

MAGYARORSZÁG KORMÁNYA

T/7416. számú

törvényjavaslat

az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról

Előadó: Németh Lászlóné
nemzeti fejlesztési miniszter

Budapest, 2012. június

2012. évi ... törvény
az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról

1. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény
módosítása

1. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 8. §-a a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek.”

2. §

A Kkt. 9. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A helyi önkormányzat képviselő-testülete vagy közgyűlése gondoskodik a közúti közlekedéssel összefüggő helyi önkormányzati feladatok ellátásáról, így különösen

a) a gyalogos-átkelőhelyek megvilágításáról a település belterületén,

b) a gyalogos-átkelőhelyhez vezető szilárd burkolatú járda, gyalogút, kerékpárút és gyalogos-felállóhely, a kiemelt szegélyen vagy padkán kívüli gyalogos korlátok, egyéb gyalogos biztonsági berendezések létesítéséről és fenntartásáról, valamint

c) a gyalogosok részére szolgáló vasúti gyalogos-átkelőhely és a kizárólag kerékpárosok közlekedését szolgáló vasúti átjárók létesítéséről és fenntartásáról.”

3. §

A Kkt. 9/C. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A koncessziós társaság a koncesszió időtartama alatt, a koncessziós szerződés alapján, az általa létesített vagy fejlesztett, felújított, karbantartott és üzemeltetett közutak és műtárgyaik használoitól – amennyiben a használati díjról vagy útdíjról szóló miniszteri rendelet eltérően nem rendelkezik – a 33/A. § szerinti használati díjat vagy útdíjat szedhet.”

4. §

A Kkt. a 11. §-át követően a következő alcímmel és a következő 11/A–11/D. §-sal egészül ki:

„Az országos közúthálózat tervezése és fejlesztése

11/A. § (1) Az országos közúthálózat távlati szerkezetét a Kormány a gyorsforgalmi- és a főúthálózat nagytávú tervében (a továbbiakban: Terv) határozza meg.

(2) A Terv tartalmazza az országos közúthálózat legalább 15, legfeljebb 30 éves időtávban tervezett célállapotát, így a 11/B. § (2) bekezdés szerinti fejlesztéssel érintett utak és útszakaszok, továbbá a fejlesztéssel nem érintett úthálózat útkategória be-, vagy átsorolását,

keresztmetszeti jellemzőit, térbeli elhelyezkedését, valamint a beruházással érintett utak és útszakaszok átminősítésére vonatkozó feltételeket.

(3) A gyorsforgalmi- és a főúthálózat Tervben meghatározott útjait – az abban foglalt műszaki jellemzőkkel és hálózati elrendezéssel – a miniszternek, valamint a közlekedési hatóságnak a Fejlesztési Program végrehajtása, a területrendezésért felelős miniszternek az Országos Területrendezési Tervről szóló törvény készítése, valamint a nagytávú fejlesztések helybiztosítására irányuló intézkedések során figyelembe kell venniük.

11/B. § (1) Az országos közúthálózat fejlesztésével kapcsolatos feladatokat, a fejlesztések megvalósításának időbeli ütemezését a Kormány – a 11. § (2) bekezdésében foglaltakra figyelemmel – a hosszú távú közúthálózat-fejlesztési programban (a továbbiakban: Fejlesztési Program) határozza meg

(2) A Fejlesztési Program 15 éves távlatban tartalmazza a beruházások útkategória besorolását és keresztmetszeti jellemzőit, a következő fejlesztési típusok figyelembevételével:

- a) új gyorsforgalmi utak vagy főutak, ezek ütemezetten épített szakaszai, valamint csomópontjaik és a közúthálózatba illeszkedéshez szükséges mellékúti kapcsolatok építése,
- b) meglévő mellékút főúttá, főút gyorsforgalmú úttá, autót út autópályává történő átépítése,
- c) gyorsforgalmi út vagy főút szélesítése 4 vagy több forgalmi sávra legalább 5 km hosszban.

(3) A (2) bekezdés a)–c) pontja szerinti további – az elfogadott Fejlesztési Programban nem szereplő – beruházás előkészítésének és megvalósításának feltétele a fejlesztési cél beépítése a Fejlesztési Programba. A Fejlesztési Program módosítása esetén az új program elkészítésére és elfogadására vonatkozó előírások szerint kell eljárni.

11/C. § (1) A Fejlesztési Program társadalmi egyeztetése során közre kell adni a fejlesztési célok fontossági sorrendjét (a továbbiakban: Rangsor).

(2) A Fejlesztési Program tervezése és megvitatása során be kell mutatni a személy- és áruszállítási szükségletek tervidőszakra előrebecsült adatait, és az infrastruktúra-fejlesztés közlekedési alágazatonként tervezett – az államháztartás teherviselő képessége alapján előrebecsült – ráfordítási adatait.

(3) A beruházások rangsorolása során a beruházásokra elkészített összegző értékelési eredményeket kell figyelembe venni. A beruházások tervezési időszakra szóló programba-állítását a Rangsor alapján kell elvégezni. A Rangsorban foglaltaktól a Fejlesztési Program tervezése és elfogadása során az államháztartás mindenkor teherbíró képessége függvényében dokumentáltan el lehet térni

- a) a hálózati folytonosság biztosítása érdekében,
- b) a beruházások tervezési-engedélyezési és helybiztosítási előkészítettségének figyelembevételével,
- c) nemzetközi kötelezettség miatt,
- d) a térségi forráselosztás kiegyenlítése céljából,
- e) az összegző értékelésben figyelembe nem vehető egyedi sajátosság alapján vagy
- f) egyéb jelentős társadalmi, gazdasági érdek alapján.

11/D. § (1) Az országos közutak szerkezetének, térbeli rendjének tervezését, és a fejlesztésre vonatkozó program készítését a miniszter irányítja. A Fejlesztési Program beruházásaival és ütemezésével, valamint a Terv hálózati változataival kapcsolatban – azok jóváhagyása előtt –

társadalmi egyeztetést kell biztosítani, továbbá írásban és közvetlen egyeztetésen ki kell kérni az érintett megyei önkormányzatok véleményét. A társadalmi egyeztetés legalább egy országos napilapban való tájékoztatással, a vizsgálati dokumentáció honlapon és ügyfélszolgálaton történő megtekintésének biztosításával, az érintett nyilvánosság észrevételeinek kikérésével, az észrevételek és a kapcsolódó tervezői válaszok teljes körű dokumentálásával és közreadásával, továbbá a környezet védelmének általános szabályairól szóló törvényben meghatározott környezeti vizsgálatra vonatkozó egyeztetési követelmények szerint történik.

(2) A 11/A. § (2) bekezdése szerinti országos közutak tervezésének előkészítési szakaszában, az útépítés lehetséges nyomvonalváltozatait magába foglaló döntés-előkészítő tanulmány vagy tanulmányterv és környezeti vizsgálat elkészítése során költség-haszon vizsgálatot és összegző értékelést kell készíteni, amelynek eredményét felhasználva a 11. § (2) bekezdés a)–i) pontjában meghatározott szempontokból összességében legelőnyösebb változatot, vagy az értékelési eredményt tekintve lényeges különbséget nem mutató változatokat kell kiválasztani a létesítéshez szükséges nyomvonalsáv meghatározására és biztosítására, továbbá a környezetvédelmi engedélyezéshez előírt vizsgálatokra.

(3) A Tervet és a Fejlesztési Programot a Kormány ötévenként aktualizálja.”

5. §

A Kkt. 12. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, és a § egyidejűleg a következő (3a)–(3b) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A gépjárművek közlekedésére szolgáló közút területén, a felett és mellett – a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről szóló miniszteri rendeletben meghatározott területen belül – tilos elhelyezni olyan jelet, jelzést, egyéb tárgyat és berendezést, amely a közúti jelzésekkel – azok alakjával, színével – összetéveszthető, a láthatóságot akadályozza, alkalmas arra, hogy a közlekedők figyelmét elterelje, vagy a közlekedés biztonságát egyéb módon veszélyezteti.

(3a) Tilos továbbá reklámtáblát, reklámhordozót és egyéb reklámcélú berendezést elhelyezni lakott területen

- a) a gépjárművek közlekedésére szolgáló közút területén, a közút úttesten kívüli burkolatlan területe kivételével,
- b) a gépjárművek közlekedésére szolgáló közút felett, annak műtárgyán, tartozékán, a kerékpárút kivételével,
- c) a közvilágítási-, villany-, telefonoszlopon, függetlenül attól, hogy a közvilágítási-, villany-, és telefonoszlop a közút úttesten kívüli burkolatlan területén, járdán, gyalogúton vagy kerékpárúton helyezkedik el.

(3b) A gépjárművek közlekedésére szolgáló közút lakott területen kívüli szakasza mellett tilos elhelyezni az úttesten közlekedők figyelmének elterelésére alkalmas reklámtáblát, reklámhordozót és egyéb reklámcélú berendezést. A tilalom nem vonatkozik az üzemanyag-töltő állomások területén elhelyezett cégjelzésre, és üzemanyagárakat tartalmazó táblákra, az építményeken, az építmények telkén elhelyezett olyan felíratra, amelyek az építményben működő cég nevét, jelét (piktogramját), vagy tevékenységét jelzik, továbbá azokra a – közvetlenül a közút mellett elhelyezett – berendezésekre, amelyek kizárólag a közlekedés biztonságát elősegítő közérdekű tájékoztatást tartalmaznak.”

6. §

(1) A Kkt. 14. § (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A közút lezárására, vagy forgalmának korlátozására (elterelésére)]

„a) a közút kezelője a közúton folyó munka, a közút állagának védelme, a közúti forgalom biztonsága vagy időjárási körülmények miatt,”

(jogosultak.)

(2) A Kkt. 14. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) Az (1) bekezdés a) pontjában foglalt okból a közút kezelője forgalombiztonsági érdekből a tehergépjárművek közlekedését ideiglenesen korlátozhatja – azok pihenőhelyre történő terelésével vagy félreállításával – mindaddig, amíg a biztonságos közlekedés feltételei helyre nem állnak.”

7. §

A Kkt. a következő 14/A. §-sal egészül ki:

„14/A. § (1) A gyorsforgalmi közút kezelője balesetveszély esetén a rendőrség, minden más esetben az üzemben tartó vagy a tulajdonos (a továbbiakban e § alkalmazásában együttesen: üzemben tartó) és a rendőrség előzetes értesítésével elszállítással eltávolíthatja vagy eltávolíttathatja azt a járművet, amely a közúti forgalom biztonságát veszélyeztető módon a közút területén olyan helyen vesztegel, ahol a megállás tilos.

(2) A jármű elszállítása során a járműhasználat akadályoztatása folytán a keletkezett kárért a közút kezelőjét nem terheli kártalanítási kötelezettség.

(3) Amennyiben az üzemben tartó a jármű eltávolításáról előzetesen nem értesíthető, a közút kezelője a járművet elszállíthatja vagy elszállíttathatja. Az üzemben tartót a jármű eltávolításáról és a tárolás helyéről ilyen esetben utólag értesíteni kell.

(4) Az üzemben tartó a közútkezelő utólagos értesítése alapján köteles a járművet az elszállítás és a tárolás igazolt költségeinek megtérítését követően elszállítani. Amennyiben az üzemben tartó ezen kötelezettségének a közútkezelő második értesítését követő 180 napon belül sem tesz eleget, vagy az üzemben tartó 180 napon belül nem állapítható meg, a közútkezelő jogosult a járművet értékesíteni vagy más módon hasznosítani. Amennyiben az elszállított jármű tulajdonosa az értékesítést, vagy más módon történő hasznosítást követő 60 napon belül jelentkezik, részére az értékesítésből, vagy a más módon történő hasznosításból befolyt, a szállítással, a tárolással, és az értékesítéssel kapcsolatban felmerült igazolt költségekkel csökkentett ellenértéket ki kell fizetni.”

8. §

A Kkt. 15/C. §-a a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A díjfizetési kötelezettség alá eső várakozási területen díjfizetés nélkül várakozó járműre ugyanazon a várakozási területen egy naptári napon belül pótdíj csak egyszer szabható ki, kivéve, ha a várakozás csak meghatározott időtartamig engedélyezett.”

9. §

A Kkt. 19. § (1a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1a) A közúti árutovábbítási, az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási és a személygépkocsival díj ellenében végzett személyszállítási tevékenység (a továbbiakban együtt: közúti közlekedési szolgáltatás), valamint a gazdálkodó szervezet által végzett saját számlás áruszállítási és a saját számlás személyszállítási tevékenység, továbbá az e tevékenységekhez használt járművek üzemeltetése a Kormány rendeletében meghatározott feltételekkel végezhető.”

10. §

(1) A Kkt. 20. § (1) bekezdés *h)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Az e törvényben, valamint külön jogszabályban és közösségi jogi aktusban)

„*h)* a közúti járművek közúti közlekedésben való részvételéhez előírt műszaki, biztonsági és környezetvédelmi tulajdonságokra, a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közúti közlekedésére, a rakomány rögzítésére, továbbá az ömlesztett áruk szállítására,”

(vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők.)

(2) A Kkt. 20. §-a a következő (7a) bekezdéssel egészül ki:

„(7a) Amennyiben az ellenőrzés megállapítja, hogy az (1) bekezdés *c)*, *e)* és *h)* pontjában felsorolt szabályok valamelyikét megszegték és a szabályszegés a közlekedés biztonságára kockázatot jelent, az eljáró hatóság az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvény biztosítási intézkedésekre vonatkozóan megállapított feltételei szerint a járművet visszatartja a közlekedésbiztonsági kockázat elhárításáig.”

(3) A Kkt. 20. § (11) bekezdés *a)* pont *ab)* alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Magyarország területén magyar vagy külföldi rendszámú közúti jármű közlekedésére, valamint a közúti járművel végzett áru-, illetve személyszállítási tevékenységre vonatkozó az (1) bekezdés szerinti rendelkezések megtartását belföldi forgalomban közlekedő jármű esetén]

„*ab)* az (1) bekezdés *c)–e)* és *l)* pontja tekintetében, valamint az (1) bekezdés *h)* pontjában a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közúti

közlekedésének tekintetében a vámhatóság is, és a Kormány rendeletében meghatározott közút kezelője is,”

[jogosult együtt vagy önállóan ellenőrizni. A közúti forgalomban közlekedő járműnek az (1) bekezdés c) és d) pontjában meghatározott ellenőrzésébe a munkaügyi hatóság is, a belföldi forgalomban közlekedő járműnek az (1) bekezdés a) és b), valamint f)–j) pontjában meghatározott ellenőrzésébe a vámhatóság is, az (1) bekezdés h) pontjában meghatározott, a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek ellenőrzésébe a közút kezelője is bevonható.]

(4) A Kkt. 20. § (11) bekezdés b) pontja a következő bc) alponttal egészül ki:

[Magyarország területén, a magyar vagy külföldi rendszámú közúti jármű közlekedésére, valamint a közúti járművel végzett áru- illetve személyszállítási tevékenységre vonatkozó (1) bekezdés szerinti rendelkezések megtartását nemzetközi forgalomban közlekedő jármű esetén]

„bc) az (1) bekezdés h) pontja szerinti a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedésének tekintetében közlekedési hatósági jogkörben a Kormány rendeletében meghatározott közút kezelője is,”

[jogosult együtt vagy önállóan ellenőrizni. A közúti forgalomban közlekedő járműnek az (1) bekezdés c) és d) pontjában meghatározott ellenőrzésébe a munkaügyi hatóság is, a belföldi forgalomban közlekedő járműnek az (1) bekezdés a) és b), valamint f)–j) pontjában meghatározott ellenőrzésébe a vámhatóság is, az (1) bekezdés h) pontjában meghatározott, a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek ellenőrzésébe a közút kezelője is bevonható.]

11. §

A Kkt. a 20. §-át követően a következő 20/A. és 20/B. §-sal egészül ki:

„20/A. § (1) A közlekedési hatóság által végzett ellenőrzés során, továbbá a 20. § (11) bekezdés a) pont ab) alpontja és b) pont bc) alpontja szerinti közúti közlekedési ellenőrzés, valamint a 33/C. § (1) bekezdése szerinti ellenőrzés során, amennyiben az ellenőrzést a közút kezelője végzi, csak olyan személy (a továbbiakban: közúti ellenőr) járhat el, aki megfelel a 20/B. §-ban meghatározottaknak, valamint a miniszter rendeletében meghatározott személyi és szakmai alkalmassági feltételeknek, továbbá részt vesz a közúti ellenőrök rendszeres továbbképzésén.

(2) A közlekedési hatóság a közúti ellenőrökről névjegyzéket vezet, amely tartalmazza a közúti ellenőr

- a) természetes személyazonosító adatait,
- b) azonosítóját,
- c) foglalkoztató szervezetének megnevezését,
- d) értesítési címét,
- e) telefonszámát,
- f) elektronikus elérhetőségét, valamint
- g) képzésének, továbbképzésének időpontjait.

(3) A közúti ellenőr vezeték- és utóneve, valamint a (2) bekezdés b)–c) pontjában

meghatározott adatai nyilvánosak. A közlekedési hatóság a közúti ellenőr nyilvános adatait honlapján közzéteszi.

(4) A (2) és (3) bekezdés alapján megismert adatokat a közlekedési hatóság a névjegyzékből való törlésre irányuló eljárás jogerős befejezéséig kezeli.

20/B. § (1) Közúti ellenőr az a magyar állampolgár, illetve a szabad mozgás és tartózkodás jogával rendelkező személy lehet, aki a tizennyolcadik életévét betöltötte és cselekvőképes.

(2) Nem lehet közúti ellenőr

a) aki büntetett előéletű,

b) akit a Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény (a továbbiakban: Btk.) szerinti állam elleni bűncselekmény (Btk. X. fejezet), emberiség elleni bűncselekmény (Btk. XI. fejezet), személy elleni bűncselekmény [Btk. 166–168. §, 170. § (2)–(6) bekezdése, 171. §, 174. §, 174/A. §, 174/B. §, 174/C. §, 175. §, 175/A. §, 175/B. §, 176. § (2) bekezdés b) pont és (3)–(4) bekezdése], a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény (Btk. 184. §), vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetése (Btk. 185. §), közúti veszélyeztetés (Btk. 186. §), közúti baleset okozása (Btk. 187. §), járművezetés ittas vagy bódult állapotban (Btk. 188. §), járművezetés tiltott átengedése (Btk. 189. §), cserbenhagyás (Btk. 190. §), nemi erkölcs elleni erőszakos bűncselekmény [Btk. 197. és 198. §, 207. § (3) bekezdés b) pontja], hivatali bűncselekmény (Btk. XV. fejezet, IV. cím), hivatalos személy elleni bűncselekmény (Btk. XV. fejezet V. cím), embercsempészség (Btk. 218. §), közveszély okozása [Btk. 259. § (1)–(3) bekezdése], közérdekű üzem működésének megzavarása (Btk. 260. §), terrorcselekmény (Btk. 261. §), nemzetközi gazdasági tilalom megszegése (Btk. 261/A. §), légi jármű, vasúti, vízi, közúti tömegközlekedési vagy tömeges áruszállításra alkalmas jármű hatalomba kerítése (Btk. 262. §), visszaélés robbanóanyaggal vagy robbantószerrel (Btk. 263. §), visszaélés lőfegyverrel vagy lőszernél (Btk. 263/A. §), visszaélés haditechnikai termékkel és szolgáltatással, illetőleg kettős felhasználású termékkel (Btk. 263/B. §), bűnszervezetben részvétel (Btk. 263/C. §), visszaélés radioaktív anyaggal (Btk. 264. §), visszaélés nemzetközi szerződés által tiltott fegyverrel (Btk. 264/C. §), tiltott állatviadal szervezése (266/A. §), állatkínzás (Btk. 266/B. §), garázdaság (Btk. 271. §), önbíráskodás (Btk. 273. §), környezetkárosítás (Btk. 280. §), természetkárosítás (Btk. 281. §), visszaélés kábítószerrel (Btk. 282–282/C. §), visszaélés kábítószer-prekurzorral (Btk. 283/A. §), vagyon elleni szándékos bűncselekmény (Btk. 316–324. §, 326. §, 327. §), szökés és elöljáró vagy szolgálati közeg elleni erőszak fegyveresen elkövetett esetei [Btk. 343. § (2) bekezdés a) pont és (4)–(5) bekezdése, valamint Btk. 355. § (2) bekezdés a) pontja] alapján, vagy olyan büntett miatt, amelyet bűnszervezet keretében követett el, elítéltek és a (3) bekezdésben meghatározott mentesítés időtartama még nem telt el,

c) aki az e törvény hatálya alá tartozó foglalkozástól eltiltás hatálya alatt áll.

(3) Nem lehet közúti ellenőr az, akivel szemben a (2) bekezdés b) pontjában meghatározott

a) szándékos bűncselekmény miatt végrehajtandó szabadságvesztést szabtak ki,

aa) öt évet el nem érő szabadságvesztés esetén a mentesítés beálltától számított öt évig,

ab) ötévi vagy azt meghaladó szabadságvesztés esetén a mentesítés beálltától számított nyolc évig,

b) szándékos bűncselekmény miatt közérdekű munkát vagy pénzbüntetést szabtak ki, a mentesítés beálltáig,

c) szándékos bűncselekmény miatt végrehajtásában felfüggesztett

ca) szabadságvesztést szabtak ki, a mentesítés beálltától számított négy évig,

cb) pénzbüntetést szabtak ki, a mentesítés beálltától számított egy évig.

(4) A közúti ellenőr köteles a (2)–(3) bekezdésben meghatározott kizáró okot a munkáltató részére haladéktalanul bejelenteni.”

12. §

A Kkt. 21/C. § előtti alcím megjelölése helyébe a következő megjelölés lép, és egyidejűleg a 21/C. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„A központi közlekedési közigazgatási és ellenőrzési bírságnylvántartás

(1) A központi közlekedési közigazgatási és ellenőrzési bírságnylvántartás (a továbbiakban: közigazgatási bírságnylvántartás) célja a 20. §-ban meghatározott szabályszegések elkövetése alapján eljárás alá vont természetes személyre, jogi személyre, illetve jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetre (a továbbiakban együtt: szabályszegőre), a szabályszegésre, továbbá a kiszabott bírság megfizetésére vonatkozó adatok nyilvántartása, a külföldi rendszámmal ellátott járművek belföldi használatára vonatkozó egyes előírások hatékony ellenőrzésének biztosítása, a közigazgatási eljárás gyors és pontos lefolytatása, a végrehajtási rendszer megerősítése, továbbá a nyilvántartásból történő adatszolgáltatás útján az érintett jogai gyakorlásának biztosítása.”

13. §

A Kkt. 21/D. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közigazgatási bírságnylvántartás tartalmazza

a) a nyilvántartott természetes személy természetes személyazonosító adatait (családi nevét és utónevét, születési családi nevét és utónevét, nemét, születési helyét és idejét, anyja születési nevét), állampolgárságát, lakó-, illetve tartózkodási helyét, előző családi és utónevét,

b) a nyilvántartott jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet megnevezését, székhely és telephely címét, cégjegyzék-, illetve nyilvántartási számát,

c) az eljáró hatóság döntése vagy a bíróság jogerős határozata szerint

ca) a szabályszegés megnevezését,

cb) a szabályszegés elkövetésének helyét, idejét,

d) a bírságot kiszabó hatóság megnevezését, a kiszabott bírság megnevezését és mértékét,

e) az alkalmazott intézkedést és annak mértékét,

f) a kiszabott bírság megfizetése, vagy a megállapított bírság, illetve pénzkövetelés biztosítás letétbe helyezése esetén annak tényét és időpontját, továbbá az azt átvevő szerv megnevezését,

g) a bírság meg nem fizetése esetén, az adók módjára történő behajtás elrendelésének tényét, az elrendelő szerv megnevezését, határozatának számát és keltét,

h) a bírság mértékének csökkentése esetén, az erről szóló határozatot hozó szerv megnevezését, határozatának számát és keltét,

i) a szabályszegésben érintett jármű rendszámát,
j) a 25/B. § (7) bekezdésében meghatározott esetben a közúti ellenőrzés során felvett
ja) a járművezető a) pontban meghatározott adatait,
jb) az ellenőrzést végző hatóság megnevezését,
jc) az ellenőrzés helyét, idejét,
jd) az ellenőrzésben érintett jármű rendszámát,
je) a járműnek a 25/B. § (4) bekezdés b) pontjában meghatározott iratban foglalt birtokba adása időpontját,
jf) a járműnek a 25/B. § (4) bekezdés b) pontjában meghatározott iratban foglalt használati jogosultság időtartamát.”

14. §

A Kkt. 21/E. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A nyilvántartó szerv a közigazgatási bírságnilvántartásba felvett adatokat
a) a bírság megfizetését, vagy a bírságfizetési kötelezettség megszűnését, és
b) a 21/D. § (1) bekezdés j) pontjában meghatározott adatokat az ellenőrzést

követő hat hónapig kezeli.”

15. §

A Kkt. 23. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A közlekedési hatóság a típusbizonyítvány alapján forgalmazott új jármű forgalomba helyezés előtti vizsgálatától a gyártó vagy a forgalmazó kérelmére eltekint. E járművek forgalomba helyezéséhez szükséges adatszolgáltatást a belföldi gyártó, valamint a forgalmazó a közlekedési hatóság által rendelkezésükre bocsátott elektronikus csatornán keresztül teljesíti. A közlekedési hatóság a belföldi gyártó, valamint a forgalmazó ezen tevékenységét ellenőrzi.”

16. §

A Kkt. 4/A. §-a a következő (5a) bekezdéssel egészül ki:

„(5a) A vizsgáló állomás által a közúti járművek időszakos vizsgálatával és rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatával kapcsolatos rendelkezések megsértése esetén a közlekedési hatóság a vizsgáló állomással szemben 100 000 forinttól 1 000 000 forintig terjedő bírságot szabhat ki.”

17. §

(1) A Kkt. 25/B. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Az (1) bekezdés b) pontjában foglaltakat nem kell alkalmazni, ha a járművezető
a) szokásos tartózkodási helye nem Magyarország területén van,
b) a járművet – hat hónapon belül összességében – 30 nap időtartamot meg nem haladóan használja Magyarország területén és a használathoz az üzemben tartó a jármű birtokba adása

időpontjának, továbbá a használati jogosultság időtartamának megjelölését is tartalmazó okiratba foglalt nyilatkozatával hozzájárult, vagy
c) a belföldön használt járművet a külföldi üzemben tartójától rendszeres munkavégzéséhez kapta használatra.”

(2) A Kkt. 25/B. §-a a következő (4a) és (4b) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) Az (1) bekezdésben foglaltakat nem kell alkalmazni a következő feltételek fennállásának ideje alatt és az azt követő 30 napig, ha a járművezető vagy az üzemben tartó

a) magyar költségvetési szerv hivatalos célú külföldi kiküldetésben lévő dolgozója vagy a vele közös háztartásban, a kiküldetés teljesítésének helyén élő közeli hozzátartozója, illetve

b) az Európai Unió intézményeinél - vagy olyan nemzetközi szervezetnél, amelynek Magyarország is tagja - tisztséget betöltő, vagy az e szervezetekkel munkaviszonyban, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban álló személy vagy vele közös háztartásban - a tisztség betöltésének vagy munkavégzés helyén - élő közeli hozzátartozója.

(4b) A (4a) bekezdésben meghatározott feltételek fennállása a kiküldő szerv által kiállított, illetve az Európai Unió intézményével vagy a nemzetközi szervezettel való kapcsolatot igazoló – eredeti nyelven kiállított – közokirattal igazolható.”

(3) A Kkt. 25/B. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A (2) és (4) bekezdésben meghatározott feltételek fennállását az ellenőrzés során a jármű üzemben tartója, valamint a jármű vezetője magyar nyelvű, vagy magyar nyelvű hiteles fordítással vagy hiteles fordításnak nem minősülő egyszerű fordítással is ellátott közokirattal vagy teljes bizonyító erejű magánokirattal köteles igazolni.”

(4) A Kkt. 25/B. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az ellenőrző hatóság a külföldi rendszámmal ellátott gépjármű közúti ellenőrzése során a közigazgatási bírságnyilvántartásban rögzíti a 21/D. § (1) bekezdés j) pontjában meghatározott adatokat, ha a jármű használata a (4) bekezdés b) pontjában meghatározottak alapján történik.”

18. §

A Kkt. 27. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A hulladékká vált gépjárművekről szóló kormányrendelet hatálya alá tartozó hulladékká vált jármű bontásához a jármű tulajdonosának kérelmére a közlekedési hatóság által kiadott egyedi engedély szükséges. A regisztrált bontó-hulladékkezelő – a közlekedési hatósággal kötött megbízási szerződés alapján – a bontási engedély kiadását megelőző vizsgálatban közreműködik. A jármű forgalomból történő végleges kivonását csak a bontási engedély jogerőre emelkedését követően lehet elvégezni.”

19. §

(1) A Kkt. 29. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, és § a következő (3a)–(3c) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A NIF Zrt. – az elkészült utak ideiglenes, és végleges forgalomba helyezése után – a felhasznált forrásokkal és a létrehozott eszközökkel elszámol a magyar állam nevében eljáró, a forrásokat rendelkezésre bocsátó szervvel. Az út és az egyes projektekkal kapcsolatban létrehozott vagy megszerzett egyéb eszközöket is magában foglaló földterület – mint állami vagyon – az ideiglenes, ennek hiányában a végleges forgalomba helyezéssel e törvény erejénél fogva – az építető vagyonkezelői jogának egyidejű megszűnése mellett – a 32. § (6) bekezdésében kijelölt szervezet vagyonkezelésébe kerül, aki az MNV Zrt.-vel vagyonkezelési szerződést köteles kötni.

(3a) Az út létesítése során az építető által a magyar állam részére megszerzett és az építető vagyonkezelésében álló, útnak nem minősülő ingatlanon az építető vagyonkezelői joga – a forgalomba helyezéssel e törvény erejénél fogva – megszűnik. Az építető vagyonkezelői jogának megszűnésével egyidejűleg az ingatlant a tulajdonosi joggyakorló könyveiben, nyilvántartásában kell feltüntetni.

(3b) Az út forgalomba helyezésekor az építető által a magyar állam nevében történő ingatlan tulajdonszerzés tárgyában már megindított, de lezárásra nem került ügyletkötések vagy eljárások esetében az építető vagyonkezelői joga akkor szűnik meg, amikor a magyar állam tulajdonjogát az érintett ingatlanra az ingatlan-nyilvántartásba bejegyezték.

(3c) A más vagyonkezelésében álló állami vagyonton végzett értéknövelő beruházások, felújítások, azokhoz kapcsolódó új eszköz létrehozása esetén a létrehozott beruházás a forgalomba helyezéssel e törvény erejénél fogva az illetékes vagyonkezelő vagyonkezelésébe kerül, amely vagyonkezelő köteles az MNV Zrt. felé a vagyonkezelési szerződésében foglaltak szerint a vagyon értékének változásával elszámolni.”

(2) A Kkt 29. § (4)–(6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A (3)–(3c) bekezdésben foglaltakat kell alkalmazni abban az esetben is, ha a (2) bekezdés szerinti építetői feladatokat az út kezelője látja el, azzal, hogy a felhasznált forrásokkal és a létrehozott eszközökkel a magyar állam nevében eljáró, a forrásokat rendelkezésre bocsátó szervvel, a vele – külön jogszabály alapján – megkötött szerződés rendelkezései szerint számol el.

(5) A (3) és a (3c) bekezdés szerinti vagyonátadás mentes az adó- – ide nem értve az általános forgalmi adót – és illetékfizetési kötelezettség alól. A 32. § (6) bekezdésében meghatározott szervezet a beruházások befejezését – azaz ideiglenes vagy végleges forgalomba helyezést – követően térítés nélkül veszi át az országos közúthoz tartozó értéknövelő beruházást vagy földrészletet.

(6) A 32. § (6) bekezdésében meghatározott szervezet a befejezett beruházások területének rendezése során saját hatáskörben a magyar állam javára és nevében jár el. A befejezett beruházások területének rendezéséhez megvásárolt vagy kisajátított földrészlet a magyar állam tulajdonába és e törvény erejénél fogva, ellenérték nélkül a 32. § (6) bekezdésében meghatározott szervezet vagyonkezelésébe kerül, amely köteles azt az ingatlan-nyilvántartásba bejegyeztetni. A 32. § (6) bekezdésében meghatározott szervezet a vagyonkezelői jog bejegyzésére vonatkozó földhivatali határozatot haladéktalanul köteles az MNV Zrt. részére tájékoztatásul megküldeni.”

20. §

A Kkt. 29/B. §-a a következő (9) bekezdéssel egészül ki:

„(9) A Kormány által kijelölt szervezet a kerékpárutakkal összefüggő egyes műszaki adatokról nyilvántartást vezet.”

21. §

A Kkt. a következő 29/E. §-sal egészül ki:

„29/E. § (1) Az építtető a végleges nyomvonal meghatározását követően haladéktalanul köteles írásban értesíteni a nyomvonallal érintett közmű tulajdonosát vagy szükség esetén üzemeltetőjét (a továbbiakban együtt: közműszolgáltató) arról, hogy az útépités során mely közműszakasz kiváltása vagy fejlesztése szükséges.

(2) A közműszolgáltató – az országos közúthálózat fejlesztésének közérdekűségére tekintettel, az útépités mint közérdekből megvalósítandó beruházás megvalósítása érdekében – az (1) bekezdés szerinti értesítés kézhezvétele után az abban feltüntetett határidőn belül köteles a közműszakasz kiváltását vagy fejlesztését elvégezni vagy elvégeztetni. Az építtető a közműszakasz kiváltásának vagy fejlesztésének elvégzésére vagy elvégeztetésére a körülmények által indokolt mértékű, a közműszolgáltatóval egyeztetett – 30 napnál nem rövidebb – határidőt határoz meg. A közműszolgáltató a véleményét az annak közléséről szóló felhívás kézhezvételétől számított tíznapos határidőn belül köteles közölni az építtetővel. Az építtető köteles a közműkiváltás vagy -fejlesztés indokolt költségeit a közműszolgáltatónak megfizetni. A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzését követő 90 napon belül az építtető és a közműszolgáltató kötelesek egymással tételesen elszámolni.

(3) A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésének vagy elvégeztetésének megtagadása esetén az építtető jogosult a közműkiváltást vagy -fejlesztést a megfelelő szakmai képesítéssel rendelkező vállalkozóval elvégeztetni, amelyet a közműszolgáltató túrni köteles.

(4) A közműszolgáltatót a – közműkiváltással vagy -fejlesztéssel összefüggésben bekövetkezett – vagyonnövekedés tekintetében illetékfizetési kötelezettség nem terheli.

(5) Ha közműszolgáltató neki felróható módon a (1) bekezdés szerinti értesítésben szereplő közműszakasz kiváltására vagy fejlesztésére vonatkozó közműkiváltási vagy -fejlesztési kötelezettségét késedelmesen teljesíti, vagy egyébként a közműkiváltást vagy -fejlesztést nem megfelelően végzi el, illetve annak elvégzését vagy elvégeztetését megtagadja, köteles az ezzel okozott kárt a polgári jog általános szabályai szerint megtéríteni.

(6) Az országos közutak építési beruházásánál a nyomvonalat keresztező kiváltásra kerülő és a közutat ellátó közművek a hatósági eljárásban közcélúnak minősülnek.”

22. §

A Kkt. 32. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, és egyidejűleg a § a következő (5)–(6) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A 8. § (1) bekezdés *h*) pontjában, a 11. § (2) bekezdésében, a 34. § (1) bekezdésében, valamint más jogszabályban meghatározott, az országos közúthálózat üzemeltetésére, fenntartására és fejlesztésére, a díjpolitika megalapozására, valamint a díj- és pótdíjszedésre, a pótdíj behajtására és a díjellenőrzésre vonatkozó állami feladatok pénzügyi forrásait a költségvetési törvényben a 33. § (5) bekezdésében meghatározott szerv költségvetésében kell megállapítani.

(5) Az összközlekedési fejlesztési tervek, az ezekhez kapcsolódó stratégiák, megvalósíthatósági tanulmányok, forgalmi tanulmányok, döntés-előkészítő tanulmányok elkészítésével kapcsolatos egyes feladatokat, valamint a közlekedési infrastruktúra fejlesztése során a műszaki megvalósítás szakmai koordinációját, illetve a források felhasználásának műszaki ellenőrzését ellátó mérnök munkájának koordinációs feladatait a 33. § (5) bekezdésében meghatározott szerv látja el a miniszter által rendeletben meghatározott szabályok szerint.

(6) Az állami tulajdonban lévő országos közutak vagyonkezelője – a 29. § (1) bekezdésében foglaltak, valamint a koncessziós társaságok kezelésében álló közutak kivételével – a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (a továbbiakban: KKK).”

23. §

A Kkt. 33/A. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A használati díjából származó bevétel a 32. § (4)–(5) bekezdésében meghatározott célokra, valamint a közlekedési infrastruktúra fejlesztésében állami feladatokat ellátó NIF Zrt. más forrásból meg nem térülő működési költségeinek fedezetét biztosító, továbbá a 29. § (1) bekezdése szerinti építetési feladatok ellátása körében az országos közutak felújítását és fejlesztését szolgáló projektek megvalósítását biztosító támogatás nyújtására használható fel, ezen bevétel a 33. § (5) bekezdése szerinti szerv költségvetésének részét képezi.”

24. §

(1) A Kkt. 33/B. § (5)–(5a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) Amennyiben a használati díjat vagy az útdíjat nem fizették meg, a díj beszedésére jogosult szervezetek vagy az általuk megbízott gazdálkodó szervezetek a jogosulatlan úthasználat időpontjától számított 60 napos jogvesztő határidőn belül kötelesek postára adni a pótdíjfizetési felszólítást. Ha a használati díjat vagy az útdíjat és pótdíjat meg nem fizető üzemben tartó (gépjárművezető) a helyszíni ellenőrzés alkalmával az ellenőrzésről kiállított jegyzőkönyvet aláírja és átveszi, akkor nem kell a pótdíjfizetési felszólítást részére kézbesíteni. A pótdíjfizetési kötelezettség két év alatt évül el. A pótdíj után késedelmi kamat nem követelhető.

(5a) Ha a pótdíjfizetési felszólítás megküldésének időpontjában a közúti közlekedési nyilvántartás nem a tényleges üzemben tartó adatait tartalmazza, az (5) bekezdés szerinti határidő a tényleges üzemben tartó ismertté válásától számítandó.”

(2) A Kkt. 33/B. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) A használati díj szedésére a díjköteles utak használatáért az autópályák autóutak és főutak használatának díjáról szóló miniszteri rendelet alapján a 33. § (1) bekezdés *b)* pont *ba)* alpontjában megjelölt közútkezelő vagy az általa megbízott szervezet is jogosult.”

25. §

(1) A Kkt. 33/C. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A díjköteles országos közutak díjfizetés ellenében történő használatának ellenőrzésére jogosult szervezetek a díjköteles utak használati díja megfizetésének helyszíni ellenőrzése, valamint a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek helyszíni ellenőrzése alkalmával hatósági ellenőrzés keretében eljárva jogosultak:

- a)* a gépjárművet megállítani, a gépjármű helyzetét és állapotát dokumentálni, a gépjármű okmányait átvenni,
- b)* a feladat ellátása céljából az úthasználó személyazonosító okmányait és a gépjármű azonosító okmányait megvizsgálni,
- c)* a rendőrség általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerve intézkedését kérni, és annak megérkezéséig – de legfeljebb két óra időtartamra – feltartóztatni azt, aki a gépjármű okmányait nem adja át, vagy személyazonosságát nem igazolja, vagy az intézkedést más módon akadályozza,
- ca)* a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek helyszíni ellenőrzése során megállapított, a 20. § (7a) bekezdésében meghatározott mértékű szabályszegés esetén az eljárásra hatáskörrel rendelkező hatóság kéréséig – de legfeljebb két óra időtartamra – a járművet visszatartani,
- cb)* a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek helyszíni ellenőrzése során megállapított szabályszegés esetén – ha az eljárás lefolytatására hatáskörrel rendelkező szerv intézkedésére nem került sor – a közigazgatási bírság kiszabása érdekében a bizonyítékok megküldésével együtt értesíteni az illetékes hatóságot,
- d)* a díjköteles útszakasz azonnali elhagyását elrendelni,
- e)* a jogosulatlan úthasználat tényének megállapítása esetén az erről készített jegyzőkönyv átadásával az úthasználót a pótdíj megfizetésére kötelezni.”

(2) A Kkt. 33/C. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Az (1) bekezdésben meghatározott feladatok ellátása során az ellenőrzésre jogosult szervezet közvetlenül adathozzáféréssel átveheti a gépjármű-nyilvántartásból a jármű-azonosító adatokat, a természetes személy üzemben tartó személyes adatait és a nem természetes személy üzemben tartó azonosításához szükséges adatokat, valamint az arra vonatkozó adatot, hogy ellenőrzés alá vont jármű a díjköteles útszakaszok térítésmentes használatára jogosultak nyilvántartásában szerepel.”

26. §

(1) A Kkt. 42/A. § (1) bekezdése a következő c) ponttal egészül ki:

(A közút kezelőjének hozzájárulása szükséges)

„c) amennyiben az elhelyezendő létesítmény dőlési távolsága a közút határát keresztezi.”

(2) A Kkt. 42/A. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Az (1) bekezdés a) és b) pontjában meghatározott távolságon belül, a közút forgalomba helyezését követően létesített építményekben a közút közelségéből eredő és a jogszabályban meghatározott környezeti hatásokból eredő károkért a közút kezelője és vagyonkezelője felelősséggel nem tartozik.”

27. §

(1) A Kkt. 46/D. § (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A jogszerű vizsgáztatás, vizsgálat és ellenőrzés, illetve a visszaélések kiszűrése és a megfelelő felelősségre vonás kezdeményezése érdekében a közlekedési hatóság jogosult)

„a) a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek vizsgáztatása,”

(során a vizsgáztatásról, vizsgálatról és ellenőrzésről – adatrögzítés nélkül – elektronikus berendezéssel közvetlen kép- és hangmegfigyelést végezni.)

(2) A Kkt. 46/D. §-a a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az (1) bekezdés a) pont szerinti esetben a közlekedési hatóság jogosult elektronikus berendezéssel kép- és hangfelvételt adatrögzítéssel készíteni, amelyet a vizsgaeseménytől számított 15 napig, illetve amennyiben az érintett vizsga ügyében eljárás indult, az eljárás jogerős lezárásáig szükséges megőrizni.”

28. §

A Kkt. a következő 46/G. §-sal egészül ki:

„46/G. § Az e törvénynek az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2012. évi törvénnyel megállapított 12. § (3)–(3b) bekezdése szerinti tilalommal érintett jelet, jelzést, egyéb tárgyat, berendezést reklámtáblát, reklámhordozót és egyéb reklámcélú berendezést 2012. szeptember 30-ig el kell távolítani.”

29. §

A Kkt. 47. § 18. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A törvény alkalmazásában:)

„18. belföldi üzemben tartó: a jármű tulajdonosa, vagy a tulajdonos által meghatározott, a jármű üzemben tartásának jogát és kötelezettségét gyakorló személy vagy szervezet, akinek/amelynek

18.1. természetes személy üzemben tartó esetében – állampolgárságára tekintet nélkül – a lakóhelye és szokásos tartózkodási helye is, vagy

18.2. nem természetes személy esetében székhelye vagy telephelye Magyarország területén van.”

30. §

(1) A Kkt. 48. § (3) bekezdés a) pont 15. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)

„15. a közúti áru fuvarozásra, személyszállításra, a vizsgálóállomás által végzett közúti jármű vizsgálatára, az ömlesztett áruk szállítására és egyes közúti közlekedési szabályokra vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegét, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatok általános szabályait,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(2) A Kkt. 48. § (3) bekezdés a) pont 18. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)

„18. a 20. § (11) bekezdés a) pont ab) alpontja és b) pont bc) alpontja, valamint a 33/C. § (1) bekezdése szerinti hatósági ellenőrzés lefolytatására jogosult közútkezelő kijelölését és eljárásuk részletes szabályait,

(rendeletben állapítsa meg.)

(3) A Kkt. 48. § (3) bekezdés a) pont 31. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)

„31. a reklámtábláknak, a reklámhordozóknak és egyéb reklámcélú berendezéseknek a közutak melletti elhelyezésére és eltávolítására vonatkozó részletes szabályokat,

(rendeletben állapítsa meg.)

(4) A Kkt. 48. § (3) bekezdés a) pontja a következő 33. alponnttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)

„33. a kerékpárutak adatainak nyilvántartását végző szerv kijelölését, valamint a kerékpárutak nyilvántartásával összefüggő feladatok végrehajtásának részletes szakmai szabályait,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(5) A Kkt. 48. § (3) bekezdés b) pontja a következő 3. alponnttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a miniszter, hogy)

„3. az ömlesztett (szóródó) tömegáru közúton történő fuvarozásának és saját számlás szállításának a feltételeit, valamint egyes közúti közlekedési szolgáltatások engedélyezésének a részletes szabályait,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(6) A Kkt. 48. § (3) bekezdés b) pont 28–29. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a miniszter, hogy)

„28. a közút és műtárgyai tervezésére, építésére, valamint a forgalom biztonságát és forgalmi rendjét meghatározó technikai eszközökre, továbbá a közutak kezelésére vonatkozó műszaki szabályzatokat, előírásokat,

29. a 32. § (4) és (5) bekezdésében meghatározott állami feladatokat, azok végrehajtásának és az egyes feladatok ellátásához szükséges források felhasználásának szabályait,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(7) A Kkt. 48. § (3) bekezdés b) pontja a következő 35–37. alponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a miniszter, hogy)

„35. a közúti ellenőri munkakör létesítéséhez szükséges iskolai végzettséget, képesítési előírásokat, valamint a névjegyzék vezetésére és a közúti ellenőrök rendszeres továbbképzésére vonatkozó részletes eljárási szabályokat,

36. a kerékpárutak fejlesztésével, fenntartásával és üzemeltetésével kapcsolatos feladatok végrehajtásának részletes szakmai szabályait,

37. a közúti forgalom biztonságát veszélyeztető módon vesztegelő gépjárművek elszállításának szabályait”

(rendeletben állapítsa meg.)

31. §

(1) A Kkt. 9. § (1a) bekezdésében az „a)–h)” szövegrész helyébe az „a)–h) és j)” szövegrész lép.

(2) A Kkt. 12. § (4) bekezdésében a „(3) bekezdésben megállapított” szövegrész helyébe a „(3)–(3b) bekezdésben megállapított” szövegrész, a 18. § (8) bekezdésének második mondatában az „A vizsgáztatást a Kormány által rendeletben kijelölt” szövegrész helyébe az „A járművezetők vizsgáztatását a Kormány által rendeletben kijelölt” szöveg, 21. § (2) bekezdésében a „30 000 forinttól” szövegrész helyébe a „10 000 forinttól” szöveg, 25/B. § (1) bekezdésében a „25/A. §-ban meghatározott jármű” szövegrész helyébe a „25/A. § a) és b) pontjában meghatározott gépjármű” szöveg, 29/B. § (4) bekezdésében az „A (3) bekezdésben meghatározott utak” szövegrész helyébe az „Az országos közutak” szöveg, 32. § (1)

bekezdés második mondatában a „települési önkormányzatok” szövegrész helyébe a „települési vagy területi önkormányzatok” szöveg, 33. § (2) bekezdésében az „a díjfizetés ellenőrzése érdekében a díjfizetés ellenében használható országos közutakról szóló jogszabály alapján díjköteles utakon felvételt készíthet a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről, amelyet köteles a pótdíjfizetési felszólítás megküldésére jogosult szervezetnek haladéktalanul átadni.” szövegrész helyébe az „– amennyiben nem jogosult a pótdíjkövetelés behajtására – a felvételt köteles haladéktalanul átadni a pótdíj beszedésére jogosult szervezetnek.” szöveg, 44. § (2) bekezdésében a „b) és e)–h) pontok tekintetében a közlekedési hatóság” szövegrész helyébe a „b), d), e)–h) pontok tekintetében a közlekedési hatóság” szöveg lép.

32. §

Hatályát veszti a Kkt. 12. § (4a) bekezdés c)–d) pontja, 15/C. § (1) bekezdés utolsó mondata, 20. § (11) bekezdésében az „, az (1) bekezdés h) pontjában meghatározott, a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek ellenőrzésébe a közút kezelője is ” szövegrész, 24/A. § (4) bekezdése, 25/A. § b) és d) pontjában a „(quad)” szövegrész, valamint 44. § (8) bekezdése.

2. A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény módosítása

33. §

(1) A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kknyt.) 9. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépkocsiból, vontatóból, pótkocsiból és autóbusból

a) 10-nél többet üzemeltető üzemben tartó az (1) bekezdés b) és f) pontja szerinti székhely, telephely címként olyan települési cím bejegyzését kérheti, amelyet a cégjegyzék vagy a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatal általa vezetett egyéni vállalkozók nyilvántartása tartalmaz,

b) legfeljebb 10-et üzemeltető üzemben tartó az (1) bekezdés b) és f) pontja szerinti székhely, telephely címként olyan települési cím bejegyzését is kérheti, amelyet a külön jogszabály szerint tárolási helyül a közlekedési hatóságnak bejelentett, és a bejelentés megtörténtét a közlekedési hatóság igazolása tanúsítja,

feltéve, hogy az a járművek számára ténylegesen tárolási helyül szolgál. Azt a tényt, hogy a települési cím szerinti ingatlan alkalmas a járművek tárolására, a települési önkormányzat jegyzője igazolja.”

(2) A Kknyt. 9. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) Az (1) bekezdés b) és f) pontja szerinti telephely alatt a legfeljebb 10 járművet üzemeltető üzemben tartó által a külön jogszabály szerint bejelentett tárolóhely is értendő.”

34. §

A Kknyt. 19. § (1) bekezdése a következő *p)–r)* ponttal egészül ki:

[A nyilvántartásból igényelheti(k):]

„p) a díjköteles országos közutak díjfizetés ellenében történő használatának ellenőrzésére jogosult szervezetek törvényben meghatározott feladataik ellátásához a 9. § (1)–(1a) bekezdésében, (2) bekezdés a)–b), d)–e) pontjában, (3) bekezdésében foglalt adatokat;

q) az országos közutak kezelői a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 14/A. §-ában meghatározott feladatuk ellátásához a 9. § (1)–(1a) és (3)–(4) bekezdése szerinti adatokat;

r) az országos közutak kezelői a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek ellenőrzésére vonatkozó feladataik ellátásához a 9. § (1)–(1a) bekezdésben, a (2) bekezdés a)–b) és d)–e) pontjában, valamint a (3) bekezdésében foglalt adatokat.”

35. §

A Kknyt. 19. § (1) bekezdés *d)* pontjában a „9. § (1) bekezdésében” szövegrész helyébe „9. § (1)–(1a) bekezdésében” szöveg, 19. § (1) bekezdés *e)* pont *eb)* alpontjában a „9. § (1) bekezdésének *a), b), e)* és *f)* pontjaiban” szövegrész helyébe a „9. § (1) bekezdés *a), b), e)* és *f)* pontjában, a 9. § (1a) bekezdésében” szöveg, 19. § (1) bekezdés *f)* pontjában a „9. §-ának (1) bekezdésében” szövegrész helyébe a „9. § (1)–(1a) bekezdésében” szöveg, 19. § (1) bekezdés *h)* pontjában a „9. § (1) bekezdés *a), b), e), f)* pontjaiban” szövegrész helyébe a „9. § (1) bekezdés *a), b), e), f)* pontjában, a 9. § (1a) bekezdésében” szöveg, 19. § (1) bekezdés *l)* pontjában az „a 9. § (1) bekezdésének *a), b), e)* és *f)*” szövegrész helyébe az „a 9. § (1) bekezdés *a), b), e)* és *f)* pontjában, a 9. § (1a) bekezdésében” szöveg, 19. § (1) bekezdés *n)* pontjában a „9. § (1) bekezdésében” szövegrész helyébe a „9. § (1)–(1a) bekezdésében” szöveg lép.

3. A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény módosítása

36. §

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Aptv.) a 2. §-át követően a következő 2/A. §-sal egészül ki:

„2/A. § E törvény alkalmazásában:

1. *hosszú távú úttípus*: a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 11/B. § (1) bekezdése szerinti Fejlesztési Programban meghatározott úttípus,

2. *nagytávú úttípus*: a Kkt. 11/A. § (1) bekezdése szerinti nagytávú tervben meghatározott úttípus.”

37. §

Az Aptv. 6. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A gyorsforgalmi útnak a vizsgálati dokumentáció és a területrendezési tervtanulmány alapján 1:10 000 méretarányú helyszínrajzon elfogadott és a gyorsforgalmi út számára legfeljebb két változatban kijelölt 500 méter szélességű területsávját (a továbbiakban: nyomvonal) a környezetvédelmi hatóságnak a környezetvédelmi eljárás során hozott határozatának jogerőre emelkedését követően a Kormány rendeletben állapítja meg.”

38. §

Az Aptv. 17. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, és egyidejűleg a § a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1) Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló kormányrendeletben megjelölt gazdasági terület kivételével nem nyilvánítható beépítésre szánt területté

a) az e törvény hatálya alá eső, építési engedéllyel rendelkező gyorsforgalmi út tengelyétől számított 100-100 méter vagy

b) a Kormány által, a megvalósítandó gyorsforgalmi út számára rendelettel megállapított nyomvonalat, a tervezett csomópontokat, valamint jellemző hossz- és keresztszelvényeket tartalmazó dokumentációval (a továbbiakban: jóváhagyott tanulmányterv) rendelkező gyorsforgalmi út tengelyétől számított 250-250 méter

széles területsáv.

(1a) Az (1) bekezdés b) pontja szerinti esetben a korlátozás a gyorsforgalmi út építésére kiadott építési engedély jogerőre emelkedésével hatályát veszti.”

39. §

Az Aptv. 18. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) Felhatalmazás kap a Kormány, hogy

a) a 6. § (2) bekezdésében meghatározott elővásárlásra vonatkozó részletes rendelkezéseket,

b) az 1. számú mellékletben megjelölt gyorsforgalmi utak esetében a környezetvédelmi engedély jogerőre emelkedését követően a gyorsforgalmi út nyomvonalát,

c) a b) pont hatálya alá nem tartozó gyorsforgalmi utak nyomvonalát,

d) a 9. § (1) és (2) bekezdése szerinti szervek kijelölését
rendeletben állapítsa meg.”

40. §

Az Aptv. 1. számú melléklete helyébe e törvény 1. melléklete lép.

41. §

- (1) Az Aptv. 17. § (3)–(4) bekezdésében a „négy” szövegrész helyébe az „öt” szövegrész lép.
- (2) Az Aptv. 17. § (11) bekezdésében a „miniszteri rendelet” szövegrész helyébe a „kormányrendelet” szövegrész lép.

42. §

Hatályát veszti az Aptv. 9. § (1) bekezdésében az „előzetes vizsgálati és” szövegrész és 9. § (4) bekezdése.

4. A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosítása

43. §

- (1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 2. § (2) bekezdés 10. pontja helyébe a következő rendelkezés lép, egyidejűleg a következő 10a. ponttal egészül ki:

(Vasúti tevékenységek, szolgáltatások:)

„10. *vontatás*: a 10a. pontban meghatározottak kivételével vasúti jármű továbbítása;
10a. *tolatás*: a vasúti állomáson, vasúti pályaudvaron, áruterminálon, ipari parkon, kikötőben, logisztikai központban, egyéb árukezelő telephelyen, valamint vasúti üzemi létesítményen belül a vasúti járműveknek emberi vagy gépi erővel történő helyváltoztatása, a vonatok szétrendezése, összeállítása, a vasúti járművek rakodóhelyre állítása és az onnan történő kihúzása;”

- (2) A Vtv. 2. § (5) bekezdése a következő 21. és 22. ponttal egészül ki:

(Egyéb fogalmak:)

„21. *közmű*: vízellátást szolgáló vezeték, szennyvíz-, illetve csapadékelvezetést szolgáló zárt csatorna, távhővezeték, villamos energia átviteli és elosztó hálózat, villamos termelői-, magán- és közvetlen vezeték, szénhidrogén szállító-, földgázelosztó- és célvezeték, valamint az egyéb gázok és ezek termékeinek vezetéke, elektronikus hírközlési vezeték;
22. *kapacitásfoglalásra jogosult*: az a bármely EGT-államban bejegyzett, a Ptk. 685. § c) pontja szerinti gazdálkodó szervezet, amely nem vasúti társaság, és a vasúti pályahálózat-működtetővel a vasúti pályahálózat-kapacitás foglalására vonatkozó keretszerződést köt.”

