



PÁZMÁNY *1635*  
— *a l a p i t v a*

---

Pázmány Law Working Papers

2021/13

**Halász Zsolt**

# **A keskeny nyomtávolságú vasutak szabályozásának problématerképe**

---

Pázmány Péter Katolikus Egyetem  
Pázmány Péter Catholic University Budapest

<http://www.plwp.eu>

# **A keskeny nyomtávolságú vasutak szabályozásának problématerképe**

**Dr. Halász Zsolt**

## **Absztrakt**

A keskeny nyomtávolságú vasutak működésének szabályozása hosszú ideje mostohagyermekként kezelt területe a hazai vasúti jogi szabályrendszernek. Külső szemlélő számára a keskeny nyomtávolságú vasutak nem sokban – pusztán a pályát alkotó sínek – egymástól mért távolságában különböznek a nagy (normál nyomtávolságú) vasutaktól. A valóság azonban ennél sokkal összetettebb, hiszen könnyen belátható, hogy a működésben rejlő kockázatok egészen mások egy legfeljebb 20 km/óra sebességgel közlekedő keskeny nyomtávolságú kisvonal és egy InterCity vagy egy TGV esetén. Jelen dolgozat célja azon szabályozási témakörök számbavétele, amelyeknek a keskeny nyomtávolságú vasutaknak meg kell felelniük, illetve azon szabályozási problémakörök feltárása, amelyek nem adnak adekvát válaszokat ezen közlekedési eszközök működéséből fakadó kockázatokra. E kérdésekre koncepcionális szabályozási javaslatokat is megfogalmazunk.

## **Bevezetés**

A vasutak működésének alapvető szabályait Magyarországon a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.) határozza meg, amely azonban csak a szabályozási kereteket rögzíti, és amelyhez kapcsolódva számos kormány- és miniszteri rendelet határozza meg a részletszabályokat.

A vasúti tevékenységek széles köre hatósági engedélyköteles tevékenység, az engedélyező és felügyeleti hatóság az Innovációs és Technológiai Minisztérium Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkársága Vasúti Hatósági Főosztálya.

A keskeny nyomtávolságú vasutak, mint a Vtv. fogalmai szerinti különleges kötöttpályás közlekedési rendszerek szabályozása a normál nyomtávolságú vasutakkal együtt szintén a Vtv.-n és a kapcsolódó kormány- és miniszteri rendeleteken alapul. Mielőtt azonban a részletes szabályozást áttekintjük, fontos néhány fogalmi tisztázást megtennünk.

A Vtv. hatályos rendelkezései alapján a keskeny nyomtávolságú vasutak – a múzeumvasutakkal és a turisztikai hajtányokkal együtt – a normál és széles nyomtávolságú vasutaktól elkülönülő különleges kötöttpályás közlekedési rendszernek tekintendők, amelyre speciális szabályok vonatkoznak 2018. január 1-je óta a Vtv. 84/A. - 84/R. §-ai szerint. E szabályrendszer hatályba lépését megelőzően azonban a jogalkotó is sokáig kereste, hogy miként lehetne a legcélszerűbben szabályozni a keskeny nyomtávolságú vasutak működését.

A Vtv. elfogadása idején 2010-ig a keskeny nyomtávolságú vasutak szinte egyáltalán nem jelentek meg a törvényi szabályozásban azt az egyetlen rendelkezést kivéve, hogy a keskeny nyomtávolságú vasút térségi vasútként működhet, tehát a nagy és a kisvasúti szabályozás érdemben nem különült el egymástól, a keskeny nyomtávolságú vasutakra is lényegében az általános vasúti szabályozás vonatkozott.

A Vtv. 2010 végén elfogadott módosítása bevezette a turistavasút fogalmát, amelyet a törvény vasúti személyszállítást végző és keskeny nyomtávú vasúti pályahálózatot működtető integrált vasúti társaságként határozott meg. E fogalom 2015 júliusáig volt hatályban, és a kapcsolódó keskeny nyomtávú vasutakra vonatkozó szabályrendszer mindössze három elemben

különbözött az általános szabályoktól, miszerint a turistavasutaknak nem kellett működési engedélyt, vasútbiztonsági engedélyt és vasútbiztonsági tanúsítványt szerezniük a működésükhöz.

A Vtv. 2015 júliusától hatályos módosítása a turistavasút fogalmát kisvasútra cserélte és a Vtv.-t kiegészítette egy önálló, a kisvasútra vonatkozó eltérő rendelkezések címet viselő önálló szakasszal (85/F. §), amely a 2010 óta hatályos szabályokat további néhány adminisztratív könnyítéssel egészítette ki. E szabályrendszer 2017 végéig volt hatályban.

2018. január 1-jétől ismét újabb Vtv. módosítás lépett hatályba, amely a mindeddig a keskeny nyomtávú vasutak működésének mindeddig legrészletesebb szabályrendszere (84/A. – 84/R. §). A Vtv. szabályrendszeréhez azonban számos részletszabály kapcsolódik további kormány- és miniszteri rendeletek formájában, amelyekben a törvénymódosítások által eredményezett fogalmi változások sem lettek sokszor átvezetve, így mára egy rendkívül nehezen kibogozható és belső koherenciazavaroktól erősen terhelt szabályhalmaz alakult ki.

## **1. Szabályozás elemei**

A keskeny nyomtávolságú vasutakra vonatkozó szabályrendszer két fő szabálycsoportból tevődik össze: az állam által meghatározott jogszabályokból, valamint az egyes vasútüzemek saját utasításrendszeréből.

### **1.1 Jogszabályok**

2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről (Vtv.) XIV/A. fejezet – A különleges kötőtpályás közlekedésre vonatkozó rendelkezések (84/A-84/R. §)

2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról

412/2020. (VIII. 30.) Korm. rendelet a vasúti járművek forgalomba hozatala, üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos és rendkívüli vizsgálatáról, hatósági járműnyilvántartásáról (Járműengedélyezési rendelet)

382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről

195/2016. (VII. 13.) Korm. rendelet a térségi, az elővárosi, a városi és a helyi működési engedély alapján, valamint a kisvasút és a múzeumvasút által végzett vasúti személyszállítás részletes feltételeiről (ÜSZ rendelet)

289/2012. (X. 11.) Korm. rendelet a vasúti építmények építésügyi hatósági engedélyezési eljárásainak részletes szabályairól (Építményes rendelet)

203/2009. (IX. 18.) Korm. rendelet a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekről és az egészségügyi vizsgálat rendjéről (Eü. rendelet)

24/2020. (VII. 3.) ITM rendelet egyes szórakoztatási célú berendezések, létesítmények és ideiglenes szerkezetek, valamint szórakozási célú sporteszközök biztonságosságáról (Mutatványos rendelet)

24/2016. (VII. 18.) NFM rendelet a vasúti járművek karbantartását, javítását és időszakos vizsgálatát végző műhelyekről (Műhely rendelet)

19/2011. (V. 10.) NFM rendelet a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól (Képzési rendelet)

22/2010. (XII. 20.) NFM rendelet a vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról

43/2010. (IV. 23.) FVM rendelet a növényvédelmi tevékenységről

72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet a közlekedési hatóság által végzett vasúti hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól (Díjrendelet)

45/2006. (VII. 11.) GKM rendelet a vasúti társaságok működésének engedélyezéséről

3/2002. (II. 8.) SZCSM–EüM együttes rendelet a munkahelyek munkavédelmi követelményeinek minimális szintjéről

103/2003. (XII. 27.) GKM 4. számú melléklete ORSZÁGOS VASÚTI SZABÁLYZAT

18/1998. (VII. 3.) KHVM rendelet az Országos Vasúti Szabályzat II. kötet

## **1.2 Utasítások**

### **1.2.1 Erdei vasutak utasításai**

a) JELZÉSI, FORGALMI ÉS GÉPÉSZETI UTASÍTÁS az erdei vasutak számára

Hatály: erdészeti erdei vasutak, továbbá Debreceni Zsuzsi Erdei Vasút, Hortobágy Halastavi Kisvasút, Szob-Mároanosztra-Nagyirtás-Nagybörzsöny

b) Egyéb utasítások, amelyeket – egyes – erdei vasutak is használnak:

D.56. Építési és pályafenntartási szabványok/utasítás (MÁV)

A D.56. Utasítás a 760 mm nyomtávolságú vasút építési és pályafenntartási adatait tartalmazza. 1962-ben került kiadásra, az akkori felépítményi szerkezeti elemeket tartalmazza, melyek azóta elavultak, nem használatosak. Az új szerkezeti elemeket nem tartalmazza. Ennek okán az utasítás átdolgozására lenne szükség. A 600 mm, illetve egyéb nyomtávolságú vasútra nincs előírás.

D.1. Pályagondozási utasítás (MÁV)

D.5. Pályafelügyeleti utasítás (MÁV)

Vasúti hídszabályzat

TB. 1. sz. Utasítás a biztosítóberendezések fenntartására (MÁV)

### **1.2.2 Nem erdei keskeny nyomközű vasutak utasításai**

MÁV Zrt. Gyermekvasút, Nyírbodrogi Keskenynyomközű Vasút, Kecskeméti Keskenynyomközű Vasút:

- F.1. sz. Jelzési Utasítás,
- F.2. Forgalmi Utasítás,

- F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékei, Műszaki Táblázatok,
- E.2. sz. Fékutasítás

MÁV Zrt. Gyermekvasút:

- 18/2017. (III. 17. MÁV Ért. 8.) EVIG sz. utasítás A téli időjárás alkalmával követendő eljárásról D.4. sz. utasítás
- Téli Forgalmi Végrehajtási Utasítás a MÁV Zrt. Gyermekvasút területére
- Széchenyi-hegyi Gyermekvasút Végrehajtási Utasítás és mellékletei

A műszaki utasítások:

- E. 1. sz. Utasítás a Mozdonyszemélyzet részére
- E. 12. sz. Műszaki kocsiszolgálati utasítás

A MÁV Zrt. tulajdonban, üzemeltetésében lévő, illetve az F.2.Utasítás hatálya alá tartozó keskeny nyomközű vonalakra a „D jelű” utasítások is vonatkoznak

MÁV-START Zrt. Balatonfenyves GV

Jelzési, Forgalmi és Gépészeti Utasítás a Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút részére

Vál-völgyi Kisvasút

Jelzési, Forgalmi és Gépészeti Utasítás a Vál-Völgyi Kisvasút részére

Fehér-tó

SZEGEDFISH Kft. vasúti szolgálati utasítása és kapcsolódó szabályozások

Nagycenki Széchenyi Múzeumvasút

Jelzési, Forgalmi és Gépészeti Utasítás a Nagycenki Széchenyi Múzeumvasút számára 2021.május

Széchenyi Múzeum Vasút Végrehajtási Utasítása 2021

Tömörkény Halgazdasági Vasút

N/A

Tisza-kécske

N/A

### 1.3 A szabályozás felülvizsgálatának indoka és célja

A hatályos szabályozási rendszer kialakulása során mára egy rendkívül összetett, belső logikai és koherenciazavaroktól erősen terhelt szabályrendszer alakult, amelynek felülvizsgálata, egyszerűsítése és belső koherenciájának helyreállítása elengedhetetlenül szükséges lenne.

A szabályozás felülvizsgálatának célja, hogy a műszaki és közlekedési biztonságot szolgáló garanciák megtartása mellett megvalósulhasson a szabályozás ésszerűsítése és egyszerűsítése, amelynek eredményeképpen érdemben csökkenhetnek a keskeny nyomtávú vasutak és turisztikai hajtánypályák szabályozásból fakadó anyagi, adminisztratív és egyéb terhei is.

A szabályozással elsődlegesen kiemelendő probléma, hogy bár a Vtv. létrehozta a vasúttól elkülönülő különleges kötőpálya fogalmát, de a gyakorlatban minden nagyvasútra vonatkozó rendelet többé-kevésbé továbbra is alkalmazandó rá (noha bizonyos esetekben ebben

hatályossági kérdések is felmerülnek), így jelen helyzetben még nehéz e külön fogalomra mint egyszerűsítésre tekinteni és hivatkozni.

Az elkülönült fogalomrendszer, a különleges kötőtpálya és a hozzá kapcsolódó fogalmak bevezetése azonban szabályozás-technikailag egy jó kiinduló pont, célszerű lenne ennek megfelelő tartalommal való feltöltése.

A különleges kötőtpályás közlekedéssel kapcsolatban fontos lenne leszögezni azt az alapelvet, hogy ha a keskeny nyomtávú vasutak biztonságát akarjuk garantálni, akkor

- a) a keskeny nyomtávú vasutak biztonsági kockázataira kell,
- b) a keskeny nyomtávú vasutakon működő megoldásokat alkalmazni.

A keskeny nyomtávú vasutak működésében rejlő kockázatok jellegükben hasonlóak, mint a normál nyomtávú vasutak esetében felmerülők, azonban a jóval kisebb sebesség, kisebb jellemző elegytömeg okán a kockázatok mértéke is kisebb, bár kétségtelenül nem elhanyagolható. Mivel e kockázatok fennállnak, a keskeny nyomtávú vasutak is veszélyes és kockázatos üzemnek tekintendők.

Az országos és nemzetközi hálózatok biztonsági tapasztalataira, problémáira alkalmazandó általános szabályok jelenleg nem felelnek meg az a) pontnak, és a keskeny nyomközű vasutak által nem teljesíthető eljárási költségek (nem csak hatósági díj, hanem dokumentációk összeállítása, szakcégek-személyek kötelező igénybevétele, stb.) pedig a b) pontnak. Indokolt lenne, hogy a vonatkozó jogszabályi környezet a valós kockázatokra reflektáló szabályozási válaszokat adjon.

A jogalkotási eljárás tekintetében fontosnak lenne, hogy a jogalkotás során legyen kötelező az érintett különleges kötőtpályás társaságok véleményének beszerzése a jogalkotási javaslatokról többek között annak elkerülése érdekében, hogy a nagyvasúti szabályozáshoz szokott jogalkotó véletlenül se vezessen be olyan szabályrendszert a különleges kötőtpályás közlekedésre amely a nagyvasúttal szemben keskeny nyomközű vasutak esetében indokolatlan, felesleges, célszerűtlen, ellenben olyan szabályok kerüljenek megalkotásra, amelyek valóban a fenti célokat szolgálják.

#### **1.4 Formális jogalkotási hiányosságok**

Jogalkotási feladatok, amelyeket a Vtv. alapján kormányrendeletben kellene szabályozni, de a szabályozás mindeddig nem történt meg:

- a működési engedélyezési eljárásnak, a működési engedély felfüggesztésének és visszavonásának, az ideiglenes engedély kiadásának, a működési engedélyhez nem kötött tevékenység esetén a bejelentésnek, valamint a vasúti igazgatási szervnek a vasúti társaságok tevékenységével kapcsolatos ellenőrzési tevékenységének eljárási szabályai (a vasúti társaságok működésének engedélyezéséről szóló 45/2006. (VII. 11.) GKM rendelet e kérdéseket csak részben szabályozza), valamint

- a vizsgaközpont tevékenysége tekintetében a felügyeleti szervet, a felügyeleti szerv feladat-és hatáskörét, illetékességét, továbbá működési rendjét és eljárását, az általa kiszabható bírság részletszabályai,

Jogalkotási feladatok, amelyeket a Vtv. alapján miniszteri rendeletben kellene szabályozni, de a szabályozás mindeddig nem történt meg:

- a különleges kötőtpályás közlekedési rendszer üzemeltetési szabályzatának tartalmi és a formai követelményeire vonatkozó szabályok (ideértve különösen a különleges kötőtpályás közlekedés lebonyolításával összefüggő alapvető szabályokat, a forgalomban részt vevő vonatok terhelésére, összeállítására, megfékezetségére, a kötelezően elvégzendő vizsgálatokra vonatkozó szabályok), valamint vasúti közlekedési hatósági jóváhagyására vonatkozó szabályokat, valamint a különleges kötőtpályás közlekedési rendszer üzemeltetési engedélyezési szabályai,
- közutaknak és magánutaknak turisztikai hajtánypálya által történő keresztezésére vonatkozó szabályok.

Jogalkotási feladatok, amelyekre a Vtv. nem ad felhatalmazást, de szabályozásuk szükséges lenne:

- a különleges kötőtpálya és tartozékai tervezésének, kivitelezésének, üzembe helyezésének és üzemeltetésének alapvető műszaki szabályai,
- az utasok biztonságát szolgáló védelmi rendszerek tervezésére, karbantartására és üzemeltetésére vonatkozó követelmények műszaki szabályai,
- a különleges kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók vizsgáztatásával összefüggő díjak meghatározása,
- a különleges kötőtpályás jármű tervezése, gyártása, átalakítása, típusvizsgálata, üzembeés forgalomba helyezését megelőző vizsgálata, üzembe helyezése, forgalomba helyezése, karbantartása, üzemeltetése, valamint használata során betartandó műszaki követelményekre vonatkozó szabályok,
- a különleges kötőtpálya és tartozékai tervezése, építése, kivitelezése, üzembe helyezését megelőző vizsgálata, üzembe helyezése, karbantartása, fenntartásával kapcsolatos vizsgálata, valamint üzemeltetése során betartandó műszaki követelményekre vonatkozó szabályok, valamint
- az OVSZ keskeny nyomközű vasutakra vonatkozó szabályainak megalkotása.

## **2. A törvényi szintű szabályozás problématerképe: a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.) tárgyi hatálya, a keskeny nyomtávolságú vasutakra vonatkozó szabályrendszer és az általános vasúti szabályozás viszonya; a Nemzeti vagyonról szóló törvény rendelkezései**

### **2.1 A szabályozás elemei**

A *keskeny nyomtávú vasutak* a turisztikai hajtányokkal és a múzeumvasutakkal együtt a Vtv. 2. § 10. 4 pontja alapján *különleges kötőtpályás közlekedési rendszernek* tekintendők.

A Vtv. 2. § 10.2. pontja alapján *keskeny nyomtávolságú különleges kötőtpályás társaságnak* tekintendő keskeny nyomtávú vasúti pályahálózaton legalább az alábbi tevékenységek egyikét végző szervezet:

- a) a keskeny nyomtávú vasúti pályahálózat működtetése,
- b) személyszállítási szolgáltatás turisztikai, vagy közszolgáltatási célból való nyújtása,

c) áruszállítás végzése vagy áru fuvarozási szolgáltatás nyújtása;

A *vasúti társaság fogalmi elemei* pályahálózat működtetés esetén vasúti infrastruktúra működtetésre, vállalkozó vasúti társaság esetén vasúti személyszállításra illetve vasúti áru fuvarozásra utalnak.

A *vasúti tevékenység fogalmát* a Vtv. 2. § 4. pontja határozza meg: átmenő, elővárosi és helyi vasúti szolgáltatás, nemzetközi vasúti áru fuvarozás, nemzetközi személyszállítási szolgáltatás, országos vasúti szolgáltatások, térségi vasúti szolgáltatások, vasúti árutovábbítás (áru fuvarozás és áruszállítás), vasúti pálya üzemeltetése, vasúti pályahálózat működtetése, vasúti személyközlekedtetés, vasúti személyszállítás, vasúti személyszállítási szolgáltatás, vállalkozó vasúti tevékenység, városi vasúti szolgáltatás. A különleges kötőtpályás tevékenység nem található meg e felsorolásban a Vtv. 2. § 4. pontjában, hanem külön a 2. § 10. pontjában és alpontjaiban kerül meghatározásra. E téren ráadásul a nyomtáv sem elhatároló szempont, hiszen a különleges kötőtpályás közlekedési rendszer a keskeny nyomtávolságú vasút, valamint a múzeumvasút (bármilyen nyomtávú) és a turisztikai hajtány (szintén bármilyen nyomtávú).

Az előbbiek alapján megállapítható, hogy a Vtv. 2. §-a rendszertanilag a vasúti fogalmaktól elkülönülten definiálja a 10. pontban és alpontjaiban a különleges kötőtpályás tevékenységgel kapcsolatos fogalmakat, a vasúti tevékenység fogalmába nem tartozik bele a Vtv. fogalommeghatározása alapján a különleges kötőtpályás tevékenység. A 2. § 10. pont egyes alpontjai a vasúti fogalmaktól eltérően definiálják

- a különleges kötőtpálya fogalmát (2. § 10.3) szemben a vasúti pálya a 2. § 2.21 pontjában meghatározott fogalmával,
  - a keskeny nyomtávolságú különleges kötőtpályás társaság fogalmát (2. § 10.2) szemben a vasúti társaság Vtv. 2. § 5.8 pontjában meghatározott fogalmával,
  - a különleges kötőtpályás közlekedési tevékenységet (2. § 10.5) szemben a vasúti tevékenység Vtv. 2. § 4. pontjában és alpontjaiban meghatározott fogalmával,
  - a különleges kötőtpályás közlekedési rendszer üzemeltetése (2. § 10.6) szemben a vasúti pálya üzemeltetésének Vtv. 2. § 4.11 pontjában meghatározott fogalmával,
  - a különleges kötőtpálya-hálózat működtetése (2. § 10.7) szemben a vasúti pályahálózat működtetésének Vtv. 2. § 4.12 pontjában meghatározott fogalmával,
- elkerülve, hogy összemosódjanak a (nagy)vasúti és különleges kötőtpályás fogalmak.

Mindebből fakadóan a Vtv. fogalomrendszerében a vasúti tevékenységek fogalmi meghatározását (Vtv. 2.§ 2.4. pont és alpontjai) mellé rendelve egészítik ki a különleges kötőtpályás tevékenységgel kapcsolatos fogalmak (2.10. és alpontjai).

Megjegyzendő, hogy a különleges kötőtpályás tevékenységgel kapcsolatos fogalmak (2.10. és alpontjai) sem terjednek ki minden releváns kérdésre. Így például a 10.2 pontból kiderül, hogy keskeny nyomtávolságú vasúti pályahálózatban a keskeny nyomtávú különleges kötőtpályás társaság nyújthat szolgáltatásokat, a törvényi fogalommeghatározásokból nem derül ki, hogy ki nyújthat turisztikai hajtányüzemeltetéssel, működtetéssel kapcsolatos szolgáltatásokat. Múzeumvasút esetében a törvényi meghatározás szerint (Vtv. 2. § 10.10) múzeumvasutat múzeum, muzeális intézmény, egyesület és a Vtv. szerinti vasúti társaság üzemeltethet. Ebből azonban az következik a múzeumvasuton személyszállítási szolgáltatást, mint különleges kötőtpályás tevékenységet csak a törvény külön rendelkezése alapján végezhet a Vtv. szerinti vasúti társaság, vagyis vasúti társaságnak múzeumvasúton, mint különleges kötőtpályás közlekedési rendszeren a vasúti társasági státusából fakadóan nincs joga személyszállítási szolgáltatást nyújtani. Mindennek pedig az a logikai következménye, hogy a törvény fogalommeghatározásai alapján egymás mellett létezik a vasúti és a különleges kötőtpályás



tevékenység és az ezekhez kapcsolódó fogalomrendszer és ezek bár számos utaló szabályt tartalmaznak, nem állnak egymással több-kevesebb viszonyban.

*A Vtv. XIV/A. fejezete a vasúti közlekedésre vonatkozó általános szabályokhoz képest speciális, önálló szabályrendszert határoz meg a különleges kötőtpályás közlekedésre.* E fejezet részben konkrét szabályokat ír elő (pl. működtetéssel kapcsolatos bejelentés a keskeny nyomtávolságú vasút, illetve a turisztikai hajtány esetében), illetve sok esetben utaló szabályokat használva a vasúti közlekedésre vonatkozó általános szabályokat rendeli alkalmazni a különleges kötőtpályás közlekedés esetében is. (84/A. § (1) szerint a Vtv. 3–84. §-át az e fejezetben foglalt eltérésekkel kell alkalmazni).

Értelmezési nehézséget jelent, hogy a Vtv. tárgyi hatályáról rendelkező 1. § a külön definiált és részletezett vasúti tevékenységekkel (pl. országos, térségi, előváros, nemzetközi, vö. 2. § 4. pont és alpontjai) szemben meg sem említi a különleges kötőtpályás tevékenységet, mint olyan tevékenységet, amire a törvény hatálya kiterjed, noha a törvény a tevékenységet és az ezzel összefüggő fogalmakat a későbbiekben a vasúti közlekedésre vonatkozó fogalmaktól eltérően határozza meg (2. § 10. pont és alpontjai) és elkülönülten szabályozza. Noha a hatály egyértelmű meghatározása alapvető jogszabályszerkesztési hiba, amelynek kijavítása a későbbiekben egyértelműen indokolt, ennek ellenére a Vtv. különleges kötőtpályás közlekedésre vonatkozó szabályai hatályosak és ekként alkalmazandók.

Szintén értelmezési nehézségnek tűnhet, hogy a különleges kötőtpályás közlekedésre vonatkozó XIV/A. fejezet 1. címe (84/A. §) számos utaló szabályt tartalmaz a törvényben általánosan, a vasúti közlekedésre és vasúti tevékenységekre vonatkozó szabályokra. Az utaló szabályok alkalmazása azonban pusztán a jogszabályszerkesztés egyfajta speciális eszköze, amely ettől nem töri át a törvény belső rendszertani struktúráját.

Speciális szabályozási logikai bukfenc, hogy a 318. sz. Nagybörzsöny-Nagyírtás vonal jogi helyzet, amely bár a Vtv. fent elemezett szabályai alapján nem vasútnak, hanem különleges kötőtpályának minősül, azonban a Nemzeti Vagyonról szóló CXCVI. törvény (Nvtv). 1. sz. melléklete e vonalat az állami kizárólagos tulajdonában álló nem transz-európai vasúti árufuvarozási hálózat részét képező országos törzshálózati vasúti pályának tekinti. (!) Az Nvtv. e rendelkezésére figyelemmel a Nagybörzsöny-Nagyírtás vonal egyértelmű jogi státusza aligha határozható meg. Ezen részben segít, hogy a Vtv. 84/G. § (4) bekezdése szerint az országos jelentőségű vasútvonalat magában foglaló keskeny nyomtávolságú vasút munkavállalójára, munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban foglalkoztatottjára és önkéntes munkavégzőjére a képzési és egészségügyi alkalmassági követelmények tekintetében a különleges kötőtpályás közlekedésre vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni. Tisztázatlan azonban számos egyéb kérdés, mint például a vonalszakasz pályájának státusza (vasúti vagy különleges kötőtpálya), a pályán közlekedő járművek besorolása (vasúti vagy különleges kötött pályás jármű) stb, különös figyelemmel arra, hogy egy pályaszakasz átjárható fizikai kapcsolatban van az egyértelműen különleges kötőtpályának minősülő Nagyírtás-Márianosztra-Szob vonallal, továbbá fizikai kialakításában, üzemvitelében, biztonsági kockázataiban egyértelműen a különleges kötőtpálya jellegzetességeit hordozza.

Végül de nem utolsó sorban rá kell mutatnunk arra is, hogy mivel a Vtv. tárgyi hatálya egyebek mellett kiemelten kiterjed a belföldi vasúti közlekedésre és a belföldön végzett vasúti közlekedési tevékenységre, valamint az azzal összefüggő jogokra és kötelezettségekre, alapvető követelmény lenne, hogy ne egy miniszteri rendelet (a vasúti társaságok működésének engedélyezéséről szóló 45/2006. (VII. 11.) GKM rendelet), hanem maga a Vtv. határozza meg, hogy melyek az engedély és melyek a bejelentés köteles vasúti tevékenységek (ideértve a különleges kötőtpályás tevékenységek témakörét is). A jelenlegi szabályozási megoldás

indokolatlanul került az egyik legalacsonyabb szintre a jogszabályi hierarchiában, és mint ilyen alapvetően ellentétes a Vtv. céljával valamint hatályára vonatkozó szabályozással. Indokolt lenne ezért a 45/2006 (VII. 11.) GKM rendelet 5/A. §-ában felsorolt bejelentésköteles tevékenységek átemelése a Vtv. rendelkezései közé.

## 2.2 Következtetések

1) A Vtv. szabályainak fogalmi és rendszertani elemzéséből az következik, hogy a Vtv. rendszerében a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre vonatkozó szabályozás (benn a keskenynyomtávú vasutakra és a turisztikai hajtányra) noha hasonlít az általános vasúti szabályozásra, mégis elkülönül tőle. *A különleges kötőtpályás közlekedésre vonatkozó szabályrendszer formálisan a vasúti közlekedésre vonatkozó törvényi szabályozás részét képezi, tartalmilag azonban nem a „nagyvasutakra” alkalmazandó szabályok egyik speciális eleme, hanem attól elkülönülő, amellet működő szabályozási egység.* Formálisan e jogalkotási megoldás atipikusnak tekinthető és számos értelmezési nehézséget okoz.

2) *A Vtv. különleges kötőtpályás közlekedésre vonatkozó szabályai önálló fogalomrendszert használnak,* ennek okán nem azonosak egymással az alábbi fogalmak:

- vasúti pálya és a különleges kötőtpálya,
- a vasúti társaság és a keskeny nyomtávolságú különleges kötőtpályás társaság,
- a vasúti tevékenység és a különleges kötőtpályás közlekedési tevékenység,
- a vasúti pálya üzemeltetése és a különleges kötőtpályás közlekedési rendszer üzemeltetése,
- a vasút pályahálózat működtetése és a különleges kötőtpálya-hálózat működtetése.

3) A fentiek okán, *amikor valamely alsóbb rendű jogszabály (pl. kormányrendelet, miniszteri rendelet) „vasúti” fogalmakat használva ír elő különböző rendelkezéseket, e jogszabályok automatikusan nem alkalmazhatóak a különleges kötőtpályás közlekedés szereplőire és rendszerelemeire.* E jogszabályok (kormány és miniszteri rendeletek) alkalmazására csak abban az esetben kerülhet sor, ha e jogszabályok maguk kifejezetten akként rendelkeznek, hogy hatályuk kiterjed (amely esetenként meg is történik), és rendelkezéseiket ennek okán alkalmazni kell a különleges kötőtpályás közlekedés egyes résztvevőire illetve rendszerelemeire.

4) A fentiekből az is következik, hogy mivel a különleges kötőtpályás közlekedés önálló szabályozási egységet képez, az ennek részét képező keskeny nyomtávú vasutak, turisztikai hajtányok pályahálózata nem tartozik az országos, a térségi, az elővárosi, a városi, vagy a helyi vasúti pályahálózat egyikébe sem. A keskeny nyomtávú vasutak üzemeltetői nem tekinthetők országos, térségi, elővárosi, városi, vagy helyi vasúti rendszerek, üzemeltetői nem tekinthetők ilyen hálózatok üzemeltetőinek, és nem nyújtanak országos, térségi, elővárosi, városi, vagy helyi vasúti szolgáltatást sem.

5) Az Nvtv. által az állami kizárólagos tulajdonában álló nem transz-európai vasúti árufuvarozási hálózat részét képező országos törzshálózati vasúti pályának tekintett 318. sz. Nagyborzsöny – Nagyírtás vonalhelyzetére figyelemmel indokolt lenne a Vtv. 84/G. § (4) bekezdését annyiban pontosítani, hogy az országos jelentőségű vasútvonalat magában foglaló keskeny nyomtávolságú vasútra minden tekintetben a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.

6) További értelmezési nehézséget jelent „a vasúti tevékenységet bejelentés alapján végző gazdálkodó szervezet” fogalma tekintetében, hogy kit kell gazdálkodó szervezetnek tekinteni. A Vtv. a gazdálkodó szervezet fogalmát nem határozza meg. A számvitelről szóló 2000. évi C. törvény használja alapfogalomként a gazdálkodó (és nem a gazdálkodó szervezet) fogalmát. A normavilágosság érdekében célszerű lenne e fogalmat tisztázni, beleértve a gazdasági társaságokat, az államháztartás szerveit, az egyesületeket, és a települési önkormányzatokat is.

### **3. Munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekkel kapcsolatos szabályrendszer**

A szabályozás azt határozza meg, hogy az egyes vasútüzemek munkavállalónak milyen egészségügyi követelményeknek kell megfelelniük annak érdekében, hogy a vasútüzem működtetésével összefüggő valamely munkakört betölthessenek.

#### **3.1 A 203/2009. (IX. 18.) Korm. rendelet (Eü. rendelet) hatálya**

A rendelet hatálya kiterjed:

- a) a vasúti társaságra (Vtv. 2. § (3) bekezdés 1. pont) és a b) pontban meghatározott munkavállalót foglalkoztató gazdasági társaságra (a továbbiakban együtt: munkáltató),
- b) a vasúti társaság munkavállalójára, a vasúti társasággal egyéb, munkavégzésre irányuló jogviszonyban lévő személyre, továbbá más gazdasági társaság azon munkavállalójára, aki a rendeletben meghatározott munkaköröket betölti.

A vasúti társaság fogalmára utaló jogszabályhely (Vtv. 2. § (3) bekezdés 1. pont) már nem létezik, ezért a Vtv. hatályos rendelkezéseiből kell kiindulni a vasúti társaság fogalmának meghatározása során. Jelenleg a Vtv. 2. § 5. pontjában definiált vasúti szervezetek között az 5.8. pontba határozza meg a vasúti társaság fogalmát, amelybe beletartozik:

- a *pályahálózat-működtető*, (Vtv. 2. § 5.7.pont szerint pályahálózat-működtető: olyan szervezet vagy társaság, amely egy hálózat vasúti infrastruktúrájának működtetését, karbantartását és felújítását biztosítja, valamint részt vesz annak fejlesztésében.)
- a *vállalkozó vasúti társaság*, (Vtv. 2. § 5.9. szerint vállalkozó vasúti társaság: olyan, működési engedéllyel rendelkező gazdasági társaság, amelynek fő tevékenysége vasúti áru fuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania. Ideértendők a csak vontatást nyújtó társaságok is;) valamint
- a *vasúti tevékenységet bejelentés alapján végző gazdálkodó szervezet*. A bejelentéssel végezhető vasúti tevékenységekre a Vtv. 9/F. §-a utal, amely szerint ilyen tevékenység bizonyos a törvényben tételesen fel nem sorolt, nem engedélyköteles vasúti tevékenységek és pályahálózat működtetési tevékenység lehet.

A Vtv. 2. § 2.4. pont szerint gazdasági társaság a Ptk. szerinti gazdasági társaság.

*Megállapítható tehát a fentiek alapján, hogy a vasúti társaság Vtv. 2. § 5.8 pontjában meghatározott fogalmába nem tartozik bele a keskeny nyomtávolságú különleges kötöttpályás társaság fogalma (2. § 10.2), amelyet a vasúti társaságtól elkülönült entitásként definiál. Noha a különleges kötöttpályás társaság is bejelentés alapján végzi a tevékenységét, de nem vasúti tevékenységet, hanem a Vtv. által szabályozott különleges kötöttpályás tevékenységet végez, amelyet a Vtv. külön definiál és amely fogalmilag – bármi is volt a jogalkotó szándéka – a hatályos normaszöveg alapján jelenleg nem tartozik bele a vasúti tevékenység fogalmába.*

Noha a vasúti társaságok működésének engedélyezéséről szóló 45/2006. (VII. 11.) GKM rendelet 5/A. § szerint a rendelet alkalmazásában bejelentéshez kötött vasúti tevékenységnek minősül

- a keskeny nyomtávolságú vasút által végzett pályahálózat-működtetés,
- a keskeny nyomtávolságú vasút által végzett személyszállítási szolgáltatás,
- a keskeny nyomtávolságú vasút által végzett árutovábbítás,
- a múzeumvasút által végzett pályahálózat-működtetés,
- a múzeumvasút által végzett személyszállítási szolgáltatás,

e rendelet valamint a Vtv. fogalomrendszere ismét nem fedi egymást. A Vtv. fogalomrendszerében ugyanis múzeumvasút ugyan létezik, de a keskeny nyomtávolságú vasút nem egy jogi entitás (aki pályahálózatot működtet, személyszállítási szolgáltatást nyújt, vagy áru továbbít), hanem egy közlekedési rendszer, ahol az említett tevékenységet a keskeny nyomtávú különleges kötőtpályás társaság tudja végezni. Mindemellett a rendelet is keveri a fogalmakat, ugyanis a felsorolt tevékenységek nem vasúti tevékenységek, hanem a Vtv. által szabályozott különleges kötőtpályás tevékenységek (Vtv. 2. § 10.5, 10.10 pontok).

Figyelemmel a Vtv. fogalmi definícióira, megállapítható tehát a vasúti társaság fogalmának elemzésével, hogy mivel a vasúti társaság Vtv. szerinti fogalmába kiterjesztő jogértelmezéssel sem illeszthető be a keskeny nyomtávolságú különleges kötőtpályás társaság fogalma, a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekről és az egészségügyi vizsgálat rendjéről szóló 203/2009. (IX. 18.) Korm. rendelet (Eü. rendelet) hatálya nem terjed ki a keskeny nyomtávolságú különleges kötőtpályás társaságra, illetve munkavállalóira.

### **3.2 A keskeny nyomtávolságú különleges kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekre vonatkozó hatályos szabályrendszer**

Tekintettel arra, hogy a fentiek alapján a 203/2009. (IX. 18.) Korm. rendelet (Eü. rendelet) nem alkalmazható a keskeny nyomtávolságú különleges kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókra, e munkavállalókra a munkaköri vizsgálatra vonatkozó általános szabályrendszer, konkrétan a munkaköri, szakmai, illetve személyi higiénés alkalmasság orvosi vizsgálatáról és véleményezéséről szóló 33/1998. (VI. 24.) NM rendelet rendelkezései alkalmazandók.

### **3.3 A keskeny nyomtávolságú különleges kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelmények meghatározása, hiányosságai, szükséges módosításai**

A szabályozás jövőbeni módosításának kettős célt kell követnie. Elsődleges cél annak egyértelművé tétele, hogy a rendelet hatálya a Vtv. fogalmi szerinti különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre, valamint az ott bármilyen típusú jogviszonyban foglalkoztatott munkavállalókra kiterjed.

A második tartalmi cél pedig az kell, hogy legyen, hogy a kisvasutakon a két kulcs munkakör (járművezető és forgalmi szolgálattevő kivételével) minden más munkakörben foglalkoztatott minden más munkavállaló foglalkoztatásának egészségügyi követelményei a lehető legegyszerűbben legyenek meghatározva, a valós kockázatokhoz legyenek ezek igazítva (csökkentve) és ezáltal megszüntethetők legyenek a felesleges bürokratikus akadályok.

A szabályozás részleteit illetően kidolgozandó a különleges kötőpályás közlekedési rendszerek munkavállalóira (ideértve az önkéntes és eseti megbízás alapján történő munkavégzést is) vonatkozó egészségügyi követelmények részletes szabályrendszere. A hatályos szabályozás hiányossága okán jogalkotási feladat a különleges kötőpályás közlekedési rendszerek munkavállalóira vonatkozó egészségügyi követelmények és vizsgálati hatáskörök meghatározása. Lényeges szempont ugyanakkor, hogy e szabályozás a szintén különleges kötőpályás közlekedési rendszernek minősülő turisztikai hajtányok vezetőire ne terjedjen ki.

Szabályozandó témák:

- munkakör kategóriák meghatározása,
- az egyes munkakörök betöltéséhez szükséges egészségügyi követelmények meghatározása
- az egészségügyi vizsgálatot végzőkre vonatkozó hatásköri szabályok meghatározása

E kérdések szabályozása során indokolt figyelembe venni a keskeny nyomközű vasutak egyszerűbb, és főképp kisebb kockázatú üzemét, ennek megfelelően a szigorúbb követelményeket csak a legkritikusabb munkakörök esetében célszerű meghatározni (mint pl. mozdonyvezető, forgalmi szolgálattevő).

A Vtv. 84/G. § (3) bekezdése szerinti eltérési lehetőség alapján meg kell határozni azon munkaköröket, ahol a vizsgálatot vasútegészségügyi orvos végzi (javaslat: kizárólag a mozdonyvezetők, üzemvezetők és forgalmi szolgálattevők esetében) és amely esetekben foglalkozás egészségügyi vagy háziorvos orvos végzi (minden más munkakör esetében).

A kockázatok figyelembe vételével indokolt, hogy a mozdonyvezető és a forgalmi szolgálattevő kivételével minden más munkakörben foglalkoztatott személyek esetében az egészségügyi követelményszint ne legyen szigorúbb a közúti járművezetői engedély feltételeinél. Ezzel párhuzamosan indokolt továbbá, hogy a szabályozás automatikusan elfogadja ebben az esetben az egészségügyi alkalmasságát azon munkavállalók esetében, akik érvényes B kategóriás közúti járművezetői engedéllyel ezen engedély érvényességi idejére.

Indokolt továbbá, hogy aki rendelkezik érvényes vasúti egészségügyi alkalmassági vizsgával (vasútegészségügyi tanúsítvánnyal), annak e vizsgálat eredményét a szabályozás az azonos vagy enyhébb feltételekkel végezhető különleges kötőpályás munkakörök esetében is további vizsgálat nélkül elfogadja.

