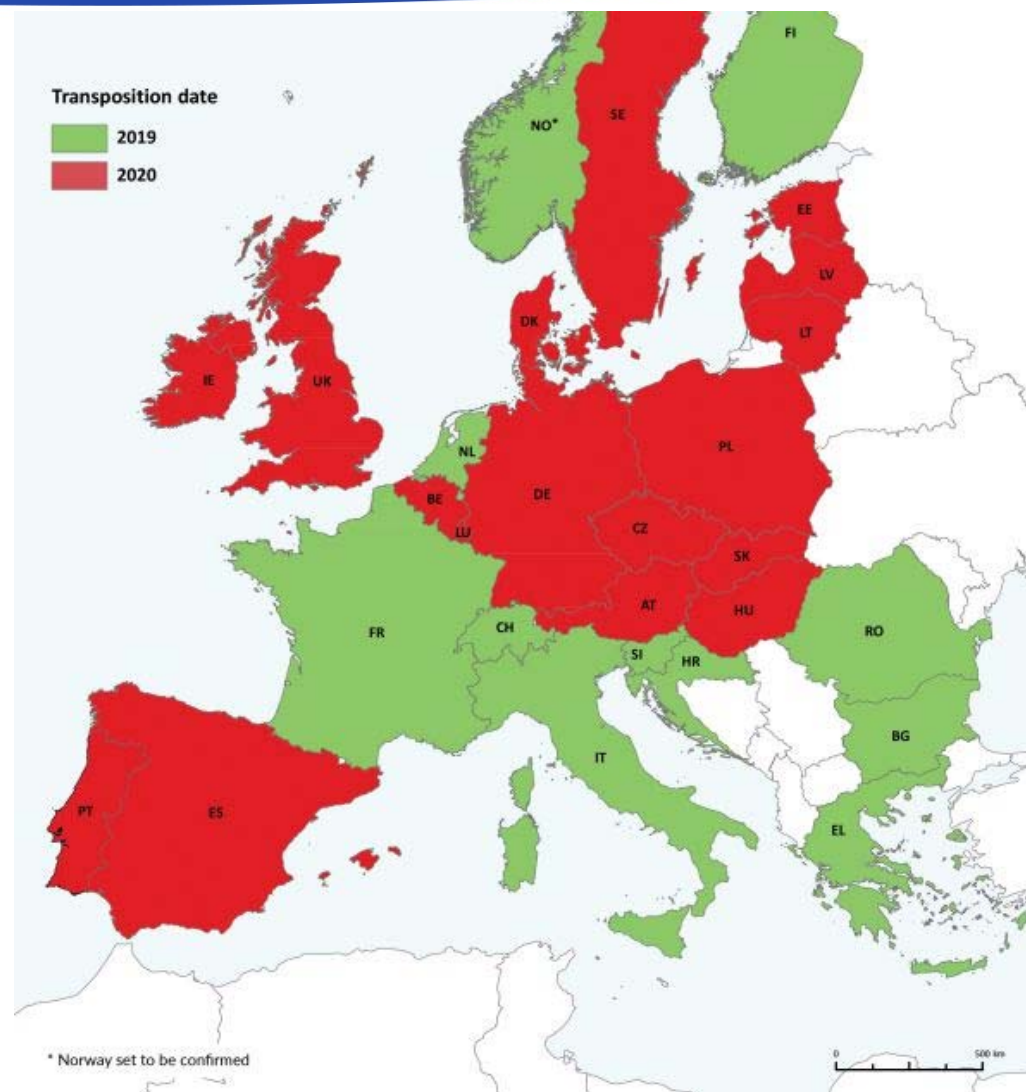
- **A projekt keretében az ITM számára szabályozási alternatívákat bemutató (előnyök-hátrányok) javaslat készült a nemzeti műszaki szabályok megalkotásának modelljére .**
- **Az ITM által választott szabályozási modell eljárásjogi szabályaira illetve az ahhoz kapcsolódóan esetlegesen szükséges intézményrendszerre a projekt keretében a MAÚT javaslatot tett az ITM részére. Még nincs hivatalos válasz.**
- **Az ITM megalkotja és kihirdeti az eljárásjogi rendeletet**
- **A nemzeti szabályok az eredményes ERA notifikációt követően lépnek hatályba.**

Vasútvállalati szabályozás

- **A IV. vasúti csomag rendelkezésein alapuló nemzeti szabályozási rendszer nem vonja el teljes egészében, csak korlátozza a vasútvállalati belső szabályozási jogosultságokat.**
- **A vasútvállalatok továbbra is jogosultak az uniós joggal, és a hazai joggal – mely a nemzeti szabályokat is magában foglalja – összhangban álló vállalati szabályok megalkotására a következő területeken:**
 - **belső vállalati szabályok,**
 - **a vasútvállalatokkal jogviszonyba lépő felekkel létrejövő szerződéses jogviszonyok szabályai.**
- **A vasútvállalati szabályok közé rejtett nemzeti szabályok nem ritkák az uniós tagállami infrastruktúra-kezelő vállalatok esetében (de: érvénytelenség kockázata)**

És a többiek

Az eredeti, 2019. évi implementációs határidőt az irányelv felhatalmazása alapján meghosszabbító tagállamok (piros)*



KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!

SZÉCHENYI  2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Kohéziós Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE