

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA

T/17796. számú

**törvényjavaslat**  
**a vasúti közlekedésről**

**Előadó: Dr. Kóka János**  
**gazdasági és közlekedési**  
**miniszter**

**Budapest, 2005. október**

## **2005. évi ... törvény a vasúti közlekedésről**

Az Országgyűlés a nemzeti közlekedéspolitikában meghatározott elvek érvényesítése, a magyar vasúti közlekedésnek az egységesülő nemzetközi vasúti közlekedési rendszerbe illesztése, a vasút által végzett környezetkímélő közlekedési szolgáltatások iránti igények növekedésének elősegítése, valamint a vasúti közlekedés biztonságának növelése céljából a következő törvényt alkotja:

### I. FEJEZET ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

#### **A törvény hatálya**

**1. § (1)** A törvény hatálya a Magyar Köztársaság területén található vasúti rendszerekre, a belföldi vasúti közlekedésre és a belföldön végzett vasúti közlekedési tevékenységre, valamint az azzal összefüggő jogokra és kötelezettségekre, továbbá a Magyar Köztársaság területén folytatott vasúti közlekedést irányító, működtető, illetve az abban résztvevő természetes személyekre és szervezetekre terjed ki.

(2) Magyarországon bejegyzett vasúti társaság által a Magyar Köztársaság területén kívül végzett vasúti személyszállításra, vasúti árutovábbításra és vontatási szolgáltatásra a törvény rendelkezéseit annyiban kell alkalmazni, amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik.

(3) Vasúti közszolgáltatásnak minősülő menetrend szerinti vasúti személyszállítási tevékenységre a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-ai 1191/69/EGK tanácsi rendelet, valamint az azt módosító 1893/91/EGK tanácsi rendelet e törvénnyel együttesen alkalmazandó.

(4) A pályahálózat működtetésére és a kombinált forgalom növelésére kötött szerződésre az e törvény 27. §-ában foglalt rendelkezésekkel együttesen alkalmazandó a vasúti, közúti, és belvízi közlekedéshez nyújtható támogatásokról szóló, 1970. június 4-ei 1107/70/EGK tanácsi rendelet, valamint az azt módosító 1658/82/EGK, 3578/92/EGK, 2255/96/EK és 543/97/EK tanácsi rendeletek.

(5) Nem kell alkalmazni a törvényt

a) 3. § (2) bekezdésének d) pontját és 14. § (1) bekezdését a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Részvénytársaság (a továbbiakban: GySEV Rt.) működtetésében lévő országos vasúti pályahálózat vonatkozásában,

b) 38. § (1) bekezdését a GySEV Rt. működtetésében lévő országos vasúti pályahálózathoz tartozó vasúti pályák és tartozékaik vonatkozásában,

c) 40. § (1) bekezdését a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Rt. működtetésében vasúti pályahálózathoz tartozó vasúti pályák és tartozékaik vonatkozásában.

## Értelmező rendelkezések

### 2. § E törvény alkalmazásában

#### (1) Általános fogalmak:

1. *vasúti közlekedés*: vasúti pályához kötött közlekedési rendszer;
2. *vasúti rendszer*: a hagyományos és a nagysebességű vasúti rendszerek strukturális és működési alrendszerének összessége, valamint ezek irányítása és üzemeltetése;
3. *szervezet*: a jogi személy, és a jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaság.

#### (2) Vasúti tevékenységek, szolgáltatások:

1. *vasúti közlekedési tevékenység*: a vasúti pályahálózat működtetése, valamint a vállalkozó vasúti tevékenység;
2. *vasúti pályahálózat működtetése*: vasúti pályahálózat üzemeltetése és fenntartása, létesítése, felújítása, fejlesztése, megszüntetése, valamint az ezekhez közvetlenül kapcsolódó tevékenységek, továbbá a vasúti pályahálózat használatával összefüggő – külön jogszabályban meghatározott – egyéb szolgáltatások nyújtása;
3. *vállalkozó vasúti tevékenység*: a más részére díj ellenében végzett vasúti személyszállítás, a vasúti árutovábbítás, valamint a más személy részére ellenérték fejében végzett vontatás (vontatási szolgáltatás), ideértve az ezekhez kapcsolódó kiegészítő tevékenységeket is;
4. *vasúti személyszállítás*: vasúti járművel szerződés alapján, díj ellenében végzett személyszállítás, valamint az ezekhez kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások;
5. *belföldi vasúti személyszállítás*: az a vasúti személyszállítás, amelyben az utazás megkezdésének a helye és a célállomás egyaránt a Magyar Köztársaság területén van;
6. *nemzetközi vasúti személyszállítás*: az a vasúti személyszállítás, amelyben az utazás megkezdésének a helye és a célállomás, vagy legalább azok egyike a Magyar Köztársaság területén kívül van, de az útvonal részben a Magyar Köztársaság területén halad;
7. *vasúti árutovábbítás*: áru fuvarozás vagy áruszállítás;
8. *áru fuvarozás*: a vasúti járművel harmadik személy részére szerződés alapján, díj ellenében végzett vasúti fuvarozás, ideértve a vasúti járművel végzett kombinált fuvarozást is;
9. *áruszállítás*: áru vasúti járművel saját célból történő továbbítása;

10. *vontatás*: vasúti jármű továbbítása;

11. *belföldi vasúti árutovábbítás*: az a vasúti árutovábbítás, amelyben a küldemény átvételének és kiszolgáltatásának helye egyaránt a Magyar Köztársaság területén van;

12. *nemzetközi vasúti árutovábbítás*: az a vasúti árutovábbítás, amelyben a küldemény átvételének és kiszolgáltatásának helye, vagy legalább azok egyike a Magyar Köztársaság területén kívül van, de az útvonal részben a Magyar Köztársaság területén halad;

13. *közforgalmú vasúti szolgáltatás*: az a vasúti személyszállítás és árufuvarozás, amelyet – a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében – bárki igénybe vehet;

14. *országos közforgalmú vasúti szolgáltatás*: a térségi, elővárosi, illetve helyi közforgalmú vasúti szolgáltatásnak nem minősülő közforgalmú vasúti szolgáltatás;

15. *térségi közforgalmú vasúti szolgáltatás*: azonosíthatóan a Magyar Köztársaság területének valamely meghatározható részén jelentkező, e területen belüli közforgalmú vasúti szolgáltatás iránti igények kielégítését szolgáló vasúti szolgáltatás, amely nem minősül elővárosi közforgalmú szolgáltatásnak;

16. *elővárosi közforgalmú vasúti szolgáltatás*: egy város és agglomerációja területén, valamint a város és vonzáskörzete között végzett közforgalmú vasúti szolgáltatás, kivéve a 16. § (1) bekezdésében meghatározott tevékenységeket;

17. *helyi közforgalmú vasúti szolgáltatás*: egy város és agglomerációja területén a 16. § (1) bekezdésében meghatározott tevékenységek keretében végzett közforgalmú vasúti szolgáltatás;

18. *vasúti közszolgáltatás*: a vállalkozói vasúti társaságnak az állammal (települési önkormányzattal) kötött közszolgáltatási szerződése alapján, külön jogszabályban meghatározott hatósági ár ellenében végzett, a közszolgáltatási menetrendben előírt személyszállítási tevékenység.

(3) Vasúti szervezetek:

1. *vasúti társaság*: a (2) bekezdés szerinti bármely vasúti tevékenységet vagy szolgáltatást végző, illetve nyújtó szervezet;

2. *pályavasúti társaság*: működési engedélye alapján országos, térségi, elővárosi vagy helyi vasúti pályahálózatot működtető, de vállalkozó vasúti tevékenységet nem végző társaság;

3. *vállalkozó vasúti társaság*: működési engedélye alapján vállalkozó vasúti tevékenységet végző társaság;

4. *integrált vasúti társaság*: olyan vállalkozó vasúti társaság, amely működési engedélye alapján belföldön vasúti pályahálózat működtetését is végzi;

5. *közforgalmú vasúti társaság*: olyan országos, térségi, elővárosi vagy helyi működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság, amelynek szolgáltatásait – a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében – bárki igénybe veheti;

6. *országos közforgalmú vasúti társaság*: az a vállalkozó vasúti társaság, amely – működési engedélye alapján – az országos közforgalmú vasúti szolgáltatást nyújt, és emellett nemzetközi vasúti személyszállítási vagy nemzetközi vasúti árutovábbítási tevékenységet folytathat;

7. *térségi közforgalmú vasúti társaság*: a térségi közforgalmú szolgáltatást nyújtó vállalkozó vasúti társaság;

8. *helyi közforgalmú vasúti társaság*: a 16. § (1) bekezdése szerinti valamely tevékenységet a működési engedélye alapján közforgalmú szolgáltatásként végző vasúti társaság;

9. *nemzetközi csoportosulás*: legalább két különböző, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes államban (a továbbiakban: EGT-állam) bejegyzett vállalkozó vasúti társaság társulása, amelynek célja nemzetközi vállalkozó vasúti tevékenységek végzése.

(4) Vasúti pályák, vasúti létesítmények, vasúti pályahálózatok:

1. *vasúti pálya*: a vasúti vágány, az alatta levő, valamint a – jogszabályban vagy hatósági előírásban megállapított – hozzátartozó védő (biztonsági) földterület, továbbá a különleges vasút működéséhez szükséges szerkezet illetve földterület, valamint az azt hordozó és mozgásirányát meghatározó tartószerkezet.

2. *vasúti pálya tartozékai*: a vasúti alagút, híd, jelzőhíd, átereszt, zajvédő-fal, támfal, a vasút kereszteződése vasúttal, közúttal vagy magánúttal, a vasúti térvilágító berendezés, a vasúti jelző- és biztosító berendezés, a vasúti villamos felső vezeték és az ehhez kapcsolt berendezés, a vasúti peron, a vasúti peronhoz vezető gyalogos alul- és felüljáró, a különböző nyomtávolságú vonatok közötti árutovábbítást szolgáló berendezések és építmények és a különböző nyomtávolságú pályahálózatok között a kölcsönös átjárhatóságot biztosító eszközök, berendezések, vágányba épített mérlegek vágányfékek, hõn-futásjelző berendezés, valamint a vasúti távközlő vezeték, berendezések, vasúti rakodó és járműmozgató berendezések, ideértve a mindezek elhelyezésére szolgáló földterületet is;

3. *vasúti üzemi létesítmény*: a vasúti közlekedés lebonyolításához szükséges ingatlan (épület, illetve építmény, az alatta levő földterülettel együtt), amely nélkül a vasúti közlekedési tevékenység nem vagy csak jelentős nehézség árán lenne folytatható (pl. forgalmi épület, javító pályaudvar, vasútállomás és megállóhely, vasúti felvételi épület közvetlenül az áruforgalom és a személyforgalom lebonyolítására és kiszolgálására szolgáló része, az utastájékoztató berendezés), kivéve a vasúti pályát és tartozékait;

4. *országos jelentőségű vasúti pálya*: az országos törzshálózati vasúti pálya, valamint a vasúti mellékvonal

5. *országos törzshálózati vasúti pálya*: az e törvény 1. mellékletében meghatározott vasúti pálya;

6. *vasúti mellékvonal*: az e törvény 2. mellékletében meghatározott vasúti pálya;

7. *csatlakozó vasúti pálya*: az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő vasúti pálya, amelyhez egynél több saját célú pálya kapcsolódik, illetve egynél több végfelhasználó kiszolgálására alkalmas;

8. *összekötő vasúti pálya*: az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő, csatlakozó pályának nem minősülő vasúti pálya;

9. *helyi vasúti pálya*: a helyi vasúti pályahálózat részét képező vasúti pálya;

10. *vasúti pályahálózat*: egy vasúti társaság által működtetett összefüggő rendszer, amely az 1970. december 18-ai 1108/70/EGK bizottsági rendelet I. mellékletében található számlaforma egyes rovataiban feltüntetendő tételek meghatározásáról szóló, 1970. december 18-ai 2598/70/EGK bizottsági rendelet I. mellékletének A. részében felsorolt elemekből áll, azzal az eltéréssel, hogy az utolsó francia bekezdésben foglaltak helyett „A pályavasúti részleg által használt épületek”-et kell érteni;

11. *országos vasúti pályahálózat*: a térségi, elővárosi, helyi, illetve sajátcélú vasúti pályahálózatnak nem minősülő vasúti pályahálózat;

12. *térségi vasúti pályahálózat*: térségi vállalkozói vasúti tevékenység céljára kijelölt vasúti pályahálózat, amely legfeljebb három megyét érint, vagy a hossza nem haladja meg a 400 kilométert;

13. *helyi vasúti pályahálózat*: a helyi közforgalmú vasúti szolgáltatás végzéséhez szükséges vasúti pályahálózat;

14. *elővárosi vasúti pályahálózat*: elővárosi közforgalmú vasúti szolgáltatás céljára kijelölt vasúti pályahálózat;

15. *saját célú vasúti pályahálózat*: vasúti pályahálózat, amelyen valamely szervezet a saját, közvetlenül nem vasúti közlekedési célú gazdasági tevékenységével összefüggő vasúti személyszállítást vagy vasúti áruszállítást végez.

(5) Egyéb fogalmak:

1. *vasúti jármű*: a vasúti pályán közlekedő vontató, vontatott vagy önjáró jármű;

2. *különleges vasút*: a magasvasút, a felszín alatti vasút (metró, kéregvasút), a fogaskerekű vasút, a sikló, a függővasút és a sífelvonó;

3. *közszolgáltatási menetrend*: vasúti közszolgáltatási szerződésben meghatározott járatok útvonala, megállóhelyei, indulási – érkezési időpontjai meghatározásának összessége, azok minőségi követelményeivel együtt;

4. *vasúti pálya üzemeltetése*: a vasúti pálya és tartozékai, valamint ezek működéséhez szükséges eszközök üzem és forgalombiztos-állapotban tartása, folyamatos működésének biztosítása és műszaki felügyelete;

5. *hálózat-hozzáférési díj*: a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáférés keretében nyújtott – a 3. mellékletben meghatározott – szolgáltatások igénybevétele ellenében fizetendő díj;

6. *vasúti pályahálózat-kapacitás*: a vasúti pályahálózat egy meghatározott részén, adott időszakban elhelyezhető menetvonalak összessége;

7. *menetvonal*: a vasúti pályahálózat-kapacitásnak az a része, amely egy adott időszakban egy vonat két pont között történő közlekedtetéséhez szükséges;

8. *a vasúti pályahálózat túlterheltsége*: olyan helyzet, amelyben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igények a vasúti pályahálózat meghatározott szakasza vonatkozásában egy adott időszakban az igények összehangolását követően sem elégíthetők ki teljes mértékben;

9. *biztonságirányítási rendszer*: a vasúti pályahálózat működtetője vagy a vállalkozó vasúti társaság által az üzemeltetés biztonságos irányítására létrehozott szervezeti egység és az e szervezeti egység által meghozott intézkedések összessége;

10. *kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő műszaki előírások (a továbbiakban: ÁME)*: az alrendszerek közötti szükséges kölcsönös kapcsolat létrehozására és a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megteremtésére vonatkozó alapvető követelmények teljesítése érdekében meghatározott, az egyes alrendszerekre vagy alrendszer-részekre vonatkozó műszaki feltételek vagy előírások;

11. *közös biztonsági célok*: azon biztonsági szint megfogalmazása, amelyet a vasúti rendszer különböző részein (így különösen a hagyományos vasúti rendszer, nagysebességű vasúti rendszer, kizárólag áruszállításra használt hosszú vasúti alagutak vagy vonalak) és a rendszer egészén meg kell valósítani. A közös biztonsági célokat az utasokkal, a személyzettel, beleértve az alvállalkozók személyzetét is, a vasúti átjárók használóival és más személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatokra, és a vasúti létesítményeken tartózkodó illetéktelen személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatokra, továbbá a társadalmi kockázatokra vonatkozóan a kockázatfogadási feltétel fejezi ki;

12. *közös biztonsági módszerek*: a biztonsági szintek, a biztonsági célok megvalósítása és más biztonsági követelmények teljesítése értékelésének szabályait meghatározó előírások, amelyek a következőkre terjednek ki:

- kockázatelemzési és -értékelési módszerekre,
- a biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek követelményeinek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerekre, és
- annak ellenőrzésére szolgáló módszerekre, hogy a nagysebességű és hagyományos transzeurópai vasúti rendszer strukturális alrendszereinek üzemeltetése és karbantartása megfelel-e a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek, kivéve, ha az ÁME-k meghatározzák azokat;

13. *közforgalmú menetrend*: a belföldi vasúti személyszállításra vonatkozó – az útvonal, a megállóhelyek, az érkezési és az indulási időpontok, illetve a gyakoriság és a szolgáltatás minőségének meghatározását tartalmazó – közzétett szolgáltatási előírás;

14. *üzemi menetrend*: a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatokban végbemenő összes tervezett vasúti jármű-mozgást meghatározó adatokat tartalmazó előírás.

### **Állami feladatok**

#### **3. § (1) A Kormány feladata:**

a) a vasúti közlekedéspolitikára, valamint a vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó – az épített és természeti környezet, továbbá az emberi egészség védelmével összehangolt, a fejlett információs és kommunikációs technológiák alkalmazására alapozott – koncepció jóváhagyása, a vasúti közszolgáltatás fejlesztése,

b) a vasúti közlekedéssel összefüggő nemzeti érdekek érvényesítése és kötelezettségek teljesítése nemzetközi kapcsolatokban,

c) az országos vasúti törzshálózati pályák körének meghatározására vonatkozó javaslat elkészítése,

d) a vasúti mellékvonalak meghatározására vonatkozó javaslat elkészítése,

e) a honvédelemmel, a polgári védelemmel és a katasztrófa-elhárítással összefüggő vasúti feladatok ellátása.

#### **(2) A közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter) feladata:**

a) a vasúti közlekedéspolitika és vasúti fejlesztési koncepció előkészítése, a jóváhagyott vasúti közlekedéspolitika és vasúti fejlesztési koncepció végrehajtásának szervezése,

b) a vasúti közlekedés igazgatási és hatósági feladatainak ellátása,

c) az országos jelentőségű vasúti pályák és a vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó koncepció végrehajtásának szervezése,

d) az országos vasúti pályahálózat – gazdasági társaságok útján történő – működtetése és fenntartása, e célból egyszemélyes állami tulajdonban levő gazdasági társaság, mint pályavasúti társaság alapítása vagy kijelölése,

e) az integrált vasúti társaság által működtetett országos vasúti pályahálózat kapacitásának elosztását valamint a hálózat-hozzáférési díj megállapítását végző szervezet működésének biztosítása,

f) a vasútbiztonság fenntartása és fejlesztése érdekében nyílt és megkülönböztetéstől mentes, rendszerszintű megközelítésű vasútbiztonsági szabályrendszer meghatározása és érvényesítése,

g) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2004. április 29-ei 2004/49/EK parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: 2004/49/EK irányelv) 8. cikkének (2) és (4) bekezdésében, továbbá 32. cikkében előírt értesítés teljesítése,

h) a pénzügyminiszterrel egyetértésben az országos, a térségi és az elővárosi vasúti közszolgáltatási kötelezettségnek – a közszolgáltatási menetrend jóváhagyásával történő – megállapítása, a közszolgáltatást végző vasúti társasággal vasúti közszolgáltatási szerződés megkötése,



i) a pénzügyminiszterrel egyetértésben az országos, valamint az állami tulajdonú vasúti pályát tartalmazó térségi, illetve elővárosi vasúti pályahálózat működtetésének hálózat-hozzáférési díj bevétellel és a vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti társaság egyéb üzleti tevékenységéből, illetve a vasúti pályahálózatot működtető integrált vasúti társaság egyéb pályavasúti üzleti tevékenységéből eredő bevétellel nem fedezett – indokoltnak elismert – költségeinek a központi költségvetésből történő megtérítése, a 26. § és a 28. § (1) bekezdése szerinti szerződés alapján,

j) a pénzügyminiszterrel egyetértésben a vállalkozó vasúti társaság közszolgáltatási kötelezettségéből eredő bevétellel nem fedezett – indokoltnak elismert – költségeinek a központi költségvetésből történő megtérítése, a 27. § szerinti szerződés alapján,

k) a pénzügyminiszterrel egyetértésben a vasúti közszolgáltatás díjához a – külön jogszabályban meghatározott kedvezményekből származó – bevételkiesés fogyasztói árkiegészítéssel történő ellentételezése.

(3) A miniszter az állam nevében a települési önkormányzatokkal, illetőleg azok társulásaival a térségi, elővárosi, illetve helyi vasúti közszolgáltatás működtetése tárgyában – írásban – együttműködési megállapodást köthet.

### **A vasúti közlekedés igazgatásának szervezete**

**4. § (1)** A vasúti közlekedéssel összefüggő igazgatási és hatósági tevékenységet a közlekedésért felelős miniszter, valamint a felügyelete alatt működő közlekedési igazgatási szervezet látja el.

(2) A közlekedési igazgatási szervezet részei:

a) a Kormány által alapított és irányított, a miniszter felügyelete alatt működő Magyar Vasúti Hivatal (a továbbiakban: Hivatal), valamint

b) a Kormány által a vasúti közlekedés műszaki és vasútbiztonsági igazgatási és hatósági feladatainak ellátására alapított, a miniszter felügyelete alatt működő köz-igazgatási szervezet (a továbbiakban: közlekedési hatóság).

(3) A 2004/49/EK irányelv szerinti vasútbiztonsági hatóság a Magyar Köztársaság területén a közlekedési hatóság.

(4) A vasúti közlekedés igazgatásának szervezete a vasúti társaságoktól függetlenül működik.

### **A települési önkormányzatok feladatai**

**5. § (1)** A települési (fővárosban a fővárosi) önkormányzat (a továbbiakban: önkormányzat), valamint önkormányzatok társulásának önként vállalt feladata lehet:

a) a helyi közforgalmú vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó – az országos, a térségi és az elővárosi közforgalmú vasúti közlekedéssel, valamint az épített és természeti környezet védelmével összehangolt, a fejlett információs és kommunikációs technológiák alkalmazására alapozott – koncepciók jóváhagyása, valamint azok végrehajtásának megszervezése,

b) az önkormányzat tulajdonában lévő vasúti pályák, valamint a helyi vasúti közszolgáltatás fejlesztése, működtetése,

c) helyi közforgalmú vasúti társaság alapítása,  
d) a helyi vasúti közszolgáltatás hatósági árainak a megállapítása,  
e) a helyi vasúti közszolgáltatás – menetrend jóváhagyásával történő – megállapítása, valamint a 27. § (8) bekezdése szerinti szerződés megkötése.

(2) Az (1) bekezdésben felsorolt feladatok a képviselő-testület hatáskörébe tartoznak.

(3) Az önkormányzatok vagy társulásaik és a miniszter

a) a helyi vasúti közszolgáltatásból a helyi érdekű vasúti közszolgáltatásnak a térségi vasúti közszolgáltatás keretében történő lebonyolítása,

b) a helyi vasúti közszolgáltatásnak az önkormányzat közigazgatási határán kívülre történő kiterjesztése,

c) a térségi vasúti közszolgáltatás közös működtetése

feltételeinek biztosítására vonatkozóan – írásban – együttműködési megállapodást köthetnek.

(4) A (3) bekezdés szerinti megállapodásban meg kell határozni a közszolgáltatásra, így különösen a közszolgáltatási menetrendre, annak módosítására, a díjrendszerre és a közszolgáltatási kötelezettség körébe eső személyszállítást végző vállalkozó vasúti társaság kiválasztására, illetve annak esetleges veszteségei ellentételezésére vonatkozó rendelkezéseket.

## II. FEJEZET

### A VASÚTI TEVÉKENYSÉGEK VÉGZÉSÉNEK FELTÉTELEI

#### **Működési engedély**

**6. §** (1) E törvény alapján a vasúti pályahálózat működtetése, valamint a vasúti személyszállítás, az árutovábbítás és a vontatási szolgáltatás, működési hatósági engedélyhez (a továbbiakban: működési engedély) kötött tevékenység.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott tevékenységekre működési engedély külön-külön is megszerezhető. Működési engedélyt az a szervezet kaphat, amely teljesíti az e törvényben és a külön jogszabályban meghatározott feltételeket.

(3) A vasúti pályahálózat működtetésére vonatkozó működési engedély egy adott vasúti pályahálózat vonatkozásában adható ki.

(4) Vállalkozó vasúti tevékenység végzésére vonatkozó működési engedély valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatra, valamint a működési engedélyben meghatározott térségi, elővárosi, helyi vagy saját célú vasúti pályahálózatra adható ki.

(5) Térségi személyszállításra vonatkozó működési engedély országos vasúti pályahálózathoz közvetlenül nem csatlakozó térségi vasúti pályahálózaton végzett személyszállítási tevékenységre adható ki.

**7. § (1)** Az országos személyszállítási, árutovábbítási és vontatási szolgáltatási működési engedély (a továbbiakban: országos működési engedély) a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-ei 95/18/EK tanácsi Irányelv (továbbiakban: 95/18/EK irányelv) szerinti működési engedélynek minősül. Az országos működési engedély a Magyar Köztársaság területén valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatra kiterjed. Az országos működési engedélyt a Hivatal a belföldön bejegyzett szervezet részére adja ki. Az országos működési engedély valamennyi EGT-államban érvényes.

(2) A Magyar Köztársaságban érvényes, és az országos működési engedéllyel egy tekintet alá esik valamely más EGT-államban a 95/18/EK irányelv alapján kiadott működési engedély.

(3) Az országos vasúti pályahálózat vasúti közlekedési tevékenység céljára csak országos működési engedély birtokában vehető igénybe. Az országos működési engedély önmagában az országos vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáférésre, illetve az 54. § (1) és a (3)-(5) bekezdései szerinti szolgáltatások igénybevételére nem jogosít.

**8. § (1)** A működési engedély kiadásának a feltétele, hogy a kérelmező megfeleljen

- a) az üzleti jóhírnévvel,
- b) a pénzügyi teljesítőképességgel,
- c) a szakmai alkalmassággal,
- d) a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmassággal

kapcsolatos, külön jogszabályban meghatározott követelményeknek.

(2) Az (1) bekezdés szerinti feltételek fennálltának igazolása érdekében a működési engedély iránti kérelmet előterjesztő szervezet köteles a Hivatal részére a külön jogszabályban meghatározott információkat rendelkezésre bocsátani.

(3) A működési engedély határozatlan időtartamra szól. A Hivatal a működési engedély kiadása feltételeinek fennálltát legalább öt évenként felülvizsgálja.

(4) A vasúti társaság a működési engedély jogerőre emelkedésétől számított hat hónapon belül köteles megkezdeni a működési engedélyben meghatározott tevékenységét. E határidő elmulasztása, illetve a tevékenység végzésének hat hónapot meghaladó szüneteltetése esetén a Hivatal a feltételek fennálltának felülvizsgálatát rendelheti el, továbbá indokolt esetben a működési engedélyt felfüggesztheti. A tevékenység megkezdésére irányadó határidő kérelemre a külön jogszabályban meghatározott esetekben legfeljebb további hat hónappal meghosszabbítható.

(5) A vasúti társaság köteles a működési engedély feltételeivel kapcsolatos minden változásról haladéktalanul tájékoztatni a Hivatalt. A Hivatal elrendeli a működési engedély felülvizsgálatát a vasúti társaság jogi helyzetére befolyást gyakorló változás, így különösen más társasággal való egyesülése esetén. A vasúti társaság a külön jogszabályban meghatározott időközönként és tartalommal rendszeresen igazolni köteles a Hivatal részére a feltételek teljesítését.

(6) Amennyiben a Hivatal megállapítja, hogy a vasúti társaság nem teljesíti a működési engedély kiadásának valamely feltételét, a működési engedélyt felfüggeszti. A

felfüggesztés hatálya alatt engedélyköteles vasúti tevékenység nem végezhető. A felfüggesztést elrendelő határozat hatályon kívül helyezésének akkor van helye, ha a vasúti társaság igazolta, hogy a felfüggesztés elrendelésének oka megszűnt.

(7) A Hivatal a működési engedélyt visszavonja, amennyiben a vasúti társaság a felfüggesztés elrendelésének alapjául szolgáló körülményt hat hónapon belül nem hárítja el.

(8) A Hivatal a működési engedélyben – külön jogszabályban meghatározottak szerint – a működési engedély felfüggesztésének és visszavonásának a (4) és (6)-(7) bekezdésekben foglaltakhoz képest további eseteit is meghatározhatja.

(9) A pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos valamely követelmény nem teljesítése esetén a működési engedély felfüggesztése vagy visszavonása mellett a vasúti társaság részére a külön jogszabályban meghatározott feltételekkel legfeljebb hat hónapos határozott időtartamra ideiglenes működési engedély adható, amennyiben a vasúti társaság további működése a vasúti közlekedés biztonságát nem veszélyezteti. Vissza kell vonni a működési engedélyt, ha a vasúti társaság felszámolását a bíróság jogerős végzéssel elrendeli.

(10) Amennyiben a Hivatal olyan információról szerez tudomást, amely alapján alap-  
pal feltételezheti, hogy a más EGT-államban a 95/18/EK irányelv alapján kiadott működési engedélyt szerzett vállalkozó vasúti társaság nem teljesíti a működési engedély kiadásának valamely feltételét, a Hivatal a működési engedélyt kiállító külföldi hatóságot haladéktalanul értesíti.

**9. § (1)** A miniszter a működési engedélyezés részletes szabályai körében meghatározza különösen

- a) az engedélyezési eljárás részletes szabályait,
- b) az engedély kiadásának és módosításának feltételeit,
- c) a kérelem és az engedély tartalmi elemeit,
- d) az üzleti jóhírnév, a pénzügyi teljesítőképesség, a szakmai alkalmasság, valamint a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmasság igazolásának módját,
- e) a Hivatalnak a vasúti társaságokkal kapcsolatos ellenőrzési tevékenységének részletes szabályait,
- f) az engedély felfüggesztésének és visszavonásának részletes szabályait,
- g) azokat az eseteket, amelyekben a vasúti társaság a működési engedély felülvizsgálatát köteles kérni.

(2) A Hivatal a miniszter útján haladéktalanul tájékoztatja az Európai Bizottságot az országos működési engedély (ideiglenes működési engedély) kiadásáról, módosításáról, felfüggesztéséről vagy visszavonásáról.

### **Műszaki engedély**

**10. § (1)** E törvény alapján műszaki hatósági engedély (a továbbiakban: műszaki engedély) szükséges

- a) jogszabály eltérő rendelkezése hiányában a vasúti pálya és tartozékai építéséhez, létesítéséhez, korszerűsítéséhez, átalakításához, használatbavételéhez, fennmaradásához és megszüntetéséhez,
- b) vasúti jármű belföldi üzembe helyezéséhez,
- c) vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló kazánok, nyomástartó edények üzemben tartásához, átalakításához,
- d) vasúti járművek közlekedésbiztonsági berendezéseinek (futómű, fék, kocsi-szekrény, vonatbefolyásoló berendezés) javítását végző személyek és szervezetek tevékenységéhez,
- e) a vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző vizsgahelyek működéséhez.

(2) A műszaki engedélyt a közlekedési hatóság – külön jogszabályban meghatározottak szerint – adja ki.

### III. FEJEZET ORSZÁGOS KÖZFORGALMÚ VASÚTI KÖZLEKEDÉS

#### **Országos közforgalmú vasúti személyszállítás és áru fuvarozás, valamint vontatási szolgáltatás**

**11. §** (1) Az országos közforgalmú vasúti személyszállítási, áru fuvarozási, illetve vontatási tevékenység végzésére, az erre jogosító működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság – a XII. fejezetben meghatározott feltételek teljesítése esetén – valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton jogosult.

(2) Nemzetközi személyszállítási és áru fuvarozási tevékenység végzésére az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság a vonatkozó nemzetközi szerződések rendelkezései szerint jogosult.

**12. §** (1) A közszolgáltatásnak minősülő országos közforgalmú vasúti személyszállítás végzésére a miniszter az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társasággal a 27. § (1)-(7) bekezdésének rendelkezései szerint közszolgáltatási szerződést köt.

(2) Az országos vasúti áru fuvarozási tevékenységet végző vasúti társaság az éves beszámolójában elkülönítetten is köteles megjeleníteni e tevékenységének eredményét.

**13. §** (1) Az országos működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság a szervezeti formájától függetlenül a vállalkozó vasúti tevékenysége vonatkozásában önállóan határozza meg az üzleti tervét, ideértve a finanszírozási és befektetési programját is. Az üzleti terv összeállításakor törekedni kell a vállalkozó vasúti társaság pénzügyi egyensúlyának megteremtésére és az egyéb műszaki, kereskedelmi és pénzügyi igazgatási célok elérésére, valamint e célok megvalósítását lehetővé tevő források biztosítására.

(2) Az országos működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság szabadon

- a) vehet részt nemzetközi csoportosulás alapításában, illetve ahhoz szabadon csatlakozhat,
- b) alakíthatja ki a belső szervezetét, a X. fejezetben foglaltak sérelme nélkül,
- c) a külön jogszabályban foglalt rendelkezések megtartása mellett határozhatja meg a szolgáltatások nyújtásának és értékesítésének feltételeit, valamint a szolgáltatásai árát,
- d) dönthet a személyzetéről, az eszközeiről és a beszerzéseiről,
- e) növelheti a piaci részesedését, új technológiákat, szolgáltatásokat és újszerű igazgatási megoldásokat vezethet be,
- f) kiterjesztheti a tevékenységét a vasúti közlekedési tevékenységekhez kapcsolódó más területekre.

### **Országos vasúti pályahálózat működtetése**

**14. § (1)** Országos vasúti pályahálózat működtetését olyan gazdasági társaság végezheti, amelynek egyedüli tagja (részvényese) a Magyar Állam.

(2) A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat használatáért fizetendő hálózat-hozzáférési díj az azt működtető vasúti társaságot illeti, aki köteles az ebből keletkező bevételét a nyílt hozzáférésű pályahálózat működtetésére fordítani.

(3) Az országos pályahálózat működtetője éves üzleti tervének tartalmaznia kell a beruházási és pénzügyi tervet. Az üzleti tervnek biztosítania kell az országos vasúti pályahálózat optimális és hatékony használatát és fejlesztését, valamint a pénzügyi és egyéb eszközöket e célok eléréséhez.

(4) Az országos vasúti pályahálózat működtetője felelős saját üzemeltetéséért, adminisztrációjáért és belső ellenőrzéséért.

## **IV. FEJEZET**

### **A TÉRSÉGI ÉS AZ ELŐVÁROSI KÖZFORGALMÚ VASÚTI KÖZLEKEDÉS**

**15. § (1)** A térségi, illetve az elővárosi vasúti pályahálózatot az ezen vasúti pályahálózat működtetésére vonatkozó működési engedély iránt kérelmet benyújtó szervezet kérelmére a külön jogszabályban meghatározottak szerint a Hivatal a működési engedély kiadásával egyidejűleg, a vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pályaszakaszok meghatározásával jelöli ki.

(2) Térségi vasúti pályahálózat abban az esetben jelölhető ki, ha

- a) a vasúti pályahálózatnak az országos közforgalmú közlekedésben betöltött szerepe csekély, elsősorban a térségi forgalom lebonyolítására szolgál,
- b) az adott térség érintett önkormányzatai önként vállalt feladataik keretében kötelezettséget vállalnak a helyi igényekhez jobban illeszkedő, térségi jelentőségű szolgáltatások fejlesztésére, vagy
- c) a hálózat az országos vasúti pályahálózatokhoz képest keskenyebb nyomtávú.

(3) A térségi, illetve elővárosi működési engedéllyel rendelkező közforgalmú vasúti társaság a miniszterrel kötött közszolgáltatási szerződésben vasúti közszolgáltatási kötelezettséget vállalhat. E szerződésre a 27. § (1)-(7) bekezdésében foglaltakat megfelelően alkalmazni kell.

## V. FEJEZET A HELYI KÖZFORGALMÚ VASÚTI KÖZLEKEDÉS

### **16. § (1)** Helyi közforgalmú vasúti társaság

a) a közúti vasút (villamos), és a különleges vasút pályájának működtetésére, és  
b) az a) pont szerinti vasúti pályákon közforgalmú személyszállításra jogosult.

(2) Helyi közforgalmú vasúti társaságot a település önkormányzata, továbbá bármely természetes személy vagy szervezet alapíthat.

**17. §** A helyi vasúti közszolgáltatási kötelezettséget – a közszolgáltatás mértékét megállapító, az önkormányzat képviselő-testülete által jóváhagyott közszolgáltatási menetrend keretei között – az önkormányzat által alapított vagy az önkormányzat által ezzel megbízott helyi közforgalmú vasúti társaság látja el.

## VI. FEJEZET SAJÁT CÉLÚ VASÚTI TEVÉKENYSÉG

**18. § (1)** Saját célú vasúti tevékenységet az a szervezet végez, amely a saját célú vasúti pályahálózaton a saját, közvetlenül nem vasúti közlekedési célú gazdasági tevékenységével összefüggő vasúti személyszállítást vagy vasúti áruszállítást lát el.

(2) A saját célú vasút térségi működési engedély alapján közforgalmú vasúti szolgáltatást – ezen belül, a 27. § alapján megkötött közszolgáltatási szerződés alapján vasúti közszolgáltatást is – végezhet.

## VII. FEJEZET VASÚTI SZOLGÁLTATÁSOK

### **Személyszállítási szolgáltatás**

**19. §** A vasúti személyszállításra kötött szerződésekre a Polgári Törvénykönyvnek (a továbbiakban: Ptk.) a szerződésekre vonatkozó általános, továbbá a vállalkozási szerződésre vonatkozó rendelkezéseit a személyszállításra vonatkozó külön jogszabályban foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni.

**20. § (1)** A vállalkozó vasúti társaság a közforgalmú személyszállítás körében a közforgalmú menetrendben meghatározott vonalon az ott meghirdetett vonatokat közlekedtet. A közforgalmú személyszállítási szolgáltatást végző vállalkozó vasúti társaság a közforgalmú személyszállítási szolgáltatására vonatkozó általános szerződési feltételeket tartalmazó személyszállítási üzletszabályzatot köteles készíteni. A személyszállítási üzletszabályzatot, valamint annak módosítását a Hivatal külön jogszabályban foglaltak szerint hagyja jóvá. A jóváhagyás nem tagadható meg, amennyiben a személyszállítási üzletszabályzat a külön jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelel. A jóváhagyott személyszállítási üzletszabályzatot a vál-

lalkozó vasúti társaság köteles a honlapján, illetve térítés ellenében kinyomtatva hozzáférhetővé tenni.

(2) A vasúti személyszállítás részletes feltételeit a Kormány rendeletben határozza meg.

**21. § (1)** A vasúti közszolgáltatást nyújtó vállalkozó vasúti társaság köteles közforgalmú menetrendet készíteni és közzétenni, abban elkülönítetten megjeleníteni a személyszállítási közszolgáltatást.

(2) A közforgalmú menetrendet a vasúti közszolgáltatást végző vállalkozó vasúti társaság és a többi szervezet (különösen a vasúti közszolgáltatást végző vállalkozó vasúti társaság, illetve az adott térségben autóbusszal menetrend szerinti személyszállítást végzők) a csatlakozások összehangolása, valamint a szükségtelen párhuzamos közlekedések kiküszöbölése érdekében – annak hatálybalépését megelőzően külön jogszabályban meghatározott határidőben – egyeztetni kötelesek.

### **Árufuvarozási szolgáltatás**

**22. §** A vasúti árufuvarozásra kötött szerződésekre Ptk. szerződésekre vonatkozó általános, továbbá a fuvarozási szerződésekre vonatkozó rendelkezéseit az e törvényben, valamint külön jogszabályban foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni.

**23. § (1)** A vasúti árufuvarozási tevékenységet végző vállalkozó vasúti társaság köteles az árufuvarozási tevékenységre vonatkozó általános szerződési feltételeit tartalmazó árufuvarozási üzletszabályzatot készíteni. Az árufuvarozási üzletszabályzatot, valamint annak módosítását a Hivatal külön jogszabályban foglaltak szerint hagyja jóvá. A jóváhagyás nem tagadható meg, amennyiben az árufuvarozási üzletszabályzat a külön jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelel. A jóváhagyott árufuvarozási üzletszabályzatot a vállalkozó vasúti társaság köteles a honlapján, illetve térítés ellenében kinyomtatva hozzáférhetővé tenni.

(2) A vasúti árufuvarozás részletes feltételeit a Kormány rendeletben határozza meg.

### **Vontatási szolgáltatás**

**24. §** A vontatási szolgáltatást nyújtó vállalkozó vasúti társaság köteles a vontatási szolgáltatásra vonatkozó általános szerződési feltételeit tartalmazó vontatási üzletszabályzatot készíteni. A vontatási üzletszabályzatot a vállalkozó vasúti társaság köteles a honlapján, illetve térítés ellenében kinyomtatva hozzáférhetővé tenni.



VIII. FEJEZET  
AZ ÁLLAM ÉS A VASÚTI TÁRSASÁGOK, VALAMINT AZ ÖNKORMÁNYZATOK  
ÉS A VASÚTI TÁRSASÁGOK KÖZÖTTI SZERZŐDÉSEK

**Az állam és a vasúti társaságok közötti szerződések**

**25. §** (1) Az állam az országos, a térségi, illetve az elővárosi vasúti pályahálózatot működtető vasúti társasággal,

a) az állami tulajdonban lévő vasúti pályák kezelésére (a továbbiakban: vagyonkezelési szerződés), továbbá

b) az országos, valamint az állami tulajdonban lévő vasúti pályát tartalmazó térségi, illetve elővárosi vasúti pályahálózat működtetésére szerződést köt.

(2) Az állam a vasúti pályahálózat működtetője, illetve a vállalkozó vasúti társaság részére szerződésben az (1) bekezdés b) pontjában meghatározott vasúti pályahálózatok, valamint a kombinált forgalom fejlesztéséhez, a vasúti foglalkoztatásra, képzésre és szerkezet-átalakításra egyedi támogatást nyújthat.

(3) A pályavasúti társasággal, illetve az integrált vasúti társasággal az (1) bekezdés b) pontja és a (2) bekezdés szerinti szerződéseket – a pénzügyminiszter egyetértésével – az állam nevében a miniszter köti meg.

(4) E fejezetben foglaltakat – a szerződést megkötő személyt meghatározó rendelkezések kivételével – az önkormányzat és a helyi közforgalmú vasúti társaság közötti szerződésre megfelelően alkalmazni kell.

**Vagyonkezelési szerződés**

**26. §** Az országos, valamint az állami tulajdonban lévő vasúti pályát tartalmazó térségi, illetve elővárosi vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság a vagyonkezelési szerződést a miniszter és a kincstári vagyonért felelős miniszter egyetértésével – az államháztartásról szóló törvény, valamint a kincstári vagyonnal való gazdálkodásról szóló kormányrendelet alapján – az állam nevében eljáró Kincstári Vagyoni Igazgatósággal köti meg.

**A vasúti közszolgáltatási szerződés**

**27. §** (1) A miniszter a vasúti közszolgáltatás biztosítása érdekében – a pénzügyminiszter egyetértésével – a vasúti személyszállítást végző vasúti társasággal vasúti közszolgáltatási szerződést köthet. A vasúti közszolgáltatási szerződésben vasúti közszolgáltatási kötelezettség teljesítésének feltételeit és módját, valamint a költségvetési támogatás folyósításának módját, mértékét és ütemezését rögzíteni kell.

(2) A vállalkozó vasúti társaság a vasúti közszolgáltatási kötelezettség tartalmára és mértékére vonatkozó javaslatát – az utazási igények számbavétele és a külön jogszabály előírásai alapján összeállított éves közszolgáltatási menetrend jóváhagyása érdekében külön jogszabályban meghatározott határidőben a miniszternek adja át.

(3) A miniszter – a pénzügyminiszterrel lefolytatott előzetes egyeztetés alapján – dönt a vasúti közszolgáltatási kötelezettség mértékéről, és ennek megfelelően hagyja jóvá a közszolgáltatási menetrendet. A jóváhagyással a miniszter kötelezettséget vállal arra, hogy a vasúti közszolgáltatási tevékenység menetdíj-bevétellel nem fedezett, a vállalkozó vasúti társaságra háruló indokoltnak elismert költségét az állam a teljesítés tárgynegyedévét követő negyedév végéig a központi költségvetésből megtéríti.

(4) A közszolgáltatási menetrendnek a miniszter által történő jóváhagyásával és az ellentételezési mérték megállapításával a vállalkozó vasúti társaság köteles a közszolgáltatási menetrendben rögzített teljesítményeket, a minőségi követelmények szerint a meghirdetett hatósági ár, valamint a költségvetési támogatás ellenében ellátni.

(5) A vasúti közszolgáltatás keretében nyújtott szolgáltatás eredményét a közszolgáltatást nyújtó országos közforgalmú vasúti társaság köteles az éves beszámolójában elkülönítetten is megjeleníteni. Az e tevékenységből eredő bevétel kizárólag a közszolgáltatás végzésével összefüggő költségek fedezésére fordítható.

(6) A vállalkozó vasúti társaság a minisztertől kérheti, hogy egyes vonalakon a vasúti menetrendben meghatározott teljesítményt vonatok helyett közúti jármű (autóbusz) alkalmazásával teljesíthesse abban az esetben, ha a megoldás a vállalkozó vasúti társaság számára megtakarítást eredményez. Az ilyen szolgáltatást a vállalkozó vasúti társaság – ha megfelel az autóbusszal végzett belföldi és nemzetközi személyszállításra vonatkozó külön jogszabályban előírt személyi és tárgyi feltételeknek is – kizárólag a vasúti személyszállításra külön jogszabályban megállapított díj alkalmazása mellett és – az érintett települések önkormányzatával történő előzetes egyeztetés alapján – a külön törvényben meghatározott járáti engedéllyel végezheti.

(7) Amennyiben a vállalkozó vasúti társaság által végzett közforgalmú személyszállítás műszaki okból vasúti járművel nem látható el, a vállalkozó vasúti társaság a (6) bekezdésben meghatározott feltételeket csak abban az esetben köteles teljesíteni, ha az autóbusszal végzett tevékenység meghaladja a két hónapot (vonatpótló járat).

(8) Az önkormányzatok feladat- és hatáskörébe utalt közszolgáltatási kötelezettség ellátásra vonatkozó tevékenység végzésére az önkormányzat az érintett helyi közforgalmú vasúti társasággal köthet szerződést. A szerződésre, illetve a vasúti társaság és az önkormányzat képviselő-testületének a szerződéssel kapcsolatos feladataira az (1)–(7) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

(9) Az önkormányzatok az érintett országos, térségi, elővárosi vagy helyi vállalkozó vasúti társasággal a közszolgáltatási menetrendben nem szereplő közszolgáltatási tevékenység ellátására szerződést köthetnek. A szerződésre a (8) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

### **A vasúti pályahálózat működtetésére kötött szerződés**

**28. § (1)** Az állam nevében a miniszter – a pénzügyminiszter egyetértésével – szerződésben kötelezettséget vállal országos, valamint az állami tulajdonban lévő vasúti pályát tartalmazó térségi, illetve elővárosi vasúti pályahálózat működtetését végző vasúti társaságnak a pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült, és a hálózat-hozzáférési díjból valamint a vasúti társaság egyéb üzleti tevékenységéből nem fedezett, indokoltnak elismert költségei megtérítésére. E szerződés feltételeit úgy kell meghatározni, hogy a vasúti pályahálózat működtetőjét a működtetés költségeinek, illetve a hálózat-hozzáférési díjak csökkentésére ösztönözze, a vasúti közlekedés biztonságának, illetve a szolgáltatások minőségének sérelme nélkül.

(2) Szerződésben kell meghatározni az állami tulajdonban lévő, országos jelentőségű vasúti pályákkal kapcsolatos egyéb központi költségvetési támogatás jogcímét és mértékét is. A jogcím lehet:

- a) a vasúti pálya és tartozékai létesítése, fejlesztése, felújítása, megszüntetése,
- b) közlekedéspolitikai célú beruházások,
- c) környezetvédelmi fejlesztés,
- d) kutatás-fejlesztés.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott szerződést legalább három naptári évre kell megkötöni. A szerződést naptári évenként – a benne foglaltak teljesítésének értékelésével – felül kell vizsgálni, és – a központi költségvetés benyújtására külön törvényben előírt ütemezésnek megfelelő időpontban – szükség szerint módosítani kell.

(4) Az (1)-(2) bekezdésekben meghatározott szerződésnek tartalmaznia kell:

- a) a költségvetési támogatás mértékét,
- b) a támogatás folyósításának jogcímét, ezen belül a vasúti pályára vonatkozóan a vasúti pálya és tartozékai fejlesztésének és felújításának fő irányait és pénzügyi forrásait,
- c) a támogatás folyósításának módját és ütemezését,
- d) a támogatás felhasználásának célját,
- e) a szerződéstől eltérő teljesítés jogkövetkezményeit,
- f) a támogatás felhasználásával való elszámolás és a felhasználás ellenőrzésének szabályait.

(5) Az (1)-(2) bekezdésekben meghatározott szerződés teljesítéséről a tárgyévet követő év első negyedévének végéig a miniszter és a pénzügyminiszter a Kormány részére beszámolót készít.

### **Az állam és a vasúti társaságok közötti egyéb szerződések**

**29. § (1)** Szerződésben kell meghatározni a vasúti társaság részére nyújtott egyéb központi költségvetési támogatás jogcímét és mértékét is. Az állam által nyújtott támogatás célja a 28. § (2) bekezdésének a)-d) pontjain túlmenően lehet

- a) a foglalkoztatás és képzés,
- b) a társaság szerkezeti átalakítására nyújtott költségvetési juttatás.

(2) Az (1) bekezdés szerinti szerződésre egyebekben a 28. § rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni.

## IX. FEJEZET A VASÚTI KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGA

### Nemzeti vasútbiztonsági szabályok

**30. §** (1) A vasútbiztonsággal kapcsolatos kötelező rendelkezéseket (a továbbiakban: nemzeti vasútbiztonsági szabályok) a miniszter rendeletben állapítja meg.

(2) A nemzeti vasútbiztonsági szabályoknak összhangban kell lennie az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett, mindenkor hatályos közös biztonsági módszerekkel és közös biztonsági célokkal.

(3) Ha a közös biztonsági célok elfogadása után a miniszter olyan új nemzeti vasútbiztonsági szabályt kíván bevezetni, amely a közös biztonsági céloknál magasabb szintű biztonságot követel meg, vagy ha a tervezett új nemzeti vasútbiztonsági szabály, hatással lehet valamely más EGT-államban létrejött vállalkozó vasúti társaságok belföldi működésére, a miniszter a nemzeti vasútbiztonsági szabály tervezetét a közlekedési hatóság által a 80. § (4) bekezdésének g) pontja szerint lefolytatott egyeztetést követően megküldi az Európai Bizottságnak, és ismerteti bevezetésének indokait.

(4) Ha az Európai Bizottság a nemzeti vasútbiztonsági szabály ellen kifogást emel, a tervezet – az Európai Bizottság határozatának meghozataláig, de legfeljebb a kifogást tartalmazó értesítés megérkezésétől számított hat hónapig –nem hirdethető ki.

### **A vasúti társaságoknak a vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos jogai és kötelezettségei**

**31. §** (1) A vasúti pályahálózat működtetője a vasúti pályát, a vasúti pálya tartozékait, a vasúti üzemi létesítményeket, a vállalkozó vasúti társaság az általa üzemben tartott vasúti járműveket köteles üzembiztos állapotban tartani. A vasúti pályahálózat működtetője, valamint a vasúti pályahálózatot használó vasúti társaságok (a továbbiakban együtt: üzembentartó) a vasúti közlekedés biztonságának fenntartása érdekében együttműködésre kötelesek.

(2) A vasúti közlekedés biztonsága érdekében

a) az üzembentartó a kialakult vagy várható veszélyhelyzet esetén köteles a veszélyre (várható veszélyre) az érintetteket figyelmeztetni,

b) a vasúti pályahálózat működtetője – a veszélyhelyzet megszűnéséig – jogosult a veszélyeztetett vasúti pályának, illetve pályaszakasznak a lezárására, továbbá az adott pályaszakaszra kiadott menetvonalak visszavonására, a közúti átjárót érintő lezárás esetén a közút kezelőjének értesítése mellett,

c) a vasút területét igénybe vevő, illetve a vasút területén tartózkodó személyeknek az ott érvényben lévő biztonsági rendelkezéseket és szabályokat meg kell tartaniuk.

(3) A vasúti pályahálózat működtetője köteles haladéktalanul intézkedni a veszélyhelyzet megszüntetése, valamint üzemzavar vagy baleset esetén a megfelelő működés mielőbbi helyreállítása érdekében. A vasúti pályahálózat működtetője ennek érdekében jogosult a vasúti pályahálózatot használó vasúti társaság eszközeit igénybe venni.

(4) A vasutat keresztező vagy megközelítő út, vezeték, légi jármű leszálló-pálya, illetve egyéb építmény (pl. közvilágítás, reklám, közúti jelzőlámpák) létesítéséhez, átalakításához vagy megszüntetéséhez, a terep szintjét megváltoztató földmunka és fásítás, illetve bányászati tevékenység végzéséhez – jogszabály eltérő rendelkezésének hiányában – a vasúti pályahálózat működtetőjének hozzájárulása is szükséges.

(5) A vasúti társaság a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő feladatkör betöltésére a jogszabály által előírt képesítéssel és szaktudással rendelkező személyt köteles alkalmazni.

### **Biztonságirányítási rendszer**

**32. §** (1) Az üzemeltető a külön jogszabályban foglaltaknak megfelelően köteles biztonságirányítási rendszert létrehozni.

(2) Az üzemeltető a vasúti közlekedés biztonságának folyamatos biztosításához szükséges üzemi követelményeket, valamint a biztonsági intézkedéseket belső szabályzatában határozza meg.

(3) Az üzemeltető a biztonságirányítási rendszer működéséről –külön jogszabályban meghatározottak szerint – évente biztonsági jelentést nyújt be a közlekedési hatósághoz.

### **Vasútbiztonsági tanúsítvány és vasútbiztonsági engedély**

**33. §** (1) A belföldön bejegyzett vasúti társaság a vasúti pályahálózatot kizárólag a közlekedési hatóság által kiállított vasútbiztonsági tanúsítvány (a továbbiakban: tanúsítvány) birtokában használhatja. A tanúsítvány igazolja, hogy a vasúti társaság létrehozta a biztonsági rendszerét, és a kockázatok korlátozása és a vasúti pályahálózat biztonságos üzemeltetése érdekében képes megfelelni a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokban, valamint a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek.

(2) A tanúsítvány a következő részekből áll:

a) tanúsítvány a jogosult biztonságirányítási rendszerének elfogadásáról,

b) tanúsítvány a jogosultnak az igénybe venni kívánt vasúti pályahálózaton való biztonságos közlekedéséhez szükséges – az ÁME-k és a nemzeti vasútbiztonsági szabályok alkalmazásával, a személyzet bizonyítványainak elfogadásával, és a jogosult által használt vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésével kapcsolatos – sajátos követelmények teljesítése érdekében tett intézkedéseinek elfogadásáról, a jogosult által benyújtott dokumentáció alapján.

(3) A (2) bekezdés a) pontja szerinti tanúsítványban részletezni kell a tanúsítvány által érintett vasúti tevékenység jellemzőit.

(4) Az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság részére a (2) bekezdés a) pontja szerint kiadott tanúsítvány valamennyi EGT-állam területére érvényes az egyenértékű vasúti szolgáltatásokra.

(5) A tanúsítvánnyal már rendelkező vasúti társaságnak a tanúsítvány a hatálya alá nem tartozó vasúti pályahálózat használatához kiegészítő tanúsítványt kell kérnie. A kiegészítő tanúsítványban a közlekedési hatóság azt igazolja, hogy a vasúti társaság e további vasúti pályahálózatra vonatkozóan is megfelel a (2) bekezdés b) pontjában foglalt feltételeknek. E rendelkezést megfelelően alkalmazni kell abban az esetben is, ha más EGT-államban a 95/18/EK irányelvvel összhangban kiadott működési engedély alapján működő és ott tanúsítványt szerzett vasúti társaság a Magyar Köztársaság területén lévő vasúti pályahálózatot kívánja használni.

(6) A kiegészítő tanúsítvány vonatkozásában alkalmazni kell a 35. § (2)-(7) bekezdéseiben foglaltakat.

**34. § (1)** Vasúti pályahálózat irányítása, működtetése kizárólag a közlekedési hatóság által kiállított vasútbiztonsági engedély (a továbbiakban: engedély) alapján végezhető.

(2) Az engedély a következő részekből áll:

a) engedély a jogosult biztonságirányítási rendszerének elfogadásáról,

b) engedély a vasúti pályahálózat működtetője által az adott vasúti pályahálózat, illetve a forgalomirányító és jelzőrendszer biztonságos tervezéséhez, karbantartásához és üzemeltetéséhez szükséges sajátos követelmények teljesítése érdekében tett intézkedéseinek elfogadásáról.

**35. § (1)** A jogosultnak a tanúsítvány, illetve az engedély megszerzéséhez teljesítenie kell a külön jogszabályban meghatározott műszaki, működési követelményeket, valamint a személyzetre, vasúti járműre és a vasúti társaság belső szervezetére vonatkozó biztonsági követelményeket.

(2) A közlekedési hatóság a tanúsítványt, illetve az engedélyt ötéves időtartamra adja ki. A tanúsítvány, illetve az engedély érvényességének újabb öt évre történő meghosszabbítását a jogosultnak kell kérelmeznie az érvényességi idő lejárta előtt.

(3) A jogosultnak – az érvényességi idő lejárta előtt – új tanúsítványt, illetve engedélyt kell beszereznie, ha az (1) bekezdésben felsorolt engedélyezési feltételek megváltoznak. A vasútbiztonságra vonatkozó jogszabályok jelentősebb megváltozása esetén a közlekedési hatóság a tanúsítvány, illetve az engedély felülvizsgálatát előírhatja.

(4) A jogosult haladéktalanul köteles tájékoztatni a közlekedési hatóságot a tanúsítvánnyal, illetve az engedéllyel kapcsolatos feltételekben bekövetkezett minden változásról, valamint minden olyan esetben, amikor új személyi állományi kategóriák vagy új típusú vasúti járműállomány bevezetésére kerül sor.

(5) A közlekedési hatóság ellenőrzi, hogy a tanúsítvány, illetve az engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e.

(6) Amennyiben a közlekedési hatóság megállapítja, hogy a jogosult nem elégíti ki a tanúsítványban, illetve az engedélyben megfogalmazott feltételeket, határozattal haladéktalanul visszavonja a tanúsítványt, illetve az engedélyt. A kiegészítő tanúsítvány visszavonása esetén a közlekedési hatóság a döntéséről, valamint annak indokairól haladéktalanul tájékoztatja a más EGT-államban létrejött vállalkozó vasúti társaság tanúsítványát kiállító vasútbiztonsági hatóságot. A közlekedési hatóság a tanúsítvány visszavonásáról értesíti a vasúti pályahálózat működtetőjét.

(7) A közlekedési hatóság a miniszter útján a határozat jogerőre emelkedéstől számított egy hónapon belül tájékoztatja az Európai Vasúti Ügynökséget a 33. § (2) bekezdés a) pontja szerinti tanúsítvány, illetve az engedély kiadásáról, meghosszabbításáról, módosításáról vagy visszavonásáról. A közlekedési hatóság tájékoztatása kiterjed az érintett vasúti társaság nevére, székhelyére, a tanúsítvány kiállításának időpontjára, a tanúsítvány hatályára és érvényességére, valamint a tanúsítvány visszavonása esetén a döntése indoklására.

(8) A tanúsítvánnyal, kiegészítő tanúsítvánnyal és az engedéllyel kapcsolatos részletes szabályokat a miniszter rendeletben állapítja meg. A rendeletben meg kell határozni

a) a helyi vasúti pályahálózatra vonatkozó engedélyre, és a helyi közforgalmú vasúti társaságra vonatkozó tanúsítvánnyal,

b) az országos vasúti pályahálózatokhoz közvetlenül nem kapcsolódó, kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott térségi és elővárosi vasúti pályahálózatra vonatkozó engedéllyel, és a kizárólag e vasúti pályahálózatokon közlekedő vasúti társasággal, valamint

c) a kizárólag a tulajdonosa által árutovábbításra használt sajátcélú vasúti pályahálózatokra vonatkozó engedéllyel kapcsolatos szabályokat.

### **Képzési lehetőségekhez való hozzáférés**

**36. § (1)** A tanúsítvány, illetve az engedély megszerzéséhez előírt képesítéshez szükséges képzést és vizsgáztatást végző személy, szervezet köteles biztosítani, hogy a képzés, illetve vizsgázás lehetősége valamennyi tanúsítványt, illetve engedélyt igénylő vagy azzal rendelkező szervezet számára az egyenlő bánásmód követelményei szerint rendelkezésre álljon.

(2) Az (1) bekezdés szerinti képzést nyújtó személy, szervezet biztosítani köteles, hogy a képzés tananyaga kiterjedjen a szükséges útvonalismeretekre, az üzemeltetési szabályokra és eljárásokra, az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereket és az érintett útvonalakra vonatkozó, vészhelyzetben alkalmazandó eljárásokra.

(3) A vasúti társaság az általa kizárólagosan kínált képzési és vizsgáztatási lehetőségeket köteles méltányos és megkülönböztetéstől mentes módon más vasúti társaság részére is hozzáférhetővé tenni. E képzés, illetve vizsgáztatás díjának az adott szolgáltatás nyújtásával összefüggésben felmerült költségekkel arányban kell állnia. A szolgáltatást nyújtó szervezet jogosult méltányos árrés alkalmazására.

X. FEJEZET  
AZ INTEGRÁLT VASÚTI TÁRSASÁGRA VONATKOZÓ KÜLÖNÖS SZABÁLYOK

**A számviteli elkülönítés**

**37. §** (1) Az országos működési engedéllyel rendelkező integrált vasúti társaságnak a külön jogszabályban meghatározottak szerint elkülönítve kell vezetnie számviteli nyilvántartásait az alábbi tevékenységei tekintetében:

- a) a vasúti pályahálózat működtetése,
- b) a vasúti személyszállítás,
- c) a vasúti árufuvarozás,
- d) a vontatás.

(2) A pályavasúti tevékenység és az integrált vasúti társaság egyéb tevékenységei között tilos a keresztfinanszírozás.

(3) Az integrált vasúti társaság a számviteli elkülönítésre vonatkozó kötelezettségének teljesítését a Magyar Vasúti Hivatal részére évente – külön jogszabályban meghatározott módon – igazolni köteles.

XI. FEJEZET  
A TULAJDONRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

**A vasúti pálya tulajdonjoga**

**38. §** (1) Az országos vasúti törzshálózati vasúti pálya – ha e törvény eltérően nem rendelkezik – az állam kizárólagos tulajdonában áll.

(2) A vasúti mellékvonal az állam, vagy olyan szervezet tulajdonában állhat, amelyben az állam legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezik.

**39. §** Nem vonható ki az országos vasúti törzshálózati pályák köréből a transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő, az 1. számú melléklet I. részében meghatározott vasútvonal.

**40. §** (1) A helyi vasúti pálya – ide nem értve a sífelvonó által használt vasúti pályát – az önkormányzat vagy olyan szervezet tulajdonában állhat, amelyben az önkormányzat legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezik.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Rt. vasúti pályáinak és tartozékainak a tulajdonjogára és használatára az 1896. évi XXIX. törvényben meghatározott – meghosszabbított – engedély lejártáig az abban foglaltakat kell alkalmazni.

**41. §** (1) A GySEV Rt. működtetésében lévő vasúti pályahálózathoz tartozó vasúti pályák és tartozékaik tulajdonjogára és használatára a Győrtől Sopronon át



Ebenfurt irányában az ország határáig vezetendő gőzmozdonyvasút kiépítéséről szóló 1872. évi XXVII. törvényben foglaltakat kell alkalmazni.

(2) A GySEV Rt. tulajdonában lévő vasúti pályahálózatnak a Magyar Köztársaság területére eső részére az országos vasúti pályahálózatra vonatkozó rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

**42. §** A 38-41. § hatálya alá nem tartozó vasúti pálya bármely természetes személy vagy szervezet tulajdonában állhat.

### **Idegen ingatlan használata**

**43. §** (1) A vasúti pályával szomszédos ingatlan tulajdonosa (használója) túrni köteles hogy a vasúti pályahálózat működtetője az ingatlanon, az alatt vagy felett gyengeáramú vezetékét, ehhez tartószerkezetet, jelzőkövet, egyéb jelzést vagy ideiglenes eszközt helyezzen el, ezeket javítsa, karbantartásukat elvégezze. Az elhelyezés, a javítás és a karbantartás során a környezet- és természetvédelmi érdekeket figyelembe kell venni.

(2) Az ingatlan tulajdonosát (használóját) az ingatlan rendeltetésszerű használatának akadályozása miatt az akadályozás mértékének megfelelő kártalanítás illeti meg.

(3) A vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaság – az ingatlan tulajdonosának (használójának) kártalanítása mellett – jogosult a vasúti pályán és a vasúti pálya közvetlen közelében a szabad kilátást akadályozó, továbbá a vasúti vezetékek nyomvonalában lévő növényzet eltávolítására, ha azt a közlekedés biztonsága, üzemzavar megelőzése, vagy vezeték létesítése, javítása, karbantartása indokolja.

(4) A vasúti közlekedés célját szolgáló erősáramú vezetékek és tartószerkezetek idegen ingatlanon történő elhelyezésére és üzemben tartására a villamos energiáról szóló 2001. évi CX. törvényben foglaltakat kell alkalmazni.

### **Felszín alatti vasút-létesítési jog**

**44. §** (1) Az országos és a helyi közforgalmú vasúti pálya létesítője jogerős létesítési engedély birtokában jogosult a nyomvonal által érintett ingatlant – annak felszíne alatt – felszín alatti vasúti pálya és tartozékai létesítésére és üzemeltetésére igénybe venni (felszín alatti vasút-létesítési jog).

(2) A felszín alatti vasúti pálya és tartozékainak létesítése és üzemeltetése fontos közérdekű tevékenység. Az ingatlan tulajdonosa köteles túrni az igénybevételt.

(3) Az (1) bekezdés alapján létesülő felszín alatti vasúti pályának és tartozékainak tulajdonjoga önálló ingatlanként a 38. § (1)-(2) bekezdéseiben, illetve a 40. §-ban meghatározott személyt illeti meg. A felszín alatti vasúti pálya és tartozékai létesítése egyebekben nem érinti a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan tulajdonját.

(4) Nem illeti meg elővásárlási jog

a) az (1) bekezdés alapján létesített felszín alatti vasúti pálya és tartozékai tulajdonosát a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlanra,

b) a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan tulajdonosát az (1) bekezdés alapján létesített felszín alatti vasúti pályára és tartozékaira.

(5) E törvény alkalmazásában a felszín alatti vasúti pálya létesítőjén a vasúti pálya létesítési engedélyének jogosultját, illetve

a) helyi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetében annak tulajdonosát,

b) országos vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén a vasúti pályahálózatot működtető szervezetet kell érteni.

(6) A felszín alatti vasúti pálya nyomvonala által érintett ingatlanok jegyzékét

a) országos vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén a miniszter,

b) helyi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén a települési önkormányzat (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat) rendeletben teszi közzé.

**45. §** (1) A felszín alatti vasúti pálya létesítője a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan igénybevételéről – a 44. § (6) bekezdésében foglaltak szerinti rendelet hatálybalépését követően és az igénybevételt legalább 30 nappal megelőzően – írásban értesíti az ingatlannak az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett tulajdonosát. Társasház esetén a társasház közösséget, lakásszövetkezeti ház esetén a lakásszövetkezetet vagy az ezek képviselőjére jogosult személyt is értesíteni kell. Az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett vagyongekezelői jog esetében a vagyongekezelőt is értesíteni kell.

(2) Amennyiben a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő igénybevétel a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan rendeltetésszerű használatát korlátozza vagy akadályozza, a tulajdonos a használat korlátozásának, akadályozásának megfelelő, illetve ezzel összefüggésben bekövetkező forgalmi értékcsökkenésnek megfelelő mértékű egyösszegű kártalanításra jogosult. A kártalanítás az igénybevétellel okozott érdeksérelem bekövetkezésekor esedékes. Az ingatlan tulajdonosa (lakásszövetkezet esetén ideértve a tulajdoni külön lapon feltüntetett tulajdonosokat is) a kártalanítási igényét a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján létesített felszín alatti vasúti pálya használatbavételi engedélye végrehajthatóvá válásától számított két évig érvényesítheti a felszín alatti vasúti pálya létesítőjével szemben.

(3) A kártalanítás módjáról és mértékéről a felszín alatti vasúti pálya létesítőjének az ingatlan tulajdonosával a kártalanítási ajánlat írásban történő megküldésével kell az egyezség létrehozását megkísérelnie. A kártalanítást – a felek eltérő megállapodásának hiányában – pénzben kell megfizetni.

(4) Megegyezés hiányában bármelyik fél kérelmére a korlátozásért vagy az akadályoztatásért járó kártalanítást a megyei (fővárosi) közigazgatási hivatal vezetője határozatban állapítja meg a kisajátítási kártalanításra vonatkozó szabályok szerint. A megegyezés hiányának minősül az is, ha a felszín alatti vasút létesítője a kártalanítási igény hozzá való megérkezésétől számított 45 napon belül nem tesz ajánlatot egyezsége, vagy a vele közölt ajánlatra nem nyilatkozik.

(5) A közigazgatási hivatal vezetőjének eljárására és a határozata elleni jogorvoslatra a kisajátításról szóló 1976. évi 24. törvényerejű rendeletben meghatározott rendelkezéseket – a 46. § (5) bekezdésben meghatározott eltéréssel – kell alkalmazni.

**46. § (1)** Amennyiben a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő igénybevétel akár a létesítés, akár az üzemeltetés során a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan rendeltetésszerű használatát megszünteti vagy jelentős mértékben akadályozza, a felszín alatti vasúti pálya létesítője az ingatlan megvásárlását, ennek sikertelensége esetén kisajátítását kezdeményezi.

(2) Az ingatlan megvásárlása és kisajátítása kezdeményezésének joga a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan tulajdonosát is megilleti, ha a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő igénybevétel az ingatlan rendeltetésszerű használatát megszünteti vagy jelentős mértékben akadályozza. Az ingatlan tulajdonosa igényét a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján létesített felszín alatti vasúti pálya használatbavételi engedélye végrehajthatóvá válásától számított két évig érvényesítheti. Amennyiben a tulajdonos az itt meghatározott feltételek fennállását bizonyította, a kisajátítási eljárást le kell folytatni.

(3) A kisajátított ingatlan országos közforgalmú vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén az állam, helyi közforgalmú vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetében pedig annak a helyi önkormányzatnak (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzatnak) a tulajdonába kerül, amelynek területén a felszín alatti vasúti pálya létesült vagy létesülni fog.

(4) Az (1) és a (2) bekezdés alapján történő kisajátítás közérdeket szolgál. Azt, hogy a cél közérdekű, a kisajátítási eljárás során az erre egyébként hatáskörrel rendelkező szerv nem vizsgálja.

(5) A kisajátítási eljárásban hozott határozat bírósági felülvizsgálata során a Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (a továbbiakban: Pp.) XX. fejezetének rendelkezéseit a következő eltérésekkel kell alkalmazni:

a) a bíróságnak a keresetlevél beérkezését követő 45 napon belül tárgyalást kell tartania,

b) a bíróságnak a jogalap tekintetében három hónapon belül közbenső ítélettel döntést kell hoznia, kivéve, ha az ügyben igazságügyi szakértő kirendelése szükséges és a szakértői vélemény előterjesztésére ezen időszak alatt az ügy bonyolultsága miatt nem kerülhet sor,

c) a bíróság – kérelemre – ideiglenes intézkedéssel rendelkezhet az ingatlan birtokba adásáról, amennyiben a kártalanítás igazságügyi szakértő által megállapított összegének a birtokbaadással egyidejű megfizetését a felszín alatti vasút létesítője vállalja,

d) a pert a felszín alatti vasúti pálya létesítőjének az ingatlan tulajdonosa ellen is, az ingatlan tulajdonosának pedig a felszín alatti vasúti pálya létesítője ellen is meg kell indítania.

(6) Az (1) és a (2) bekezdés alapján kötött adásvételi szerződés alapján kifizetett vételár a kisajátítási eljárás során megállapított kártalanítással megegyezően adó- és illetékmentes.

**47. § (1)** A felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő felszín alatti vasúti pálya létesítésével és üzemeltetésével az ingatlanban, az ingatlan alkotórészében és tartozékában okozott károkat, beleértve a károk megelőzésére, csökkentésére és elhárítására fordított kiadásokat is, a felszín alatti vasúti pálya létesítője a (2)–(4) bekezdésben meghatározott feltételek szerint köteles megtéríteni.

(2) Nem jár kártalanítás az építményben okozott kárért, ha az építményt a 44. § (6) bekezdésében meghatározott rendelet hatálybalépését követően építési engedély nélkül vagy az építési engedélyben a felszín alatti vasút-létesítési jogra tekintettel megszabott feltételek megsértésével emelték.

(3) A kártalanítást – eltérő megállapodás hiányában – pénzben kell megfizetni. Az esedékessé vált kártalanításról a felszín alatti vasúti pálya létesítőjének meg kell kísérelni egyezség létrehozását. Megegyezés hiányában a felszín alatti vasúti pálya létesítője a kártalanítás esedékessé válásától számított 30 napon belül szakértői véleménnyel alátámasztott összegű kártalanítást köteles a károsultnak fizetni.

(4) A károsult az esedékessé vált, de határidőben nem teljesített kártalanítási követelését, továbbá a már kifizetett kártalanítást meghaladó többletkártalanítási igényét a felszín alatti vasút létesítője ellen indított polgári peres eljárás keretében érvényesítheti. A perben a Pp. I-XIV. fejezetének rendelkezéseit kell alkalmazni

**48. §** A felszín alatti vasúti pálya létesítésével és üzemeltetésével okozott egyéb károk megtérítésére a Ptk. rendelkezéseit kell alkalmazni.

## XII. FEJEZET A VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATHOZ VALÓ NYÍLT HOZZÁFÉRÉS

### A vasúti pályahálózat kapacitásának biztosítása

#### A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat

**49. § (1)** A vasúti pályahálózatokhoz – a (2) bekezdésben meghatározott kivételekkel – biztosítani kell a nyílt hozzáférést.

(2) A pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság nem köteles a nyílt hozzáférést biztosítani

a) a kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott különálló helyi és térségi vasúti pályahálózathoz,

b) a kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott elővárosi vasúti pályahálózathoz,

c) a saját célú vasúti tevékenységet végző szervezet tulajdonában lévő vasúti pályákból álló, és kizárólagosan az e szervezet által végzett áruszállításra használt saját célú vasúti pályahálózathoz,

d) a kizárólag honvédelmi célra használt vasúti pályahálózathoz,

e) az összekötő vasúti pályához.

(3) A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasútvonalak minden esetben a nyílt hozzáférés körébe tartoznak.

(4) A nyílt hozzáférés biztosítása szempontjából – a vasúti pálya tulajdonosának, illetve üzemeltetőjének személyére tekintet nélkül – a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat részének kell tekinteni a csatlakozó vasúti pályát.

**50. §** A kizárólag egy, országos működési engedéllyel nem rendelkező vasúti társaság által árutovábbításra használt térségi vasúti pályahálózatra az 51-67. §-okban foglaltakat azt követően kell alkalmazni, hogy arra vonatkozóan újabb hozzáférésre jogosult vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényt jelent be.

#### A vasúti pályahálózat kapacitásának biztosítása

**51. § (1)** A pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot – vasúti pályahálózat-kapacitás biztosításával – díj ellenében köteles az 53. § (1) bekezdésében meghatározott szervezetek (a továbbiakban: hozzáférésre jogosult) rendelkezésére bocsátani.

(2) A vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának elosztása alapján kerül sor.

(3) Amennyiben a hozzáférésre jogosult eleget tesz az e fejezetben meghatározott követelményeknek, úgy a pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozóan köteles a hozzáférésre jogosulttal szerződést kötni.

**52. § (1)** A hozzáférésre jogosult a részére biztosított vasúti pályahálózat-kapacitást harmadik személyre nem ruházhatja át, és azzal nem kereskedhet.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott tilalomba ütköző magatartást tanúsító hozzáférésre jogosult számára a jogsértést megállapító határozat jogerőre emelkedésétől számított 3 évig vasúti pályahálózat-kapacitás nem biztosítható.

**53. § (1)** Hozzáférésre jogosult

- a) az országos működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság,
- b) az országos működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság részvételével működő nemzetközi csoportosulás nemzetközi árutovábbítás, illetőleg nemzetközi személyszállítás céljából,
- c) belföldön bejegyzett vállalkozó vasúti társaság részvétele nélkül működő nemzetközi csoportosulás tranzitforgalom lebonyolítása céljából,
- d) külföldön létrejött vállalkozó vasúti társaság nemzetközi szerződés rendelkezése, vagy viszonyosság esetén,
- e) nemzetközi árutovábbítás céljából más EGT-államban létrejött, az Engedélyezési Irányelvvel összhangban kiállított működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság, valamint
- f) belföldi árutovábbítás céljából más EGT-államban létrejött, a 95/18/EK irányelvvel összhangban kiállított működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában az árutovábbítás a 2. § (2) bekezdésének 12. pontjában foglaltakon túlmenően csak akkor minősül nemzetközinek, ha a vonat valamennyi kocsija áthalad az országhatáron.

#### A nyílt hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatások

**54. § (1)** A vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződés alapján a pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság díj ellenében köteles a 3. számú melléklet I. pontjában meghatározott alapszolgáltatásokat a hozzáférésre jogosult rendelkezésére bocsátani.

(2) Az (1) bekezdés szerinti alapszolgáltatásoknak a hozzáférésre jogosult által történő igénybevételére külön-külön nem kerülhet sor.

(3) A pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság az (1) bekezdésben említett díjon felüli többletdíj ellenében az (1) bekezdésben foglaltakon túlmenően a hozzáférésre jogosult eseti megrendelése alapján köteles biztosítani a 3. számú melléklet II. pontjában meghatározott létesítményekhez, illetőleg berendezésekhez történő hozzáférés lehetőségét.

(4) A pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság külön díjazás ellenében valamennyi arra igényt tartó hozzáférésre jogosult részére köteles biztosítani a 3. számú melléklet III. pontjában meghatározott kiegészítő szolgáltatások igénybevételét, amennyiben a vasúti társaság az adott kiegészítő szolgáltatást nyújtja.

(5) Az (1) és a (3)-(4) bekezdésben foglaltakon túlmenően a pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság – megállapodás alapján – a 3. számú melléklet IV. pontjában meghatározott mellékszolgáltatásokat nyújthatja a hozzáférésre jogosult részére.

(6) A vasúti pályahálózathoz történő hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatásokra, valamint az azok igénybevételére vonatkozó részletes rendelkezéseket külön jogszabály tartalmazza.

#### A hálózat-hozzáférési díjak megállapítása

**55. § (1)** A hálózat-hozzáférési díjszabás rendszere

a) a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője által nyújtott szolgáltatások díjaiból,

b) a biztosítható kedvezményekből,

c) az érvényesíthető felárakból,

d) a kiegyenlítő juttatásokból

áll.

(2) A miniszter – a pénzügyminiszterrel egyetértésben – kiadott rendeletében az e §-ban meghatározott elvek alapján megállapítja a hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteit, a díjak képzésének, alkalmazásának, valamint a hálózat-hozzáférési díjakra vonatkozó kedvezmények nyújtásának alapvető szabályait, továbbá a díjakban érvényesíthető felárakat.

(3) A díjszabási rendszernek elő kell segítenie a vasúti közlekedés folyamatos és kiegyensúlyozott működését, a vasúti árufuvarozás versenyképességét, figyelemmel a nyílt hozzáférésű pályahálózathoz kapcsolódó külföldi pályahálózatokon alkalmazott díjrendszerekre is.

(4) A díjszabási rendszernek ösztönöznie kell

- a) a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának hatékony kihasználását,
- b) a hozzáférésre jogosultak lehető legkisebb költséggel való kiszolgáltatását,
- c) a vasúti társaságok gazdálkodási eredményeinek javulását.

(5) A hálózat-hozzáférési díjak meghatározásának elvei:

a) az 54. § (1) bekezdésében meghatározott szolgáltatások díját a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetésének, valamint a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának a külön jogszabály rendelkezései szerint figyelembe vehető költségeinek, illetőleg ráfordításainak alapulvételével úgy kell megállapítani, hogy az a szolgáltatás igénybevételéhez közvetlenül kapcsolódó költségeket, ráfordításokat és az infrastruktúra üzemeltetéséhez nyújtott állami támogatásokat tükrözze,

b) az 54. § (1) és a (3)-(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatások azonos tartalmú igénybe vételét azonos mértékű díj ellenében kell biztosítani, illetve az igénybevétel tartalmának és a díj mértékének egymással arányban kell állnia,

c) az 54. § (3)-(5) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatások díjainak megállapítása során biztosítani kell, hogy azok mértéke arányban álljon a szolgáltatások nyújtásának a külön jogszabály szerint figyelembe vehető költségeivel, illetőleg ráfordításaival.

(6) A hálózat-hozzáférési díjak tekintetében az egyenlő bánásmód követelményeinek megtartásával általános és egyedi kedvezmények biztosíthatók, oly módon, hogy azok nem torzíthatják a vasúti társaságok közötti versenyt, így különösen

a) általános kedvezményeket csak a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat meghatározott szakaszaira lehet nyújtani, olyan módon, hogy hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményeknek kell vonatkozniuk. Az általános kedvezmény mértéke nem haladhatja meg a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője által elért tényleges adminisztrációs költség-megtakarítás mértékét. A kedvezmény mértékének meghatározásakor nem lehet figyelembe venni a felszámított díjba már egyébként beépített költségmegtakarítást,

b) a vasúti pályahálózat működtetője a közforgalmú vasúti szolgáltatások mennyiségének és minőségének ösztönzése céljából időszakos jelleggel egyedi kedvezményeket nyújthat a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat azonosítható, nagymértékben kihasználatlan részein.

(7) Amennyiben a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője külön jogszabály alapján – a vasúti közlekedési tevékenységtől eltérő közlekedési tevékenységek által okozott és igazolhatóan máshonnan meg nem térülő környezeti, baleseti, infrastrukturális költségek kiegyenlítése céljából – kiegyenlítő juttatásban részesül, köteles a hozzáférésre jogosultak számára az egyenlő bánásmód elvének megfelelően a kiegyenlítő juttatással arányos általános kedvezményt nyújtani.

(8) Amennyiben a pályahálózat-hozzáférési díjak várhatóan nem fedezik a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetőjének összes indokolt költségét, az 54. §

(1) bekezdésben rögzített szolgáltatások közvetlen költségét tartalmazó díja az összköltségre is fedezetet nyújtó olyan általános felárral növelhető, amely figyelembe veszi a vasúti társaságok termelékenységének növekedését, a vasúti pályahálózat hatékony használatának követelményét, és az egyenlő bánásmód elvét.

(9) A vasúti pályahálózat túlterheltségével érintett egyértelműen azonosítható részei vonatkozásában a vasúti pályahálózat hatékony kihasználásának elősegítése érdekében egyedi felár érvényesíthető.

(10) Ha a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat egyértelműen azonosítható részének igénybevétele költséget okozó környezeti hatással jár, e költség mértékének megfelelő egyedi felár érvényesíthető a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat e szakaszán, feltéve, hogy az azzal megegyező területen folytatott egyéb, versenyhelyzetben lévő közlekedési tevékenységek tekintetében hasonló felárak kerülnek érvényesítésre.

(11) A hálózat-hozzáférési díjrendszer keretében alkalmazott díjak, kedvezmények és felárak alkalmazásának feltételeit, különös tekintettel a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat egyes elemeinek fenntartásával és a nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatos költségeket a Hivatal ellenőrizheti. A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője köteles a költség- és árbevétel-struktúra átláthatóságát nyilvántartási és elszámolási rendszerében biztosítani, és a Hivatal számára az ellenőrzéshez szükséges adatszolgáltatást teljesíteni.

#### A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztása, az elosztás elvei

**56. §** (1) A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának elosztása során

a) az átláthatóság és az egyenlő bánásmód követelményének a megtartásával kell eljárni,

b) biztosítani kell az 54. § (1) és a (3)-(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatások folyamatos és kiegyensúlyozott igénybevételének fenntarthatóságát,

c) figyelembe kell venni a vasúti személyszállításra, vasúti árutovábbításra vagy vegyes használatra szolgáló vasúti pályák, vagy pályaszakaszok eltérő rendeltetését.

(2) A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztása során lehetőség szerint minden igényt ki kell elégíteni, törekedve a vasúti közlekedés igénybevételének ösztönzésére. A (4)-(5) bekezdésekben meghatározott esetek kivételével a vasúti pályahálózat-kapacitás valamennyi vállalkozó vasúti tevékenység végzése céljából használható.

(3) A hozzáférésre jogosult vasúti pályahálózat-kapacitás iránt bejelentett igénye csak akkor utasító el, ha annak helyettesítésére rendelkezésre áll piaci körülmények között ésszerűen elérhető más lehetőség. Ha az 54. § (1) és a (3)-(4) bekezdéseiben meghatározott valamely szolgáltatást nem csak egyetlen nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője nyújtja, a legnagyobb kiterjedésű nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője köteles minden tőle telhetőt megtenni a szolgáltatások nyújtásának elősegítése érdekében.

(4) Külön jogszabály a vasúti pályahálózat túlterheltsége esetére – elsősorban a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése, a vasúti árutovábbítás, különösen a



nemzetközi árutovábbítás fejlesztése, a vasúti közlekedés folyamatos és kiegyensúlyozott működése, illetve egyéb közlekedéspolitikai célok teljesítése érdekében – meghatározott vállalkozó vasúti tevékenységeknek a kapacitás-elosztás során történő előnyben részesítését írhatja elő.

(5) Külön jogszabályban meghatározott keretek között a Hálózati Üzletszabályzatban – megfelelő helyettesítő vasútvonal biztosítása esetén – a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat egyes szakaszainak meghatározott vasúti szolgáltatások céljára történő igénybevétele előnyben részesíthető (szakosított infrastruktúra kijelölése).

(6) Az elosztás során a vasúti pályahálózat-kapacitás menetvonal formájában

a) előre, 12 hónapot meg nem haladó időszakra vonatkozóan, illetve

b) eseti igénybejelentés alapján

biztosítható.

(7) Az (6) bekezdés a) pontjában meghatározott időtartamra vonatkozó vasúti pályahálózat-kapacitási igénybejelentések alapján 12 hónapos időszakra vonatkozóan – a külön jogszabály szerinti határidők betartásával – üzemi menetrendet kell készíteni.

(8) Az üzemi menetrend kialakításánál az eseti igénybejelentések teljesítése érdekében megfelelő vasúti pályahálózat-kapacitást kell biztosítani.

**57. §** (1) A vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására – a külön jogszabályban meghatározott feltételekkel – legfeljebb öt, kivételesen tíz évet meg nem haladó időszakra vonatkozóan keret-megállapodás köthető. A keret-megállapodást kötött hozzáférésre jogosult a keret-megállapodásban rögzített feltételek szerint jogosult vasúti pályahálózat-kapacitás igénylésére. A keret-megállapodás nem zárhatja ki harmadik személy jogosultaknak a vasúti pályahálózathoz történő hozzáférését.

(2) A keret-megállapodás csak kivételesen indokolt esetben, hosszú távon megtérülő fejlesztési célú beruházások esetén jöhet létre tíz évet meghaladó időtartamra.

(3) A keret-megállapodások létrejöttéhez a Hivatal jóváhagyása szükséges.

**58. §** A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztására vonatkozó részletes rendelkezéseket külön jogszabály tartalmazza.

#### A Hálózati Üzletszabályzat

**59. §** (1) A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti társaság

a) a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó általános szerződési feltételeit,

b) a hálózat-hozzáférési díjakat, illetve azok alkalmazásának részletes feltételeit,

c) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának részletes feltételeit, ideértve a 61.

§ (5) bekezdése szerinti összehangolási eljárás részletes szabályait is, továbbá

d) a vasúti pályahálózatra vonatkozó forgalmi és műszaki specifikációt

a külön jogszabályokban meghatározott követelményeknek megfelelően Hálózati Üzletszabályzatba köteles foglalni.

(2) A pályavasúti társaság a Hálózati Üzletszabályzatot a vállalkozó vasúti társaságokkal, az EGT-államok kapacitás-elosztó szervezeteivel, valamint az egyéb érdekeltekkel történt egyeztetést követően állapítja meg.

(3) A Hálózati Üzletszabályzat készítője köteles a Hálózati Üzletszabályzatot honlapján – mindenkor érvényes szövegével – közzétenni, valamint a szabályzat kiadásának költségeit meg nem haladó összegű ellenérték fejében nyomtatott formában rendelkezésre bocsátani.

(4) A Hálózati Üzletszabályzat készítője köteles gondoskodni arról, hogy a Hálózati Üzletszabályzatban szereplő feltételek és információk naprakészek legyenek, és köteles a Hálózati Üzletszabályzatot ennek érdekében szükség szerint módosítani. A Hálózati Üzletszabályzat módosítását az éves vasúti pályahálózat-kapacitás iránti kérelmek benyújtására külön jogszabályban meghatározott határidő lejártát legalább 4 hónappal megelőzően közzé kell tenni. A Hálózati Üzletszabályzatot a közzétételét megelőzően a Hivatal részére meg kell küldeni.

(5) A Hivatal a Hálózati Üzletszabályzatot megvizsgálhatja, és ha annak tartalma ellentétes az e törvényben, valamint a Hálózati Üzletszabályra vonatkozó meghatározott külön jogszabályban foglaltakkal, annak módosítását határozattal hivatalból elrendeli.

#### A vasúti pályahálózat kapacitása elosztásának menete

**60. §** A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitását a pályavasúti társaság osztja el.

**61. §** (1) A hozzáférésre jogosult a vasúti pályahálózat-kapacitásra, valamint az 54. § (1) és a (3)-(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatásokra vonatkozó igényét a pályavasúti társaságnak bejelenti.

(2) Az (1) bekezdés szerinti igénybejelentés ajánlattételre történő felhívásnak minősül [Ptk. 212. § (1) bekezdés].

(3) A pályavasúti társaság a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően köteles a vasúti pályahálózat-kapacitásnak, valamint az 54. § (1) és a (3)-(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatások igénybevételének – a Hálózati Üzletszabályzat rendelkezéseinek megfelelően számított hálózat-hozzáférési díj ellenében történő – biztosítására vonatkozóan ajánlatot tenni.

(4) Abban az esetben, ha a hozzáférésre jogosult elfogadja a pályavasúti társaság ajánlatát, a felek között a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződés létrejön.

(5) A vasúti pályahálózat valamely elemére vonatkozó vasúti pályahálózat-kapacitás iránt bejelentett igények ütközése esetén a pályavasúti társaság az érintett igényeket bejelentő hozzáférésre jogosultak között egyeztetést kezdeményez,

amelynek során megkísérli az ütköző igények maradéktalan kielégítése érdekében egyezség létrehozását (a továbbiakban: összehangolási eljárás). Ezen egyezség létrehozása érdekében a pályavasúti társaság az érintett hozzáférésre jogosultak részére az általuk bejelentett igénytől eltérő vasúti pályahálózat-kapacitás igénybevételére tehet javaslatot, illetve az érintett felek jogosultak a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényüket a bejelentési határidő elteltét követően is módosítani.

(6) Amennyiben az (5) bekezdésben meghatározott összehangolási eljárás 10 munkanapon belül nem vezet eredményre, a pályavasúti társaság – az 56. § (2)-(5) bekezdésekben foglaltakra is figyelemmel – dönt az összehangolási eljárással érintett igényekről, és ennek eredményeként az összehangolási eljárással érintett hozzáférésre jogosult részére – ésszerű keretek között – az általa bejelentett igénytől eltérő ajánlatot tehet.

(7) Amennyiben a pályavasúti társaság a (3) bekezdésben meghatározott ajánlattételi kötelezettségének – a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott határidőben – nem tesz eleget, vagy a hozzáférésre jogosult a pályavasúti társaságnak a (6) bekezdés szerinti eltérő ajánlatát nem fogadja el, a hozzáférésre jogosult a 77. § (1) bekezdése szerint jogvita eljárást kezdeményezhet.

(8) A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztását végző szervezet köteles a Hivatalt az igénybejelentésekről, illetve az elosztás folyamata során hozott valamennyi döntéséről, továbbá a Hálózati Üzletszabályzat szerinti kedvezmény biztosítására vonatkozó tárgyalással kapcsolatos minden lényeges körülményről haladéktalanul tájékoztatni. A Hivatal az elosztás folyamatára irányadó szabályok sérelmének veszélye esetén az érintett felet vagy feleket hivatalból jogszerű magatartás tanúsítására utasítja.

(9) A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztását végző szervezet vezető tisztségviselője, érdemi ügyintézője a feladatainak ellátása során korlátozás nélkül jogosult a szervezet e fejezetben meghatározott feladataival összefüggő üzleti titok megismerésére. E személyek a tudomásukra jutott üzleti titkot kötelesek megőrizni.

### **Az integrált vasúti társaság által működtetett vasúti pályahálózatra vonatkozó eltérő rendelkezések**

**62. § (1)** Amennyiben a vasúti pályahálózatot integrált vasúti társaság működteti, a pályahálózat-kapacitás elosztásának folyamatára vonatkozó rendelkezéseket a 62-65. §-okban foglalt eltérésekkel kell alkalmazni.

(2) Az integrált vasúti társaság által működtetett vasúti pályahálózat esetében

- a) a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztására,
- b) az integrált vasúti társaság Hálózati Üzletszabályzatának kidolgozására,
- c) a hozzáférésre jogosult által fizetendő hálózat-hozzáférési díjak összegének meghatározására, valamint
- d) az integrált vasúti társaságnak az általa működtetett vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése költségeinek meghatározására

vonatkozó feladatokat a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet (a továbbiakban: VPSZ) látja el.

(3) Az integrált vasúti társaság köteles a VPSZ – (2) bekezdésben meghatározott – szolgáltatásainak igénybevételére.

(4) Az integrált vasúti társaság – a VPSZ (2) bekezdésben meghatározott feladatai ellátása érdekében – külön jogszabályban meghatározottak szerint köteles

a) az általa működtetett vasúti pályahálózat műszaki tervdokumentációját, valamint a pályahálózat kapacitásának meghatározásához szükséges egyéb iratot, információt, továbbá

b) a vasúti pályahálózat működtetésére, valamint a nyílt hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatásokra vonatkozó költség-, ráfordítás-, és eredménykimutatásait

a VPSZ rendelkezésére bocsátani.

**63. §** Az integrált vasúti társaság Hálózati Üzletszabályzatának az 59. § (1) bekezdésében foglaltakon túlmenően – tartalmaznia kell az általa működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz történő hozzáférésére vonatkozó részletes szabályokat.

#### A kapacitás-elosztás menete

**64. §** (1) A hozzáférésre jogosult a vasúti pályahálózat-kapacitásra, valamint az 54. § (1) és a (3)-(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatásokra vonatkozó igényét a VPSZ részére jelenti be.

(2) Az (1) bekezdés szerinti igénybejelentés ajánlattételre történő felhívásnak minősül [Ptk. 212. § (1) bekezdés].

(3) A VPSZ a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően – az integrált vasúti társaságnak és a hozzáférésre jogosultnak 15 napon belül megküldött értesítésben – meghatározza

a) a hozzáférésre jogosult rendelkezésére bocsátható vasúti pályahálózat-kapacitást, továbbá

b) a hálózat-hozzáférési díjak összegét.

(4) Az integrált vasúti társaságot a (3) bekezdés szerinti értesítésben foglaltaknak megfelelő tartalommal a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítása tárgyában a hozzáférésre jogosulttal szemben szerződéskötési kötelezettség terheli.

(5) Az összehangolási eljárással kapcsolatban a pályavasúti társaság számára a 61. § (5)-(6) bekezdéseiben meghatározott feladatokat a VPSZ látja el.

(6) Amennyiben az integrált vasúti társaság a VPSZ-nek a (3) bekezdés szerinti értesítésében foglaltakkal nem ért egyet, a 77. § (1) bekezdése szerint jogvitás eljárást kezdeményezheti.

Az integrált vasúti társaság hozzáférése az általa működtetett,  
nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz

**65. § (1)** A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető integrált vasúti társaság a vasúti pályahálózat-kapacitási igényét, valamint az 54. § (1) és a (3)-(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatások igénybevételére vonatkozó tervét köteles a VPSZ-nek bejelenteni.

(2) A VPSZ a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően – az integrált vasúti társaságnak megküldött értesítésben – meghatározza

a) az integrált vasúti társaság rendelkezésére bocsátható vasúti pályahálózat-kapacitást, továbbá

b) az integrált vasúti társaság által történő igénybevételnek – a Hálózati Üzletszabályzat hálózat-hozzáférési díjszabási rendelkezéseinek megfelelően számított – költségeit.

(3) Amennyiben az integrált vasúti társaság a VPSZ-nek (2) bekezdés szerinti értesítésében foglaltakkal nem ért egyet, a 77. § (1) bekezdése szerint jogvitás eljárást kezdeményezheti.

**66. § (1)** Az integrált vasúti társaságnak az általa működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése a 37. § (1) bekezdésének b)-d) pontjaiban meghatározott tevékenységet végző szervezeti egységei, és a vasúti pályahálózat működtetését ellátó szervezeti egysége közötti – a VPSZ által kidolgozott, és a Hivatal által jóváhagyott – belső megállapodás alapján kerül sor.

(2) A pályahálózatot működtető integrált vasúti társaságnak a 65. § (2) bekezdésében foglaltak szerint meghatározott költségeit a 37. §-ban foglaltaknak megfelelően kell az integrált vasúti társaság vállalkozó vasúti és a vasúti pályahálózat működtetését végző szervezeti egységei között elszámolni.

#### A Vasúti Pályakapacitáselosztó Szervezet

**67. § (1)** A VPSZ egyszemélyes gazdasági társaság, kizárólagos tulajdonosa a magyar állam.

(2) A tulajdonosi jogokat az állam nevében a miniszter gyakorolja.

(3) A VPSZ működési engedélyt nem szerezhethet, illetve vasúti társaságban sem közvetlen, sem közvetett módon nem szerezhethet tulajdonrészt, továbbá vasúti társasággal jogviszonyt – az e törvényben meghatározott feladatainak teljesítésével összefüggő jogviszonyok kivételével – csak a Hivatal előzetes hozzájárulásával létesíthet.

(4) A VPSZ vezető tisztségviselője, felügyelő bizottságának tagja, érdemi ügyintézője, valamint ezek közeli hozzátartozója [Ptk. 685. § b) pont]

a) a Hivatallal közszolgálati jogviszonyt, vasúti társasággal munkaviszonyt, illetőleg munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyt nem létesíthet, továbbá

b) vasúti társaságban részesedést nem szerezhethet.

(5) A VPSZ az általa elosztott vasúti pálya-kapacitás után befolyt hálózat-hozzáférési díj külön jogszabályban meghatározott hányadának megfelelő összegű jutalékra jogosult a vasúti pályahálózat működtetőjétől. A vasúti pályahálózat mű-

ködtetője és a VPSZ közötti jogviszonyra a külön jogszabályban, illetve a Ptk. 198. §-ának (3) bekezdésében foglaltakat kell alkalmazni.

(6) A VPSZ vezető tisztségviselője, érdemi ügyintézője feladatainak ellátása során korlátozás nélkül jogosult a VPSZ e fejezetben meghatározott feladataival összefüggő üzleti titok megismerésére. E személyek a tudomásukra jutott üzleti titkot kötelesek megőrizni.

### XIII. FEJEZET MUNKAVÁLLALÓI JOGOK ÉS KÖTELEZETTSÉGEK

**68. §** (1) A vasúti közlekedési tevékenység keretében a vasúti forgalom közvetlen ellátásában az vehet részt, aki a külön jogszabályban meghatározott képesítési és egészségügyi alkalmassági követelménynek megfelel.

(2) A közforgalmú személyszállítási tevékenységet végző vasúti társaság munkavállalóját, nyugdíjasát és igényjogosult hozzátartozóikat, továbbá a külön jogszabályban meghatározott személyeket utazási és fuvarozási kedvezmény illeti meg. Az egyes vasúti társaságok munkavállalóit megillető utazási és fuvarozási kedvezmények kölcsönös elismerésére, elszámolásának módjára és a megtérítésére az érintett közforgalmú vasúti társaságok megállapodása irányadó.

(3) A közforgalmú vasúti társaság munkavállalója formaruha viselésére kötelezhető.

(4) A vasutas biztosítottak az elkülönült, egységes vasútegészségügyi szervezeten belül gyógyító-megelőző és teljes körű üzemegészségügyi ellátásra, továbbá közegészségügyi és járványügyi szolgáltatás igénybe vételére jogosultak. A vasutas biztosítottak körét és a jogosultság mértékét külön jogszabály állapítja meg.

### XIV. FEJEZET A VASÚTI KÖZLEKEDÉS IGAZGATÁSA

#### **Magyar Vasúti Hivatal**

##### A Hivatal jogállása, szervezete

**69. §** (1) A Hivatal önálló feladat- és hatáskörrel rendelkező, a vasúti társaságoktól és a VPSZ-től független, országos hatáskörű közigazgatási szerv, amelynek irányítását a Kormány, felügyeletét a miniszter látja el. A Hivatal jogi személy, amely önállóan gazdálkodó központi költségvetési szervként működik.

(2) A Hivatal részére a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenységéért az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok felügyeleti díjat kötelesek fizetni, amelynek mértéke a fizetésre kötelezett által az előző évben belföldön fizetett hálózat-hozzáférési díj 0,4 %-a.

(3) A Hivatal kérelemre induló eljárásáért a kérelmezőnek igazgatási-szolgáltatási díjat kell fizetni. Az igazgatási-szolgáltatási díjak körét és mértékét, és a díjak fizetésére vonatkozó egyéb rendelkezéseket a miniszter – a pénzügyminiszterrel egyetértésben – rendeletben állapítja meg.

**70. §** (1) A Hivatal elnökét – a miniszter javaslatára – a miniszterelnök, elnökhelyettesét a miniszter nevezi ki és menti fel. A kinevezés időtartama hat év.

(2) Az elnök tekintetében a munkáltatói jogokat – a kinevezés és a felmentés kivételével – a miniszter gyakorolja. Az elnököt a közigazgatási államtitkár havi illetményével azonos díjazás és juttatás, az elnökhelyettest a helyettes államtitkár havi illetményével azonos díjazás és juttatás illeti meg.

(3) Felmentéssel szűnik meg a Hivatal elnökének és elnökhelyettesének megbízása, ha

- a) jogerős bírói ítélet megállapítása szerint bűncselekményt követett el,
- b) tisztségével való összeférhetetlenségét három hónapon belül nem szüntette meg,
- c) a tisztségére méltatlanná vált,
- d) tisztségének ellátására tartósan alkalmatlanná vált,
- e) tevékenységével a Hivatal működését veszélyezteti.

(4) A Hivatal elnöke

- a) vezeti a Hivatalt,
- b) megállapítja a Hivatal szervezeti és működési szabályzatát,
- c) gyakorolja – ha jogszabály másként nem rendelkezik – a Hivatal köztisztviselői felett a munkáltatói jogokat,
- d) irányítja a Hivatal gazdálkodását,
- e) képviseli a Hivatalt,
- f) ellátja mindazokat a feladatokat, amelyeket jogszabály vagy a Hivatal szervezeti és működési szabályzata a hatáskörébe utal.

**71. §** (1) A Hivatal köztisztviselője a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény (a továbbiakban: Ktv.) szerinti összeférhetlenségi szabályokban foglaltakon túl, nem létesíthet munkaviszonyt vagy munkavégzéssel járó egyéb jogviszonyt vasúti társasággal.

(2) A Hivatal köztisztviselője az öröklés kivételével vasúti társaságokban tulajdoni részesedést nem szerezhethet.

(3) A Hivatal köztisztviselője kinevezésekor nyilatkozik a munkáltatói jogkör gyakorlójának a (2) bekezdésben foglalt rendelkezések teljesüléséről. A Hivatal köztisztviselője kinevezése előtt vagy öröklés útján szerzett tulajdoni részesedését a kinevezésétől, illetve a szerzéstől számított három hónapon belül köteles elidegeníteni.

(4) A (3) bekezdésben foglalt kötelezettsége teljesítéséig a Hivatal köztisztviselője nem vehet részt olyan döntés előkészítésében és meghozatalában, amely az összeférhetlenségi okkal érintett társaságra vonatkozik.

(5) A Hivatal köztisztviselőire a Ktv. rendelkezéseit kell alkalmazni.

**72. §** A Hivatal tevékenységéről a Hivatal elnöke évente beszámol az Országgyűlésnek, továbbá közzéteszi éves tájékoztatóját.

## A Hivatal hatásköre

**73. § (1)** A Hivatal feladat- és hatáskörébe tartozik

- a) döntés a 77. § szerinti jogvitás ügyben,
- b) működési engedély, illetve ideiglenes működési engedély kiadása, módosítása, felfüggesztése, visszavonása, a működési engedély (ideiglenes működési engedély) feltételei fennálltának ellenőrzése,
- c) a vasúti közlekedési piac felügyelete,
- d) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztási folyamatának, és a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáférésre jogosult, valamint a pályavasúti társaság vagy integrált vasúti társaság között a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltak szerinti kedvezmények biztosítására vonatkozó tárgyalások felügyelete,
- e) az 57.§ szerinti keret-megállapodások jóváhagyása,
- f) integrált vasúti társaság 66. § (1) bekezdése szerinti belső megállapodásának jóváhagyása, az abban foglaltak ellenőrzése, illetőleg annak megsértése esetén bírság alkalmazása,
- g) a 37. § szerinti számviteli elkülönítés teljesítésének ellenőrzése,
- h) a térségi és az elővárosi pályahálózat kijelölése, valamint – ha e törvény eltérően nem rendelkezik – a vasúti pályahálózat működtetője, a hozzáférésre jogosult vagy a VPSZ kérelme alapján döntés vasúti pályák nyílt hozzáférésűvé, illetve nyílt hozzáférés alól mentessé történő minősítéséről,
- i) a vasúti társaság személyszállítási, áru fuvarozási, valamint vontatási üzletszabályzatának jóváhagyása,
- j) külön jogszabályban meghatározott adatgyűjtési, adatszolgáltatási feladatok ellátása,
- k) a vasúti közlekedési piac fejlődésének nyomon követése, elemzése és értékelése,
- l) nyilvántartás vezetése a működési engedélyekről, továbbá
- l) mindazon feladatok ellátása, amelyeket jogszabály a feladatkörébe utal.

(2) A Hivatal információt cserélhet a más EGT-államokban működő nemzeti szabályozó szervezetekkel, az Európai Bizottsággal és az Európai Vasúti Ügynökséggel a tevékenységéről, a döntéshozatali elveiről és gyakorlatáról, abból a célból, hogy a vasúti szabályozás döntéshozatali elvei az EGT-n belül összehangolhatók legyenek.

### A Hivatal eljárása

**74. § (1)** A Hivatal eljárására a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) rendelkezéseit az e §-ban foglalt eltérésekkel kell alkalmazni.

(2) A Hivatal feladat- és hatáskörébe tartozó ügyek intézésének határideje 60 nap. A határidő a 77-79. §-ok szerinti jogvitás eljárásban nem hosszabbítható meg.

(3) A Hivatalnak a 73. § (1) bekezdés a) és d) pontjaiban meghatározott tárgykörökben hozott határozatával szemben újrafelvételi kérelem nem nyújtható be.

(4) A Hivatal határozata ellen fellebbezésnek nincs helye.

(5) A bíróság a Hivatal határozatát megváltoztathatja.



(6) A Hivatal – a Ket. 81 §-ának (8) bekezdése szerint – nyilvánosan közzéteszi a 73. § (1) bekezdésének a)-h) pontjai szerinti eljárásokban az ügy érdemében hozott határozatait azzal, hogy a közzététel kiterjed a Hálózati Üzletszabályzat, a keretmegállapodás, a belső megállapodás, valamint az üzemi menetrend szövegére is. A közzétett határozat nem tartalmazhatja az érdekeltek által előzetesen – kellő indokkal – üzleti titoknak minősített adatokat.

(7) A Hivatal jogosult a működési engedélyben meghatározott tevékenységekre vonatkozó iratokról másolatot, kivonatot készíteni, feladatai ellátásához a vasúti társaságtól – külön jogszabályban meghatározott módon – eseti és rendszeres információkat kérni, amelyeket köteles zártan kezelni, kivéve, ha az információk, adatok nyilvánosságra hozatalát jogszabály írja elő.

#### A piac felügyelete

**75. §** (1) A Hivatal a vasúti közlekedési piac zavartalan, eredményes működésének, a piaci szereplők érdekei védelmének, a tisztességes és hatékony piaci verseny fenntartásának elősegítése, illetve a versenykorlátozó magatartás tanúsítására lehetővé adó helyzetek kiküszöbölése érdekében hatósági jogkörében felügyeleti ellenőrzési tevékenységet végez.

(2) A Hivatal a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenysége során figyelemmel kíséri a vasúti közlekedési piac működését, az arra vonatkozó jogszabályokban, a Hivatal határozataiban, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltak megtartását, és arról elemzést készít.

(3) A Hivatal a (2) bekezdés szerinti tevékenysége során szakértőt vehet igénybe. A szakértőre, a Hivatal köztisztviselőjére vonatkozó összeférhetetlenségi szabályokat kell alkalmazni.

(4) A Hivatal a vasúti társaságokat a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenység ellátásához szükséges információk, adatok szolgáltatására kötelezheti.

(5) A Hivatal felügyeleti és ellenőrzési terv alapján és azon kívül is hivatalból vagy kérelemre folytat felügyeleti tevékenységet.

**76. §** (1) A piac felügyelete során feltárt jogsértés esetén a Hivatal a jogsértés tényét határozatban állapítja meg, és jogosult

- a) a jogsértőt kötelezni az eljárás költségeinek megtérítésére,
- b) külön jogszabályban foglaltak alapján bírságot kiszabni,
- c) a tevékenység végzésének feltételeit megállapítani,
- d) a jogsértő magatartás folytatását megtiltani.

(2) A kötelezettségek súlyos és ismétlődő megszegése esetén – amennyiben az (1) bekezdésben meghatározott egyéb jogkövetkezmények nem vezettek eredményre – a Hivatal felfüggesztheti, vagy visszavonhatja a működési engedélyt.

## Jogvitás eljárás

**77. § (1)** Az 53. § szerint nyílt hozzáférésre jogosult szervezet vagy az integrált vasúti társaság a Hivatalnál jogvitát kezdeményezhet, amennyiben álláspontja szerint:

a) a pályavasúti társaság, a VPSZ, vagy az integrált vasúti társaság megsértette a Hálózati Üzletszabályzatban megállapított valamely kötelezettségét,

b) a Hálózati Üzletszabályzat valamely rendelkezése ellentétes a megkülönböztetéstől mentes eljárás követelményével,

c) a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott hálózat-hozzáférési díjak mértéke vagy struktúrája ellentétes az e törvényben vagy külön jogszabályban foglaltakkal,

d) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztására vonatkozó eljárás során eljárási szabálysértés történt, vagy annak eredménye jogszabálysértő, illetve ellentétes a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal,

e) a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó eseti igénybejelentés elintézése során eljárási szabálysértés történt, vagy annak eredménye jogszabálysértő, illetve ellentétes a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal,

f) valamely szerződő fél megsértette a pályahálózathoz való nyílt hozzáférés tárgyában kötött szerződést, vagy a menetvonal igénybevételéért fizetendő hálózat-hozzáférési díj mértéke jogszabálysértően, illetve a Hálózati Üzletszabályzatba ütköző módon került megállapításra.

(2) Az (1) bekezdés a)-c) és e)-f) pontjai szerinti esetekben a kérelmet a jogsértésről való tudomásszerzést követő 15 napon belül, de legkésőbb a jogsértés megtörténtétől számított három hónapon belül lehet előterjeszteni. A d) pont szerinti kérelmet az üzemi menetrend-tervezet külön jogszabály szerinti közzétételét követő 15 napon belül lehet előterjeszteni.

(3) A kérelemben a Ket. 35. §-ának (1) bekezdésében foglaltakon túl, meg kell jelölni

a) az eljárás lehetséges érdekeltjeinek a kérelmező által ismert nevét és székhelyét

b) az ügy tárgyát,

c) az eljárásra okot adó esemény időpontját, illetőleg az eseményről való tudomásszerzés időpontját,

d) a kért intézkedéseket, azok indokolásával együtt.

(4) A kérelemhez csatolni kell a kérelmező rendelkezésére álló, az ügy elbírálása szempontjából lényeges bizonyítékokat és egyéb dokumentumokat, valamint az igazgatási szolgáltatási díj megfizetésének igazolását.

(5) A Hivatalnak a jogvita elbírálására nincs hatásköre, ha a kérelem előterjesztését megelőzően az előterjesztett ügyben polgári pert indítottak.

(6) Ha a Hivatal elé terjesztett ügyben a 77-79. § szerinti eljárást kezdeményeztek, ugyanabban az ügyben utóbb közvetlenül nem lehet bírósághoz fordulni.

**78. § (1)** A jogvitás eljárást kezdeményező ügyfél a kérelemben a 77. § (3)-(4) bekezdésén túl bizonyítási indítványt is előterjeszthet.

(2) Amennyiben a Hivatal a bizonyítási indítványnak helyt ad, lefolytatja az annak megfelelő bizonyítást. Amennyiben a bizonyítást mellőzi, az érdemi határozatában a mellőzés okait köteles külön megindokolni. A bizonyítás sikertelenségét a bizonyítást kérő fél terhére kell értékelni.

(3) A Hivatal indítványra vagy hivatalból a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztása által érintett valamennyi szervezetet adatok, információk (beleértve az üzleti titkot is) becsatolására kötelezheti. Amennyiben valamely adat vagy információ becsatolása bizonyítási indítványhoz kapcsolódik, és a kötelezett fél azt nem, vagy nem megfelelően csatolja be, úgy a bizonyítás sikertelenségét a bizonyítást kérő fél terhére értékelni nem lehet. Ebben az esetben a Hivatal a rendelkezésre álló bizonyítékok mérlegelésével dönt.

(4) Amennyiben az ügyfél az eljárást, így különösen a bizonyítást rosszhiszemű magatartásával akadályozza, a Hivatal bírságot alkalmazhat vele szemben.

**79. § (1)** A Hivatal a jogvitás ügyben hozott határozatában

- a) elutasítja az alaptalan kérelmet,
- b) megállapítja a jogsértés megtörténtét,
- c) kötelezi a jogsértés okozóját a jogszabálynak megfelelő magatartás tanúsítására,
- d) a jövőre nézve módosítja a Hálózati Üzletszabályzat jogszabályba ütköző rendelkezését,
- e) a vasúti pályahálózat-kapacitás ellenértékével kapcsolatos jogvita esetén megtiltja a jogszerűtlen ellenérték további alkalmazását, egyidejűleg megállapítja a jogszerű árat és kötelezheti a vasúti társaságot a jogszerű ár alkalmazására,
- f) a jogsértőt kötelezi az eljárással kapcsolatban felmerült költségek viselésére.

(2) A Hivatal az (1) bekezdésben meghatározott jogkövetkezmények közül egyidejűleg többet is alkalmazhat.

(3) Ha a Hivatal az eljárás során más jogszabály megsértésére utaló körülményt észlel, köteles azt a hatáskörrel rendelkező hatóságnak, így különösen a versenyhatóságnak jelezni.

(4) Amennyiben megállapítható, hogy e törvény szabályainak megszegése miatt ideiglenes intézkedés hiányában súlyos, másként el nem hárítható jog-, illetve érdeksérelem következne be, vagy ennek veszélye áll fenn, és az intézkedés miatti hátrány nem haladja meg az intézkedéssel elérhető előnyöket, a Hivatal a folyamatban lévő ügyben – kérelemre vagy hivatalból – végzéssel elrendelt ideiglenes intézkedésként

- a) megállapíthatja a vasúti pályahálózat-kapacitás – a hozzáférésre jogosult ügyfél részére történő – biztosításának feltételeit,
- b) megtilthatja a jogsértő magatartás tanúsítását.

(5) A Hivatal ideiglenes intézkedés tárgyában hozott végzése elleni bírósági felülvizsgálat iránti kérelem előterjesztésének a végzés közlésétől számított 15 napon belül van helye. A kérelem tárgyában a bíróság 15 napon belül határoz.

## A közlekedési hatóság feladatai

### A közlekedési hatóság feladat- és hatásköre

**80. §** (1) A helyi és az elővárosi vasúti pályahálózattal, valamint a helyi és elővárosi működési engedéllyel rendelkező vasúti társasággal összefüggő közlekedési hatósági ügyekben első fokon a területi (megyei, fővárosi) közlekedési felügyelet jár el.

(2) A térségi és országos vasúti pályahálózattal, a térségi és országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságokkal, valamint a helyi közforgalmú járművek típusengedélyével és a prototípus-járművek üzemengedélyével összefüggő, továbbá a (4) bekezdésben meghatározott egyéb közlekedési hatósági ügyekben – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – első fokon a Központi Közlekedési Felügyelet jár el.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott ügyekben másodfokú hatóságként a Közlekedési Főfelügyelet jár el.

(4) A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:

- a) a műszaki engedély (10. §) kiadása,
- b) a vasútbiztonsági tanúsítvány (kiegészítő tanúsítvány) és a vasútbiztonsági engedély (33-35. §-ok) kiállítása, meghosszabbítása, módosítása és visszavonása, valamint az abban foglalt feltételek teljesítésének ellenőrzése,
- c) a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő – külön jogszabályban meghatározott – munkakört betöltő vasúti szakemberek vizsgáztatása, valamint a vasútbiztonsággal összefüggő képzést nyújtó szervezetek ellenőrzése,
- d) a vasúti pálya, az üzemi létesítmények, a vasúti járművek, valamint a vasúti közlekedéssel összefüggő tevékenységek ellenőrzése abból a szempontból, hogy megfelelnek-e a jogszabályok előírásainak és a hatósági engedélyekben foglaltaknak (a továbbiakban: felügyeleti tevékenység),
- e) vasúti járművek és vasúti járműre szerelt vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények hatósági jelzésének kiadása,
- f) vasúti járművek, valamint a vasúti pályák nyilvántartásának külön jogszabályban meghatározottak szerinti vezetése,
- g) a nemzeti vasútbiztonsági szabályok érvényesülésének figyelemmel kísérése, azok módosítására vonatkozó javaslat kidolgozása, és a módosítással kapcsolatban az érdekeltekkel – ideértve a vasúti társaságokat, a gyártókat és karbantartókat, valamint a felhasználók és a vasúti dolgozók képviselőit is – való egyeztetés lefolytatása,
- h) az (5) bekezdés szerinti éves jelentés elkészítése,
- i) a tanúsítvány (kiegészítő tanúsítvány) megszerzéséhez szükséges tudnivalókról ingyenesen hozzáférhető – külön jogszabály szerinti tartalommal összeállított – útmutató készítése,
- j) együttműködés és információcsere a más EGT-államokban működő vasútbiztonsági hatóságokkal, továbbá
- k) mindazon feladatok ellátása, amelyeket jogszabály a feladatkörébe utal.

(5) A közlekedési hatóság minden év szeptember 30-áig a vasútbiztonsági hatósági feladat- és hatáskörében végzett tevékenységéről külön jogszabályban

meghatározott tartalommal készített éves jelentését megküldi az Európai Vasúti Ügynökségnek, és azt egyidejűleg honlapján is közzéteszi.

(6) A közlekedési hatóság kérelemre induló eljárásáért – külön jogszabályban meghatározott – igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni.

(7) A közlekedési hatóság vasúti pályával és vasúti üzemi létesítménnyel kapcsolatos eljárásában ügyfélnek minősül a vasúti pálya vagy vasúti létesítmény építése, korszerűsítése, átalakítása és megszüntetése által terület-igénybevétellel érintett, vagy a vasúti pálya, illetve vasúti létesítménnyel szomszédos, továbbá a megvalósult vasúti pálya, illetve vasúti létesítmény környezetvédelmi hatástanulmányában, ennek hiányában a műszaki tervdokumentációjában igazolt hatásterületen lévő ingatlan tulajdonosa, illetve az ezen ingatlan vonatkozásában a használat jogát biztosító dologi joggal rendelkező személy.

(8) A hiányosan benyújtott kérelemmel kapcsolatos hiánypótlási felhívást a közlekedési hatóság a kérelem beérkezésétől számított 15 napon belül adja ki.

(9) A közlekedési hatóság a kérelemre indult eljárás megindításáról az ügyfeleket és az érdekelteket a kérelem beérkezésétől számított 30 napon belül értesíti.

(10) A az országos, térségi, elővárosi és helyi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya és tartozékai, valamint vasúti üzemi létesítmény engedélyezésével kapcsolatos jogerős határozattal szemben újrafelvételi kérelem nem nyújtható be.

(11) A közlekedési hatóság a vasútbiztonság körébe tartozó feladatait nem ruházhatja át, és annak elvégzésére más szervezetet – közigazgatási szerv kivételével – nem kérhet fel.

#### A hatósági ellenőrzés, igazgatási bírság

**81. §** (1) A közlekedési hatóság a vasúti pályák, az üzemi létesítmények és a vasúti járművek üzem- és forgalom-biztos állapotát, valamint az időszakos vizsgálatok és a szükséges javítás elvégzését ellenőrzi. A vasúti társaság köteles a szabad ellenőrzés valamennyi feltételét biztosítani, különösen a lényeges dokumentumokhoz, létesítményekhez, berendezésekhez és felszerelésekhez való korlátozás nélküli hozzáférést. Ha a közlekedési hatóság az ellenőrzés során mulasztást állapít meg

a) az üzemben tartót a vizsgálat vagy a javítás elvégzésére utasítja, továbbá  
b) bírságot szab ki, amelynek legmagasabb összegét a Kormány rendeletben határozza meg.

(2) Ha a mulasztás az élet- és a vagyonbiztonságot veszélyezteti, a közlekedési hatóság a vasúti pálya üzemének megszüntetését, illetve a vizsgált jármű forgalomból való kivonását rendeli el.

(3) A közlekedési hatóság a vasúti pályának, a vasúti járműnek, illetve a vasúti járműre szerelt nyomástartó edénynek engedély nélküli, vagy az engedélyben foglaltaktól eltérő létesítése, gyártása, átalakítása, bontása illetve használata esetén

a) bírságot szab ki, amelynek legmagasabb összegét a Kormány rendeletben határozza meg, továbbá

b) a vasúti pálya, a vasúti jármű, illetve a vasúti járműre szerelt nyomástartó edény lebontását, átalakítását, gyártásának vagy üzemeltetésének a megszüntetését, forgalomból való kivonását rendelheti el.

(4) Engedély nélkül vagy engedélytől eltérő módon létesített, átalakított vasúti pálya, vasúti jármű, illetve nyomástartó edény lebontását, átalakítását, gyártásának, átalakításának vagy üzemeltetésének a megszüntetését, forgalomból való kivonását a közlekedési hatóság akkor rendeli el, ha azok fennmaradása az élet- és vagyonbiztonságot, illetve az emberi környezetet és a természeti értékeket veszélyezteti, és a veszély megfelelő átalakítással sem szüntethető meg.

(5) A műszaki engedély-köteles vasúti közlekedési tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértőit a közlekedési hatóság bírság megfizetésére kötelezi. A bírság legmagasabb összegét a Kormány rendeletben határozza meg. A bírság ismételten is kiszabható.

(6) A beszedett bírság a közlekedési hatóságot illeti meg.

### **Adatvédelem, adatkezelés**

**82. § (1)** A közlekedési hatóság jogosult

a) a külön jogszabály szerint közlekedési hatósági vizsgáláshoz kötött vasúti munkakört betöltő vasúti munkavállalók személyazonosító adatait és büntetett előéletére vonatkozó különleges adatokat,

b) a külön jogszabályban meghatározott munkakört betöltő vasúti munkavállalók személyazonosító adatait, a munkakör betöltéséhez szükséges egészségügyi alkalmasságra vonatkozó adatokat,

c) a vasúti közlekedési tevékenység végzésével összefüggésben a vasúti társaság ügyvezetését, valamint a vasúti közlekedési tevékenység szakmai irányítását ellátó személy személyazonosító adatait és büntetett előéletére vonatkozó különleges adatokat

kezeleni, továbbá a vizsgaeredményeket, alkalmassági minősítéseket, képesítéseket – ezek hitelességének utólagos igazolása céljából – nyilvántartani.

(2) A közlekedési hatóság személyes adatokat a vasúti közlekedés zavartalanságának biztosítása, a vasúti közlekedés biztonságának fenntartása, valamint a 80. § (4) bekezdésének c), h) és j) pontjaiban meghatározott feladatok ellátása érdekében kezeli.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott különleges adatokat a közlekedési hatóság a vasútbiztonsági követelmények érvényesítése céljából a munkavégzésre való alkalmasság megállapítása, a vasúti közlekedés biztonságának folyamatos fenntartása, valamint a 80. § (4) bekezdésének c), h) és j) pontjaiban meghatározott feladatok ellátása érdekében kezeli.

(4) Az (1) bekezdésben meghatározott adatokat a közlekedési hatóság addig az időpontig tartja nyilván, amíg

a) az (1) bekezdés a) és b) pontjában meghatározott esetben az érintett természetes személy a közlekedési hatósági vizsgálathoz kötött, vagy külön jogszabályban meghatározott munkakört betölti,

b) az (1) bekezdés c) pontjában meghatározott esetben az érintett természetes személy a vasúti társaság ügyvezetését, valamint a vasúti közlekedési tevékenység szakmai irányítását ellátja.

(5) A közlekedési hatóság mint adatkezelő szerv biztosítja az adatok védelmét a véletlen vagy szándékos megsemmisítéssel, megsemmisüléssel, megváltoztatással, nyilvánosságra kerüléssel szemben, továbbá azt, hogy azokhoz jogosulatlan személy ne férjen hozzá.

(6) E törvény felhatalmazása alapján az adatkezelésre jogosult szerv (közlekedési hatóság) a kezelt adatokat személyazonosító adatok nélkül statisztikai célokra felhasználhatja, azokból statisztikai célra adatot szolgáltatathat.

(7) Az (1) bekezdésben meghatározott adatok a rendőrségnek, az ügyészségnek, a bíróságnak, az igazságügyi szakértőnek bűnüldözés és bűnmegelőzés, illetve bírósági eljárás lefolytatása céljából továbbíthatók.

(8) A Hivatal a működési engedéllyel kapcsolatos eljárásával összefüggésben, az üzleti jóhírnév vizsgálata körében jogosult a működési engedélyt kérelmező szervezetre, illetve a vasúti társaság ügyvezetését ellátó személy büntetett előéletére vonatkozó különleges adatokat kezelni.

### **Együttműködés a Gazdasági Versenyhivatallal**

**83. §** (1) A Hivatal és a Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: versenyhatóság) a vasúti közlekedési piacon folyó versenyt érintő kérdésekben a verseny védelmének következetes érvényre juttatása, illetve az egységes jogalkalmazás előmozdítása érdekében szorosan együttműködik, így különösen

a) a 77. § (1) bekezdés b)- c) pontjai szerinti jogvitás ügy,

b) a vasúti közlekedési piac felügyelete,

c) integrált vasúti társaság belső megállapodásának jóváhagyása,

d) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának, illetve a Hálózati Üzletszabályzat szerinti kedvezmények biztosítására vonatkozó tárgyalások felügyelete során.

(2) A Hivatal és a versenyhatóság az együttműködés során köteles biztosítani, hogy eljárásaik az adatvédelemre vonatkozó jogszabályokkal összhangban legyenek, illetve az üzleti titokhoz fűződő érdekek ne sérüljenek. Ennek keretében az adatot a másik hatóságnak átadó hatóság értesíti az adatszolgáltatót az adatok átadásáról. Az átvevő hatóság biztosítja, hogy a részére átadott adatok legalább olyan védelemben részesüljenek, mint amilyen védelemben az átadó hatóságnál részesültek.

(3) A Hivatal az (1) bekezdés a)-d) pontjaiban meghatározott eljárása során a versenyhatóság szakmai álláspontját kiemelten figyelembe veszi, amennyiben attól eltér, annak indokairól a versenyhatóságot és az ügyfelet tájékoztatja.

(4) A Hivatal, valamint a versenyhatóság az együttműködésük részleteit rögzítik, évente felülvizsgálják, és a nyilvánosság számára hozzáférhetővé teszik, ideértve az együttműködés eredményeként létrehozott módszertanokat is.

### **Üzleti titok**

**84. §** (1) Amennyiben az ügyfél a Ket. 68. §-ának (3) bekezdése alapján az üzleti titok védelmére hivatkozással kéri az ellenérdekű fél irat-betekintési jogának kizárását, korlátozását, olyan iratváltozatot is köteles készíteni, amely nem tartalmaz üzleti titkot.

(2) Nem minősíthető üzleti titokká olyan adat, vagy annak bármilyen szempont szerinti feldolgozása, amely adat nyilvánosságra hozatalára az ügyfelet jogszabály kötelezi.

(3) Amennyiben az eljárásban résztvevő ügyfél jogérvényesítése érdekében indokolt, a Hivatal felszólíthatja az üzleti titokkal rendelkező ügyfelet az üzleti titok minősítés azonnali hatállyal történő megszüntetésére. Amennyiben az üzleti titokkal rendelkező ügyfél az üzleti titok minősítést nem oldja fel, és ezzel az ügy érdemi elbírálását akadályozza, a Hivatal végzésben az eljárás folytatásához szükséges mértékben kötelezi az üzleti titok másik fél számára történő rendelkezésre bocsátására.

(4) A Hivatal (3) bekezdésben foglalt végzése elleni bírósági felülvizsgálat iránti használati hatályú kérelem előterjesztésének a közléstől számított 15 napon belül van helye. A kérelem tárgyában a bíróság 15 napon belül határoz.

(5) Amennyiben a külföldi hatóság igényli, hogy a megkeresésére adott választ minősítse a Hivatal üzleti titoknak, a Hivatal megkeresésre adott válaszában foglaltakat részben vagy egészben üzleti titokként kell kezelni, az üzleti titok kezelésére a (2) bekezdésben foglaltakat kell alkalmazni.

## **XV. FEJEZET EGYÉB RENDELKEZÉSEK**

**85. §** (1) Az egyszemélyes gazdasági társaságként működő vasúti társaság a vasúti közlekedési tevékenységéhez kapcsolódó tevékenységet folytató gazdasági társaságnak egyedüli tagja vagy részvényese is lehet.

(2) Az e törvény, illetve a végrehajtására kiadott jogszabály alapján megállapított bírság adók módjára behajtandó köztartozásnak minősül.

## **XVI. FEJEZET ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK**

### **Hatálybalépés**

**86. §** (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – 2006. január 1-jén lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény, továbbá



a) az egyes közlekedési törvények módosításáról szóló 2000. évi CXXVII. törvény 28. §-ának (4) bekezdése,

b) a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2001. évi CIX. törvény 5-7. §-a, 9-13. §-a, 26. §-a (1) bekezdésének „az 1993. évi XCV. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 6. §-ának (2) bekezdése, 7. §-a, V. Fejezete, 12. §-ának (2) bekezdése, valamint 16. §-ának (1) bekezdése, továbbá” szövegrésze, 26. §-ának (3) bekezdése, és 27. §-a,

c) a közlekedésről szóló egyes törvények módosításáról rendelkező 2002. évi LXVIII. törvény 8. §-a,

d) a budapesti 4-es – Budapest Kelenföldi pályaudvar - Bosnyák tér közötti – metróvonal első szakasza megépítésének állami támogatásáról szóló 2003. évi LV. törvény 7. §-a,

e) a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2004. évi XXV. törvény 6-10. §-a, valamint 44. §-a (1) bekezdésének felvezető mondatából a „továbbá az 1993. évi XCV. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 2. §-a (6) bekezdésének c) és d) pontja” szövegrész, a 44. §-a (1) bekezdésének a) pontja, és a 44. §-ának (2) bekezdése,

f) az egyes törvényeknek az Európai Gazdasági Térségben való részvétellel összefüggő jogharmonizációs célú módosításáról szóló 2004. évi LXIX. törvény 25. §-a,

g) a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosításáról szóló 2005. LXI. törvény 31. §-a,

h) a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény módosításáról rendelkező 2005. évi LXXV. törvény.

(2) A törvény 53. §-a (1) bekezdésének f) pontja 2007. január 1-jén lép hatályba.

### **Átmeneti rendelkezések**

**87. §** (1) Az e törvény hatálybalépését megelőzően működési engedélyhez, tanúsítványhoz, illetve engedélyhez nem kötött, de e törvény alapján működési engedélyhez, tanúsítványhoz, illetve engedélyhez kötött tevékenység végzését e törvény hatálybalépését megelőzően megkezdett szervezet a működési engedély, tanúsítvány, illetve engedély iránti kérelmét e törvény hatálybalépését követő 6 hónapon belül köteles a Hivatalhoz, illetve a közlekedési hatósághoz benyújtani.

(2) A vasúti társaságok egymással kötött, az utazási és fuvarozási kedvezményekre vonatkozó megállapodásai alapján a jelen törvény hatályba lépése előtt megszerzett kedvezmények a kedvezményezetteket e törvény hatályba lépése után is megilletik.

## Felhatalmazás

**88. § (1)** Felhatalmazást kap a Kormány, hogy

a) a közlekedési hatóság, illetve a Hivatal feladatára, hatáskörére és illetékességére vonatkozó részletes szabályokat,

b) a vasúti közlekedés területén a kötelező felelősségbiztosítás részletes szabályait,

c) a vasúti piac-felügyeleti bírság, valamint a vasúti közlekedés hatósági ellenőrzése során kiszabható igazgatási bírság mértékére, illetve az annak alkalmazására vonatkozó részletes szabályokat,

d) a vasúti személyszállítás és a vasúti árutovábbítás követelményeit, a személyszállítási és az áru fuvarozási szerződésre vonatkozó részletes szabályokat,

e) a kapacitás-elosztás körében nyújtott szolgáltatások nyújtására vonatkozóan a VPSZ és az integrált vasúti társaság között fennálló jogviszony feltételeit, ideértve az e szolgáltatások ellenértékéért az integrált vasúti társaság által fizetendő jutalék mértékét,

f) a vasúti közlekedés biztonságára vonatkozó részletes szabályokat,

g) a jogszabályban meghatározott vasúti munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményeket és az egészségügyi vizsgálat feltételeit, valamint a vasutas biztosítottak körét és a jogosultság mértékét rendeletben állapítsa meg.

(2) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy

1. a működési, illetve műszaki engedélyezés részletes szabályait,

2. a biztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokat,

3. a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatásokra, valamint az azok igénybevételére vonatkozó részletes szabályokat,

4. a hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteit, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének, illetve alkalmazásának alapvető szabályait, a pénzügyminiszterrel együttesen,

5. a pályavasúti társaság és az integrált vasúti társaság Hálózati Üzletszabályzatának tartalmára vonatkozó részletes szabályokat,

6. a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztására vonatkozó részletes szabályokat,

7. a Hivatal, illetve a közlekedési hatóság eljárásáért fizetendő igazgatási-szolgáltatási díjak körét és mértékét, valamint az azok megfizetésére vonatkozó részletes szabályokat a pénzügyminiszterrel egyetértésben,

8. a vasúti járművek üzembe helyezése engedélyezésének és időszakos vizsgálatának előírásait,

9. a vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények üzembe-helyezése engedélyezésének, időszakos vizsgálatának és ellenőrzésének előírásait,

10. a vasúti építmények engedélyezése, üzembe helyezése és üzemeltetése ellenőrzésének előírásait,

11. a vasúti pálya tartozékának minősülő vasúti távközlő-berendezések körét,

12. egyes vasúti munkaköröket betöltő szakemberek képzésének és vizsgáztatásának a szabályait,

13. a vasúti járművek javítását, és minősítését végző személyek, illetve szervezetek működési feltételeit,
14. a számviteli elválasztásnak és az önálló belső mérlegkészítésnek a szabályait a pénzügyminiszterrel együttesen,
15. a különleges vasutak működésének és hatósági engedélyezésének a feltételeit,
16. a közforgalmú menetrend készítésének szabályait,
17. a formaruha viselésére kötelezettek körét és a formaruha viselésének feltételeit,
18. az utazási és szállítási kedvezmény mértékét és igénybevételének feltételeit,
19. a vasutak kölcsönös átjárhatóságának szabályait,
20. a sikló, a függőpálya és a sífelvonó kezelőjének képzésére és vizsgáztatására vonatkozó szabályokat,
21. a vasúti forgalom lebonyolítására vonatkozó szabályokat rendeletben állapítsa meg.

(3) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy az országos vasúti pályahálózathoz tartozó felszín alatti vasúti pálya nyomvonala által érintett ingatlanok jegyzékét rendeletben közzétegye.

### **Az Európai Unió jogának való megfelelés**

**89. §** Ez a törvény a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) a Tanács 91/440/EK irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről (a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdés 4. pontjában adott felhatalmazás alapján megalkotott miniszteri rendelettel együtt);

b) az Európai Parlament és a Tanács 2001/12/EK irányelve (2001. február 26.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról (a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdés 15. pontjában adott felhatalmazás alapján megalkotott miniszteri rendelettel együtt);

c) az Európai Parlament és a Tanács 2004/51/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról;

d) a Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló okmány, II. Melléklet 8. rész D. pont (2) bekezdés;

e) a Tanács 95/18/EK irányelve (1995. június 19.) a vasúttársaságok engedélyezéséről (a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdés 1. pontjában adott felhatalmazás alapján megalkotott miniszteri rendelettel együtt);

f) az Európai Parlament és a Tanács 2001/13/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról (a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdésének 1. pontjában adott felhatalmazás alapján megalkotott miniszteri rendelettel együtt);

g) Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról (a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdésének 2., 3., 4., 5. és 6. pontjában adott felhatalmazások alapján megalkotott miniszteri rendeletekkel együtt);

h) az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról, az 1. cikk d) pontja, a 3. cikk j)-o) pontjai, valamint a 19-25. cikkek kivételével (a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdésének 1., 2., 8. és 12. pontjában adott felhatalmazások alapján megalkotott miniszteri rendeletekkel együtt.

### **Módosuló jogszabályok**

**90. §** (1) A koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvény

a) 1. § (1) bekezdésének a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(Ez a törvény állapítja meg)*

„a) az országos közutak és műtárgyaik, a csatornák, valamint a regionális közműrendszerek,”

*(koncessziós szerződés keretében való átengedésnek alapvető szabályait.)*

b) 1. §-a (1) bekezdésének l) pontja hatályát veszti.

**91. §** A Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 172. § d) pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

*(Ha törvény eltérően nem rendelkezik, kizárólag az állam tulajdonában vannak)*

„d) az országos közutak, az országos törzshálózati vasúti pályák, a nemzetközi kereskedelmi repülőtér, továbbá az ország területe feletti légtér,”

## **Az országos törzshálózati vasúti pályák**

### **I. A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák**

Budapest – Hegyeshalom – országhatár (1)  
Hegyeshalom – Rajka – országhatár (1)  
Esztergom – Almásfüzitő (4)  
Győr – Sopron – országhatár (8)  
Győr – Celldömölk (10)  
Szombathely – Sopron – (Ágfalva) országhatár (15)  
Zalaszentiván – Nagykanizsa (17)  
Székesfehérvár – Szombathely (20)  
Szombathely – Szentgotthárd – országhatár (21)  
Boba – Zalaegerszeg – Bajánsenye – országhatár (25)  
Budapest – Székesfehérvár - Nagykanizsa – Murakeresztúr – országhatár (30)  
Budapest – Pécs (40)  
Dombóvár – Gyékényes – országhatár (41)  
Pusztaszabolcs – Adony (42)  
Székesfehérvár – Pusztaszabolcs (44)  
Murakeresztúr – Gyékényes (60)  
Pécs-Pécs külváros (64)  
Pécs - Villány (65)  
Villány – Magyarbóly – országhatár (66)  
Budapest – Szob – országhatár (70)  
Budapest – Hatvan – Miskolc – Mezőzombor (80)  
Felsőzsolca – Hidasnémeti – országhatár (90)  
Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony – országhatár (100)  
Mezőzombor – Nyíregyháza (100c)  
Püspökladány – Biharkeresztés – országhatár (101)  
Budapest – Szolnok – Békéscsaba – Lőkösháza – országhatár (120)  
Szeged – Rendező – Röske – országhatár (136)  
Cegléd – Szeged (140)  
Budapest – Kelebia – országhatár (150)

### **II. Egyéb országos törzshálózati vasúti pályák**

Budapest – Esztergom (2)  
Esztergom – Almásfüzitő (4)  
Székesfehérvár – Komárom (5)  
Fertőszentmiklós – országhatár (9)  
Győrszabadhegy – Veszprém (11)  
Felsőgalla – Tatabánya – Oroszlány (12)  
Hegyeshalom – Porpác (16)  
Szombathely – Nagykanizsa (17)  
Körmend – Zalalövő (22)  
Tapolca – Ukk (26)  
Szabadbattyán – Tapolca (29)

Budapest – Nagykanizsa – Murakeresztúr – országhatár (30)  
Balatonszentgyörgy – Tapolca (30b)  
Kaposvár – Fonyód (36)  
Pusztaszabolcs – Dunaújváros (42)  
Dunaújváros – Paks (42)  
Mezőfalva – Rétszilas (43)  
Sárbogárd – Börgönd (45)  
Rétszilas – Bátaszék (46)  
Dombóvár – Bátaszék (50)  
Gyékényes – Barcs – Szentlőrinc (60)  
Villány – Mohács (65)  
Pécs – Villány – Magyarbóly – országhatár (66)  
Budapest – Vácrátót – Vác (71)  
Galgamácsa – Vácrátót (77)  
Aszód – Balassagyarmat – Ipolytarnóc – országhatár (78)  
Budapest – Hatvan – Miskolc – Sátoraljaújhely – országhatár (80)  
Hatvan – Somoskőújfalu – országhatár (81)  
Hatvan – Újszász (82)  
Vámosgyörk – Gyöngyös (85)  
Füzesabony – Eger (87a)  
Nyékládháza – Tiszapalkonya-Erőmű (89)  
Miskolc – Bánréve – országhatár (92)  
Bánréve – Ózd (92)  
Miskolc – Tornanádaska – Hídvégardó – országhatár (94)  
Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony – országhatár (100)  
Szerencs – Nyíregyháza (100c)  
Debrecen – Nyírábrány – országhatár (105)  
Debrecen – Füzesabony (108)  
Apafa – Mátészalka (110)  
Nyíregyháza – Nyírbátor (113)  
Mátészalka – Tiborszállás – Ágerdőmajor – országhatár (115)  
Tiszatenyő – Szentés – Hódmezővásárhely – Makó (130)  
Szeged – Békéscsaba – Kötegyán – országhatár (135)  
Budapest – Lajosmizse – Kecskemét (142)  
Bátaszék – Baja – Kiskunhalas (154)  
Kiskunhalas – Kiskunfélegyháza (155)  
Budapesti körvasutak  
Záhony normál nyomtávú hálózat  
Záhony széles nyomtávú hálózat

**Az országos vasúti mellékvonalak**

Széchenyi-hegy – Hűvösvölgy (7)  
Tatabánya – Pápa (13)  
Pápa – Csorna (14)  
Szombathely – Kőszeg (18)  
Zalaegerszeg – Rédics (23)  
Zalabér-Batyk – Zalaszentgrót (24)  
Lepsény – Veszprém (27)  
Kaposvár – Siófok (35)  
Balatonszentgyörgy – Somogyszob (37)  
Nagyatád – Somogyszob (38)  
Balatonfenyves Gazdasági Vasút – Csiszta-Gyógyfürdő (39)  
Balatonfenyves Gazdasági Vasút – Somogyszentpál (39b)  
Godisa – Komló (47)  
Keszőhidegkút-Gyöng – Tamási (48)  
Dombóvár – Lepsény (49)  
Szentlőrinc – Sellye (61)  
Középrigóc – Villány (62)  
Pécs – Bátaszék (64)  
Vác – Balassagyarmat (75)  
Diósjenő – Romhány (76)  
Kisterenye – Kál-Kápolna (84)  
Vámosgyörk – Újszász (86)  
Eger – Putnok (87)  
Miskolc – Mezőcsát (88)  
Rudabánya – Kazincbarcika (95)  
Szerencs – Hidasnémeti (98)  
Kál-Kápolna – Kisújszállás (102)  
Karcag – Tiszafüred (103)  
Debrecen – Sáránd – Nagykereki (106)  
Sáránd – Létavértes (107)  
Tiszalök – Tocóvölgy (109)  
Mátészalka – Záhony (111)  
Nagykálló – Nyíradony (112)  
Mátészalka – Zajta (113)  
Mátészalka – Csenger (114)  
Nyíregyháza – Vásárosnamény (116)  
Nyíregyháza – Ohat-Pusztakócs (117)  
Nyíregyháza – Balsai Tisza-part (118)  
Nyíregyháza – Dombrád (119)  
Kétegyháza – Mezőhegyes – Újszeged (121)  
Mezőtúr – Orosháza – Mezőhegyes (125)  
Mezőhegyes – Battonya (125a)  
Kisszénás – Kondoros (126)  
Körösnagyharsány – Vésztő – Gyoma (127)  
Kötegyán – Vésztő – Püspökladány (128)  
Murony – Békés (129)

Szolnok – Kiskunfélegyháza (145)  
Kecskemét – Kunszentmárton (146)  
Kiskunfélegyháza – Szentés - Orosháza (147)  
Kecskemét KK – Kiskörös KK (148)  
Kecskemét KK – Kiskunmajsa KK (149)  
Kunszentmiklós-Tass – Dunapataj (151)  
Kecskemét – Fülöpszállás (152)  
Kiskörös – Kalocsa (153)  
Adony – Adonyi Dunapart  
Ajka – Padragkút  
Bácsalmás – Csikéria  
Baja – Baja Dunapart  
Baja – Baja-külső  
Balatonszentgyörgy – Sármellék  
Bodajk – Balinka  
Börgönd - Szabadbattyán  
Dorog – Dorogi Mészköhegy  
Dunakeszi – Dunakeszi-gyártelep  
Dunaújváros – Kikötő  
Hidas-Bonyhád – Bonyhád  
Kiskundorozsma szállásvágány  
Mátramindszent – Mátranovák-Homokterenye  
Mezőkeresztes – Bükkábrány  
Miskolc – Diósgyőr-Vasgyár  
Mór – Pusztavám  
Nagyút – Visonta  
Nógrádszakál – országhatár  
Pécs-felső – Pécsbánya-rendező  
Pécsbánya-rendező – Pécsbánya-telep  
Sajóecseg – Sajóbábony  
Szeged-rendező – Szeged-Tisza  
Székesfehérvár – Lovasberény - Bicske  
Szobi Gazdasági Vasút  
Tapolca – Zalahaláp  
Uzsa – Uzsabánya  
Zirc – Dudar



## **A vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatások**

### **I. Az 54. § (1) bekezdésében hivatkozott alapszolgáltatások**

- a) a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti kérelmek kezelése,
- b) a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot a biztosított kapacitásnak megfelelően árutovábbítás, személyszállítás, illetőleg vontatás céljára a hozzáférésre jogosult rendelkezésére bocsátása,
- c) a nyílt vonalak, a forgalmi vágányok, a kitérők, a vágánykapcsolatok, a műtárgyak, a különböző nyomtávok közötti átrakást szolgáló berendezések, valamint a jelző és biztosító berendezések használatának a b) pontban foglaltak keretein belül történő biztosítása,
- d) a vasúti járműforgalom lebonyolításáról történő gondoskodás, ideértve az ahhoz szükséges eszközök és adatok kezelését, illetve továbbítását, valamint
- e) a vasúti járművek közlekedtetéséhez szükséges információk szolgáltatása.

### **II. Az 54. § (3) bekezdésében hivatkozott létesítményekhez és berendezésekhez való hozzáférés**

- a) vasúti állomáshasználat és állomáshasználathoz kapcsolódó járulékos szolgáltatások tehervonatok és -kocsik számára,
- b) vasúti állomások használata és állomáshasználathoz kapcsolódó járulékos szolgáltatások személyszállító vonatok és -kocsik számára,
- c) vasúti üzemanyagtöltő berendezések és felsővezetéki rendszerek használata,
- d) állomási, szolgálati helyiségek, vonali területek és berendezések használata, állomási és vonali üzemszünet, vonatfelvételi tevékenység végzése, illetve vasúti járművek tárolása.

### **III. Az 54. § (4) bekezdésében hivatkozott kiegészítő szolgáltatások**

- a) a vontatási energia nyújtása,
- b) tolatás és a II. részben meghatározott létesítmények használatával kapcsolatos egyéb szolgáltatások,
- c) közlekedésben részt vevő személyszállító vonatok előfűtése, előhűtése,
- d) veszélyes áruval rakott kocsik vonatban történő vasúti továbbítása és kiegészítő szolgáltatás rendkívüli küldemények rendes vonatban való közlekedtetése esetén.

### **IV. Az 54. § (5) bekezdésében hivatkozott mellékszolgáltatások**

- a) hozzáférés a távközlési hálózathoz,
- b) kiegészítő információk szolgáltatása,
- c) a vasúti jármű műszaki vizsgálata.

## ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

A Magyar Köztársaság az Európai Unióhoz történt csatlakozását követően részesévé vált az európai közös közlekedéspolitikának is, amelynek fontos célkitűzése a környezetkímélő vasúti közlekedés igénybe vételének ösztönzése a jelenleg domináns közúti szállítással szemben. Ennek megfelelően a közös közlekedéspolitika kiemelt területként kezeli vasúti közlekedés fejlesztését, illetve ennek érdekében a vasúti tevékenységek fokozatos liberalizációját.

A közösségi vasúti szabályozás területén alapvető jelentőségű változást hozott az ún. első vasúti csomag részét képező irányelveknek a 2001. évben történt elfogadása.

A Tanács **1991. július 29-ei a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK irányelve**, illetőleg az azt módosító, az Európai Parlament és a Tanács 2001. február 26-i, a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló 2001/12/EK irányelve, valamint az Európai Parlament és a Tanács a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló 2004/51/EK irányelve (2004. április 29.) (a továbbiakban együtt: vasútfejlesztési irányelvek) alapvető követelményként rögzítik a vállalkozó vasúti (árufuvarozás és személyszállítás) tevékenységet végző szervezeteknek vasúti pályahálózathoz történő átlátható, megkülönböztetéstől mentes és tisztességes hozzáféréseinek biztosítását annak érdekében, hogy a vasúti közlekedés területén hatékony verseny alakuljon ki.

Ennek megfelelően a vasútfejlesztési irányelvek előírják, hogy a vasúti szervezeteknek az államtól függetlenül, piaci alapon kell működniük, továbbá el kell különíteni a vasúti pályahálózat működtetését a vállalkozó vasúti tevékenységektől. Az irányelvek a szervezeti szétválasztást ugyan nem teszik kötelezővé, azonban a különböző tevékenységek (pályahálózat működtetés, vasúti vállalkozói tevékenység) számviteli elkülönítését mindenképpen biztosítani kell.

A vasúti pályák megkülönböztetéstől mentes igénybevételének biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács 2001. február 26-i, a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelve (a továbbiakban: kapacitás-elosztási irányelv) megköveteli azt is, hogy az a szervezet, amely a vasúti pályahálózat kapacitását elosztja, illetve a vasúti pályahálózat használatáért fizetendő díjat megállapítja, szervezeti, döntéshozatali, illetve jogi szempontból független legyen minden vasúti pályát igénylő vállalkozó vasúti tevékenységet végző szervezettől.

A Tanácsnak a vasútállatok engedélyezéséről szóló 1995. június 19-ei 95/18/EK irányelve, valamint az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló 2001. február 26-ai 2001/13/EK irányelve (továbbiakban: engedélyezési irányelv) pedig a vasúti szervezetek működési engedélyére vonatkozó tagállami szabályok közelítéséről rendelkezik annak érdekében, hogy az engedély megszerzéséhez teljesítendő követelményekre vonatkozó eltérő szabályok ne akadályozzák meg az egyik tagállamban alapított vasúti szervezeteknek egy másik tagállam területén lévő vasúti pályához történő hozzáférését.

A fentiek teljesülése érdekében a közösségi jog kötelezővé teszi a vasúti szervezetektől független, piac-felügyeleti feladatokat is ellátó szabályozó hatóság (Regulatory Body) létrehozását a tagállamokban.

Az első vasúti csomag a versenypiaci alapon működő vasúti közlekedés kereteinek megteremtése mellett az áru fuvarozás területén – legkésőbb 2007. január 1. napjáig – teljes, míg a nemzetközi személyszállítás esetében korlátozott piacnyitást ír elő.

A 2004. év során kerültek elfogadásra az ún. második vasúti csomag részét képező irányelvek, amelyek elsősorban a vasúti közlekedés biztonságával, valamint a különböző típusú vasúti pályahálózatok közötti átjárhatóság biztosításával kapcsolatosan állapítanak meg jogharmonizációs kötelezettséget a tagállamok számára, az integrált európai vasúti térségnek az első vasúti csomag által megteremtett alapon történő továbbfejlesztése érdekében.

A második csomag vasútbiztonsági irányelve előírja továbbá, hogy a vasúti balesetek kivizsgálására a vasúti szervezetektől független szervezetet kell létrehozni.

Előkészítés alatt áll a közösségi jog ún. harmadik vasúti csomagja, amelynek legfontosabb célkitűzése a nemzetközi személyszállítás teljes liberalizációja 2010-ig.

A vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 2001-2004. években történt módosításával, valamint a részletes szabályokat megállapító miniszteri rendeletek megalkotásával a közösségi jog első vasúti csomagját képező irányelvek átültetésre kerültek a magyar jogrendszerbe, maradéktalanul eleget téve jogharmonizációs kötelezettségnek. A második vasúti csomagnak a hazai jogba történő beépítése ugyanakkor újabb szabályozási feladatokat ró a Magyar Köztársaságra. A vasútra vonatkozó dinamikus közösségi jogalkotás azonban olyan alapvető szemléletbeli változást eredményezett, amely szétfeszíti a hatályos – az alapvetően az egységes állami vasút modelljére épülő – törvényjavaslat (a továbbiakban: javaslat) szerkezetét, így annak módosítása helyett új törvény megalkotása vált szükségesé. Az új törvény megalkotása lehetővé teszi továbbá a magyar jogi terminológiának a közösségi joghoz történő közelítését, illetőleg az annak megfelelő módosítását.

Az első vasúti csomag által felvázolt piaci modellnek megfelelően a javaslat a korábbi szervezeti megközelítés helyett az egyes vasúti tevékenységek – így a vasúti pályahálózat működtetése, az árutovábbítás, és a személyszállítás – szabályozására helyezi a hangsúlyt. A piaci modellben ugyanis nem annak van jelentősége, hogy a vasúti szolgáltatásokat milyen típusú szervezet nyújtja, hanem annak, hogy az egyes vasúti tevékenységek milyen feltételekkel, milyen követelmények teljesítése esetén végezhetőek.

A fentiekkel összhangban a javaslat tevékenységalapú engedélyezési rendszert vezet be. Ennek megfelelően a vasúti tevékenységek végzésének feltételét képező működési engedélyek nem a vasúti szervezetek típusa, hanem az egyes vasúti tevékenységek szerint kerülnek differenciálásra. Amennyiben tehát a vasúti szervezet a vasúti tevékenységek valamelyikét végezni kívánja, külön működési engedélyt kell szereznie az adott tevékenységre vonatkozóan. Az egyes tevékenységekre jogosító működési engedélyek külön-külön, vagy együttesen is megszerezhetőek.

Tekintettel arra, hogy – az egységes állami vasút lebontása mellett – a hazai vasúti közlekedéspolitikai kiemelt stratégiai célkitűzése a vasúti közlekedés regionalizálása, a javaslat újraszabályozza a vasúti közlekedés területi vonatkozásait is.

A javaslat az országos és a helyi vasúti közlekedés mellett megteremti a térségi és az elővárosi vasúti közlekedés kialakulásának feltételeit. Ennek megfelelően a működési engedélyek is országos, térségi, elővárosi vagy helyi területi hatállyal kerülnek kiadásra.

Ugyanakkor fontos megjegyezni, hogy a működési engedélyek területi hatályának meghatározása nem földrajzi, illetőleg közigazgatási területi egységek szerint történik, hanem a vasúti szervezet által igénybe vehető, illetőleg működtetett vasúti pályahálózat megjelölésével.

A javaslat a térségi vasúti közlekedés kialakításával egyszersmind megteremti a települési önkormányzatok szabad társulásán alapuló – az érintett földrajzi terület lakosságának igényeihez jobban igazodni képes – térségi vasúti közszolgáltatás megszervezésének feltételeit is.

A javaslat a fentiek mellett megalkotja az elővárosi személyszállítás fogalmát, amely a nagyvárosok – így elsősorban a főváros – és agglomerációjuk személyszállítási igényeinek a „hagyományos” vasúti közlekedés keretében történő kielégítését jelenti szemben a speciális jellegű helyi vasúti közlekedéssel (pl. villamos, HÉV).

A javaslat a piaci szereplők szabályozása során módosította a hatályos törvény terminológiáját a vasút, mint közlekedési rendszer és a vasúti tevékenységet végző szervezetek egyértelmű elkülönítésének elősegítése érdekében.

A javaslatban szabályozott piaci szereplők a következők:

- pályavasúti társaság

A pályavasúti társaság feladata a vasúti pályahálózat, létesítése, üzemeltetése, fenntartása és fejlesztése.

- vállalkozó vasúti társaság

A piaci modell valódi versenyző szereplője, amely a vasúti közlekedéshez úgy kapcsolódik, hogy az általa végzett árutovábbítási, illetve személyszállítási tevékenységet – saját, vagy bérelt – vasúti járművel, a vasúti pályákon közlekedve bonyolítja le, hasonlóan a közúton, gépjárművel végzett áru fuvarozáshoz, illetve személyszállításhoz.

- integrált vasúti társaság

Olyan vasúti szervezet, amely a vasúti pályahálózat működtetése mellett – megfelelő számviteli elkülönítést alkalmazva – vasúti árutovábbítást, illetőleg személyszállítást végez, tehát közlekedési céllal is igénybe veszi az általa működtetett vasúti pályahálózatot.