#### **4. A vasúti pályák és építmények engedélyezéseinek kapcsolatos szabályrendszer**

##### **4.1 A vasúti építmények építésügyi hatósági engedélyezési eljárásainak részletes szabályairól szóló 289/2012. (X. 11.) Korm. rendelet (Építményes rendelet) hatálya**

A rendelet hatálya

- a) a vasúti pálya és a vasúti pálya tartozékai, a különleges vasutak (a továbbiakban együtt: vasúti építmény),
- b) a vasúti üzemi létesítmények,
- c) a vasúti üzemi létesítményekhez kapcsolódó felvonók, mozgólépcsők és mozgó járdák,
- d) a felszín alatti vasutak vasúti állomási épületeinek

engedélyezési eljárásaira terjed ki.

A keskeny nyomtávolságú vasutak pályája, mint a Vtv. szerint különleges kötőtpályás közlekedési rendszer pályája különleges kötőtpályaként van a Vtv. 2. § 10.3 pontjában meghatározva, amely nem azonos a vasúti pálya fogalmával.

A különleges vasutak fogalmát sem maga az építményes rendelet, sem a Vtv. nem határozza meg.

A rendelet hatálya tehát formálisan nem terjed ki különleges kötőtpályás közlekedési rendszerként működő keskeny nyomtávolságú vasutak pályájának és kapcsolódó építményeinek engedélyezési feltételeire és eljárásaira. Ennek ellenére a rendelet V/A. fejezete is ebben a 37/A-37/O. §-ai részletes szabályokat határoznak meg a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerre vonatkozóan.

*Következtetés:* az Építményes rendelet szabályai alkalmazandók a keskeny nyomközű vasutak építményeinek hatósági engedélyezésére.

#### **4.2 A keskeny nyomközű vasutak pályájára és egyéb építményeire vonatkozó hatósági engedélyezési eljárások tartalmi felülvizsgálata**

Tisztázni szükséges, hogy milyen tartalmú engedélyezés szükséges a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerek építményei tekintetében. Tisztázni szükséges az engedélyek tartalmi követelményeit, a műszaki és építési, átalakítási, használatba vételi engedélyek fogalmait, feltételeit. Indokolt a gyorsított műszaki engedélyezés olyan tartalmú átalakítása, amely valóban tartalmilag gyorsít és egyszerűsít az engedélyezési folyamaton.

Általános elvként határozandó meg a kockázattal arányos fokozatosság, és ennek keretében

- a nem engedélyköteles, nem bejelentésköteles esetek jelentős kibővítése (példák különösen: személyszállítást nem szolgáló, max, 15 km/h-val üzemeltetett műszaki eszközök, mint repülő vágányok és járműtelepi vágányok, csőáteresz és áteresz építése 2 méter nyílásig, alépítmény megerősítés, felépítmény karbantartás, javítás, csere, üzemi célra használt teherkocsik üzembe helyezése, pályaelemek tanúsítási kötelezettségének megszüntetése),
- a csak bejelentésköteles esetek megállapítása (példák különösen: telephelyi vágányhálózat átépítése a geometriájának módosításával vagy anélkül, peronépítés, térvilágítás létesítése, érvényes létesítési engedély alapján részlegesen elkészült különleges kötőtpályás közlekedési létesítmények üzemeltető általi ideiglenes forgalomba helyezése legfeljebb 1,5 év időtartamra, üzemeltetéssel kapcsolatos épületek építése),
- az engedélykötelezettség mellett is tanúsítások, különleges tervezői jogosultságok részleges mellőzése (példák különösen: utasforgalommal nem érintett / belső telephelyi / üzemi célú vágányhálózat vágánygeometriájának módosítása, a vágányhálózat telephelyen / saját ingatlanon belüli bővítése).

A Vtv. és az Építményes rendelet is utal az üzemeltetési szabályzat készítési kötelezettségre, ennek tartalmi és formai követelményeit szabályozó miniszteri rendelet azonban mindeddig nem született meg.

#### **4.3 Jogalkotási javaslat**

1) A rendelet belső koherenciájának biztosítása érdekében azonban indokolt lenne a hatályát a különleges vasutak helyett különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre megállapítani az 1. § (1) a) pont értelemszerű módosításával.

2) Indokolt lenne a hatósági engedélyköteles építések eseteinek csökkentése a fenti javaslatnak megfelelően.

3) Mind a Vtv. mind jelen Rendelet is utal az üzemeltetési szabályzat készítésére kötelezettségre, amelynek tartalmi és formai elemeit külön jogszabályban kellene meghatározni, amely mindeddig nem lett megalkotva. A koherens szabályozási rendszer megfelelő működése érdekében javasoljuk az üzemeltetési szabályzatra vonatkozó rendelet mielőbbi megalkotását. Szükséges lenne, hogy az üzemeltetési szabályzatról szóló rendelet

- a határozza meg, hogy milyen kérdésköröket kell szabályozni, mit várunk el azok szabályairól,
- de tegye lehetővé, hogy az egyes üzemekben irreleváns kérdéskörök – szükség szerint indokolva- kimaradjanak a szabályzathoz;
- ne tartalmazzon konkrét jelzéseket, technológiai kérdéseket;
- ne a nagyvasúti szabályozás elemeit vetítse le a különleges kötőtpályás közlekedésre.

## **5. A keskeny nyomtávolságú vasutak munkavállalói szakmai képzésével és vizsgáztatásával kapcsolatos szabályrendszer**

### **5.1 A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet (Képzési rendelet) hatálya**

A rendelet 1.§-a egyértelműen kimondja, hogy a rendelet állapítja meg

- mind a vasúti mind pedig a különleges kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő, valamint betölteni kívánó személyek alapképzésére, alapvizsgáztatására, időszakos oktatására és időszakos vizsgáztatására, a vasúti járművezetői gyakorlatra,
- a vasútszakmai oktatók és a különleges kötőtpályás közlekedési szakmai oktatók képzésére, vizsgáztatására, és továbbképzésére, vonatkozó szabályokat.

E rendelet *egyértelműen külön szabályozási kategóriaként tekint a vasutakra illetve a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre*, még akkor is ha a képzési és vizsgáztatási követelményeket egyazon jogszabályban határozza meg.

### **5.2 A különleges kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésére és vizsgáztatására vonatkozó szabályok tartalmi kérdései**

a) Alapvetően szükséges lenne *külön kategóriaként meghatározni a különleges kötőtpályás közlekedéssel kapcsolatos munkaköröket és ezekhez kapcsolódó feladatköröket*, továbbá

az egyes munkakörökhöz kapcsolódó képzési és vizsgakövetelményeket (1., 2. és 3. sz. mellékletek módosítása, illetve a különleges kötőtpályás munkakörök külön szabályozása).

b) A szabályozáson túl *szükséges a konkrét képzési tervek és vizsgakövetelmények felülvizsgálata* is. Fontos lenne e körben egyúttal tisztázni a mozdonyvezetők típusismereti képzésével kapcsolatos kérdéseket is – jelenleg nagyon eltérő, hogy egy-egy mozdony mely (al)változataihoz mikor szükséges típusismereti képzés, amely minimális eltérések esetén is komoly indokolatlan költséget jelent az üzemeltetőknek. Cél lenne, hogy az azonos járműsaládba tartozó járművekre csak 1 típusvizsga legyen szükséges.

c) A vonalismereti követelményekbe legyen mindig beleértendő az állomásismeret témaköre is, e kettő témakört indokolatlan szétbontani.

d) A különleges kötőtpályás közlekedési rendszereknél jóval komolyabb szakmai követelményeket vasúti vizsgákkal rendelkező személyek, munkavállalók különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre történő egyszerűsített átképzése, vagy akár átképzés nélküli munkavállalási lehetősége pillanatnyilag nem biztosított. A megfelelő munkaerő utánpótláshoz, valamint alkalmi munkavégzéshez alapfeltétel lenne e lehetőségek biztosítása megfelelő tanúsítvány kiállításával.

A hatályos szabályozás (1. sz. melléklet I. pont ) szerint különleges kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő releváns munkakörök a következők:

- a) üzemvezető
- b) forgalmi szolgálattevő (+ váltókezelő + térközőr)
- c) vonatvezető (+vezető jegyvizsgáló + tolatásvezető + váltókezelő +jelzőőr)
- d) gyermekvasúti vonatvezető
- e) gyermekvasúti vezető jegyvizsgáló
- f) pályamester
- g) vonalgonozó
- h) járműfenntartási vezető
- i) kocsivizsgáló
- j) gőzmozdony-vezető
- k) dieselmotordony-vezető
- l) villamosmozdony-vezető
- m) motoroshajtány vezető (kivéve a turisztikai hajtány vezetője a Vtv. 84/H. § (5) bekezdése alapján)
- n) hajtányvezető (kivéve a turisztikai hajtány vezetője a Vtv. 84/H. § (5) bekezdése alapján)

Indokolt lenne ugyanakkor pl. a metróhoz hasonlóan a Rendelet 1. sz. mellékletben önálló alpontban meghatározni e releváns munkaköröket a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerek tekintetében és külön meghatározni e munkakörökhöz kapcsolódó képzési feltételeket, témákat követelményeket a 3. számú melléklet kiegészítésével vagy még célszerűbben önálló új melléklet beiktatásával, tekintettel arra, hogy a különleges kötőtpályás



közlekedéssel kapcsolatos ismeretanyag nem igényel olyan részletes és azonos időkeretben történő képzést, mint a vasúti munkaköröket betöltők képzése.

Vizsgáztató szervezet a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerek esetében:

- az általános forgalmi és az önállósító forgalmi vizsga esetén vasúti vizsgaközpont
- típus és vonalismeret esetén: vasúti vizsgaközpont VAGY a különleges kötőtpályás társaság
- a különleges kötőtpályás üzemvezető, a turisztikai hajtány üzemvezető, a különleges kötőtpályás közlekedési szakmai oktató, a vasúti (sic!) járművezető, a forgalmi szolgálattevő munkakörök esetén: vasúti vizsgaközpont
- egyéb munkakörök esetében: a különleges kötőtpályás közlekedési rendszer üzemvezetője (ehhez az üzemvezető képzésnek ismeretanyagává kell tenni a vizsgáztatással kapcsolatos alapvető ismereteket is).

A munkaköri kockázatok felmérése alapján javasolt képzési rendszer célszerűen az alábbi munkakör kategóriák szerint épül fel:

- Kockázatos munkakörök: mozdonyvezető, üzemvezető, forgalmi szolgálattevő
- Enyhe kockázatú munkakörök, amelyek részt vesznek a közlekedésben: vonatkisérő, pályamester, műhelyvezető különleges kötőtpályás szakmai oktató
- Egyéb munkakörök, amelyek kiszolgáló jellegűek: minden egyéb munkakör (pl. pályagondozó, járműkarbantartó/szerelő)

	Munkakör kategória	Részvételi feltétel	Képzés témája	Magában foglalt alacsonyabb szintű képzés	Képző szerv Vizsgáztató szerv
	Általános forgalmi vizsga	8 általános	Jelzési és forgalmi ismeretek	-	Alapképzés és vizsga: képzőszerv, vizsgáztató szervezet  Időszakos képzés és vizsga: különleges kötőtpályás társaság

	Kockázatos munkakörök	érettségi, betöltött 20. életév, üzemvezető esetén betöltött 25. életév és 5 év szakmai gyakorlat enyhekockázatú munkakörvben	Üzemvezető: üzemeltetési jelzési forgalmi és jogi ismeretek  Mozdonyvezető: jelzési, forgalmi üzemeltetési és gépészeti ismeretek, típusismeret, vezetési gyakorlat  Forgalmi szolgálattevő: jelzési és forgalmi ismeretek	Enyhekockázatú munkakörök, szakképzettséget nem igénylő egyéb munkakörök	Képző és vizsgáztató szervezet
	Enyhekockázatú munkakörök	általános forgalmi vizsga, betöltött 18. életév	Jelzési és forgalmi ismeretek, pályavasúti berendezés ismeretek	Szakképzettséget nem igénylő egyéb munkakörök	Különleges kötőpályás társaság vagy vizsgáztató szervezet (az üzemeltető döntésétől függően)
	Egyéb munkakörök	8 osztályos általános iskolai végzettség, betöltött 18. életév	-	-	Egyes munkakörökben szakképzettség

Időszakos vizsgák esetében indokolt lenne, hogy munkakör kategóriánként egy vizsga legyen megkövetelhető és a magasabb kockázatú munkakörhöz kapcsolódó vizsga foglalja magában az alacsonyabb kockázatú munkakörhöz kapcsolódó vizsgát.

Indokolt lenne továbbá, hogy az egyes különleges kötőtpályás munkaköröknek megfeleltethető vasúti munkakörök alap és időszakos vizsgáit a szabályozás automatikusan, vasúti mozdonyvezető esetén az üzemeltető által szervezett és lebonyolított vonal és típusismereti kiegészítő képzéssel fogadja el és ehhez megfelelő képzettségi tanúsítvány legyen kiállítható.

A képzési programok tartalmát és vizsgakövetelményeit felül célszerű lenne vizsgálni és a különleges kötőtpályás közlekedés témáihoz kell igazítani!

Mozdonyvezetők esetén szintén indokolt lenne, hogy a típusvizsgák típuscsaládokra vonatkozzanak.

Általános biztonsági követelményként fogalmazható meg a képzés során az elméleti órák számának csökkentése és a gyakorlati órák számának növelése, amely órakereteket célszerű lenne jogszabályban meghatározni.

Megfontolandó, hogy az elméleti különleges kötőtpályás szakmai oktatóval szemben támasztott követelményeket (különösen a felsőfokú helyett középfokú képzettségi követelményt) hozza a szabályozás összhangba a gyakorlati különleges kötőtpályás oktatóra vonatkozó követelményekkel.