44. §

A Vtv. 3. § (2) bekezdés f) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A miniszter feladata:)

„f) a vasútbiztonság fenntartása és fejlesztése, továbbá a vasúti balesetek megelőzésének érdekében, figyelemmel a műszaki és tudományos fejlődésre, nyílt és megkülönböztetéstől

mentes, rendszerszintű megközelítésű vasútbiztonsági szabályrendszer meghatározása és érvényesítése,”

45. §

(1) A Vtv. 8. § (1) bekezdés *b)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A működési engedély kiadásának a feltétele, hogy a kérelmező megfeleljen)

„*b)* országos működési engedély esetén – a (9) bekezdésben foglaltak figyelembevételével – a pénzügyi teljesítőképességgel,”

(kapcsolatos, külön jogszabályban meghatározott követelményeknek.)

(2) A Vtv. 8. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép és egyidejűleg a § a következő (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A működési engedély határozatlan időtartamra szól. A vasúti igazgatási szerv a működési engedély kiadása feltételeinek fennállását évente – felügyeleti díj ellenében – ellenőrzi.

(3a) Az éves felügyeleti díj mértéke:

a) országos pályahálózat működtető, valamint vállalkozó vasúti társaság működési engedélye esetén 1 363 000 forint,

b) elővárosi, térségi és helyi pályahálózat működtető működési engedélye esetén 272 000 forint,

c) elővárosi, térségi és helyi pályahálózat működtető – nyílt hozzáférés alóli mentesítéssel – működési engedélye esetén 409 000 forint,

d) elővárosi, vállalkozó vasúti társaság működési engedélye esetén 136 000 forint,

e) a 6. § (9) bekezdése alapján bejelentéssel saját célú pályahálózat működtető – nyílt hozzáférés alóli mentesítéssel – működési engedélye esetén 159 000 forint,

f) az országos vasúti pályahálózatokhoz képest keskenyebb nyomtávú, térségi pályahálózat működtető, valamint vállalkozó vasúti társaság, továbbá térségi- és helyi vállalkozó vasúti társaság működési engedélye esetén 14 000 forint,

g) saját célú pályahálózat működtető, valamint árutovábbítási működési engedély esetén 23 000 forint.”

(3) A Vtv. 8. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A vasúti társaság köteles a működési engedély feltételeivel kapcsolatos minden változásról annak bekövetkezése után 15 napon belül tájékoztatni a vasúti igazgatási szervet, beleértve a csőd- és felszámolási eljárás megindításáról szóló tájékoztatást. A vasúti igazgatási szerv elrendeli a működési engedély felülvizsgálatát a vasúti társaság jogi helyzetére befolyást gyakorló változás, így különösen más társasággal való egyesülése esetén.”

(4) A Vtv. 8. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) A vasúti igazgatási szerv a működési engedélyt visszavonja:

a) a vasúti társaság kérelmére,

b) amennyiben a vasúti társaság a felfüggesztés elrendelésének alapjául szolgáló körülményt hat hónapon belül nem hárítja el, valamint

c) amennyiben az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság csődeljárás iránti kérelmet terjesztett elő vagy a felszámolását a bíróság jogerős végzéssel elrendelte, és erre tekintettel a vasúti igazgatási szerv a működési engedély pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos feltételének hiányát állapította meg.”

(5) A Vtv. 8. § (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép és egyidejűleg a § a következő (9a) bekezdéssel egészül ki:

„(9) Az országos vasúti személyszállítási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságnak a pénzügyi teljesítőképességét a vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződéssel nem fedezett tevékenységre vonatkozóan kell igazolnia.

(9a) A pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos valamely követelmény nem teljesítése esetén a működési engedély felfüggesztése vagy visszavonása mellett az országos működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság részére a vasúti társaságok engedélyezéséről szóló miniszteri rendeletben meghatározott feltételekkel legfeljebb hat hónapos határozott időtartamra ideiglenes működési engedély adható, amennyiben a vasúti társaság további működése a vasúti közlekedés biztonságát nem veszélyezteti.”

46. §

A Vtv. 18. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„18. § (1) Saját célú vasúti tevékenységet az a szervezet végez, amely a saját célú vasúti pályahálózaton – ideértve az országos, térségi, elővárosi vagy helyi vasúti pályahálózathoz vasúti összeköttetéssel rendelkező áruterminál, ipari park, kikötő, logisztikai központ, valamint egyéb árukezelő telephely területén található vasúti pályahálózatokat – a saját, közvetlenül nem vasúti közlekedési célú gazdasági tevékenységével összefüggő vasúti áruszállítást lát el.

(2) Az egymáshoz kapcsolódó, nem nyílt hozzáférésű saját célú vasúti pályahálózatok működtetői kötelesek egymás vasúti pályahálózatához megkülönböztetéstől mentesen és átlátható módon a szabad hozzáférést biztosítani.

(3) Az (1) bekezdés alkalmazásában saját, közvetlenül nem vasúti közlekedési célú gazdasági tevékenységével összefüggő vasúti áruszállításnak minősül az (1) bekezdésben meghatározott saját célú vasúti pályahálózaton az üzemeltető által végzett vontatás, tolatás és más árumozgatási művelet.”

47. §

A Vtv. 30. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A nemzeti vasútbiztonsági szabályoknak összhangban kell lennie az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett közös biztonsági módszerekkel és célokkal és elő kell segítenie az egységes európai vasúti szállítási rendszer kialakítását.”

48. §

(1) A Vtv. 35. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A közlekedési hatóság a vasútbiztonsági tanúsítványt, valamint a vasútbiztonsági engedélyt öt éves időtartamra adja ki. A vasútbiztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély időbeli hatályának újabb öt évre történő meghosszabbítását a jogosultnak kell kérelmeznie legalább fél évvel az időbeli hatályának lejártá előtt. A tevékenység jellegének vagy mértékének lényeges megváltozása esetén a vasútbiztonsági tanúsítványt, a pályahálózat lényeges elemei – a vasúti pálya, a jelző- és biztosítórendszer, az energiaellátás, valamint a működési vagy karbantartási szabályok – változása esetén a vasútbiztonsági engedély módosítását a jogosult köteles kérelmezni.”

(2) A Vtv. 35. §-a a következő (2a)–(2b) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A (2) bekezdés alkalmazásában a tevékenység jellegének jelentős megváltozásának minősül, ha a vasúti társaság más vállalkozó vasúti tevékenységet is végez.

(2b) A (2) bekezdés alkalmazásában a tevékenység mértékének jelentős megváltozásának minősül, ha

a) a társaság üzemeltetésében lévő összes vasúti jármű darabszámában, vagy

b) a vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos munkakörökben foglalkoztatottak létszámában

bekövetkezett változás mértéke egy üzleti éven belül a 10 %-ot meghaladja.”

(3) A Vtv. 35. §-a a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A vasúti társaság köteles a közlekedési hatóság részére bejelenteni, ha a (2b) bekezdés a)–b) pontjában meghatározott változások mértéke egy üzleti éven belül az 5%-ot meghaladta.”

(4) A Vtv. 35. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép és egyidejűleg a § a következő (5a) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A közlekedési hatóság évente – felügyeleti díj ellenében – ellenőrzi, hogy a vasútbiztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e.

(5a) Az éves felügyeleti díj mértéke:

a) pályavasúti társaság, nem független vasúti-pályahálózat-működtető és integrált vasúti társaság vasúti pályahálózatot működtető szervezeti egység esetén

aa) 200 km üzemeltetett vasúti hálózattal: 1 016 000 forint,

ab) 200 km feletti üzemeltetett vasúti hálózattal: 1 845 000 forint,

b) vállalkozó vasúti társaság, valamint integrált vasúti társaság vállalkozó vasúti tevékenységet végző szervezeti egysége esetén vállalkozó vasúti tevékenységenként külön-külön

ba) 1-50 darab vasúti járművel rendelkező vasúti társaság esetén 601 000 forint,

bb) 51-100 darab vasúti járművel rendelkező vasúti társaság esetén 782 000 forint,

bc) 100 darab feletti vasúti járművel rendelkező vasúti társaság esetén 1 024 000 forint;

c) saját célú vasúti közlekedési tevékenységet végző vasúti társaság vasútbiztonsági tanúsítványa, valamint vasútbiztonsági engedélye esetén – amennyiben azzal rendelkezik – külön-külön 421 000 forint,

d) kiegészítő biztonsági tanúsítvány esetén a b) pont alatt felsorolt díjak,

da) 1-50 darab vasúti járművel rendelkező vasúti társaság esetén 601 000 forint,

db) 51-100 darab vasúti járművel rendelkező vasúti társaság esetén 782 000 forint,

- dc) 100 db feletti vasúti járművel rendelkező vasúti társaság esetén 1 024 000 forint;
- e) keskeny nyomtávú vasúti pályahálózaton vállalkozó vasúti tevékenységet végző vasúti társaság vasutak vasútbiztonsági tanúsítványa, valamint keskeny nyomtávú vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaság vasútbiztonsági engedélye esetén az a)–d) pontokban meghatározott díjtételek 30%-a;
- f) a kizárólag történelmi és muzeális vasúti járműveket üzemeltető vasúti társaságok vasútbiztonsági tanúsítványa esetén az a)–d) pontokban meghatározott díjtételek 30%-a.”

49. §

A Vtv. 36/C. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A járművezetőnek – amennyiben nem a vasúti járművezetői engedélyről és tanúsítványról szóló miniszteri rendelet szerinti meghatalmazott útján jár el – az engedély iránti kérelmet személyesen kell előterjesztenie.”

50. §

A Vtv. 36/I. §-a a következő (4)–(5) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A közlekedési hatóság évente – felügyeleti díj ellenében – ellenőrzi, hogy

a) a vasúti járművek gyártását, javítását végző személyek és szervezetek,

b) a vasúti tartályok megfelelőségértékelését, az időszakos és soron kívüli vizsgálatát, valamint az üzemi vizsgálóhely felügyeletét ellátó vizsgáló szervezetek,

c) a vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző vizsgahelyek,

d) vasúti alrendszerek, rendszerelemek karbantartásáért felelős szervezetek műszaki hatósági engedélye kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e.