A javaslat a közösségi vasutak biztonságáról szóló, a Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelvének (a továbbiakban: vasútbiztonsági irányelv) a nemzeti jogba történő átültetése érdekében szabályozza a vasúti tevékenységeket végző szervezeteknek a vasúti biztonsággal kapcsolatos alapvető kötelezettségeit. A vasútbiztonsági irányelvben foglaltaknak eleget téve a javaslat tartalmazza – a vasúti közlekedésben történő részvétel feltételét képező – vasútbiztonsági tanúsítvánnyal, a vasúti pályahálózat működtetéséhez szükséges vasútbiztonsági engedéllyel, valamint a vasúti közlekedés biztonságos lebonyolításához szükséges szakképesítés megszerzésével kapcsolatos alapvető rendelkezéseket, egyidejűleg felhatalmazást adva a közlekedésért felelős miniszternek a részletes szabályok megalkotására. A vasúti közlekedési balesetek kivizsgálása céljából létrehozandó szervezetről külön törvény rendelkezik.

Az egységes állami vasút modelljének lebontására tekintettel a javaslat differenciáltabban szabályozza az országos vasúti pályahálózat részét képező vasúti pályák tulajdonjogát. Míg a stratégiai jelentőségű országos vasúti törzshálózatba tartozó vasúti pályák továbbra is a kizárólagos állami tulajdon tárgyát képezik, az országos vasúti mellékvonalak esetén a javaslat lehetővé teszi, hogy az állami tulajdonosi kontroll olyan gazdálkodó szervezeten keresztül valósuljon meg, amelyben az állam legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezik, elősegítve ezzel a mellékvonalak hatékony hasznosítását.

A közös közlekedéspolitikai stratégiai célkitűzései, valamint Magyarország kedvező földrajzi elhelyezkedésére tekintettel kiemelt jelentősége van a vasúti közlekedés, illetve ezzel összefüggésben a vasúti pályahálózat fejlesztésének. A vasúti pályák létesítésének rendkívül nagy költségigényére tekintettel ösztönözni szükséges a magántőke bevonását a fejlesztési beruházások finanszírozásába. A javaslat ennek érdekében lehetővé teszi, hogy a saját beruházásában létesített vasúti pálya tulajdonjogát a beruházó szerezzék meg. A javaslat nem korlátozza a beruházó tulajdonába került vasúti pálya forgalmképességét.

A javaslat – az európai uniós csatlakozás óta eltelt időszak tapasztalatainak megfelelően – újraszabályozza vasúti pályahálózatához történő hozzáférésre (a vasúti pálya igénybevételére), illetőleg a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztására vonatkozó rendelkezéseket.

Fontos hangsúlyozni, hogy a javaslat a vasúti pályahálózat fogalmát a környelvi jelentéséhez képest tágabban – a kapacitás-elosztási irányelv infrastruktúra-fogalmával összhangban – határozza meg, a vasúti pályahálózat kapacitásának biztosításával kapcsolatosan jelentős számban felmerült vitáknak a jövőben történő elkerülése érdekében.

A javaslat az első vasúti csomag szabályozási modelljének megfelelően abból indul ki, hogy a vasúti pályahálózatot a vállalkozó vasúti tevékenységet végző szervezettől független pályavasúti társaság működteti. Ennek megfelelően a javaslat főszabályként a vasúti pályahálózat kapacitásának a pályavasúti társaság által történő elosztásáról rendelkezik. A javaslat ugyanakkor – számolva azzal, hogy az önálló pályavasúti társaság létrehozatalához szükséges feltételek még nem teljesültek – kivételként szabályozza azt az esetet, amikor a vasúti pályahálózatot integrált vasúti társaság működteti. A javaslat ebben az esetben biztosítja, hogy – a kapacitás-

elosztási irányelvnek megfelelően – a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztását a vállalkozó vasúti tevékenységet végző vasúti társaságoktól – ideértve a vasúti pályát működtető integrált vasút társaságot is – független szervezet végezze.

Miután a kormányzati közlekedéspolitikai stratégiai célkitűzése az első vasúti csomag által felvázolt piaci modell megteremtése a magyar vasúti közlekedés területén, a javaslat – a kapacitás-elosztási irányelvben foglaltakkal összhangban, illetve a korábban már liberalizált iparágak kedvező kodifikációs tapasztalatait figyelembe véve – önálló, egységes szabályozó hatóságként hozza létre a Magyar Vasúti Hivatalt (a továbbiakban: Hivatal) részben a vasúti közlekedés piacának állami felügyeletével kapcsolatos feladatok, részben vitarendező funkciók ellátására.

Ennek megfelelően a javaslat – a vasúti társaságok működési engedélyeinek kiadásán túlmenően – a Hivatal hatáskörébe utalja a piaci szereplőknek a kapacitás-elosztással kapcsolatos jogorvoslati kérelmeinek elbírálását, valamint a vasúti közlekedési piac felügyeletét (monitoring).

## RÉSZLETES INDOKOLÁS

### *Az 1. §-hoz*

A javaslat tárgyi hatálya a vasúti közlekedés egészére, így különösen a vasúti közlekedési tevékenységekre, a vasúti közlekedéssel kapcsolatos állami feladatokra terjed ki azzal, hogy – a Magyar Köztársaság nemzetközi jogi kötelezettségeivel összhangban – a Magyarországon bejegyzett vasúti társaság által a Magyar Köztársaság területén kívül végzett vasúti személyszállításra és vasúti árutovábbításra a javaslat rendelkezéseit annyiban kell alkalmazni, amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik.

A javaslat személyi hatálya kiterjed a vasúti közlekedés valamennyi szereplőjére, így a vasúti tevékenységeket végző, illetve vasúti közlekedést működtető egyéb szervezetekre, a vasúti közlekedést irányító állami szervekre, valamint a vasúti közlekedésben részt vevő természetes és jogi személyekre, valamint a jogi személyiséggel nem rendelkező gazdálkodó szervezetekre.

Speciális jogi helyzetükre tekintettel a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Részvénytársaság (a továbbiakban: GySEV Rt.), valamint a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Rt. tekintetében a javaslat egyes rendelkezéseit nem kel alkalmazni. Ennek megfelelően a GySEV Rt. tekintetében a javaslat 3. §-a (2) bekezdésének d) pontját és 14. §-ának (2) bekezdését, míg Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Rt. tekintetében a javaslat 40. §-ának (1) bekezdését.

### *A 2. §-hoz*

A 2. § tartalmazza a vasúti tevékenységekre, illetőleg szolgáltatásokra, a vasúti szervezetekre, a vasúti pályákra, illetőleg vasúti létesítményekre, valamint egyéb, a javaslatban használt fogalmakra vonatkozó értelmező rendelkezéseket. A fogalom meghatározások magas száma is mutatja, hogy egy speciális, erős szakmai tartalmú szabályozást valósít meg a javaslat. Az értelmező rendelkezéseknek az Általános rendelkezések fejezetben történő elhelyezését a javaslat értelmezésében és alkalmazásában betöltött kiemelkedő szerepük indokolja.

Kiemelendő, hogy a 2. § (4) bekezdésének 10. pontjában hivatkozott vasúti társaság alatt a javaslat kizárólag egy adott vasúti társaságot, illetve az általa működtetett összefüggő rendszert érti.

### *A 3. §-hoz*

A vasúti közlekedéssel kapcsolatos állami feladatokat határozza meg, egyúttal kijelölve az állami szerepvállalás határait és a feladat ellátásáért felelős szervet is.

Az állami feladatok főbb területei:

- a vasúti közlekedés fejlesztése,
- a vasúti közlekedéssel kapcsolatos igazgatási és hatósági feladatok ellátása,
- a vasúti közlekedéssel kapcsolatos nemzeti érdekek érvényesítése, illetve a nemzetközi kötelezettségek teljesítése,
- az országos vasúti pályahálózat – gazdálkodó szervezet útján történő – működtetése,
- az országos és a térségi vasúti közszolgáltatás,
- a vasúti közlekedés biztonságának szabályozása.

Tekintettel arra, hogy a kormányzati vasúti közlekedéspolitika stratégiai célkitűzése az, hogy – a közösségi jog első vasúti csomagja piaci modelljének megfelelően – az országos vasúti pályahálózatot a vállalkozó vasúti tevékenységet végző vasúti társaságoktól független – az integrált vasúti társaságként működő vasúti társaság szétválásával létrehozott, kizárólagos állami tulajdonban lévő – pályavasúti társaság működtesse, a javaslat állami feladatként határozza meg az országos pályahálózat működtetését ellátó pályavasúti társaság megalapítását, illetőleg kijelölését.

A javaslat meghatározza, hogy az állami feladatok közül melyeket lát el a Kormány, illetve – a kormányzati munkamegosztás szerinti rendben – a közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter), illetve az adott feladat ellátásáért felelős más miniszter a miniszterrel együttesen, vagy önállóan.

A javaslat állami feladatként határozza meg az országos vasúti közszolgáltatás – gazdálkodó szervezet útján történő – lebonyolítását, valamint az országos és a térségi vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettség megállapítását.

A javaslat felhatalmazást ad a miniszternek, hogy a települési önkormányzatokkal, illetőleg azok társulásaival együttműködési megállapodást kössön az érintett önkormányzatok lakosságának igényeihez alkalmazkodni képes helyi, illetve térségi vasúti közszolgáltatás működtetése érdekében.

#### *A 4. §-hoz*

A vasúti közlekedési igazgatási szervezet részeit határozza meg. A közlekedési igazgatási szervezet részeként nevesítve a piacsabályozásért felelős Magyar Vasúti Hivatalt, valamint a műszaki és a vasútbiztonsági irányelv szerinti vasútbiztonsági hatósági és igazgatási feladatokat ellátó szerveket (területi közlekedési felügyelet, a Központi Közlekedési Felügyelet, valamint a Közlekedési Főfelügyelet).

#### *Az 5. §-hoz*

A települési önkormányzatok a vasúti közlekedéssel kapcsolatos feladatait állapítja meg.

A települési önkormányzatok főbb feladatai a következők:

- a helyi közforgalmú vasúti közlekedés fejlesztése,



- a települési önkormányzatok tulajdonában álló vasúti pályák, valamint a helyi közszolgáltatás működtetése, a helyi közszolgáltatás hatósági árainak megállapítása,
- helyi közforgalmú vasúti társaság alapítása,
- a helyi vasúti közszolgáltatási kötelezettség megállapítása,
- a helyi vasúti közszolgáltatási kötelezettség körébe eső személyszállítás ellátására vonatkozó szerződés megkötése helyi közforgalmú vasúti társasággal, illetve annak – a közszolgáltatási tevékenység menetdíj-bevételeivel nem fedezett, indokoltnak elismert – költségeinek megtérítése.

E § (3) bekezdése határozza meg a települési önkormányzatok, illetőleg társulásaik és a miniszter közötti – a helyi, illetve a térségi vasúti közszolgáltatás feltételeinek biztosítására vonatkozó – együttműködési megállapodás alapvető szabályait.

Az együttműködés vonatkozhat

- a helyi érdekű vasúton (HÉV) végzett helyi közszolgáltatásnak a térségi közszolgáltatás keretében történő lebonyolítására,
- a helyi vasúti közszolgáltatásnak a települési önkormányzat közigazgatási határán kívülre történő kiterjesztésére,
- a térségi vasúti közszolgáltatás közös működtetésére.

Az együttműködési megállapodás megkötésére csak írásban kerülhet sor.

#### A 6-9. §-okhoz

A 6. § a vasúti árutovábbítási és a vasúti személyszállítási tevékenység, a vontatási szolgáltatás valamint a vasúti pályahálózat működtetésének végzését működési engedély megszerzéséhez köti. Bár az engedélyezési irányelvben foglaltak csak a vasúti árutovábbítás, illetőleg személyszállítás esetében írják elő kötelezően a tagállamok számára az engedélyeztetési kötelezettséget, a vasúti közlekedés veszélyes üzemi jellegére tekintettel indokolt volt a vasúti pályahálózat működtetésére vonatkozó tevékenység gyakorlását is működési engedélyhez kötni.

Az engedélyezési szabályrendszer általános alapelve, hogy a működési engedély – akár a vasúti pályahálózat működtetésére, akár valamely vállalkozó vasúti tevékenység végzésére vonatkozik – egy meghatározott vasúti pályahálózat vonatkozásában kerül kiadásra. Hazánkban jelenleg két országos vasúti pályahálózat található, a MÁV Rt., illetve a GySEV Rt. működtetésében: az előzőekben írtakkal összhangban az országos működési engedély – a fenti általános elvtől eltérően – mindkét országos vasúti pályahálózatra vonatkozik. Az egyéb, nem nyílt hozzáférésű hálózatok esetében az adott hálózatra vonatkozóan szerezhető (pl. térségi) működési engedély. Ezt az eltérő műszaki és gazdasági feltételek indokolják. Ebből következően, ha egy vállalkozó vasúti társaság több vasúti pályahálózaton kíván tevékenykedni, úgy hálózatonként külön-külön kell működési engedélyt szereznie. Elképzelhető például, hogy egy adott térségi vasúti társaság a környék keskeny nyomközű hálózatain is működési engedélyt szerez.

Az engedélyezési irányelvre tekintettel az országos vasúti pályahálózatokra vonatkozó vállalkozó vasúti tevékenységekre vonatkozó működési engedély (országos működési engedély) elkülönítetten is megjelenítésre kerül. A javaslat deklarálja,

hogy az országos működési engedély az EGT egész területére érvényes, valamint hogy az EGT más államában az engedélyezési irányelvvel összhangban kiállított működési engedély az országos működési engedéllyel azonos jogállást biztosít az engedéllyel rendelkező vasúti társaságnak.

Az általános szabálytól eltérően az országos működési engedély – az engedélyezési irányelvre tekintettel – csak belföldön bejegyzett kérelmezők számára adható ki.

A működési engedélyeket a Magyar Vasúti Hivatal adja ki. A vasúti társaság a működési engedélyt minden engedélyköteles vasúti tevékenységre külön-külön köteles megszerezni. A vasúti pályahálózat működtetésére, valamint a vállalkozó vasúti tevékenységekre jogosító működési engedélyek a javaslatban meghatározott korlátozásokkal együttesen is megszerezhetőek.

A működési engedély területi hatálya szerint lehet:

- országos,
- térségi,
- elővárosi
- helyi
- sajátcélú

működési engedély.

Az országos működési engedély alapján az abban meghatározott vállalkozó vasúti tevékenység, illetőleg a vasúti pályahálózat működtetése az országos vasúti pályahálózatra vonatkozóan végezhető.

A térségi, az elővárosi és a helyi működési engedély területi hatályának meghatározása annak a vasúti pályahálózatnak a megjelölésével történik, amelyet a vasúti társaság vállalkozó vasúti tevékenység végzése céljából igénybe vehet, illetőleg amelynek működtetésére jogosultságot szerez.

A vasúti személyszállítás, illetve a vasúti árutovábbítás esetében ugyanakkor fontos különbség, hogy a vasúti személyszállításra jogosító térségi működési engedély kizárólag olyan térségi vasúti pályahálózatra vonatkozóan adható ki, amely az országos vasúti pályahálózathoz közvetlenül nem kapcsolódik. E korlátozás teremti meg ugyanis annak a lehetőségét, hogy a térségi vasúti pályahálózat a kapacitáselosztási irányelvvel összhangban a nyílt hozzáférés hatálya alól kivonásra kerüljön.

A javaslat az engedélyezési irányelvben foglaltaknak megfelelően meghatározza azt a négyelemű – az üzleti jóhírnévvel, a pénzügyi teljesítőképességgel, a szakmai alkalmassággal, valamint az okozott károk megtérítésére való képességgel kapcsolatos – követelményrendszert, amelyek teljesítése esetén a működési engedély kiadásra kerül. A követelményekre vonatkozó részletes szabályok rendeletben történő megállapítására – azok szakmai jellegére tekintettel – indokolt volt felhatalmazást adni a miniszternek.

A javaslat felhatalmazása alapján megalkotandó miniszteri rendeletben a vasúti árutovábbításra, illetve a vasúti személyszállításra vonatkozó országos működési engedély megszerzéséhez szükséges követelményeket az engedélyezési irányelvnek megfelelően kell megállapítani.

A térségi, az elővárosi, a helyi, illetve a sajátcélú működési engedélyek esetében – a négyelemű követelményrendszer mentén, de az országoshoz képest – a tevékenység végzésének egyszerűbb feltételeivel és korlátozottabb földrajzi kiterjedésével arányosan enyhébb feltételeket lehet meghatározni. A javaslat rögzíti ugyanakkor, hogy az országos vasúti pályahálózat – akár rendszeres, akár eseti – igénybe vételére kizárólag országos működési engedély birtokában kerülhet sor.

A működési engedély határozatlan időre szól, és addig illeti meg a vasúti társaságot, amíg eleget tesz az engedély megszerzéséhez szükséges feltételeknek.

A szükséges feltételek fennálltát a Magyar Vasúti Hivatal legalább ötévente felülvizsgálja.

A javaslat rögzíti továbbá, hogy abban az esetben, ha a vasúti társaság a működési engedély jogerőre emelkedésétől számított hat hónapon belül nem kezdi meg az abban meghatározott tevékenység folytatását, úgy a tevékenység gyakorlása csak az engedély kiadásához szükséges feltételek fennállásának ismételt ellenőrzését követően kezdhető meg.

A fentiek mellett a javaslat a vasúti társaságot a feltételek fennállásának rendszeres igazolására, valamint arra kötelezi, hogy az azokkal kapcsolatos valamennyi változásról haladéktalanul értesítse a Magyar Vasúti Hivatalt.

Abban az esetben, ha a felülvizsgálat során megállapítást nyer, hogy a vasúti társaság már nem felel meg az engedély kiadásához szükséges valamely feltételnek, a Magyar Vasúti Hivatal az engedélyt felfüggeszti. A felfüggesztés hatálya alatt az engedélyben meghatározott tevékenység nem gyakorolható.

Amennyiben a vasúti társaság a felfüggesztés elrendelésének alapjául szolgáló körülményt hat hónapon belül nem szünteti meg, a Magyar Vasúti Hivatal az engedélyt visszavonja.

A javaslat – kizárólag a pénzügyi teljesítőképességre vonatkozó követelmények esetében – lehetőséget ad azonban arra, hogy a Magyar Vasúti Hivatal az engedély felfüggesztésének, illetve visszavonásának elrendelése mellett ideiglenes működési engedélyt adjon ki a vasúti társaságnak, lehetőséget biztosítva a pénzügyi teljesítőképesség helyreállítására. Ennek feltételét az képezi, hogy az ideiglenes engedély alapján folytatott vasúti tevékenység a vasúti közlekedés biztonságát nem veszélyezteti.

A javaslat az egyértelműség kedvéért rögzíti, hogy a működési engedély önmagában nem elegendő a vasúti pályahálózat igénybe vételéhez, ahhoz az is szükséges, hogy a vasúti társaság és a vasúti pályát működtető pályavasúti, illetőleg az integrált vasúti társaság - a javaslat XIII. fejezetében foglaltaknak megfelelően – e tárgyban szerződést kössön.

A működési engedéllyel kapcsolatos részletes szabályok – így különösen az engedélyezési eljárás részletes szabályai, az engedély kiadásának és módosításának feltételei, az üzleti jó hírnév, a pénzügyi teljesítőképesség és a szakmai alkalmas-

ság igazolásának módja, az engedély felfüggesztésének és visszavonásának részletes szabályai – megalkotására a javaslat a miniszternek ad felhatalmazást.

Az országos működési engedély EGT-jelentőségére tekintettel a javaslat az engedélyezési irányelvvel összhangban rendelkezik arról, hogy a Hivatal az országos engedély hatályát érintő bármely intézkedésről köteles az Európai Bizottságot tájékoztatni.

#### *A 10. §-hoz*

A műszaki engedélyhez kötött tevékenységeket határozza meg. A műszaki engedélyt a közlekedési hatóság adja ki. A műszaki engedélyekkel kapcsolatos részletes szabályok megalkotására a javaslat a miniszternek ad felhatalmazást.

Az ezzel kapcsolatos rendelet tartalmi szempontból megfelelő, a jogharmonizáció már korábban megtörtént.

Rendkívül fontos, közösségi irányelvi előírás, hogy a műszaki engedélyezés a diszkriminációmentes eljárás keretében valósuljon meg. Ennek az elvnek a maradéktalan érvényesülését a műszaki engedély kiadásának feltételeit szabályozó, a nem törvényi szintű jogszabály rendelkezései között is biztosítani kell.

#### *A 11-14. §-okhoz*

Az országos közforgalmú vasúti közlekedési tevékenységekre, így – a közzétett feltételek megtartása mellett, díj ellenében bárki által igénybe vehető – közforgalmú vasúti szolgáltatásokra (közforgalmú vasúti személyszállítás, illetve árutovábbítás), illetve az országos közforgalmú vasúti pályahálózat működtetésére, valamint az azok végzésének feltételeire vonatkozó alapvető szabályokat tartalmazza.

A javaslat egyértelműsíti, hogy – a Tanácsnak a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló 1191/69/EGK, valamint az azt módosító a 893/91/EGK rendeletekben foglaltaknak megfelelően – az országos vasúti közszolgáltatás ellátására a közforgalmú személyszállításra vonatkozó országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság és a miniszter közötti szerződés alapján kerül sor.

A javaslat rögzíti, hogy az országos közforgalmú vasúti pályahálózat működtetését kizárólag olyan pályavasúti, illetőleg integrált vasúti társaság láthatja el, amely az állam kizárólagos tulajdonában van. Ezt az országos pályahálózat rendeltetésszerű működtetésének folyamatos biztosításához fűződő kiemelkedő társadalmi érdek indokolta.

A vasút-fejlesztési irányelvből fakadó követelmény annak előírása, hogy az irányelv hatálya alá tartozó vállalkozó vasúti társaságok önállóan határozzák meg működési kereteik alapvető stratégiai elemeit, az üzleti tervüket, ide értve a finanszírozási és befektetési programjukat is. A szabályozás csupán iránymutatást ad a társaságok részre, hogy milyen elsődleges célkitűzések mentén határozzák meg gazdasági tevékenységük kereteit, üzleti terveiket.

A § (2) bekezdése – a közösségi irányelvnek megfelelően, ugyanakkor nem taxatív jelleggel – meghatározza azokat az esetköröket, ahol a vasúti társaságok döntési kompetenciája semmilyen körülmények között nem válhat korlátozottá, biztosítva ezáltal a működési függetlenség elvének érvényesülését. A nemzetközi csoportosulások tekintetében figyelemmel kell lenni a Magyar Köztársaság nemzetközi kötelezettségeire is. A szolgáltatások nyújtásának feltételei és árai tekintetében egyéb jogszabályokat is figyelembe kell venni, mivel egyes szolgáltatásoknak hatósági árak vannak. A közszolgáltatások esetében figyelembe kell venni az 1191/69/EGK tanácsi rendelet is.

#### *A 15. §-hoz*

A térségi és az elővárosi közforgalmú vasúti tevékenységek végzésének különös szabályait állapítja meg. A térségi vasutak új elemét jelentik a szabályozásnak. A térségi vasutak alapítását általában az országos hálózathoz képest eltérő műszaki színvonal és az ebből fakadó takarékosabb üzemeltetés lehetősége indokolhatja. Különösen igaz ez a keskeny nyomközű vasutakra, amelyek a normál nyomtávolságú vasutakhoz képest egészen eltérő műszaki színvonalú tevékenységet tesznek lehetővé.

#### *A 16-17. §-okhoz*

A helyi közforgalmú vasúti közlekedésre vonatkozó alapvető szabályokat tartalmazzák.

A helyi közforgalmú vasúti tevékenységek a következők:

- a közúti vasút (villamos),
- a helyi érdekű vasút (HÉV),
- a felszín alatti vasút (metró, kéregvasút),
- a fogaskerekű vasút,
- sífelvonó
- illetőleg a sikló

pályájának működtetése, valamint az előbbieket szerinti vasúti pályákon végzett közforgalmú személyszállítás.

A fenti tevékenységeket a helyi közforgalmú vasúti társaság végzi. A helyi közforgalmú vasúti társaság a tevékenységek gyakorlásának megkezdését köteles bejelenteni a Magyar Vasúti Hivatalnak.

Helyi közforgalmú vasúti társaságot a települési önkormányzat, illetve bármely természetes, vagy jogi személy alapíthat.

A helyi közszolgáltatási kötelezettség körébe eső személyszállítást – a képviselőtestület által jóváhagyott közszolgáltatási menetrend szerint – az önkormányzat által alapított vagy az önkormányzat által ezzel megbízott helyi közforgalmú vasúti társaság látja el.

### *A 18. §-hoz*

Saját célú vasúti tevékenységnek minősül a valamely gazdálkodó, vagy egyéb szervezet által kiegészítő jelleggel végzett, a saját, közvetlenül nem vasúti közlekedési célú gazdasági tevékenységét elősegítő – az országos, a térségi és a helyi vasúti pályahálózat részét nem képező, azokhoz közvetlenül nem kapcsolódó, saját célú vasúti pályán végzett – vasúti személy-, vagy áruszállítás.

Saját célú vasúti tevékenység lehet például a nagyobb iparterületen végzett gazdasági tevékenységhez kapcsolódó, vasúti járművel végzett áru-, illetve nyersanyagmozgatás, vagy a munkavállalóknak vasúti járművel történő szállítása az ipartelepen belül.

A vasúti közszolgáltatás ellátására a saját célú vasút és a miniszter, illetőleg a települési önkormányzat közötti közszolgáltatási szerződés alapján kerülhet sor.

### *A 19-21. §-okhoz*

A javaslat a vállalkozó vasúti társaság által kötött személyszállítási szerződésre - a javaslatban, valamint a külön jogszabályban foglaltak szerinti kiegészítéssel – a Polgári Törvénykönyvnek a szerződésre vonatkozó általános, valamint a vállalkozási szerződésre irányadó különös szabályait rendeli alkalmazni.

A közforgalmú személyszállítást végző vasúti társaságok számára a javaslat – a személyszállítási szolgáltatásra vonatkozó általános szerződési feltételeket tartalmazó – Személyszállítási Üzletszabályzat készítését írja elő. A Személyszállítási Üzletszabályzat jóváhagyását a javaslat – a korábbi szabályozástól eltérően – nem a miniszter, hanem a Hivatal hatáskörébe utalja.

A Személyszállítási Üzletszabályzatra vonatkozó részletes szabályozást, a jóváhagyás módját a Vasúti Személyszállítási Szerződésekről szóló kormányrendelet tartalmazza. A javaslat a menetrend többféle, jól elkülönülő fogalmát használja (az üzemi menetrend a vasúti vállalkozások szempontjai, a szolgálati menetrend egy adott társaság belső üzemi szempontjai szerint, a közforgalmú menetrend a vasúti vállalkozások ügyfelei szempontjából készül). A vasúti közszolgáltatást végző vállalkozó vasúti társaság számára a javaslat külön is rendelkezik menetrend-készítési kötelezettségről. Ebben a menetrendben a közszolgáltatás körébe eső járatokat külön meg kell jelölni. A vasúti közszolgáltatást végző vállalkozó, illetve integrált vasúti társaság a menetrendet köteles közzétenni.

A vasúti személyszállításra vonatkozó részletes szabályok megalkotására a javaslat a Kormányt hatalmazza fel.

### *A 22-23. §-okhoz*

A javaslat a vasúti árufuvarozásra kötött szerződésekre – a javaslatban, valamint a külön jogszabályban foglaltak szerinti kiegészítéssel – a Polgári Törvénykönyvnek a szerződésre vonatkozó általános, valamint a fuvarozási, illetőleg – szállítmányozás

esetén – a szállítmányozási szerződésre irányadó különös szabályait rendeli alkalmazni.

A vasúti árufuvarozást végző vállalkozó vasúti társaságok – az árufuvarozási szolgáltatásra vonatkozó általános szerződési feltételeket tartalmazó – Árufuvarozási Üzletszabályzatot kötelesek készíteni. Hasonlóan a Személyszállítási Üzletszabályzathoz, az Árufuvarozási Üzletszabályzatot is a Hivatal hagyja jóvá.

A vasúti árufuvarozásra vonatkozó részletes szabályok megalkotására a javaslat a Kormányt hatalmazza fel.

#### *A 24. §-hoz*

A javaslat a vontatási szolgáltatás önálló működési engedélyként történő definiálása által megteremti annak a lehetőségét, hogy a vasúti közlekedés piacán olyan vállalkozások jelenjenek meg, amelyek kizárólag vontatási szolgáltatást nyújtanak. Erre tekintettel, valamint figyelembe véve, hogy a vontatási szolgáltatás igénybevevői – ellentétben a vasúti személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatással – nem a végfelhasználók, hanem vasúti társaságok, indokolt volt e szolgáltatások vonatkozásában különálló általános szerződési feltételek (vontatási üzletszabályzat) készítésének előírása. A vontatási tevékenységre az áruszállítással és a személyszállítással szemben nem vonatkozik önálló jogszabály, így a vontatási üzletszabályzat előzetes jóváhagyása nem indokolt.

#### *A 25. §-hoz*

E § határozza meg, hogy a vasúti közlekedéssel kapcsolatosan milyen szerződések megkötésére kerül, illetőleg kerülhet sor az állam és a vasúti társaságok között, meghatározva egyúttal azt is, hogy az egyes szerződéseknek az állam nevében történő megkötése mely szerv, illetőleg személy hatáskörébe tartozik.

Az állam az országos, a térségi, illetve az elővárosi pályákat működtető vasúti társaságokkal az állami tulajdonban lévő vasúti pályák kezelésére vagyongazdálkodási, az állami tulajdonú pályák működtetésére működtetési szerződést köt. Ilyen társaságok lehetnek a MÁV Rt és a GySEV Rt., illetve a jövőben esetleg térségi vagy elővárosi vasúti társaságok is.

Az állam a pályavasúti társasággal, a vállalkozói vasúti társasággal, (ideértve ez alatt az integrált vasúti társaságot is)

- a kombinált forgalom fejlesztéséhez nyújtott egyedi támogatásra,
- az országos vasúti pályahálózat fejlesztésére, illetve az országos vasúti pályahálózat részét képező, a vasúti közlekedésből véglegesen kivont vasúti pálya megszüntetésére,
- a vasúti foglalkoztatásra, képzésre, és
- szerkezet-átalakításra nyújtott támogatásra

vonatkozóan szerződést köthet.

Az egyes szerződésekre vonatkozó rendelkezések külön §-okban kerülnek szabályozásra.

Az önkormányzatok és a vasúti társaságok közötti szerződésekre a javaslat az állami szerződésekre vonatkozó szabályok megfelelő alkalmazását rendeli.

#### A 26. §-hoz

Az állam nevében eljáró KVI – a miniszter és a kincstári vagyonért felelős miniszter egyetértésével – az állami tulajdonban lévő vasúti pályák kezelésére az országos vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti, illetve integrált vasúti társasággal az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvényben, valamint a kincstári vagyonnal való gazdálkodásról szóló 58/2005 (IV. 4.) Korm. rendeletben foglaltaknak megfelelően vagyonkezelési szerződést köt.

#### A 27. §-hoz

A közszolgáltatási kötelezettség körébe eső vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződés szabályait tartalmazza.

A javaslat kisebb formai pontosításokkal lényegében átveszi a hatályos törvény – a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló 1191/69/EGK, valamint az azt módosító a 893/91/EGK rendeletekben foglaltaknak már teljes egészében megfelelő – szabályozását.

Ennek megfelelően

- a vasúti közszolgáltatási kötelezettség körébe eső személyszállítás ellátására a miniszter, illetőleg – a helyi vasúti közszolgáltatás esetében – a települési önkormányzatok és a vállalkozó vasúti társaság közötti közszolgáltatási szerződés alapján kerül sor,
- a közszolgáltatási kötelezettséget ellátó vasúti társaság a közszolgáltatási szerződés alapján jogosult a közszolgáltatási tevékenység – menetdíj-bevétellel nem fedezett, indokoltnak elismert – költségeinek a megtérítésére, továbbá
- a közszolgáltatási kötelezettséget ellátó vasúti társaság kezdeményezheti, hogy – amennyiben ez számára megtakarítást eredményez – egyes, a közszolgáltatási menetrendben meghatározott járatok működtetésére vonatkozó helyett autóbusszal kerüljön sor.