## **6. A keskeny nyomtávú vasúti járművek forgalomba helyezésével, engedélyezésével kapcsolatos szabályrendszer**

### **6.1 A vasúti járművek forgalomba hozatala, üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos és rendkívüli vizsgálatáról, hatósági járműnyilvántartásáról szóló 412/2020. (VIII. 30.) Korm. rendelet (Járműengedélyezési rendelet) hatálya**

A rendelet hatálya a vasúti pályahálózaton közlekedő

- a) motorvonatokra, motorkocsikra,
- b) vontatójárművekre,
- c) személykocsikra,
- d) teherkocsikra, ideértve a tehergépkocsik szállítására tervezett járműveket,
- e) a vasúti pálya, pályahálózat és tartozékai építését és karbantartását szolgáló mobil berendezésekre és
- f) segély- és mentőszerelvényekbe sorozott járművekre

terjed ki.

*Tekintettel arra, hogy a keskeny nyomközű járművek (motorkocsik, vontatójárművek, személy és teherkocsik, stb.) a Vtv. fogalmi szerint nem vasúti pályahálózaton, hanem különleges kötőtpályán (v.ö. Vtv. 2. § 10.3 és 10.7 pontok) közlekednek, a rendelet hatálya nem terjed ki, illetve a rendelet nem alkalmazható a keskeny nyomközű járművek engedélyezésére.*

Ennek ellenére a rendelet 4. §-a nem interoperábilis vasúti járművek közlekedéséhez szükséges engedélyek szabályozása során a keskeny nyomtávolságú vasúti járművek közlekedéséhez megköveteli a jármű típusengedélyét illetve üzembehelyezési engedélyét, továbbá meghatározott esetekben elvi előzetes típusengedélyt, előzetes típusengedélyt illetve átalakítási engedélyt ír elő.

A rendelet nem határozza meg a keskeny nyomtávolságú vasúti jármű fogalmát, illetve a szintén használt a történelmi, valamint a turisztikai célra használt jármű fogalmát sem. A Vtv. 2. § 1.10. pontja vasúti jármű fogalma alatt a vasúti pályán közlekedő vontató, vontatott vagy önjáró, saját kerekein a vasúti sínen közlekedő járművet érti. A Vtv. nem határozza meg sem a keskeny nyomtávolságú vasúti jármű, sem pedig a különleges kötőtpályás jármű fogalmát.

Tekintettel arra, hogy a keskeny nyomtávolságú pálya a Vtv. fogalmi rendszerében nem vasúti pálya, hanem különleges kötőtpálya, analógia alapján csak az a következtetés vonható le, hogy keskeny nyomtávolságú vasúti jármű jogi értelemben nem létezik, keskeny nyomtávolságú pályán vasúti járművek nem, csak különleges kötőtpályás járművek közlekedhetnek. Ezekre azonban a rendelet hatálya nem terjed ki, így alapvető tartalmi ellentét állapítható meg a rendelet 1. és 4. §-a között, azzal súlyosbítva, hogy a 4. § által engedélyezési feltételek fogalmilag nem meghatározottak, logikailag pedig nem léteznek a Vtv. által meghatározott szabályozási környezetben.

## **6.2 A járműengedélyezési szabályozással kapcsolatos tartalmi követelmények, jogalkotási javaslatok**

A különleges kötőtpályás járművek fogalmi meghatározása valamint engedélyezése, vizsgáztatása és hatósági nyilvántartásba vétele végett jogalkotás szükséges! Fontos követelmény, hogy a megalkotandó szabályozás legyen tekintettel a különleges kötőtpályás járművek sajátosságaira:

- Első sorban a Vtv., vagy ha annak módosítása nem lehetséges, abban az esetben a Rendelet határozza meg a különleges kötőtpályás jármű fogalmát.
- Egyszerűsítse a jellemzően kis sorozatban, akár házilag épült járművek hatósági engedélyezési eljárását.
- Legyen tekintettel arra, hogy a kis sorozatban, házilag épülő „új” járművek esetenként régi alkatrészek, fődarabok felhasználásával készülnek.
- Legyen tekintettel arra is, ha régi járműtípusok szerkezetazonos „lemásolásával” épül új jármű – ne kelljen ilyen esetekben a teljesen új járművekre vonatkozó típusengedélyezési eljárást lefolytatni.
- Legyen tekintettel az old-timer járművek (1984 előtt épült és Magyarországon forgalomba helyezett járművek) ismételt forgalomba helyezésére.
- Legyen tekintettel a turisztikai hajtányok sajátosságaira.
- A használt fogalmakat hozza összhangba a Vtv. fogalomrendszerével.

Mindennek megfelelően javasoljuk a következőket:

- Különleges kötőtpályás járművek esetében ne legyen kötelező, csak opcionális az elvi előzetes típusengedélyezés, előzetes típusengedélyezés, típusengedélyezés folyamat, amennyiben ezt a közbeszerzési eljárás lebonyolítása szükséges vagy célszerűvé teszi. Egy adott típusú jármű első üzembe helyezési engedélyét tekintse a szabályozás az adott járműtípus típusengedélyének.
- A típusengedély vonatkozzon egy-egy járműcsaládra, ahol legyen lehetőség egyes adatok adattartományként való meghatározására is.

- A különleges kötőpályás járművek engedélyezése során a járműtípust pusztán a járművek fő műszaki-szerkezeti elemei definiálják, a létező számtalan kisebb eltérés ne tegyen szükségessé elkülönült típusengedélyezést. Javaslatunk a vasúti járművek típusát meghatározó műszaki adatok körére (a vasúti jármű típusát az alábbi adatok határozzák meg):
  1. a vasúti jármű gyártója és gyári típusjele (opcionális, vagy típustervének azonosítója)
  2. nyomtávolság(ok) (600 és/vagy 760 mm),
  3. a tervezésnél figyelembe vett szerkesztési szelvény,
  4. a tengelyek száma és elrendezése,
  5. a forgóváz típusa (opcionális),
  6. a kerékpárok típusa (opcionális),
  7. a legnagyobb tengelyterhelés (adattartomány),
  8. a vonó- és ütközőkészülék típusa,
  9. a vasúti jármű hossza (adattartomány),
  10. a vasúti jármű saját tömege (adattartomány),
  11. szállítóképességi adatok (terhelési határtáblázat, szállítható személyek száma stb.),
  12. a bejárható legkisebb pályaiív sugara,
  13. a vasúti járműre engedélyezett legnagyobb sebesség,
  14. a fékberendezés típusa és jellege,
  15. vontatójármű esetén az energia-átalakító és a vonatbefolyásoló berendezés rendszere,
  16. tartálykocsinál a tartály jellemzői (anyaga, térfogata, töltet fajtája, a tartály engedélyszáma).
- Ne legyen engedélyköteles a személyszállító vonatokba nem sorozott, önálló vonóerővel nem rendelkező, 6 t saját tömeget meg nem haladó és legfeljebb 15 km/h sebességgel közlekedtetett jármű. (Ezek esetében is azonban a karbantartási kötelezettségek más járművekhez hasonlóan fennállnak).
- Nem írja elő a szabályozás a típusengedély megszerzését az ilyen engedélyezési eljárás előtt álló, gyártással, felújítással, javítással összefüggő próbafutásait teljesítő járműhöz.
- Turisztikai hajtány esetében a szabályozás tegye lehetővé a típusengedéllyel rendelkező járművek üzemeltetését egyedi forgalomba helyezési engedély és 12 jegyű pályaszám kiadása nélkül.
- Járművek, különösen a vontatott járművek átalakítási engedélye nagyon egyszerűen legyen megszerezhető, és az átalakított jármű üzembe helyezése is váljon sokkal könnyebbé. Ennek megfelelően indokolt lenne, hogy amennyiben a típust meghatározó fentebbi paraméterek megváltoztatását nem eredményezi az átalakítás:
  - o az alakítási dokumentációt ne csak jogosult tervező (kamarai tagság) készíthesse, hanem bárki lehessen a tervezője, akár végzettség nélkül is. A hatóság a tervet vizsgálja, ne a tervezőt.
  - o az olyan átalakításoknál, amely esetében más típusok megoldásainak átvétele történik legyen elegendő az előzmény dokumentációra való hivatkozás, megjelölve a módosításokat.
  - o a terv megfeleléséért a kérelmező tartozzon felelősséggel.
- Az időszakos vizsgaciklusok tekintetében a szabályozás vegye figyelembe a különleges kötőpályás járművek jóval alacsonyabb éves futásteljesítményét az országos hálózaton közlekedő járművekéhez képest és ennek okán hasonlóan a csak saját célú pályahálózaton és iparvágányon közlekedő vontatójárművek esetéhez az időszakos vizsgaciklus valamennyi különleges kötőpályás jármű esetében 6 évben legyen meghatározva (v.ö. 30. § (4) bekezdés), és a szabályozás határozza meg, hogy az időszakos vizsgán milyen paramétereknek kell megfelelnie a járműnek. Ennek megfelelően a jármű feleljen meg az alapvető biztonsági követelményeknek, azaz:

- fékberendezés megfelelő műszaki állapota (légfék-elemek érvényességi idejének ellenőrzése, melyet a megalkotandó utasításoknak kell tartalmazni)
- fékútmérés
- futómű, forgóváz állapota (forgóváz-járműszekrény kapcsolat, kerékkopások, hézagok, tengelyterhelés, stb.)
- ütköző-vonó készülék állapota (kopások, deformációk, stb.)
- utastér általános állapota (balesetveszély-mentesség – ajtók, ülések, ablakok, fűtőberendezés)

A karbantartással megbízott szervezet megváltozása esetén egyetlen eljárásban, egyetlen járműre számított hatósági díjért legyen bejelenthető a változás az összes érintett jármű vonatkozásában. Nagy (költségvetéshez képest nagy) járműállományok esetében a változás bejelentése olyan költséges lehet, hogy az már akár gátja is lehet a változtatásnak. Így egy szakszerűtlenül teljesítő, balesetveszélyt okozó vállalkozást az üzemeltető esetleg nem is cserél le. Irányadó, hogy az engedélyezés összes lépcsője és dokumentációja együtt ne legyen drágább és hosszabb, mint a megvalósítás, mivel sajnálatos gyakorlati probléma, hogy az üzemeltető azért mondott le egy biztonságot jelentősen javító, apróbb átalakításról, mert az átalakítási, típus- és üzembehelyezési engedély, azok dokumentációjával együtt az átalakítás költségének 5-6-szorosát tették ki, becsült eljárási időszükséglete a munka elvégzésének 50-100-szorosát.

## **7. A keskeny nyomtávú vasúti járművek karbantartó műhelyeinek szabályozásával kapcsolatos problémák**

A rendelet előírása szerint 2018. június 30. után járműkarbantartási, -javítási tevékenység csak erre vonatkozó műszaki hatósági engedéllyel rendelkező szervezet által végezhető, számos humán követelmény és technikai előírás betartása mellett. A kisvasúti műhelyek ezen előírásokat maguk aligha teljesítik, így a rendeletnek csak külső vállalkozások bevonásával, jelentős költségvonzat mellett tudnak megfelelni.

### **7.1 A vasúti járművek karbantartását, javítását és időszakos vizsgálatát végző műhelyekről szóló 24/2016. (VII. 18.) NFM rendelet (Műhely rendelet) hatálya**

A rendelet hatálya a vasúti járművek és a vasúti járművek közlekedésbiztonsági berendezései karbantartását, javítását, felújítását, korszerűsítését, továbbá időszakos és rendkívüli vizsgálatát Magyarországon végző műhelyekre, valamint a műhelyeket működtető szervezetekre és személyekre terjed ki.

A Rendelet 3. § (1) bekezdése szerint vasúti jármű karbantartását, javítását csak a karbantartási, javítási, felújítási és korszerűsítési tevékenységre vonatkozó műszaki hatósági engedéllyel (a továbbiakban: műszaki engedély) rendelkező szervezet vagy személy végezheti. Tekintettel arra, hogy a Vtv. fentebb részletezett fogalmai alapján a keskeny nyomtávú (kisvasúti) vasúti jármű a törvény értelmezésében nem létező fogalom, a keskeny nyomtávú pályán közlekedő járművek különleges kötőtpályás járműnek tekintendők, amelyek a vasúti járművekre optikailag hasonlító, de jogi értelemben azoktól elkülönülő járművek, *a Rendelet hatálya formálisan nem terjed ki a különleges kötőtpályán közlekedő járművekre.*

A Vtv. nem határozza meg sem a keskeny nyomtávolságú vasúti jármű, sem pedig a különleges kötőtpályás jármű fogalmát. A Vtv. meghatározza azonban a vasúti pálya, valamint a különleges kötőtpálya fogalmát, amelyek nincsenek fogalmilag egymással több-kevesebb viszonyban, hanem egymástól elkülönült fogalmak. Ennek okán, amint a vasúti pálya fogalmába nem tartozik bele a különleges kötőtpálya, úgy a különleges kötőtpályán közlekedő jármű (ide értve a keskeny nyomtávú vasúti járművet, a múzeumvasúti járművet és a turisztikai hajtányt) sem vasúti jármű, hanem attól elkülönülő, de jogszabályban nem definiált

járműkategória, ezért a Rendelet e járművekre tartalmilag sem alkalmazandó (hiszen pusztán a vasúti járművek karbantartását szabályozza).

A Rendelet 5. § (1) bekezdés e) pontja szerint műszaki engedély kiadható a keskeny nyomtávú vasúti pályahálózaton, kisvasúton, múzeumvasúton közlekedő vasúti járművek karbantartására, javítására, felújítására, korszerűsítésére (...). Tekintettel arra, hogy a Vtv. szabályrendszerében nem létező fogalom sem a keskeny nyomtávú vasúti pályahálózat, sem pedig a kisvasút, így e rendelkezés üres halmazt szabályoz és nem alkalmazandó az egyébként létező különleges kötőtpálya hálózaton közlekedő járművek karbantartására, javítására, stb. Abban az esetben, ha ettől a fogalmi zavartól el is tekintünk, az 5. § (1) bekezdés e) pontja nem keletkeztet műszaki engedélyezési kötelezettséget a különleges kötőtpályán közlekedő járművek karbantartása, javítása tekintetében, pusztán azt a lehetőséget teremti meg, hogy ha valaki kötelezettség hiányában ugyan, de engedélyt szeretne szerezni, akkor számára az engedély kiadható legyen.

## **7.2 Műhely rendelet tartalmi felülvizsgálata, javasolt módosítások**

A műhelyvezetőre vonatkozó képzettségi és vizsgakövetelmények indokolatlanok és célszerűtlenek. Indokolt lenne e követelmények egyszerűsítése.

A rendelet alapján a legnehezebben teljesíthető feltétel a műszaki vezetőre vonatkozó követelmény. Eszerint jelenleg a műszaki vezetőnek szakirányú középfokú végzettséggel (vasúti villamos járműszerelő, vagy vasúti járműszerelő, vagy vasútjármű-technikus, vagy közúti járműszerelő) és legalább 5 éves, a vasúti járműkarbantartás és javítás területén szerzett szakmai gyakorlattal kell rendelkeznie.

E feltétel nem teljesíthetetlen, ugyanakkor a jelenlegi műhelyek és a jelenlegi dolgozók ellehetetlenítésének elkerülése érdekében érdemes lenne egy határidőhöz kötött regisztrációs kötelezettséget bevezetni, ahol a jelenleg működő műhelyek a jelenlegi szakembergárdával (műszaki vezető kijelölése) regisztrálhatnák magukat. Ez nem hordozna magában kockázatot, hiszen a kialakult szakembergárda – akinek megvan a legalább 5 éves gyakorlata – végzettségtől függetlenül rendelkezik a szükséges szakmai tapasztalattal. A határidő lejárta után, valamint új felvételesek esetében pedig csak a fentebb említett feltételek mellett válhatna valaki különleges kötőtpályás műhelyvezetővé.

## **7.3 Jogalkotási feladatok**

1) Szükséges lenne világosan meghatározni a rendelet hatályát és alkalmazhatóságát a különleges kötőtpályás (keskeny nyomközű járművek tekintetében, mivel a rendelet hatálya jelenleg ezekre nem terjed ki és tartalmilag sem alkalmazható rájuk.

2) A műhelyvezetőre vonatkozó képzettségi követelmények e rendelet szerinti képzési követelmények megszüntetése a különleges kötőtpályás közlekedéshez kapcsolódó műhelyek esetében.

3) Regisztrációs rendszer bevezetése a jelenlegi műhelyszemélyzet tekintetében.

## **8. Járművezetői engedélyekkel kapcsolatos szabályok**

## **8.1. A vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló 22/2010. (XII. 20.) NFM rendelet hatálya**

A Rendelet hatálya (1. § (1) bekezdés) a vasúti járművezetőre terjed ki.

A vasúti jármű fogalmát a Vtv. 2. § 1.10. pontja határozza meg, amely vasúti jármű fogalma alatt a vasúti pályán közlekedő vontató, vontatott vagy önjáró, saját kerekein a vasúti sínen közlekedő járművet érti.

A Vtv. nem határozza meg sem a keskeny nyomtávolságú vasúti jármű, sem pedig a különleges kötőtpályás jármű fogalmát. A Vtv. meghatározza azonban a vasúti pálya valamint a különleges kötőtpálya fogalmát, amelyek nincsenek fogalmilag egymással több-kevesebb viszonyban, hanem egymástól elkülönült fogalmak. Ennek okán, amint a vasúti pálya fogalmába nem tartozik bele a különleges kötőtpálya, úgy a különleges kötőtpályán közlekedő jármű (ide értve a keskeny nyomtávú vasúti járművet, a múzeumvasúti járművet és a turisztikai hajtányt) sem vasúti jármű, hanem attól elkülönülő, de jogszabályban nem definiált járműkategória.

A fentiekben túl kiemelendő továbbá, hogy a Rendelet 2. § (1) bekezdése szerint a vasúti járművezetői engedély hatálya

- a) az országos jelentőségű vasútvonalakra,
- b) az engedélyben meghatározott térségi, elővárosi, városi, helyi vasúti pályahálózatra,
- c) a saját célú vasúti pályahálózaton, iparvágányon, kisvasúton és múzeumvasúton bejelentés alapján végzett vasúti tevékenységre

terjed ki.

E rendelkezésekkel kapcsolatban rá kell mutatni arra, hogy a kisvasút fogalmát sem a Rendelet, sem pedig a Vtv. nem határozza meg. A Vtv. olyan kifejezést, hogy kisvasút nem is tartalmaz, hanem a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerek fogalmi elemét képező keskeny nyomtávú vasút fogalmat használja.

Jogszabályi ellentmondás továbbá, hogy a Rendelet vasúti járművezetői engedély hatályát kiterjeszti a múzeumvasúton végzett vasúti tevékenységre, amely azonban a Vtv. alapján nem vasúti, hanem különleges kötőtpályás közlekedési rendszer.

*A Vtv. fogalmainak helyes alkalmazása alapján keskeny nyomtávú vasúti és múzeumvasúti járművek vezetői fogalmilag különleges kötőtpályás járművezetők, akire a Rendelet hatálya nem terjed ki, mivel a rendelet csak a vasúti járművezetőkre kell alkalmazni. Ennek következtében jelenleg nincs olyan hatályos jogszabály, amely a keskeny nyomtávú vasúti pályán közlekedő járművek vezetésére szóló engedély feltételeiről, kiadásáról rendelkezne, és az ilyen kiadott vezetői engedélyeknek nincs jogszabályi alapja!*

## **8.2 A jogosítvány rendelet tartalmi felülvizsgálata, javasolt módosítások, kiegészítések**

1) Javasoljuk az előző pontban bemutatott jogszabályi ellentmondás és az ebből fakadó szabályozási hiány megszüntetését egy olyan a Rendeletet kiegészítő módosítással, amely a Rendelet fogalmait a Vtv.-hez igazítja azzal, hogy a 2. § (1) bekezdés c) pontjában használt „kisvasúton és múzeumvasúton” kifejezést „különleges kötött pályán a turisztikai hajtányt kivéve” kifejezésre cseréli.



2) Tartalmilag indokolt lenne egy olyan *jogosítvány szabályozást megalkotni, amelyben a mozdonyvezetőnek elegendő lenne vezetés közben csak a mozdonyvezetői engedélyét* (és a mozdonyvezetői tanúsítványát) magánál tartania. Ne legyen szükséges, hogy magánál tartsa a vizsgáit igazoló KTI vizsgajegyzőkönyveit, és orvosi alkalmassági határozatát is. Indokolt lenne, hogy a vezető engedély és a tanúsítvány együtt szükséges feltétel meglétét és érvényességét tudja igazolni.

## **9. A hatósági díjakkal kapcsolatos szabályok**

### **9.1 A Vtv. és a közlekedési hatóság által végzett vasúti hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet (Díjrendelet) vonatkozó rendelkezései és hatálya**

A Rendelet nem határozza meg, hogy hatálya mely eljárások igazgatási szolgáltatási díjaira vonatkozik. *A Rendelet hatályára annak címéből és tartalmi rendelkezéseiből lehet következtetni.* A Rendelet címéből és szövegéből azt a következtetést lehet levonni, hogy hatálya

- a közlekedési hatóság által végzett,
  - vasúti hatósági eljárások,
  - igazgatási szolgáltatási díjaira
- terjed ki.

Ebből a közlekedési hatóság személye könnyen beazonosítható a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet 6. §-a alapján (a közlekedésért felelős miniszter – ITM), az egyes díjtételek pedig a Rendelet 2. sz. mellékletében vannak meghatározva. A vasúti hatósági eljárásokat, mint a közlekedési hatóság feladat és hatáskörébe tartozó ügyeket a Vtv. 80. §-a határozza meg. Különleges kötőtpályás közlekedésirendszerek tekintetében ugyanezen eljárások alkalmazandók a 84/J. § alapján.

### **9.2 Tartalmi kérdések**

A Rendelet igazgatási szolgáltatási díjakat határoz meg a következő témakörökben:

1. A vasúti pálya és egyéb vasúti építmények engedélyezésével kapcsolatos díjak
2. A vasúti berendezések engedélyezésével összefüggő díjak
3. Járművek engedélyezésével összefüggő díjak
4. Vasúti járművekre szerelt és vasútüzemi célt szolgáló kazánok, nyomástartó edények gyártása, átalakítása engedélyezésének díja
5. Az 1–4. pontban nem említett további vasúti építmények, járművek és berendezések hatósági engedélyezésével kapcsolatban a létesítési, megszüntetési, stb. engedélyezés díja
6. Engedélytől való eltérés engedélyezésének díja
7. Létesítési, átalakítási és bontási engedély érvényességi ideje meghosszabbításának díja
8. A használatbavételi engedély meghosszabbításával kapcsolatos eljárások díja megegyezik a használatbavételi eljárás díjával
9. Vasúti építményekre kiadott engedély átruházás díja
10. A vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos részletes belső szabályzat (utasítás) hatósági jóváhagyása
11. Vasútbiztonsági tanúsítvány vagy engedély kiadásának hatósági díjai

13. Vasúti járművek közlekedésbiztonsági berendezései karbantartását, javítását, felújítását, korszerűsítését és vizsgálatát végző személyek és szervezetek tevékenységének engedélyezésének díja
14. Vasúti járműre szerelt tartály vizsgálatára jogosult személy szakértőként történő elismerése, OTIF felé történő bejelentésének díja
15. Szabályzati előírástól való eltérés engedélyezésének hatósági díja
16. Vasúti egészségügyi alkalmasság vizsgálatának hatósági díjai
17. Vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakörökben dolgozó munkavállalók, valamint tartályvizsgálók oktatását és képzését végző vállalkozások engedélyezésének, regisztrációjának díja
18. Kockázatelemzés jóváhagyása
21. A vasúti közlekedésbiztonságával összefüggő munkakörök alapképzésével, időszakos oktatásával, alap-, és időszakos vizsgáival kapcsolatos nyilvántartási, Igazolás-kiállítási hatósági díj
22. Vasúti járművezetői engedély kiállításának és cseréjének díja
23. Külföldön szerzett képesítés honosítása
24. Nem közúti mozgó gépekbe épített belső égésű motorok típusjóváhagyása
25. Nem közúti mozgó gépekbe épített belső égésű motorok típusjóváhagyás alóli felmentési eljárása
26. Nem közúti mozgó gépekbe épített belső égésű motorok esetében a rugalmas végrehajtás engedélyezése iránti kérelemre végzett hatósági eljárás
27. Nem közúti mozgó gépekbe épített belső égésű motorok típusjóváhagyási bizonyítványa
28. Nem közúti mozgó gépekbe épített belső égésű motorok regisztrációja
29. A vasúti tartályok megfelelőségértékelését, az időszakos és soron kívüli vizsgálatát, valamint az üzemi vizsgálohely felügyeletét ellátó vizsgáló szervezetek működési engedélye
30. Vasúti alrendszerek, rendszerelemek karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítása, engedélyezése

A Vtv. 84/J. § és 80. § (1) bekezdése alapján a vasúti hatósági eljárásnak tekintendők a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekkel kapcsolatos hatósági eljárások is. Következésképpen ezen eljárásokra a Díjrendeletben meghatározott igazgatási szolgáltatási díjak főszabályként alkalmazhatók. Tekintettel azonban arra, hogy a jelenleg hatályos szabályrendszerben az előző pontokban bemutatott okokból nincs hatályos jogszabály

- a különleges kötőtpályás közlekedési társaság munkavállalóira vonatkozó egészségügyi követelmények meghatározására és vizsgálata,
- a különleges kötőtpályás járművek engedélyezésére,
- a különleges kötőtpályás járművek karbantartásának, javításának engedélyezésére, valamint

a különleges kötőtpályás járművezetői engedélyekre, ilyen eljárások jelenleg formálisan nem folytathatók le, és következésképpen ha le is folytatták az eljárást ezekért igazgatási szolgáltatási díj jelenleg semmiképpen sem követelhető! E probléma nem e rendelet, hanem a fenti jogszabályok megfelelő módosításával orvosolható.

### **9.3. A Rendelet tartalmi felülvizsgálata**

A Díjrendelet bizonyos hatósági díjak esetében ma is 10-30%-os kedvezményt ad keskeny nyomközű vasutak esetében.

A Díjrendelet módosításával szükséges lenne e kedvezményt valamennyi különleges kötőtpályás közlekedési rendszer (nem pusztán a keskeny nyomközű vasutak) tekintetében valamennyi hatósági eljárási díjra kiterjeszteni és egységesen a vasúti közlekedési hatósági eljárások díjtételeinek 15%-ában meghatározni.

Garanciális szabályként javasoljuk bevezetni, hogy ha egy meglévő engedélyt, minősítést, stb. csak jogszabályváltozás miatt kell megújítani, módosítani, akkor azért nem lehet igazgatási szolgáltatási díjat követelni.

## **10. A különleges kötőtpályás közlekedéssel kapcsolatos hatóság kijelölése**

### **10.1 A közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet hatálya és rendelkezései**

A Rendelet 6. §-a vasúti közlekedési hatóságként a közlekedésért felelős minisztert (ITM) jelöli ki. A Vtv. 80. § (1) bekezdése határozza meg a közlekedési hatóság vasúti közlekedéssel összefüggő hatásköreit. A Vtv. 84/J. §-a e hatásköröket kiterjeszti a különleges kötőtpályás közlekedésre is.

### **10.2 A hatóság kijelölésével összefüggő tartalmi kérdések**

Nincs releváns nyitott kérdés, szabályozási feladat.

## **11. Különleges kötőtpályás személyszállítási üzletszabályzat szabályozása**

### **11. 1 A térségi, az elővárosi, a városi és a helyi működési engedély alapján, valamint a kisvasút és a múzeumvasút által végzett vasúti személyszállítás részletes feltételeiről szóló 195/2016. (VII. 13.) Korm. rendelet (ÜSZ rendelet) hatálya**

A Rendeletet a térségi, az elővárosi, a városi és a helyi működési engedély alapján végzett vasúti személyszállítás mellett a kisvasút és a múzeumvasút által nyújtott vasúti személyszállításra kell alkalmazni. A Rendelet 1. § (3a) bekezdése meghatározza a kisvasút fogalmát: a rendelet alkalmazásában kisvasút az a keskeny nyomtávolságú vasút, amely végez személyszállítási tevékenységet.