A javaslat a közösségi jog végrehajtásához szükséges, a hazai jogból adódó eltéréseket figyelembe vevő részletszabályokat állapít meg, amelynek során meghatározza felek jogait és kötelezettségeit, valamint a közszolgáltatási kötelezettség megállapításának, illetőleg a közszolgáltatási szerződés megkötésének menetét.

A javaslat a vasúti közszolgáltatást – közszolgáltatási szerződés alapján – ellátó vasúti társaság számára a közszolgáltatási kötelezettség körébe eső személyszállítási szolgáltatás nyújtására vonatkozóan szerződéskötési kötelezettséget állapít meg a szolgáltatást igénybe venni kívánó személlyel szemben a külön jogszabályban meghatározott utazási feltételek megtartása esetén.

A korábbi szabályozáshoz képest a javaslat ugyanakkor lehetőséget biztosít arra, hogy a települési önkormányzatok térségi vagy helyi vállalkozó, illetve integrált vas-



úti társasággal az önkormányzat képviselő-testülete által jóváhagyott közszolgáltatási menetrendben nem szereplő járat – közszolgáltatási tevékenység keretében történő – közlekedtetésére szerződést kössenek. A szerződésre a javaslat az országos közforgalmú vasutakkal kötött szerződésekre vonatkozó rendelkezéseket rendeli megfelelően alkalmazni.

A javaslat a közszolgáltatási kötelezettség minimális tartalmának, illetve a közszolgáltatás ellátásában felmerülő zavarok esetén az államot, illetve a vasúti társaságokat terhelő kötelezettségekről a javaslat nem rendelkezik, tekintettel arra, hogy e szabályokat valamennyi érintett közlekedési módozatra egységes elvek mentén, külön jogszabályban indokolt megalkotni.

#### *A 28. §-hoz*

A miniszter az állam nevében szerződést köt az állami tulajdonban álló vasúti pályát – a 26. § szerinti vagyionkezelési szerződés alapján – kezelő pályavasúti, illetve integrált vasúti társasággal

- az országos, illetve az állami tulajdonú vasúti pályát tartalmazó térségi és elővárosi vasúti pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült, indokoltan elismert költségek állam általi megtérítésre, valamint
- az országos vasúti pályahálózat fejlesztésére, illetve megszüntetésére vonatkozóan.

A működtetési, fenntartási feladatok költségeinek állami megtérítésére vonatkozó szerződés alapján a pályavasúti, illetve integrált vasúti társaság jogosult az országos vasúti pályahálózat működtetése következtében felmerült – a hálózat-hozzáférési díjakkal, valamint az egyéb üzleti tevékenységből eredő bevétellel nem fedezett, indokoltan elismert – költségeinek a megtérítésére.

Az országos vasúti pályahálózat fejlesztésére, illetve megszüntetésére vonatkozó szerződésben az állam a központi költségvetés terhére a javaslatban – a Tanácsnak a Vasúti, közúti közlekedéshez és belvízi hajózáshoz nyújtható támogatásokról szóló, a 3578/92/EGK, valamint az 543/97/EK rendelettel módosított 1107/70/EGK számú rendeletében foglaltakkal összhangban meghatározott célokra – egyéb támogatást is biztosíthat az országos vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti, illetve integrált vasúti társaságnak.

A javaslat meghatározza az országos vasúti pályahálózat fejlesztésére, illetve a közlekedésből véglegesen kivont vasúti pályák megszüntetésére vonatkozó szerződés tartalmi elemeit, időtartamát, illetve az abban foglaltak rendszeres felülvizsgálatára, valamint a szerződés teljesítésével kapcsolatos beszámolási kötelezettségre vonatkozó szabályokat.

#### *A 29. §-hoz*

Az állam által a pályavasúti társaságnak, a vállalkozói vasúti társaságnak, illetve az integrált vasúti társaságnak a 28. §-ban meghatározottakon kívüli egyéb célokra nyújtható támogatásokra vonatkozó szerződésre irányadó szabályokat tartalmazza.

#### *A 30. §-hoz*

Nemzeti vasútbiztonsági szabályok alatt az egynél több vasúti társaságra kötelező vasútbiztonsággal kapcsolatos rendelkezések értendők. E szabályoknak összhangban kell lennie az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett, mindenkor hatályos közös biztonsági módszerekkel és közös biztonsági célokkal. Tekintettel e szabályok speciális műszaki jellegére javaslat a miniszter feladatkörébe utalja e szabályok megalkotását.

A § (3) bekezdése az EGT más államainak vasúti társaságai érdekében fogalmaz meg eljárási követelményeket meghatározott, új nemzeti vasútbiztonsági szabályt bevezetésének esetére.

#### *A 31-32. §-okhoz*

A javaslat alapelveként rögzíti, hogy az üzemeltetők a vasúti közlekedés biztonságának fenntartása érdekében együttműködésre kötelesek.

A vasút veszélyes üzemi jellegére tekintettel indokolt volt a javaslatban rögzíteni a vasúti közlekedéssel kapcsolatos alapvető üzemeltetői kötelezettségeket.

A javaslat az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK számú, ún. vasútbiztonsági irányelvnek megfelelően tartalmazza az üzemeltetőnek a vasúti közlekedés biztonságának biztosítása érdekében szükséges belső intézkedéseire vonatkozó alapvető szabályokat.

Ennek megfelelően az üzemeltető köteles biztonságirányítási rendszert létrehozni. A biztonságirányítási rendszert működtető szervezeti egység tevékenységének a vasúti létesítmények, illetőleg berendezések üzemképes állapotának folyamatos ellenőrzésén túlmenően ki kell terjednie a vasúti közlekedéssel kapcsolatos kockázatok felmérésére is. A biztonság-irányítási rendszer működéséről az üzemeltető évente biztonsági jelentést köteles benyújtani a vasútbiztonsági hatósághoz.

Az üzemeltető a vasúti közlekedés biztonságának folyamatos biztosításához szükséges üzemi követelmények, illetve intézkedések meghatározására belső szabályzatot köteles készíteni.

A vasútbiztonsági irányelvnek megfelelően a javaslat a vállalkozó vasúti tevékenység végzését, valamint a saját célú vasúti pályán végzett személyszállítást vasútbiztonsági tanúsítvány megszerzéséhez köti.

#### *A 33-35. §-okhoz*

A javaslat meghatározza a vasútbiztonsági tanúsítvány tartalmára vonatkozó alapvető rendelkezéseket is.

A vasútbiztonsági irányelvben foglaltaknak eleget téve a javaslat előírja, hogy valamely államában az engedélyezési irányelvvel összhangban kiadott működési engedéllyel, illetve vasútbiztonsági tanúsítvánnyal rendelkező külföldi székhelyű vasúti

társaság részére a vasútbiztonsági hatóság kiegészítő tanúsítványt ad ki a javaslatban meghatározott feltételek fennállása esetén.

A javaslat – ugyancsak a vasútbiztonsági irányelvben foglaltak szerint – a vasúti pályahálózat működtetését vasútbiztonsági engedélyhez köti, meghatározva egyúttal az engedély tartalmi elemeit.

A javaslat tartalmazza a vasútbiztonsági tanúsítványra, valamint a vasútbiztonsági engedélyre vonatkozó közös szabályokat.

A javaslat meghatározza a tanúsítvány, illetőleg az engedély kiadásának feltételeire, érvényességi időtartamára, az azok kiadásához szükséges feltételek felülvizsgálatára, valamint a tanúsítvány, illetőleg az engedély visszavonására vonatkozó alapvető szabályokat.

Fontos hangsúlyozni, hogy amennyiben a vasúti társaság már nem felel meg a tanúsítvány, illetőleg az engedély kiadásához szükséges bármelyik követelménynek, úgy új vasútbiztonsági tanúsítványt, illetőleg vasútbiztonsági engedélyt köteles szerezni.

Miután a vasúti biztonsági követelmények elsősorban műszaki jellegű, illetve a vasúti közlekedés lebonyolításában részt vevő személyek szakképzettségére vonatkozó feltételek teljesítését jelentik, a javaslat a vasúti közlekedés biztonságával, a vasútbiztonsági tanúsítvánnyal, illetőleg engedéllyel kapcsolatos részletes szabályok rendeletben történő megállapítására a miniszternek ad felhatalmazást.

#### A 36. §-hoz

A 35. §-ban foglaltak értelmében a vasútbiztonsági tanúsítvány, illetőleg engedély megszerzésének feltételét képezi – többek között – az is, hogy a vasúti társaság a külön jogszabályban meghatározott munkakörökben megfelelő szakképzettséggel rendelkező személyeket foglalkoztasson.

Ennek megfelelően a javaslat előírja, hogy a képzési, illetőleg vizsgáztatási feladatokat ellátó szervezet az egyenlő bánásmód követelményének megfelelően köteles biztosítani a szakképesítés megszerzésének lehetőségét minden személy számára, aki olyan vasúti társasággal áll szakképzettséghez kötött feladatok ellátására irányuló jogviszonyban, amely vasútbiztonsági tanúsítvánnyal, illetőleg engedéllyel rendelkezik, vagy annak kiadása iránt kérelmet terjesztett elő a vasútbiztonsági hatósághoz.

A javaslat előírja továbbá, hogy amennyiben a szakképesítés megszerzéséhez szükséges képzést, illetőleg vizsgáztatást kizárólag valamely vasúti társaság végzi, úgy a szakképesítés megszerzésének lehetőségét megkülönböztetéstől mentesen köteles biztosítani a más vasúti társasággal jogviszonyban álló személyek számára is.

A javaslat meghatározza a vasúttársaság által a képzés, illetve vizsgáztatás ellenében felszámítható díjak megállapításának elveit is.

### A 37. §-hoz

A javaslat a vasútfejlesztési irányelvben foglaltaknak megfelelően szabályozza, hogy az integrált vasúti társaság a vasúti pályahálózat működtetésére, a személyszállítási, az árufuvarozási, valamint a vontatási szolgáltatási tevékenységekre vonatkozó számviteli nyilvántartásait elkülönítve vezesse, továbbá megtiltja az integrált vasúti társaság tevékenységei közötti keresztfinanszírozást.

Ennek ellenőrizhetősége érdekében a javaslat rögzíti, hogy az integrált vasúti társaság a számviteli elkülönítésre vonatkozó kötelezettségének teljesítését – a külön jogszabályban meghatározottak szerint – évente igazolni köteles a Magyar Vasúti Hivatalnak.

A javaslat ugyanakkor a szigorú számviteli szétválasztást csak az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok esetében írja elő, a helyi közforgalmú vasúti társaságok számára nem volt indokolt ilyen kötelezettséget megállapítani. Erre az említett irányelvek is lehetőséget biztosítanak.

### A 38-42. §-okhoz

A javaslat a hatályos szabályozáshoz képest differenciáltabban szabályozza az országos vasúti hálózat részét képező vasúti pályák tulajdonjogát. A stratégiai jelentőségű országos vasúti törzshálózatba tartozó vasúti pályák esetében fenn kell tartani azt a szabályt, hogy azok kizárólag az állam tulajdonában állhatnak. Az országos vasúti mellékvonalak esetében ugyanakkor – a hatékony, a piaci szempontokat is figyelembe vevő hasznosítás érdekében – indokolt volt lehetővé tenni, hogy az állami tulajdonosi kontroll olyan gazdálkodó szervezeten keresztül valósuljon meg, amelyben az állam legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezik.

A Magyar Köztársaság nemzetközi jogi kötelezettségére tekintettel a javaslat rögzíti, hogy nem vonható ki az országos vasúti törzshálózatból a Magyar Köztársaságnak az Európai Unióhoz történő csatlakozásáról szóló – a 2004. évi XXX. törvénnyel kihirdetett – szerződés mellékletében megjelölt országos közforgalmú vasúti pálya.

A helyi közforgalmú vasúti pálya tulajdonjogára vonatkozó rendelkezései lényegében a hatályos szabályozást veszik át. A javaslat ugyanakkor a települési önkormányzat többségi tulajdoni részesedése helyett a többségi irányítást biztosító befolyás követelményét írja elő, miután a többségi tulajdoni részesedés önmagában nem feltétlenül biztosítja a települési önkormányzatok számára a szavazatok többségét a gazdálkodó szervezet irányítására vonatkozó döntések során.

Sajátos szabályok vonatkoznak továbbra is a GySEV Rt., valamint a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasút Rt. vasúti pályáira (és azok tartozékaira). A részvénytársaságokat alapító javaslatok ugyanis itt a pályák túlnyomó többségét - ún. „háramlási” feltétellel - a részvénytársaságok tulajdonába adták.

Miután a vasúti pályahálózat dinamikus fejlesztése stratégiai célkitűzése a közösségi közlekedéspolitikának, ösztönözni szükséges a magántőke bevonását a vasúti pályák létesítésére vonatkozó beruházások finanszírozásába. A javaslat ennek érdekében lehetővé teszi, hogy a saját beruházásában létesített vasúti pálya tulajdon-

jogát a beruházó szerezze meg. A javaslat nem korlátozza a beruházó tulajdonába került vasúti pálya forgalomképességét.

#### *A 43. §-hoz*

A tulajdonosnak a dolog használatára vonatkozó joga közérdekből korlátozható. Ilyen korlátozást tartalmaz a javaslat is, amely – tűrés kötelezettség meghatározásával – lehetővé teszi a vasúti pályát működtető vasúti társaság számára, hogy a pályák mellett fekvő ingatlanokon a vasúti közlekedést, illetőleg annak biztonságát elősegítő eszközöket helyezzen el, és a szabad kilátást akadályozó fákat, bokrokat, stb. eltávolítsa. Az elhelyezés, a javítás és a karbantartás a környezet- és természetvédelmi érdek figyelembevételével történhet. Az ingatlan tulajdonosát (használóját) az ingatlan rendeltetészerű használatának akadályozása miatt – az akadályozás mértékének megfelelő – kártalanítás illeti meg.

Az erősáramú vezetékek és tartószerkezetük idegen ingatlanon – vasútüzemi érdekből – történő elhelyezésére a villamos energiáról szóló 2001. évi CX. törvény és végrehajtási rendelkezései az irányadók.

#### *A 44-48. §-okhoz*

A felszín alatti közforgalmú vasút létesítését – az ahhoz fűződő kiemelkedő társadalmi érdekre tekintettel – a javaslat közérdekű tevékenységnek minősíti. Ezért a javaslat feljogosítja a felszín alatti vasút létesítőt a nyomvonalba eső ingatlanoknak a felszín alatti vasút létesítése érdekében – jogerős létesítési engedély alapján – történő igénybe vételére (felszín alatti vasút-létesítési jog). A javaslat egyidejűleg az ingatlanok tulajdonosait – a Polgári Törvénykönyv 108. § (1) bekezdésében foglaltakkal összhangban – az igénybevétel tűrésére kötelezi.

Tekintettel arra, hogy a tulajdonjognak a Ptk. 108. §-ának (1) bekezdése szerinti korlátozására csak közérdekből kerülhet sor, a javaslat értelmében a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján kizárólag közforgalmú vasút létesíthető.

A javaslat egyértelműen meghatározza a felszín alatti vasút-létesítési jog jogosultját. Ennek megfelelően a felszín alatti vasút létesítőjén – a megvalósítás időszakában – a létesítési engedély jogosultját, a használatba vételt követően pedig a helyi közforgalmú vasút tulajdonosát, országos közforgalmú vasút esetében pedig az azt működtető vasúti társaságot kell érteni.

E §-ok tartalmazzák a felszín alatti vasúti pálya tulajdonjogára vonatkozó rendelkezéseket is.

A javaslat az érintett ingatlanok tulajdonosainak tájékoztatása érdekében országos közforgalmú vasút esetében a minisztert, helyi közforgalmú vasút esetében pedig a helyi önkormányzatot kötelezi a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlanoknak a Magyar Közlönyben történő közzétételre.

A javaslati szabályozás abból indul ki, hogy az ingatlan igénybevétele a rendeltetészerű használatot nem befolyásolja, ezért a tulajdonos számára nem okoz hátrányt. Erre tekintettel a javaslat főszabályként csak az előzetes értesítésre, valamint az

esetlegesen okozott károk megtérítésére vonatkozó kötelezettséget írja elő a felszín alatti vasút létesítője számára.

Abban az esetben ugyanakkor, ha az ingatlanok a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő igénybevétele – kivételesen – korlátozza a tulajdonosnak a használatra vonatkozó jogát, a javaslat – a Ptk. 108. §-ának (2) bekezdésében, valamint az emberi jogok és az alapvető szabadságok védelméről szóló, Rómában, 1950. november 4-én kelt, és az 1993. évi XXXI. törvénnyel kihirdetett Egyezmény első kiegészítő jegyzőkönyvének I. Cikkében foglaltaknak megfelelően – kártalanítási kötelezettséget állapít meg a felszín alatti vasút létesítője terhére. A használat korlátozásának, illetőleg akadályozásának megfelelő, illetve az ezzel összefüggésben esetlegesen bekövetkezett forgalmi értékcsökkenésnek megfelelő mértékű kártalanítást egyösszegben kell megfizetni.

A javaslat a kártalanítás esedékességét is meghatározza. Az ingatlan tulajdonosát megillető kártalanítási igény előterjesztésére a javaslat határidőt szab a jogbiztonság érdekében.

A kártalanítás feltételeiben elsősorban a feleknek kell megegyezniük, ha ez sikertelen, akkor a hatóság állapítja meg a kártalanítási összeget a kisajátítási kártalanításra vonatkozó szabályok szerint.

Előfordulhat, hogy a felszín alatti vasút létesítése vagy üzemeltetése az ingatlan rendeltetésszerű használatát lehetetlenné teszi, vagy jelentős mértékben korlátozza. Ebben az esetben a javaslat a felszín alatti vasút létesítőjét az ingatlan megvásárlására kötelezi. Amennyiben az adásvételi szerződés létrejöttére – a felek megegyezésének hiányában – nem kerül sor, a felszín alatti vasút létesítője az ingatlan kisajátítását kezdeményezheti. Az ingatlanok a felszín alatti vasút létesítője által történő megvásárlását, illetve annak kisajátítását az ingatlan tulajdonosa is kérheti, ha bizonyítja, hogy annak feltételei fennállnak. A tulajdonos e jogát a javaslatban – a jogbiztonság érdekében – meghatározott határidőn belül gyakorolhatja. A javaslat által biztosított – a felszín alatti vasút használatba vételi engedélyének jogerőre emelkedésétől számított két éves határidő – nyilvánvalóan elegendő annak megállapításához, hogy a felszín alatti vasút üzemeltetése milyen mértékben zavarja az igénybevett ingatlan tulajdonosát.

A kisajátítási eljárást a kisajátításról szóló 1976. évi 24. tvr. rendelkezései szerint kell lefolytatni, azzal, hogy – miután közérdekű feladatnak minősíti a felszín alatti vasút létesítését és üzemeltetését – a javaslat a kisajátítási eljárás során már nem engedi vizsgálni a közérdek fennállását.

A kisajátítási eljárásban hozott közigazgatási határozat bírósági felülvizsgálata iránti eljárásra, az eljárást gyorsító rendelkezéseket állapít meg a javaslat.

A kisajátítási eljárásban hozott államigazgatási határozat bírósági felülvizsgálata iránti eljárásra vonatkozó szabályozást a javaslatban szabályozott életviszonyok mielőbbi rendezésének fontossága igazolja. Miután – a kisajátításról szóló 1976. évi 24. törvényerejű rendelet 19. § (1) bekezdése értelmében – a kisajátítási határozat meghozatalára egyfokú államigazgatási eljárásban kerül sor, a kisajátítási határozat bírósági felülvizsgálata rendkívül időigényes. Erre tekintettel a javaslat előírja, hogy

a bíróságnak 45 napon belül tárgyalást kell tartania, és – kivéve, ha a perben igazságügyi szakértő kirendelése szükséges és a szakértői vélemény előterjesztésére ezen időszak alatt az ügy bonyolultsága miatt nem kerülhet sor – a bíróságnak a jogalap kérdésében három hónapon belül döntést kell hoznia.

A bíróság a közbenső ítélet jogerőre emelkedését követően – feltéve, hogy az igazságügyi szakértői véleményben megállapított összegű kártalanítást a felszín alatti vasút létesítője egyidejűleg megfizeti – az ingatlan kisajátítását kérő fél kérelmére ideiglenes intézkedéssel rendelkezhet az ingatlan birtokbaadásáról.

A felszín alatti vasút létesítője az ingatlanban, annak alkotórészeiben és tartozékai-ban okozott károk – ideértve a károk megelőzésére, csökkentésére és elhárítására fordított kiadásokat is – esetében is köteles a kártalanítás módjára, illetve annak mértékére vonatkozóan egyezség létrehozását megkísérelni. Ennek sikertelensége esetén a felszín alatti vasút létesítője szakértői véleményben megállapított összegű kártalanítást köteles az ingatlan tulajdonosának – 30 napon belül – megfizetni.

Az ingatlan tulajdonosa az esedékessé vált, de határidőben nem teljesített kártalanítási követelését, továbbá a már kifizetett kártalanítást meghaladó többletkártalanítási igényét a felszín alatti vasút létesítője ellen indított polgári perben érvényesítheti.

Az egyéb károk megtérítésére vonatkozó követelését a polgári jogi felelősség általános szabályai szerint érvényesítheti a károsult.

#### *A 49-50. §-okhoz*

A 49. § határozza meg azokat a vasúti pályahálózatokat, amelyekre vonatkozóan a vasúti pályahálózat működtetője – pályahálózat-kapacitás biztosításával – köteles átlátható, és megkülönböztetéstől mentes hozzáférést biztosítani az arra jogosultnak.

A vasúti pályahálózat fogalma az értelmező rendelkezések körében nyert meghatározást.

A javaslat az első vasúti csomag irányelveinek megfelelően főszabályként valamennyi – közforgalmú vasúti szolgáltatások nyújtására igénybe vehető – vasúti pályahálózatot nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatnak minősít. A javaslat ugyancsak nyílt hozzáférésűnek minősíti a közforgalmú vasúti pályahálózatot és a saját célú vasúti pályahálózatot összekapcsoló összekötő vasúti pályákat abban az esetben, ha azok egyidejűleg több gazdálkodó szervezet tevékenységéhez szükséges áruk, illetve nyersanyagok továbbítására is alkalmasak.

A kapacitás-elosztási irányelv 1. cikkének (3) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján a 49. § (2) bekezdése ugyanakkor kivonja a nyílt hozzáférésre vonatkozó szabályok hatálya alól az ott meghatározott célra szolgáló pályahálózatokat.

A kapacitáselosztásra vonatkozó irányelv hivatkozott rendelkezésének felhatalmazása alapján a javaslat nem kötelezi a térségi vasúti pályahálózat működtetőjét a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó rendelkezések alkalmazására abban az esetben, ha azt kizárólag egy, országos működési engedéllyel nem ren-

delkező (tehát a fejlesztési irányelv hatálya alá nem tartozó) vasúti társaság veszi igénybe térségi vasúti árutovábbításra. Amennyiben azonban a térségi vasúti pályahálózatot újabb vasúti társaság is igénybe kívánja venni, a működtető a továbbiakban az általános szabályok szerint köteles eljárni.

#### *Az 51-52. §-okhoz*

Az első vasúti csomag irányelveinek megfelelően a javaslat kötelezi pályavasúti, illetve integrált vasúti társaságot, hogy az általa működtetett nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat igénybevételét – megkülönböztetéstől mentesen – tegye lehetővé az arra jogosultak számára.

A pályavasúti, illetve az integrált vasúti társaság az igénybevételt – a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztása alapján – pályahálózat-kapacitás biztosításával köteles lehetővé tenni.

A vasúti pályahálózat kapacitásának elosztása során a pályavasúti társaság, illetve a kapacitás-elosztó szervezet lényegében azt határozza meg, hogy a vasúti pályahálózatot a jogosultak milyen időpontokban, illetve milyen időtartamban veheti igénybe, meghatározva egyúttal azt is, hogy az adott igénybevételre mely pályaszakszon kerül sor.

Az első vasúti csomag irányelveiben foglaltaknak megfelelően a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására a javaslat szerint díj ellenében, a vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti, illetve az integrált vasúti társaság, és a hozzáférésre jogosult közötti szerződés alapján kerül sor.

A vasúti pályahálózat-kapacitás biztosításának előírásával összhangban a törvény – a Ptk. 198. §-ának (2) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján – szerződéskötési kötelezettséget állapít meg a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti, illetve az integrált vasúti társaság terhére a javaslatban meghatározott feltételeket teljesítő hozzáférésre jogosulttal szemben.

A javaslat – a kapacitás-elosztási irányelvben foglaltaknak eleget téve,– elsősorban a vasúti pályahálózat-kapacitás másodlagos piaca kialakulásának megakadályozása érdekében tiltja a már létrejött szerződés alapján biztosított pályahálózat-kapacitás más jogosultakra történő átruházását, illetve az azzal való kereskedést. A pályahálózat-kapacitásnak a tilalom ellenére történő átruházása esetén a javaslat szigorú szankciót állapít meg: ebben az esetben a Magyar Vasúti Hivatalnak a jogsértést megállapító határozata jogerőre emelkedésétől számított 3 évig a jogsértő hozzáférésre jogosult részére vasúti pályahálózat-kapacitás nem biztosítható.



### *Az 53. §-hoz*

Meghatározza, hogy milyen vasúti szervezetek, milyen vasúti tevékenység céljából, illetőleg milyen feltételekkel jogosultak a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférésre.

A vasútfejlesztési irányelv 10. cikkének (3) bekezdésében foglaltak értelmében a vasúti pályahálózathoz – belföldi árutovábbítás (kabotázs) céljára – történő hozzáférést csak 2007. január 1-jétől kell biztosítani, az f) pont hatálybalépésének időpontját a javaslat 2007. január 1. napjában állapította meg.

Az egyes vasúti szervezetek fogalma ugyancsak az értelmező rendelkezések körében került meghatározásra.

A javaslat a vasútfejlesztési irányelv 10. cikkének (1) bekezdésében biztosított lehetőség alapján a nemzetközi csoportosulások hozzáféréshez való jogosultságának tartalmát differenciálja az abban részt vevő vasúti társaságok honosságára szerint.

### *Az 54. §-hoz*

A vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti, illetve integrált vasúti társaság által a nyílt hozzáférés keretében nyújtandó – a kapacitás-elosztási irányelv II. mellékletében meghatározott – szolgáltatások körét tartalmazza.

A javaslat – a vonatkozó irányelvnek megfelelően – differenciáltan szabályozza az egyes szolgáltatás-típusokat.

Az (1) bekezdés meghatározza, hogy a pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződés megkötése esetén a 3. melléklet I. pontjában meghatározott alapszolgáltatásokat igénybevételére mindenképpen sor kerül. E bekezdés meghatározza egyúttal, hogy a 3. számú melléklet I. pontjában meghatározott a vasúti infrastruktúra elemek, igénybevételét minden esetben biztosítani kell. A (2) bekezdés – ugyancsak a vonatkozó irányelvnek megfelelően – rögzíti, hogy az alapszolgáltatások igénybe vételére csak együttesen kerülhet sor.

A (3) bekezdésben meghatározott szolgáltatások a 3. számú melléklet II. pontjában meghatározott vasúti létesítményekhez – így pl. üzemanyagtöltő berendezések, személypályaudvarok, karbantartó központok, stb. – történő hozzáférés lehetővé tételére vonatkoznak. A pályahálózatot működtető vasúti társaság ezen létesítmények igénybevételének lehetőségét minden esetben köteles biztosítani, ugyanakkor azok tényleges használatára a hozzáférésre jogosult eseti megrendelése alapján – tehát nem feltétlenül minden esetben – kerül sor.

A (4) bekezdésben meghatározott kiegészítő szolgáltatáscsoport részét képező, 3. számú melléklet III. pontjában meghatározott szolgáltatások nyújtásáról – így pl. vontatási áram szolgáltatása, személyszállító vonatok előfűtése – a pályahálózatot működtető vasúti társaság nem köteles gondoskodni. Abban az esetben azonban, ha a pályahálózatot működtető vasúti társaság a kiegészítő szolgáltatások bármelyikét végzi, úgy azok – külön megrendelés alapján történő – igénybevételének lehe-

tőségét valamennyi hozzáférésre jogosult számára, megkülönböztetéstől mentesen biztosítani köteles.

Az (5) bekezdés tartalmazza a pályahálózatot működtető vasúti társaság által nyújtható – 3. számú melléklet IV. pontjában – mellékszolgáltatásokra (pl. a távközlési hálózathoz történő hozzáférés biztosítása, kiegészítő információk szolgáltatása, gördülőállomány műszaki vizsgálata) vonatkozó rendelkezéseket. A mellékszolgáltatások igénybevételére a pályahálózatot működtető vasúti társaság és a hozzáférésre jogosult közötti megállapodás alapján kerül sor.

A fenti szolgáltatásokra, valamint az azok igénybevételére vonatkozó részletes szabályok rendeletben történő megállapítására a javaslat a miniszternek ad felhatalmazást.

#### *Az 55. §-hoz*

A díjrendszer elemeit a vonatkozó Irányelv határozza meg (díj, kedvezmény, felár, kiegyenlítő juttatás).

A kiegyenlítő juttatások rendszerét az Irányelv a tagállamoknak lehetővé teszi, de nem írja elő. Kiegyenlítő juttatást például egyes tagállamok a közúti közlekedés résztvevői fizethetnének a vasúti rendszernek a meg nem fizetett környezeti, bal-eseti károk alapján. Ezt a közlekedéspolitikai eszközt hazánk jelenleg nem alkalmazza, erre vonatkozó jogszabályunk jelenleg nincsen. A javaslat ezért csak olyan módon rendelkezik a kiegyenlítő juttatásokról, hogy azokat a díjrendszerbe az Irányelv rendelkezéseinek megfelelő módon be lehessen illeszteni.

A hozzáférés részletes szabályait a pályahálózatot működtető vasúti társaság Hálózati Üzletszabályzatában tesz közzé.

#### *Az 56-58. §-okhoz*

A javaslat – a vasúti közlekedés igénybevételének ösztönzése érdekében – követelményként határozza meg azt, hogy lehetőség szerint minden pályahálózatkapacitásra vonatkozó igényt ki kell elégíteni.

Abban az esetben, ha erre nincs mód, a javaslat felhatalmazást ad arra, hogy külön jogszabály – a javaslatban meghatározott célból – meghatározott vasúti tevékenységeket előnyben részesítsen a kapacitás-elosztás során. Ilyen cél lehet például a vasúti közszolgáltatás folyamatos biztosítása.

A javaslat megengedi, hogy a külön jogszabályban meghatározott keretek között a Hálózati Üzletszabályzat – minden esetben megfelelő alternatív útvonal biztosítása esetén – a vasúti pályahálózat egyes szakaszain meghatározott vasúti tevékenységet előnyben részesítsen az igénybe vétel szempontjából.

A kapacitás-elosztás során a vasúti pályahálózatra vonatkozó kapacitás-igények teljesítése biztosítható előre, 12 hónapot meg nem haladó időtartam keretei között, vagy eseti bejelentés alapján.

A kapacitás-elosztás eredménye az ún. üzemi menetrend, amely tartalmazza, hogy mely társaság, mikor, melyik részét használhatja a nyílt hozzáférésű pályahálózatnak. Az üzemi menetrend kínálati jellegű, vagyis a kiosztott és a még hozzáférhető, vállalkozó vasúttársaságok által igénybe vehető, de még nem igényelt kapacitásokat is tartalmazza. Az üzemi menetrend az egyes vállalkozó vasúti társaságok számára egy olyan adottság, amely alapján többféle célú menetrendet készít. Úgynevezett szolgálati menetrend készíthető minden, az adott vasúti társaság számára releváns vasúti járműmozgásra, illetve közforgalmú menetrend(ek) készíthetők a vállalkozó vasúti társaságok ügyfelei számára. A kapacitás-elosztás menete, a menetrendszerkesztés határidei, illetve a közszolgáltatások mértéke között szoros összefüggés van. A kapacitás-elosztás éves folyamatához igazodó menetrendszerkesztés jóval könnyebbé teszi a közszolgáltatások tervezését és teljesítményelvű finanszírozásának kialakítását.