A Vtv. fogalomrendszerében a keskeny nyomtávolságú vasút különleges kötőtpályás közlekedési rendszernek tekintendő (2. § 10. pont). Ennek megfelelően a Rendelet bár a Vtv.-től eltérő fogalmakat használ, egyúttal megteremti a fogalmi kapcsolatokat a különböző jogszabályi rendelkezések között, ezért megállapítható, hogy a Rendelet alkalmazható a különleges kötőtpályás közlekedési rendszereken belül a keskeny nyomtávú vasutakra, de nem alkalmazható a múzeumvasutakra és a turisztikai hajtányra.

### **11. 2 A Rendelet tartalmi hiányosságai**

A Rendelet nem tesz különbséget a személyszállítási közszolgáltatást végző, valamint a közszolgáltatási körön kívül eső személyszállítási szolgáltatás között. Indokolt lenne meghatározni, hogy melyek a Rendeletnek azon rendelkezései, amelyeket a személyszállítást nem közszolgáltatási tevékenység keretében végző vasutak (kis és nagyvasutak), kis- és múzeumvasutak nem kötelesek alkalmazni.

A szabályozás azon elemét, miszerint annak hatálya nem terjed ki a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerek közül turisztikai hajtányra indokolt fenntartani, azonban a múzeumvasutak üzletszabályzatára vonatkozó szabályokat indokolt lenne meghatározni.

Fontos kiemelni, hogy e szabályozási témakörnek vannak EU szabályozási vonatkozásai is, jelesen az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről, valamint az annak helyébe lépő az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/782 rendelete a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről.

Az 1371/2007/EK rendelet értelmében a tagállamok mentességet biztosíthatnak a városi, elővárosi és a regionális vasúti szolgáltatásokat nyújtók számára a rendelet alkalmazása alól.

2021/782 rendelet lehetővé teszi, hogy tagállamok mentesítsék a rendelet alkalmazása alól a szigorúan történelmi vagy turisztikai céllal működtetett szolgáltatásokat. Magyarországon valamennyi különleges kötőtpályás közlekedési rendszerre (talán a Balatonfenyvesi GV-t kivéve) lehetséges és indokolt e mentesítés lehetőségével élni.

### **11.3 Jogalkotási javaslat**

Formai szempontból indokolt a Rendelet alkalmazási körére vonatkozó szabályokat és a Rendelet címét a Vtv. fogalmaival összhangba hozni és az alkalmazási körét (tárgyi hatályát) akként meghatározni, hogy az a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre a turisztikai hajtány kivételével terjed ki. A turisztikai hajtány kivételét az indokolja, hogy a turisztikai hajtány nem nyújt személyszállítási szolgáltatást.

Tartalmi javaslatok:

1) Az adminisztráció csökkentése érdekében indokolt lenne, hogy a különleges kötőtpályás társaságoknak ne kellejen az üzletszabályzatukat (és annak módosítását) a közlekedési hatósággal jóváhagyatni. (Rendelet 2. § (5) bekezdés). A közlekedési hatóság az üzletszabályzat meglétét adott esetben hatósági ellenőrzés keretében ellenőrizheti, vagy az üzletszabályzat bejelentéshez köthető.

2) A különleges kötőtpályás közlekedési eszközök jellegéből és működésének céljából fakadóan indokolatlan számukra kötelezővé tenni az élő állat és az úti poggyász szállítását. Célszerű lenne ezért, hogy a Rendelet 12. § (1) bekezdésében foglaltakat a különleges kötőtpályás közlekedési társaságok ne legyenek kötelesek alkalmazni.

3) A szabályozás nem közszolgáltatás esetén a jegyvisszaváltási kötelezettséget csak a szolgáltatás lehetetlenülése, az eredeti menetrendi időhöz képest 1 órán belüli nemteljesítése esetén írja elő. Egyebekben a szabályozás mentesítse a különleges kötőtpályás társaságokat a 2021/782 (EU) rendelet alkalmazásának kötelezettsége alól.

4) Javasoljuk, hogy a rendelet hatálya ne a kisvasutakra, hanem a különleges kötőtpályás társaságokra terjedjen ki a turisztikai hajtány kivételével.

## **12. A keskeny nyomtávú vasutakra és turisztikai hajtányra (különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre), valamint a szórakoztatási célú berendezésekre vonatkozó szabályozás egyértelmű elhatárolása**

### **12.1 Problémafelvetés**

A szórakoztatási célú (mutatványosi) berendezések biztonsági követelményeit és üzemeltetési feltételeit az egyes szórakoztatási célú berendezések, létesítmények és ideiglenes szerkezetek, valamint szórakozási célú sporteszközök biztonságosságáról szóló 24/2020. (VII. 3.) ITM rendelet (Mutatványos rendelet) szabályozza. E rendelet alapján működtethetők többek között:

- akár a 36 km/h sebességet meghaladó működési sebességű hullámvasút, körhinta,
- magaslati kötélpálya, görpálya,
- akkumulátoros csónak,
- kerti vasút,
- vizibicikli.

A Vtv. fogalmi meghatározása szerint különleges kötőtpályás közlekedési rendszer a keskeny nyomtávú vasút, amely olyan vasút, amelynek nyomtávja kisebb, mint a normál 1435mm-es nyomtáv, de nagyobb, mint 2021 júniusáig 184 mm, 2021. júniusától 599 mm. Magyarországon és Európában szép számmal léteznek különböző nyomtávú kerti vasutak. A budapesti egykori Vidámpark hullámvasútjának nyomtávja is szélesebb a 184 mm-nél, de a 599 mm-nél is: 711 mm, miközben nyilvánvalónak tűnik, hogy a vasúti szabályozás alkalmazhatatlan lenne rá.

A hatályos vasúti törvényi fogalmak értelmezése szerint minden olyan vasút, amely keskeny (185/600-1434 mm közti) nyomtávon üzemel keskeny nyomtávú vasútnak és ezáltal a Vtv. szerinti különleges kötőtpályás közlekedési rendszernek tekintendő függetlenül működtetőjétől, működésének jellegétől és céljától. Ugyanakkor a Mutatványosi rendelet szabályai is alkalmazandók külön nevesítve pl. a kerti vasutakra és a hullámvasutakra és e rendelet nyomtávval kapcsolatos korlátozást nem tartalmaz.

Összességében tehát megállapítható, hogy a vasúti és a mutatványosi tevékenység tárgyi hatálya alá tartozó berendezések nem különíthetők el könnyen és egyértelműen egymástól, a két szabályozás tárgyköreiben van olyan halmaz, amelyre mindkét szabályozás alkalmazandó lehet, és amely helyzet ezáltal jogalkalmazási nehézséget okoz.

### **12.2 Jogalkotási javaslat**

Indokolt lenne a Vtv. módosítása, kiegészítése egy olyan rendelkezéssel (célszerűen 1. § új (3) bekezdéssel), amely egyértelműen kimondja, hogy hatálya nem terjed ki az olyan keskeny nyomtávú vasúti pályán való közlekedésre, amelynek elsődleges célja nem a helyváltoztatás, hanem sport vagy szórakozási tevékenység.

## **13. Hajtányozásra vonatkozó szabályrendszer**

### **13.1 A Vtv. általános szabályai – hajtányközlekedés hatályos szabályai**

A hajtány fogalma (2. § 10.1.) a Vtv. különleges kötőtpályás közlekedése vonatkozó fogalmi között van meghatározva: olyan, három- vagy többkerekes különleges könnyűszerkezetű kötőtpályás jármű, amelyet pályafelügyeleti, vagy turisztikai célra használnak és gépi vagy emberi erővel hajtanak meg.

A nem turisztikai hajtányközlekedésre a keskeny nyomtávon szintén a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre vonatkozó szabályrendszer alkalmazandó, normál nyomtávon pedig a vasúti járművekre vonatkozó szabályok alkalmazandók mivel ezekre a törvény nem határoz meg speciális szabályt.

A turisztikai hajtány különleges kötőtpályás közlekedési rendszernek minősül, (de összemosódik a törvényi meghatározásban a pálya és a jármű fogalma, amely a mutatóványosi tevékenységre jellemző).

A turisztikai hajtány törvényi fogalma:

- a Vtv. 2. § 10.11. pontja szerint turisztikai hajtány: olyan hajtány amely elsődleges rendeltetése szerint turisztikai célok kiszolgálására készült és ezen cél szerint üzemeltetik (turisztikai kézi- vagy gépi hajtány, turisztikai sínbicikli, lábajtány);
- a Vtv. 2. § 10.12. pontja szerint turisztikai kézi- vagy gépi hajtány: az a turisztikai célból – nem a vasúti pályafelügyelet ellátása vagy a vasútvonalak állapotának ellenőrzése céljából – üzemeltetett hajtány, amelyet a jármű vezetője, utasa kézi vagy gépi erővel hajt meg;
- a Vtv. 2. § 10.13. pontja szerint turisztikai sínbicikli, lábajtány: az a turisztikai célból – nem a vasúti pályafelügyelet ellátása vagy a vasútvonalak állapotának ellenőrzése céljából – üzemeltetett hajtány, amelyet a jármű vezetője, utasa a hajtáslánc részeként lábbal hajt meg.

A Vtv. 84/C. § (4) bekezdés szerint a turisztikai hajtány működtetése a közlekedési hatóság által tudomásul vett *bejelentéssel* végezhető. Értelmezési nehézséget okoz, hogy mi értendő turisztikai hajtány működtetése alatt: a teljes közlekedési rendszer (pálya és jármű) működtetése valamely személy vagy szervezet által, vagy a keskeny nyomtávú vasúti pályán történő, a pályavezetőtől eltérő személy (pl. vendég, utas) által folytatott hajtányközlekedés is. Mivel a hatályos szabályozásból nem vezethető le az egyébként célszerűnek tűnő megszorító értelmezés, ezért mindkét eset (tehát a hajtánypálya üzemeltetése valamint minden egyes alkalommal az azon való közlekedés is) bejelentéskötelesnek tekintendő. (Bejelentési határidő a Vtv. 84/C. § (6) pontja alapján T-15 nap). *Az ésszerűség és a normavilágosság biztosítása is megkívánja a törvényi rendelkezés módosítását, annak egyértelművé tételét, a bejelentési kötelezettség a hajtánypálya és jármű működtetésére vonatkozók.*

A turisztikai hajtányközlekedés lehetséges helyszínei (Vtv. 84/H. § (1) bekezdés):

- turisztikai hajtánypálya,
- a keskeny nyomtávú vagy múzeumvasúti pálya,
- továbbá olyan vasúti pálya lehet, amelyen a vasúti építmények építésügyi hatósági engedélyezési eljárásainak részletes szabályairól szóló kormányrendelet szerint üzemszünet van, valamint az üzemeltető és a pályahálózat-működtető szerződésben határozták meg a tevékenység folytatásának feltételeit,

feltéve ha a pályán ellenirányú közlekedés nincs, és az azonos pályán egy irányban közlekedő járművek a vasúti közlekedési hatóság által jóváhagyott üzemeltetési szabályzatban meghatározott módon történő biztonságos közlekedése biztosított, és a pálya kialakítása – így különösen lejtviszonyai, a pálya íve, valamint a pálya állapota – lehetővé teszi a biztonságos használatot. *Ezzel összefüggésben szükséges lenne azt a jogszabályt (miniszteri rendeletet) megalkotni, amely meghatározza az üzemeltetési szabályzat kötelező formai és tartalmi elemeit, hatósági engedélyezésének feltételeit.*

A turisztikai hajtány üzemeltetője köteles legalább egy fő hatósági vizsgát tett turisztikai hajtány üzemvezetőt vagy vasútüzem-vezetőt alkalmazni.

### 13.2 Egészségügyi követelmények

#### Általános szabályozás a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre:

- a Vtv. nem ír elő specifikus követelményeket;
- a 203/2009. (IX. 18.) Korm. rendelet (Eü. rendelet) hatálya nem terjed ki a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre.

#### Turisztikai hajtányra vonatkozó szabály

A Vtv. nem ír elő specifikus követelményeket. A 203/2009. (IX. 18.) Korm. rendelet (Eü. rendelet) hatálya nem terjed ki a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerekre, így a hajtányokkal keskeny nyomközű vasúti pályán történő közlekedésre, az abban részt vevő személyekre vonatkozó egészségügyi követelményekre sem.

Szabályozási hiányosság okán szükséges lenne meghatározni a hajtánypálya üzemvezetőre alkalmazandó egészségügyi követelményrendszert. Célszerűen ez nem lehet szigorúbb egy közúti járművezetői jogosítvány megszerzéséhez szükséges követelményeknél.

Célszerű továbbá meghatározni azon egészségügyi feltételeket is, amelyek a turisztikai hajtány vezetéséhez szükségesek (kizárt esetek: vakság és a hajtány vezetésére bármilyen fogyatékos állapotról fakadó képtelenség, ittas vagy bódult állapot), de előzetes orvosi vizsgálatot nem igényelnek.

### 13.3 Képzési követelmények

#### Általános szabály:

A 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet alapján az alap és időszakos vizsgakövetelmények kiterjednek a turisztikai hajtány üzemvezetőre, valamint a motoros és nem motoros hajtány vezetőre.

#### Turisztikai hajtány:

Vtv. 84/H.§ (5) bekezdés szerint a szakmai alap- és időszakos képzésre vonatkozó rendelkezéseket nem kell alkalmazni a turisztikai hajtány vezetőjére.

Vtv. 84/H § (6) bekezdése kitanítási kötelezettséget ír elő, miszerint a turisztikai hajtány üzemeltetője vagy kezelője köteles a turisztikai hajtány vezetőjét a vasúti pályán történő biztonságos közlekedéshez szükséges ismeretekről igazolt módon kioktatni.

Tekintettel arra, hogy a 19/2011. (V. 10.) NFM rendeletben meghatározott képzési követelmények formálisan kiterjednek minden hajtány vezetőre (mivel a rendelet nem tartalmaz olyan rendelkezést, miszerint szabályai a hajtányvezetők közül nem terjednek ki a turisztikai hajtány vezetőkre), ezért a normavilágosság elvének érvényesülése érdekében indokolt a rendelet 1. §-át egy olyan bekezdéssel kiegészíteni, miszerint *a rendelet hatálya nem terjed ki a turisztikai hajtány vezetőkre.*

Nem turisztikai hajtányok esetén indokolt lenne, hogy a hajtány vezetéséhez a mozdonyvezetői engedélyen túl ne legyen szükséges típusismereti vizsga, a járművezetőnek csak pályauzemeltetői vonalismereti vizsgával kelljen rendelkeznie.

### **13.4 Hajtánypálya építésének feltételrendszere**

A vonatkozó jogszabály a vasúti építmények építésügyi hatósági engedélyezési eljárásainak részletes szabályairól szóló 289/2012. (X. 11.) Korm. rendelet (Építményes rendelet) V/A. fejezete is ebben a 37/A-37/O. §-ai részletes szabályokat határoznak meg a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerre és ebben a hajtánypályákra vonatkozóan. A turisztikai hajtánypálya építési és használatbavételi engedélyezési eljárásának dokumentációs követelményeit a rendelet 5. és 6. melléklete szabályozza.

E témakörben alapvetően a szabályozás egyértelműsítése lenne szükséges.

A rendelet mellékletei szerint az engedélyezési dokumentáció tartalma a hajtánypályán közlekedő jármű tervrajza is. Nem világos azonban, hogy e szabályozás alapján kiadott engedélyek (építési és használatbavételi) csak a pályára vonatkoznak, vagy a járműre is, illetve ha a járműre is, akkor szükséges-e külön járműengedélyezési eljárást is lefolytatni?

Ha fontos a pálya engedélyezéséhez a jármű ismerete, akkor mi jogi helyzet a jármű megváltoztatásakor (új jármű beszerzésekor)? (A pálya-jármű együttes kezelése nagyon hasonlít a mutatványos rendszerekre!)

Kérdésként merül fel, hogy hajtánypálya esetében is valóban szükséges-e a kettős (építési és használatbavételi) engedélyezési rendszer fenntartása, nem lenne-e elegendő egy egylépcsős engedélyezés a használatba vétel előtt?

### **13.5 A járművek (hajtányok) engedélyezése**

A vonatkozó jogszabály a vasúti járművek forgalomba hozatala, üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos és rendkívüli vizsgálatáról, hatósági járműnyilvántartásáról szóló 412/2020. (VIII. 30.) Korm. rendelet (Járműengedélyezési rendelet) lenne, azonban annak hatálya kizárólag a vasúti pályahálózaton felsorolt járművekre terjed ki, hatálya nem terjed ki a különleges kötőtpályán közlekedő járművekre, ezért a rendelet nem alkalmazható a különleges kötőtpályás közlekedési rendszerek járműveire (a keskeny nyomközű vasúti járművek illetve a turisztikai hajtányok) engedélyezésére.

Noha a rendelet 4. §-a nem interoperábilis vasúti járművek közlekedéséhez szükséges engedélyek szabályozása során a turisztikai célra használt járművek közlekedéséhez megköveteli bizonyos engedélyek meglétét, sem a rendelet, sem a Vtv. nem határozza meg a turisztikai célra használt járművek fogalmát, nem egyértelmű, hogy a turisztikai és egyébként keskeny nyomtávú, vagyis nem vasúti, hanem különleges kötőtpályás járműnek tekintendő turisztikai hajtányok esetén alkalmazandó-e e rendelet, vagy sem. Külön komplikálja a kérdést, hogy a turisztikai hajtány lehet keskeny és normál nyomtávú pályán közlekedő jármű (opcionálisan állítható nyomtávú is), amely tovább nehezíti annak a kérdésnek az eldöntését, hogy e járművek engedélyezésére milyen szabályrendszer alkalmazandó, illetve van-e olyan hatályos szabályrendszer, amely alkalmazandó?

Szükséges a Járműengedélyezési rendelet kiegészítése egy olyan értelmező szabállyal, amely világossá teszi, hogy a rendelet hatálya a Vtv. fogalmai szerinti turisztikai hajtányra (nyomtávától függően vagy attól függetlenül) kiterjed-e vagy sem.



*Igenlő válasz esetében* szükséges egy a vasúti járművektől jóval egyszerűbb típus és üzembehelyezési engedélyezési rendszer bevezetése pusztán e két engedélytípus alkalmazásával. Szükséges az engedélyezési dokumentációs követelmények egyszerűsítése is.

Javasoljuk, hogy turisztikai hajtányok esetében pusztán a járműtípus legyen engedélyköteles és az egyes járművek használatba vételét ne kelljen külön engedélyeztetni.

Szükséges annak felülvizsgálata is, hogy turisztikai hajtányok esetében indokolt-e a 12 számjegyű európai járműszámozási rendszer alkalmazása.

Figyelemmel a Vtv. szabályozására, amely a hajtánypályát és a járművet egy egységként kezeli, fontos követelmény, hogy az új jármű beszerzése esetén csak a jármű alapvető műszaki paramétereinek érdemi megváltozása esetén (adattartománytól való eltérése esetén) legyen szükség.

Szükséges annak meghatározása, hogy a turisztikai hajtányok időszakos vizsgálata milyen gyakorisággal és milyen egyszerű műszaki követelmények figyelembe vételével történjen.

Nemleges válasz esetén külön jogszabályban (célszerűen a keskeny nyomtávú különleges kötőtpályás közlekedési eszközökkel együtt) szükséges szabályozni a járműengedélyezési eljárást és követelményeket.

### **13.6 A hajtányok karbantartása**

Alapvető kérdés, hogy a vasúti járművek karbantartását, javítását és időszakos vizsgálatát végző műhelyekről szóló 24/2016. (VII. 18.) NFM rendelet (Műhely rendelet) hatálya kiterjed-e a turisztikai hajtányok karbantartására?

A rendelet hatálya formálisan a vasúti járművek és a vasúti járművek közlekedésbiztonsági berendezései karbantartását, javítását, felújítását, korszerűsítését, továbbá időszakos és rendkívüli vizsgálatát Magyarországon végző műhelyekre, valamint a műhelyeket működtető szervezetekre és személyekre terjed ki. Tekintettel arra, hogy a turisztikai hajtányok különleges kötőtpályás járműnek tekintendők, amelyek a vasúti járművekre optikailag hasonlító, de jogi értelemben azoktól elkülönülő járművek, a Rendelet hatálya formálisan nem terjed ki e járművekre. Tovább nehezíti a kérdést, hogy a turisztikai hajtány közlekedhet vasúti pályán (normál nyomtáv) és különleges kötőtpályán (keskeny nyomtáv). Míg az utóbbi esetben a jármű biztos, hogy nem vasúti jármű, normál nyomtáv esetén már jogilag azzá válhat. Még tovább nehezíti a kérdést, hogy mi a helyes besorolása a változtatható nyomtávú turisztikai hajtány járműveknek?

Figyelemmel a vasúti járművektől jelentősebb kisebb biztonsági kockázatokra indokolt a turisztikai hajtányokat (bármilyen nyomtávú is legyen) egyértelműen kivenni a rendelet hatálya alól.

### **13.7. Járművezetői engedély**

A vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló 22/2010. (XII. 20.) NFM rendelet alapján a vasúti jármű vezetése

- a) az országos jelentőségű vasútvonalakon,
- b) a térségi, elővárosi, városi, helyi vasúti pályahálózaton,

c) a saját célú vasúti pályahálózaton, iparvágányon, kisvasúton és múzeumvasúton járművezetői engedélyhez kötött tevékenység.

Noha a turisztikai hajtány nem vasúti jármű, annak vezetése nem ezért nem vasúti járművezetés (a kisvasút pedig jogi értelemben nem is létezik) indokolt lenne annak egyértelművé tétele, hogy turisztikai hajtány jogszerű vezetése nem járművezetői engedélyhez kötött tevékenység. Szükséges lenne ezért a vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló 22/2010. (XII. 20.) NFM rendelet kiegészítés egy olyan rendelkezéssel, miszerint a rendelet nem alkalmazandó a turisztikai hajtány vezetőkre.

### **13.8. Hatósági díjak**

A közlekedési hatóság által végzett vasúti hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet (Díjrendelet) határozza meg - a közlekedési hatóság által végzett,- vasúti hatósági eljárások, igazgatási szolgáltatási díjait.

A rendelet 2. számú mellékletében meghatározott bizonyos (de nem az összes) hatósági eljárási díjak mértéke a keskeny nyomközű vasutak esetében az általános díjtétel 10-30%-a. E díjkedvezmény azonban nem általános (nem terjed ki minden fajta díjtételre) és nem terjed ki valamennyi különleges kötőpályás közlekedési rendszerre, csak a keskeny nyomtávú vasutakra, így nem terjed ki a turisztikai hajtányokra sem.

Indokolt a díjrendeletben meghatározott hatósági eljárási díjakból nyújtott kedvezmények kiterjesztése valamennyi különleges kötőpályás közlekedési rendszerre, így a turisztikai hajtányokra is.

Indokolt továbbá valamennyi hatósági eljárási díj esetében egy általános kedvezmény biztosítása a különleges kötőpályás közlekedési rendszerek esetében. Javasolt mérték: az általános díjtétel 15%-a.

### **14. A vasúti társaságok működésének engedélyezéséről szóló 45/2006. (VII. 11.) GKM rendelet**

A rendelet 5/A §-a rögzíti, hogy melyek azok a vasúti tevékenységek, amelyek nem engedélyhez, hanem csak bejelentéshez kötöttek. A különleges kötőpályás közlekedési rendszerek tekintetében a rendelet értelmében bejelentéshez kötött tevékenység (a Rendelet szerinti számozással):

10. keskeny nyomtávolságú vasút által végzett pályahálózat-működtetés,
11. keskeny nyomtávolságú vasút által végzett személyszállítási szolgáltatás,
12. keskeny nyomtávolságú vasút által végzett árutovábbítás,
13. múzeumvasút által végzett pályahálózat-működtetés,
14. múzeumvasút által végzett személyszállítási szolgáltatás.

*Általános jellegű észrevételünk,* hogy mivel a Vtv. tárgyi hatálya egyebek mellett kiemelten kiterjed a belföldi vasúti közlekedésre és a belföldön végzett vasúti közlekedési tevékenységre, valamint az azzal összefüggő jogokra és kötelezettségekre, alapvető követelmény lenne, hogy ne egy miniszteri rendelet, hanem maga a Vtv. határozza meg, hogy melyek az engedély és

melyek a bejelentés köteles vasúti tevékenységek (ideértve a különleges kötőtpályás tevékenységek témakörét is). A jelenlegi szabályozási megoldás indokolatlanul került az egyik legalacsonyabb szintre a jogszabályi hierarchiában, és mint ilyen alapvetően ellentétes a Vtv. céljával valamint hatályára vonatkozó szabályozással.

Mindemellett *tartalmi kérdés*, hogy a Vtv. fogalomrendszerében a keskeny nyomtávú vasút (mint ingó és ingatlan dolgok összessége) nem tud semmilyen tevékenységet végezni, hanem arra jogi entitásként a keskeny nyomtávolságú különleges kötőtpályás társaság képes csak, mivel dolgok nem, csak személyek lehetnek jogok és kötelezettségek alanyai. E kérdéskör nem pusztán szemantikai probléma, hiszen jelenleg a rosszul használt fogalmak okán a keskeny nyomtávolságú vasutak üzemeltetőitől e rendelet alapján semmilyen bejelentés nem követelhető.

Jogalkotási feladat lenne ezért, hogy a rendelet 5/A. §-ának tartalmát a jogalkotó illessze be a Vtv. rendelkezései közé célszerűen a Vtv. 9/F. §-ába annyi módosítással, hogy a „keskeny nyomtávolságú vasút” szövegrészeket a 10-12. pontokban „keskeny nyomtávolságú különleges kötőtpályás társaság” szövegre cseréli.

## 15. Utasítások felülvizsgálta

A vonatkozó jogszabályi rendelkezések mellett indokolt lenne a keskeny nyomközű vasutak mindennapi működését alapvetően meghatározó utasítások felülvizsgálata.

Az alkalmazott utasítások tekintetében jelentős eltérés látszik a különböző keskeny nyomközű vasutak között.

Kiemelendő, hogy a probléma kiterjed a képzési követelményekre is.

Például a jelenlegi gyakorlat szerint a vizsgaközpontok a D.1. és D.5. jelű MÁV utasításokat kérik számon az erdei vasúti személyzet vizsgái során is. Itt azonban egyértelmű ellentmondás látszik, hiszen a MÁV utasítás hivatalosan nem vonatkozik nem MÁV vasutakra így az erdei vasutakra. „Jobb híján” mégis ezt kell – elvileg – alkalmazni. A gyakorlatban azonban a MÁV-ra szabott utasítás több ponton sem alkalmazható, vagy nem életszerű alkalmazni pl. az erdei vasutakon. A vasúti pályák és egyéb létesítmények használatbavételi hatósági engedélyei is gyakran hivatkoznak ezen MÁV utasításokra. A szóban forgó utasítások megalkotására azonban egyértelműen szükség lenne.

Az egységes, általános hatályú utasításrendszer a hatékony és jó megoldásnak tűnik (nyilván a szükséges kivételekkel, pl. Gyermekvasút). A helyi, csak az adott vasutakra vonatkozó viszonyokat Helyi mellékletek útján kell rendezni.