Az üzemi menetrend összeállítása során megfelelő kapacitást kell biztosítani az eseti igények számára.

A javaslat lehetővé teszi, hogy a pályahálózatot működtető vasúti társaság és a hozzáférésre jogosult a pályahálózat-kapacitás biztosítására (a vasúti pályahálózat igénybevételére) vonatkozóan – legfeljebb öt éves időtartamra – keretmegállapodást kössön. A keret-megállapodás a felek közötti hosszabb távú együttműködés kereteit rögzíti, anélkül, hogy a vasúti pályahálózat konkrét esetben történő igénybevételéről rendelkezne. A hatékony verseny fenntartása érdekében a javaslat azonban rögzíti, hogy a keret-megállapodás nem zárhatja ki a vasúti pályahálózat más hozzáférésre jogosultak általi igénybevételét. A tilalom teljesülésének biztosítása érdekében a javaslat a keret-megállapodások létrejöttét a Magyar Vasúti Hivatal jóváhagyásához köti. A javaslatban meghatározott feltételek esetén a keret-megállapodások időtartama – kivételesen – meghaladhatja az 5 évet.

A kapacitás-elosztásra és a menetrend-szerkesztésre vonatkozó részletes szabályok rendeletben történő megállapítására – azok szakmai jellegére tekintettel – a javaslat a miniszternek ad felhatalmazást.

#### *Az 59. §-hoz*

E § tartalmazza a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti társaság Hálózati Üzletszabályzatának tartalmára, illetve annak elkészítésére vonatkozó alapvető rendelkezéseket.

A Hálózati Üzletszabályzatra vonatkozó részletes szabályok rendeletben történő megállapítására – azok szakmai jellegére tekintettel – a javaslat a miniszternek ad felhatalmazást.

#### *A 60-61. §-okhoz*

A javaslat főszabályként arról az esetről rendelkezik, amikor a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot pályavasúti társaság működteti. Ennek megfelelően a javaslat rögzíti, hogy a vasúti pályahálózat kapacitását az azt működtető pályavasúti társaság osztja el.

A javaslat a Ptk-nak szerződéskötési kötelezettség körébe eső megállapodásokra vonatkozó 212. §-ában foglaltaknak megfelelően szabályozza a pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződés létrejöttének folyamatát [ajánlattételi felhívás (igénybejelentés), ajánlat, ajánlat elfogadása], meghatározva egyúttal a szerződéskötésre kötelezett pályavasúti társaság ajánlatára vonatkozó követelményeket is.

Abban az esetben, ha a pályavasúti társaság ajánlata eltér a hozzáférésre jogosult igénybejelentésétől, a javaslat – a Ptk. 205. §-ának (7) bekezdésében foglaltakkal összhangban – a pályavasúti társaság terhére egyeztetési kötelezettséget állapít meg (összehangolási eljárás).

Amennyiben az összehangolási eljárás 10 munkanapon belül nem vezet eredményre, a pályavasúti társaság dönt az összehangolási eljárással érintett igényekről, és ennek eredményeként az összehangolási eljárással érintett hozzáférésre jogosult részére az általa bejelentett igénytől eltérő ajánlatot tehet. Amennyiben a pályavasúti társaság határidőben nem tesz eleget, vagy a hozzáférésre jogosult a pályavasúti társaságnak a bejelentett igénytől eltérő ajánlatát nem fogadja el, a hozzáférésre jogosult a jogvitás eljárást kezdeményezhet.

A javaslat a pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződés létrejöttével kapcsolatos jogvita rendezését – azok erősen szakmai jellegére tekintettel, valamint a jogvita gyors rendezése érdekében – a Magyar Vasúti Hivatal hatáskörébe utalja. A Magyar Vasúti Hivatal közigazgatási eljárás keretében hozott határozattal dönt a felek közötti jogvitában. A Hivatal határozata ellen bírósági felülvizsgálatnak van helye.

Annak biztosítása érdekében, hogy vasúti közlekedésre vonatkozó piac felügyeletével kapcsolatos feladatokat ellátó Magyar Vasúti Hivatal a pályahálózat-kapacitás elosztással kapcsolatos jogsértések esetén kellő időben meghozhassa a hatékony verseny fenntartásához szükséges intézkedéseket, a javaslat kötelezi a vasúti pályahálózat kapacitását elosztó szervezetet, hogy az elosztás folyamata során hozott valamennyi döntéséről, továbbá a Hálózati Üzletszabályzat szerinti kedvezmény biztosítására vonatkozó tárgyalással kapcsolatos minden lényeges körülményről haladéktalanul tájékoztassa a Hivatalt. A javaslat egyidejűleg feljogosítja a Hivatalt arra, hogy az elosztással kapcsolatos jogsértés veszélye esetén az érintetteket hivatalból utasítsa a jogszabályokban, illetőleg a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelő eljárásra.

#### A 62. §-hoz

A javaslat kivételként szabályozza azt az esetet, amikor a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot integrált vasúti társaság működteti.

A javaslat – a kapacitás-elosztási irányelvben foglaltaknak megfelelően – biztosítja, hogy ebben az esetben az integrált vasúti társaságtól szervezeti, jogi, illetve döntéshozatali szempontból független szervezet, a Vasúti Pályakapacitáselosztó Szervezet (a továbbiakban: VPSZ) végezze

- a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának elosztását,
- a kapacitáselosztásra, illetve a hálózat-hozzáférési díjak alkalmazására vonatkozó részletes szabályokat, valamint a hálózat-hozzáférési díjakat tartalmazó Hálózati Üzletszabályzat kidolgozását,
- a hozzáférésre jogosult által fizetendő hálózat-hozzáférési díjak összegének megállapítását, valamint
- az integrált vasúti társaságnak az általa működtetett vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése költségeinek meghatározását.

#### A 63. § -hoz

A nyílt hozzáférésű pályahálózatot működtető integrált vasúti társaság Hálózati Üzletszabályzatára vonatkozó eltérő rendelkezéseket állapítja meg. Ennek megfelelően az integrált vasúti társaság Hálózati Üzletszabályzata tartalmazza – a vasúti pályahálózathoz történő – saját hozzáféréseire vonatkozó feltételeket is.

#### A 64. §-hoz

Az integrált vasúti társaság által működtetett nyílt hozzáférésű pályahálózat kapacitása elosztásának menetére, a pályahálózat-kapacitás biztosításra kötendő szerződés létrejöttének folyamatára, valamint az integrált vasúti társaság ajánlattételi kötelezettségére vonatkozó különös rendelkezéseket tartalmazza. Az eltérő szabályozást az indokolta, hogy a kapacitáselosztási feladatokat ebben az esetben a VPSZ látja el.

#### A 65-66. § -hoz

E §-ok szabályozzák azt, hogy az integrált vasúti társaság milyen feltételekkel veheti igénybe az általa működtetett nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot vállalkozó vasúti tevékenységének végzése céljából. A rendelkezések a számviteli elválasztásra vonatkozó szabályoknak megfelelően kerültek meghatározásra.

#### A 67. §-hoz

A javaslat biztosítja a VPSZ függetlenségét a vasúti társaságoktól.

Ennek érdekében a javaslat egyrészt kizárja azt, hogy a VPSZ vasúti tevékenység végzésére jogosító működési engedélyt szerezzen. A javaslat megtiltja továbbá, hogy a VPSZ vasúti társaságban tulajdoni részesedést szerezzen, illetőleg – a feladatainak ellátására vonatkozó jogviszony kivételével - a Magyar Vasúti Hivatal jó-

vághagyásához köti a VPSZ és a vasúttársaságok közötti bármilyen jogviszony létesítését.

A javaslat másrészt szigorú összeférhetetlenségi szabályokat állapít meg a VPSZ vezető tisztségviselőire – az Áht. 95/A. §-ának (2) bekezdése értelmében kötelezően létrehozandó – felügyelő bizottságának tagjaira, valamint érdemi ügyintézőjére vonatkozóan.

A VPSZ működésének finanszírozása nem költségvetési forrás biztosításával történik, ennek megfelelően a 65. § meghatározza a VPSZ által ellátott feladatok ellenében a vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaság által teljesítendő ellenszolgáltatást.

Miután a javaslat 55. §-a (5) bekezdésének c) pontja értelmében a kapacitáselosztás költségei – a külön jogszabályban meghatározottak szerint – beépülnek a hálózat-hozzáférési díjakba, a javaslat lehetőséget biztosít arra, hogy a jogszabály feljogosítsa az integrált vasúti társaságot a VPSZ-nek teljesített ellenszolgáltatás összegének a hálózat-hozzáférési díjban történő érvényesítésére. Így végső soron a VPSZ szolgáltatásaiért azok fizetnének, akiknek érdekében az a tevékenységét végzi.

Tekintettel arra, hogy a vasúti pályahálózatot működtető integrált vasúti társaság és a VPSZ között a javaslat keletkeztet jogviszonyt, a Ptk. 198. §-ának (3) bekezdésében foglaltak értelmében arra a szerződésekre vonatkozó szabályokat kell alkalmazni.

Figyelembe véve azt, hogy a VPSZ vezető tisztségviselője, valamint érdemi ügyintézője feladatainak ellátása során üzleti titok birtokába kerül, az ezzel kapcsolatos rendelkezéseket is a javaslatban megállapítani.

#### *A 68. §-hoz*

A vasúti forgalom zavartalan, biztonságos lebonyolításában a műszaki előírások maradéktalan betartása mellett fontos szerepe van a forgalmat kiszolgáló személyzetnek. A javaslat erre tekintettel előírja, hogy a vasúti közlekedés keretében a vasúti forgalom közvetlen ellátásában csak az vehet részt, aki a jogszabályban meghatározott képesítéssel rendelkezik és az egészségügyi alkalmasság követelményeinek megfelel.

A javaslat a vasúti közlekedési piac többszereplőssé válására, valamint az egységes vasúti szervezet felbomlására tekintettel a korábbi szabályozástól eltérően csak a közforgalmú személyszállítást végző vasúti társaság dolgozói részére nyújtandó utazási és fuvarozási kedvezményről rendelkezik. E vasúti társaságok nyújtják ugyanis a kedvezményekkel érintett szolgáltatásokat.

A vasútegészségügyi szervezettel kapcsolatban a jelenleg hatályos törvényi szabályozás jelenik meg a javaslatban.

#### *A 69-72. §-okhoz*

Arról, hogy a korábban liberalizált állami iparágak (hírközlés, posta, energia) hasonlóan a vasút szabályozását is egy, az ágazati törvény alapján működő, a tulajdonosi jogokat is gyakorló miniszternek irányítási szempontból nem alárendelt hivatal végezze, 2005. május 11-én született politikai döntés. A 2005. május 11-én a Miniszterelnök Kabinetiroda által készített emlékeztetője szerint „A létrehozandó Vasúti Hivatal piacsabályozási, piacfelügyeleti funkciókat lásson el, kialakításakor a GKM-től nagyobb függetlenségre kell törekedni”. A javaslat megalkotásakor ennek az elvárásnak úgy feleltünk meg, hogy a vasúti törvénybe a Magyar Vasúti Hivatal esetében a Nemzeti Hírközlési Hatóság és a Magyar Energia Hivatalra vonatkozó rendelkezéseket vettük át. Az ilyen döntéseknek a fogyasztók és a befektetők érdekeit is garantálniuk kell, aminek legfőbb letéteményese a döntést meghozó árszabályozó hatóság (Nemzeti Hírközlési Hatóság, Magyar Energia Hivatal, Magyar Vasúti Hivatal) irányítási függetlensége az adott szektorban tulajdonosként, rövid távú gazdasági érdekekkel jelen lévő állami vagy önkormányzati szervtől. A Tptv. alapján ez a függetlenség önmagában nem garantálható. A Gazdasági Versenyhivatal esetében ez a garancia alkotmányos szintű, a GVH közjogi státusából fakad. Az árszabályozó hatóságok esetében a jelenlegi magyar modell szerint a függetlenség garanciája a szervezetre vonatkozó legfontosabb rendelkezések törvényi szintű kijelölése, a szervezet vezetőjének irányítási függetlensége az ágazatban tulajdonosi döntéseket gyakorló minisztertől, illetve a szervezet első számú vezetőjének a politikai ciklusokon túlívelő megbízatása.

A Kormány 2005. július 27-én úgy döntött, hogy „A vasúti szabályozásnak a teljes versenyegyenlőség biztosítása érdekében történő korszerűsítésére elő kell készíteni a szükséges törvényi szintű szabályozást. Ennek keretében létre kell hozni a piacfelügyeleti hatósági szervként működő Magyar Vasúti Hivaltal” 2006. január 1-ei határidővel. A Kormány által jóváhagyott előterjesztés szerint „A Magyar Vasúti Hivaltal a korábban liberalizált iparágak piaci szabályozó hatóságaihoz (Nemzeti Hírközlési Hatóság, Magyar Energia Hivatal, Polgári Légiközlekedési Hatóság) hasonlóan kell felállítani”. A Kormány döntése előtt többször megvizsgáltuk a lehetőségét annak, hogy esetleg már meglévő szervezethez telepítsük az új, piacnyitásból eredő feladatokat. Egyes európai tagállamokban a vasúti versenyfelügyelet és a piaci felügyelet egy szervezeten belül van (Nagy-Britannia, Hollandia), de a magyar közjogi berendezkedés nem teszi lehetővé a szabályozó szervi feladatokat Gazdasági Versenyhivatalhoz való telepítését. A Magyar Energia Hivatal bővítését többek között azért vetettük el, mert a vasútról szóló törvényen kívül a villamos energiáról szóló és a gázszolgáltatásokról, távhőről szóló törvényeket is módosítani kellett volna. A Magyar Vasúti Hivatal a Nemzeti Hírközlési Hatósághoz és Magyar Energia Hivatalhoz hasonló szabályozása lehetővé teszi, hogy a későbbiekben, egy átfogó szabályozási reform keretében, ezeket a rokon feladatokat ellátó szerveket az Országgyűlés esetleg összevonja. Mindez azonban az Ártörvény koncepcionális felülvizsgálata nélkül jelenleg nem képzelhető el. Ilyen funkcionális csoportosításra Európában most történnek az első kezdeményezések (Németországban, Észtországban, illetve Nagy-Britanniában).

A vasút liberalizációja Európai Unió tagságunkkal járó kötelezettség. A legtöbb EU tagállam már létrehozta szabályozó szervezeteit (Csehország – Pályahatóság, Dánia – Nemzeti Vasúti Hivatal, Észt Vasúti Felügyelet, Finn Vasúti Hivatal, Németország – Szövetségi Vasúti Hivatal, Litvánia – Állami Vasúti Felügyelet, Lettország – Állami Vasúti Hivatal, Lengyelország – Vasúti Közlekedési Hivatal, Svéd Vasúti

Ügynökség, Nagy-Britannia – Vasútszabályozási Hivatal). Magyarország az állami vasúti társaság és az állam feladatainak szétválasztásában és a piacnyitásban az előírt határidőktől elmarad, amely nem teszi lehetővé a hazai pályadíjbevétel növelését és a stabil befektetői környezet létrehozását. Az Európai Bizottság ügyben illetékes főigazgatósága már 2005. május 2-án levélben kért tájékoztatást a piac szabályozó szerv felállításáról. A tárca június 14-én a politikai döntésnek megfelelően a Bizottságnak olyan értelmű tájékoztatást tett, hogy a szabályozó szervet, a megfelelő hatáskörökkel, függetlenséggel és adminisztratív kapacitással Magyarország január 1-ig állítja fel Magyar Vasúti Hivatal néven. Mindez több mint másfél éves elmaradást jelent az Irányelvekben rögzített határidőkhöz képest és további késlekedés következmények nélkül nem képzelhető el, a Bizottság ugyanis Irányelvben rögzített kötelezettségénél fogva az Európai Tanács és az Európai Parlament felé jelentést készít eddig az időpontig az egyes tagállamokban létrejött vasúti piac és piacfelügyeleti szervek működéséről.

Tekintettel arra, hogy a kormányzati közlekedéspolitika stratégiai célkitűzése az első vasúti csomag által felvázolt piaci modell megteremtése a magyar vasúti közlekedés területén, a javaslat – a kapacitás-elosztási irányelvben foglaltakkal összhangban – önálló, egységes szabályozó hatóságként hozza létre a Magyar Vasúti Hivatalt (a továbbiakban: Hivatal) a vasúti közlekedés piacának állami felügyeletével kapcsolatos feladatainak ellátására.

Ennek megfelelően a javaslat – a vasúti társaságok működési engedélyeinek kiadásán túlmenően – a Hivatal hatáskörébe utalja a piaci szereplőknek a kapacitás-elosztással kapcsolatos jogorvoslati kérelmeinek elbírálását, valamint a vasúti közlekedési piac felügyeletét (monitoring).

A vasúti közlekedési piac, illetőleg a hatékony verseny felügyeletével összefüggésben a javaslat ugyancsak a Hivatal hatáskörébe utalja egyes, a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó megállapodások jóváhagyását, a piaci szereplők közötti, a hálózat-hozzáférési díjakra vonatkozóan – a jogszabályok keretei között – nyújtható kedvezményekkel kapcsolatos tárgyalások felügyeletét, valamint annak eldöntését, hogy mely vasúti pályahálózatok működtetői mentesülhetnek a megkülönböztetéstől mentes, nyílt hozzáférés biztosításának kötelezettsége alól.

A fentiekkel összhangban kerültek megállapításra a javaslatban a Hivatal szervezeteire vonatkozó rendelkezések is. A Magyar Vasúti Hivatal felállítására vonatkozó Irányelvi előírások, feladatai és jogállása gyakorlatilag azonos a Magyar Energia Hivataléval és a Nemzeti Hírközlési Hatóságéval. Ennek megfelelően a Hivatal önállóan gazdálkodó költségvetési szervként működik a javaslatban meghatározott önálló feladattal és hatáskörrel.

A Hivatal saját bevétellel rendelkezik, amely részben a Hivatal felügyeleti tevékenységéért az engedélyes vasúti társaságok által fizetendő felügyeleti díjakból, részben pedig a Hivatal kérelemre induló hatósági eljárásért fizetendő igazgatási-szolgáltatási díjakból tevődik össze.



A Hivatal függetlenségének, valamint kiszámítható, gyakori változásoktól mentes működésének biztosítása érdekében a Hivatalt a Kormány irányítja, a miniszter részére csak felügyeleti jogkört állapít meg a javaslat.

A javaslat – a jogalkotásról szóló 1987. évi XI. törvényben foglaltakkal összhangban – tartalmazza a Hivatal elnökének, illetve elnökhelyettesének jogállására, megbízásuk keletkezésére, illetőleg megszűnésére, valamint az ezek feladataira vonatkozó, továbbá a Hivatal köztisztviselőinek közszolgálati jogviszonyára irányadó – a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény szabályaitól – eltérő rendelkezéseket.

A kapacitás-elosztási irányelv 30. cikkében foglaltak értelmében ugyanakkor a szabályozó hatóságnak szervezeti és döntéshozatali értelemben egyaránt függetlennek kell lennie a vasúti közlekedésben részt vevő valamennyi más szervezettől.

A javaslat az irányelvnek eleget téve rendkívül szigorú összeférhetetlenségi szabályokat állapít meg mind a Hivatal vezetőire, mind annak köztisztviselőire vonatkozóan.

#### A 73. § -hoz

E § tartalmazza a Hivatal hatáskörének szabályozását.

A Hivatal főbb hatáskörei a következők:

- a kapacitás-elosztással kapcsolatos jogorvoslati kérelmek elbírálása,
- a vasúttársaságok működési engedélyének kiadása, módosítása, felfüggesztése, visszavonása, a működési engedély feltételei fennálltának ellenőrzése,
- a közforgalmú vasúti szolgáltatások piacának felügyelete,
- a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának, valamint a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáférésre jogosult, valamint a pályavasúti társaság vagy integrált vasúti társaság között a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltak szerinti kedvezmények biztosítására vonatkozó tárgyalások felügyelete,
- a személyszállítási üzletszabályzat, az áru fuvarozási üzletszabályzat, valamint a vontatási üzletszabályzat jóváhagyása
- a pályahálózat-kapacitás biztosításával kapcsolatos keret-megállapodások jóváhagyása,
- a vasúti pályahálózat működtetője, a hozzáférésre jogosult vagy a VPSZ kérelme alapján döntés vasúti pályák nyílt hozzáférésűvé, illetve nyílt hozzáférés alól mentessé történő minősítéséről,
- a közforgalmú vasúti szolgáltatások piaca fejlődésének nyomon követése, elemzése és értékelése,
- a működési engedélyek nyilvántartása.

A javaslat az Irányelvben előírt esetekben felhatalmazza a Hivatalt az Európai Bizottsággal és a nemzeti társhatóságokkal való kapcsolattartásra és információcsere-re.

#### *A 74. §-hoz*

A 73. § tartalmazza a Hivatal eljárására vonatkozó, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvényhez (a továbbiakban: Ket.) képest – annak felhatalmazása alapján megállapított – eltérő rendelkezéseket.

#### *A 75-76. §-okhoz*

E §-ok szabályozzák a Hivatalnak a vasúti közlekedési piac felügyeletével kapcsolatos jogkörét, illetve feladatait.

A piacfelügyeleti tevékenység általános értelemben azt jelenti, hogy a közigazgatási szerv a piaci szereplők tevékenységét egészben vagy részletében megvizsgálja, és feljogosítottóságának keretei között intézkedéseket foganatosít, vagy az erre illetékes szervhez jelzéssel szolgál.

Miután a Gazdasági Versenyhivatal az általános versenyhatósági feladatokat látja el, a vasúti közlekedésre vonatkozó erősen szakmai jellegű szabályozásra tekintettel indokolt volt – a vasúti közlekedés sajátosságait figyelembe vevő – speciális piacfelügyeleti jogköröket biztosítani a Magyar Vasúti Hivatal számára.

A javaslat a piacfelügyeleti intézkedések érvényesülése érdekében szigorú szankciórendszer alkalmazására jogosítja fel a Hivatalt, amely – végső esetben – a vasúti társaság működési engedélyét is visszavonhatja.

#### *A 77-79. §-okhoz*

A 77. § a Hivatal hatáskörébe utalja a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés biztosításával kapcsolatos jogviták eldöntését.

Ennek megfelelően jogvita eljárás kezdeményezhető a Hivatalnál abban az esetben, ha

- a pályavasúti társaság, a VPSZ, vagy az integrált vasúti társaság megsértette a Hálózati Üzletszabályzat valamely rendelkezését,
- a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltak nem felelnek meg az egyenlő bánásmód követelményének,
- a pályahálózat-hozzáférési díjakra vonatkozó rendelkezések megsértése esetén,
- a pályahálózat-kapacitás elosztási eljárás során megsértették a javaslatban, a külön jogszabályban, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban foglalt előírásokat,
- a pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó eseti igénybejelentés elintézése során eljárási szabálysértés történt, vagy annak eredménye jogszabálysértő vagy ellentétes a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal,
- a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó eseti igénybejelentés elintézése során eljárási szabálysértés történt, vagy annak eredménye jogszabálysértő vagy ellentétes a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal,

- valamely szerződő fél megsértette a pályahálózathoz való nyílt hozzáférés tárgyában kötött szerződést, vagy a menetvonal igénybevételeért fizetendő hálózat-hozzáférési díj mértéke jogszabálysértően, vagy a Hálózati Üzletszabályzatba ütköző módon került megállapításra.

A jogvitás eljárás kezdeményezésére jogosultak

- a hozzáférésre jogosultak, valamint
- a nyílt hozzáférésű pályahálózatot működtető pályavasúti társaság, illetőleg integrált vasúti társaság.

Tekintettel arra, hogy a vasúti közlekedés működőképességének fenntartása miatt kiemelkedő érdek fűződik a nyílt hozzáféréssel kapcsolatos jogviták gyors rendezéséhez, a javaslat határidőt állapít meg az eljárás megindítása iránti kérelem előterjesztésére. A kérelem előterjesztésére nyitva álló határidőt a javaslat a jogsértésről való tudomásszerzéstől számított 15 napban állapítja meg.

A javaslat a kérelem előterjesztésére – a jogsértés megtörténtétől számított – 3 hónapos objektív határidőt is megállapít, amelynek elmulasztása esetén a kérelem akkor sem terjeszthető elő, ha a jogsértés a három hónap elteltét követően jutott az eljárás megindítására jogosult tudomására.

A kapacitás-elosztással kapcsolatos eljárás szabálysértés esetén előterjeszhető kérelem esetében a 15 napos határidőt a üzemi menetrend-tervezet közzétételi időpontjától kell számítani.

A javaslat meghatározza a kérelem alapvető tartalmi elemeire, valamint az ahhoz csatolandó dokumentumokra vonatkozó – a Ket.-hez képest eltérő – szabályokat. A kérelem előterjesztésével egyidejűleg meg kell fizetni az igazgatási-szolgáltatási díjat is.

A javaslat 78. §-a tartalmazza a jogvitás eljárás Ket-hez képest – annak felhatalmazása alapján megállapított – eltérő rendelkezéseket.

A javaslat 79. §-a taxatív módon meghatározza, hogy a Hivatal milyen határozatokat hozhat a nyílt hozzáférés biztosításával kapcsolatosan előterjesztett jogvitás eljárásban.

A javaslat lehetőséget biztosít arra, hogy a Hivatal a javaslatban meghatározott jogkövetkezményeket egymás mellett alkalmazza.

A javaslat meghatározza továbbá a Hivatal által alkalmazható ideiglenes intézkedések körét.

A Hivatalnak az ideiglenes intézkedést elrendelő határozata ellen fellebbezésnek nincs helye, azonban az ügyfél a határozat ellen a közléstől számított 15 napon belül halasztó hatályú jogorvoslati kérelmet terjeszthet elő. A bíróság a kérelem tárgyában 15 napon belül nemperes eljárásban, végzéssel dönt.

*A 80. §-hoz*

E § szabályozza a közlekedési hatóságnak a vasúti közlekedéssel kapcsolatos hatásköreit, meghatározva egyúttal, hogy a közlekedési hatóság melyik szerve jár el I. fokon a hatáskörébe utalt ügyekben.

A közlekedési hatóság feladat- és hatásköre különösen a következőkre terjed ki:

- műszaki engedély kiadása,
- a tanúsítvány (kiegészítő tanúsítvány) és az engedély kiállítása, meghosszabbítása, módosítása és visszavonása, valamint az abban foglalt feltételek teljesítésének ellenőrzése,
- egyes – külön jogszabályban meghatározott – vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő vasúti szakemberek vizsgáztatása, valamint a vasútbiztonsággal összefüggő képzést nyújtó szervezetek ellenőrzése,
- a vasúti pálya, az üzemi létesítmények, a vasúti járművek, valamint a vasúti közlekedéssel összefüggő tevékenységek ellenőrzése abból a szempontból, hogy megfelelnek-e a jogszabályok előírásainak és a hatósági engedélyekben foglaltaknak (a továbbiakban: felügyeleti tevékenység),
- vasúti járművek és vasúti járműre szerelt vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények hatósági jelzésének kiadása,
- vasúti járművek nyilvántartásának külön jogszabályban meghatározottak szerinti vezetése,
- a nemzeti vasútbiztonsági szabályok érvényesülésének figyelemmel kísérése, azon módosítására vonatkozó javaslat kidolgozása, és a módosítással kapcsolatban az érdekeltekkel – ideértve a vasúti társaságokat, a gyártókat és karbantartókat, valamint a felhasználók és a vasúti dolgozók képviselőit is – való egyeztetés lefolytatása,
- éves vasútbiztonsági jelentés készítése,
- a tanúsítvány (kiegészítő tanúsítvány) megszerzéséhez szükséges tudnivalókról ingyenesen hozzáférhető – külön jogszabály szerinti tartalommal összeállított – útmutató készítése,
- együttműködés és információcsere az EGT más államaiban működő vasútbiztonsági hatóságokkal.

A javaslat értelmében a közlekedési hatóság kérelemre indult eljárásáért igazgatási-szolgáltatási díjat kell fizetni.

A vasúti létesítmények engedélyezésére vonatkozó hatósági határozatok speciális műszaki jellegű vonatkozásaira tekintettel a javaslat a Ket-hez képest – annak a 15. § (3) bekezdésében foglalt felhatalmazása alapján – differenciáltabban szabályozza az ügyfél fogalmát ezen eljárások esetében.

A vasúti közlekedés dinamikus fejlesztéséhez fűződő kiemelkedő társadalmi érdekre tekintettel szükséges volt biztosítani a javaslatban a vasúti létesítmények engedélyezésével kapcsolatos közigazgatási eljárások rövid időn belül történő befejezésének lehetőségét.

Ennek megfelelően – minden esetben a Ket. felhatalmazása alapján – a javaslat az eljárás gyorsítására vonatkozó rendelkezéseket állapít meg az érintettek jogorvoslati jogának biztosítása mellett.

A vasútbiztonsági célok teljesülésének vizsgálata érdekében – a vasútbiztonsági irányelv előírásának megfelelően - a közlekedési hatóság minden év szeptember 30-áig a vasútbiztonsági hatósági feladat- és hatáskörben külön jogszabályban meghatározott tartalommal éves jelentést tesz közzé.

Irányelvi előírásra tekintettel is a közlekedési hatóság a vasútbiztonság körébe tartozó feladatait nem ruházhatja át, és annak elvégzésére más szervezetet – közgazgatási szerv kivételével – nem kérhet fel.

#### *A 81. §-hoz*

E § határozza meg a közlekedési hatóság ellenőrzési jogkörét, valamint az ellenőrzés során feltárt jogsértés esetén alkalmazható jogkövetkezményeket.

#### *A 82. §-hoz*

A javaslat a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvényben foglaltaknak megfelelően pontosan szabályozza

- a közlekedési hatóság és a Magyar Vasúti Hivatal által kezelhető adatok körét,
- az adatkezelés célját, illetve feltételeit,
- az adatok megismerhetőségét,
- az adatkezelés időtartamát.

A Hivatal adatkezelését az teszi szükségessé, hogy az engedélyezési Irányelv a vasúttársaságok üzleti jöhírnevének igazolására vonatkozó előírásai között megjelenik a menedzsment büntetlen előéletére vonatkozó feltétel, amit igazolni kell.

#### *A 83. §-hoz*

A Hivatal és a közlekedési hatóság a vasúti közlekedés piacán folyó hatékony verseny fenntartása érdekében a javaslatban meghatározottak szerint köteles együttműködni az általános versenyhatósági feladatokat ellátó Gazdasági Versenyhivattal.

#### *A 84. §-hoz*

E § határozza meg az üzleti titok megtartására vonatkozóan a Magyar Vasúti Hivatalra, illetőleg a közlekedési hatóságra, valamint azok alkalmazottaira irányadó – a Ket-hez képest eltérő – rendelkezéseket.

#### *A 85. §-hoz*

A javaslat – a gazdasági társaságokról szóló 1997. évi CXLIV. törvény 4. §-ának (4) bekezdésében foglaltakkal összhangban – lehetővé teszi, hogy az egyszemélyes részvénytársaság a vasúti közlekedési tevékenységéhez kapcsolódó tevékenységet végző gazdasági társaságnak egyedüli tagja, illetve egyedüli részvényese legyen.

A javaslat a közlekedési hatóság, valamint a Hivatal ellenőrző funkciójának erősítése érdekében előírja, hogy az e szervek által kiszabott bírság adók módjára behajtandó köztartozásnak minősül.

*A 86-91. §-okhoz*

A hatálybalépítéssel kapcsolatos, felhatalmazó, jogharmonizációs és más törvényeket módosító rendelkezéseket tartalmaz.