(5) Az éves felügyeleti díj mértéke

- a) a vasúti járművek gyártását, javítását végző személyek és szervezetek
- aa) járműgyártása, főjavítás végzése esetén: 967 000 forint,
- ab) fővizsgák végzése esetén: 725 000 forint,
- ac) közlekedés biztonságával összefüggő részegységek gyártása, javítása esetén: 484 000 forint,
- b) a (4) bekezdés b)–d) pontban meghatározott szervezetek esetén: 727 000 forint.”

51. §

A Vtv. az 54. §-át követően a következő alcímmel és a következő 54/A. §-sal egészül ki:

„Kapacitásfoglalásra jogosultak jogai és kötelezettségei

54/A. § (1) A vasúti pályahálózat működtetője köteles a 3. számú melléklet I. pont a) és e) alpontjában meghatározott szolgáltatásokat a kapacitásfoglalásra jogosultak rendelkezésére bocsátani.

(2) Az (1) bekezdésben foglalt szolgáltatások rendelkezésre bocsátására a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának elosztása alapján kerül sor.

(3) A vasúti pályahálózat-kapacitás foglalására vonatkozó keretszerződésben a kapacitásfoglalásra jogosult kötelezettséget vállal azoknak a feltételeknek és eljárásrendeknek

a betartására, amelyeket a pályahálózat-működtető az (1) bekezdésben foglalt szolgáltatásokra vonatkozóan az elosztási elvek részeként közlése.

(4) A kapacitásfoglalásra jogosult a részére kiutalt vasúti pályahálózat-kapacitást annak felhasználása céljából bármely hozzáférésre jogosult részére átruházhatja.

(5) A kapacitásfoglalásra jogosult a (6) bekezdésben foglalt kivétellel az 56–58. és 60–64. §-ban foglaltak szerint igényelheti az vasúti pályahálózat-kapacitást azzal, hogy ahol e törvény hozzáférésre jogosultat említ, azon e § alkalmazásában kapacitásfoglalásra jogosultat kell érteni.

(6) A kapacitásfoglalásra jogosult és a vasúti pályahálózat-működtető között a vasúti pályahálózat-kapacitás foglalására vonatkozó szerződés jön létre. Ebben a kapacitásfoglalásra jogosult kötelezettséget vállal arra, hogy megnevezi a szerződés tárgyát képező vasúti pályahálózat-kapacitás felhasználása céljából az e törvényben meghatározott feltételeknek megfelelő hozzáférésre jogosultat, aki a vasúti pályahálózat-működtetővel vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződést köt. Amennyiben a hozzáférésre jogosult és a pályahálózat-működtető közötti szerződés a hozzáférésre jogosult vagy a kapacitásfoglalásra jogosult érdekkörében felmerült okból nem jön létre a (7) bekezdés szerinti határidőig, a vasúti pályahálózat-működtető ezt az igényelt pályahálózat-kapacitás lemondásának tekintheti, és az erre vonatkozó feltételek szerint járhat el.

(7) A (6) bekezdés szerinti vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződés megkötésének határidejét a vasúti pályahálózat-működtető állapítja meg. A határidő legfeljebb tíz nappal előzheti meg a szerződés tárgyát képező vasúti pályahálózat-kapacitás felhasználásának időpontját. A határidőre vonatkozó feltételeknek megfelelőnek, átláthatónak és hátrányos megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük, és azokat az elosztási elvek részeként közzé kell tenni.”

52. §

A Vtv. 60. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„60. § A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitását – közvetlenül alkalmazandó európai uniós jogi aktus eltérő rendelkezése hiányában – a vasúti pályahálózat működtetője osztja el.”

53. §

(1) A Vtv. 80. § (1) bekezdés g) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:)

„g) a biztonsági keretszabályok érvényesítése és fejlesztése, a nemzeti vasútbiztonsági szabályok érvényesítése és érvényesülésének figyelemmel kísérése, azok módosítására vonatkozó javaslat kidolgozása, és a módosítással kapcsolatban a szakmai egyeztetés lefolytatása, a nemzeti keretszabályok kidolgozása során szakmai egyeztetés lefolytatása a vasúti társaságokkal, a vasúti alrendszerek gyártóival és karbantartóival, a vasúti szolgáltatásokat igénybevevőkkel, valamint a vasúti munkavállalók képviselőivel,”

(2) A Vtv. 80. § (1) bekezdés r) pontja helyébe a következő rendelkezés lép, és egyidejűleg a következő s)–t) ponttal egészül ki:

(A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:)

„r) a vasúti járművek üzembe helyezésére vonatkozó nemzeti szabályozása mint nemzeti referenciadokumentum (a továbbiakban: nemzeti referenciadokumentum) jóváhagyása, valamint a nemzeti referenciadokumentum módosításának ellenőrzése és a módosítás jóváhagyása,

s) a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítása,

t) mindazon feladatok ellátása, amelyeket törvény vagy kormányrendelet feladatkörébe utal.”

(3) A Vtv. 80. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Az ügyfél a közlekedési hatóság felhívására köteles az ügy eldöntéséhez szükséges adatokat, iratokat szolgáltatni a közlekedési hatóság részére.”

54. §

A Vtv. 80/A. §-a a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A közlekedési hatóság vasúti pályával és vasúti üzemi létesítménnyel kapcsolatos másodfokú eljárásában nem lehet ügyfél az, aki vagy amely az elsőfokú eljárásban nem tett nyilatkozatot vagy nem nyújtott be kérelmet.”

55. §

(1) A Vtv. 81. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közlekedési hatóság a vasúti pálya és tartozékai, az üzemi létesítmények és a vasúti járművek üzem- és forgalombiztos állapotát, a karbantartás, 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 kötelezi, és

b) az üzemben tartóval szemben bírságot szab ki.”

(2) A Vtv. 81. §-a a következő (16)–(16a) bekezdéssel egészül ki:

„(16) Az e törvényben vagy a végrehajtására kiadott rendeletben meghatározott adatszolgáltatási kötelezettség elmulasztása esetén a közlekedési hatóság bírságot szab ki.

(16a) Ha a jogsértés

a) a vasúti pályahálózat vonatkozásában merül fel, a bírság 50 millió forintig,

b) vasúti járművek és gépészeti berendezések vonatkozásában merül fel, a bírság 15 millió forintig,

c) vasútbiztonsági tanúsítvány és engedély vonatkozásában merül fel, a bírság 15 millió forintig,

d) a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók képzése és vizsgáztatása vonatkozásában merül fel, a bírság 3 millió forintig,

e) a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók egészségi alkalmassága vonatkozásában merül fel, a bírság 3 millió forintig terjedhet jogsértésenként.”

56. §

A Vtv. 81/A. § (1)–(2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A hivatásos katasztrófavédelmi szerv feladat- és hatáskörébe tartozik:

- a) a veszélyes áruk vasúti szállításra történő előkészítésére, valamint a veszélyes áruk vasúton történő továbbítására vonatkozó jogszabályi előírások betartásának ellenőrzése;
- b) a veszélyes áruk vasúti átrakásának, tárolásának ellenőrzése.

(2) A veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozó jogszabályi előírások megsértőivel szemben bírság szabható ki. Az e § alapján indított bírságolási eljárást a hivatásos katasztrófavédelmi szerv folytatja le.”

57. §

A Vtv. 82. § (1) bekezdése a következő f) ponttal egészül ki:

(A közlekedési hatóság jogosult)

„f) a vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló nyomástartó edények és kazánok minősítését, valamint hatósági műszaki vizsgálatát végző személyek természetes személyazonosító adatait”

(kezelt, továbbá a vizsgaeredményeket, alkalmassági minősítéseket, képezéseket – ezek hitelességének utólagos igazolása céljából – nyilvántartani.)

58. §

A Vtv. XV. Fejezete a következő 85/B. §-sal egészül ki:

„85/B. § (1) Az országos vasúti pályahálózathoz tartozó vasúti pályaszakasz, valamint a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló törvény szerint kiemelt jelentőségű egyéb vasúti pályaszakasz létesítése, felújítása, fejlesztése fontos közérdekű és közcélú tevékenység.

(2) Az országos vasúti pályahálózat építési beruházásánál a nyomvonalat keresztező, kiváltásra kerülő és a vasúti pályahálózatot ellátó közmű a hatósági eljárásban közcélúnak minősül.

(3) Az építető a létesítéssel, felújítással és fejlesztéssel érintett vasúti pályaszakasz meghatározását követően haladéktalanul köteles írásban értesíteni a létesítéssel, felújítással, fejlesztéssel érintett közmű üzemeltetőjét és tulajdonosát (a továbbiakban együtt: üzemeltető) arról, hogy a fejlesztési tevékenység során mely közműszakasz átalakítása, áthelyezése (a továbbiakban együtt: kiváltása) vagy fejlesztése szükséges.

(4) Az üzemeltető a (3) bekezdés szerinti értesítés kézhezvétele után az abban feltüntetett határidőn belül köteles a közműszakasz kiváltását vagy fejlesztését elvégezni vagy elvégeztetni. Az építető a körülmények által indokolt mértékű, a közműszolgáltatóval

egyeztetett – 30 napnál nem rövidebb – határidőt határoz meg a közműszakasz kiváltására vagy fejlesztésére. Az üzemeltető a véleményét az annak közléséről szóló felhívás kézhezvételétől számított nyolc munkanapos határidőn belül köteles közölni az építetővel. Az építető köteles a közműkiváltás vagy -fejlesztés indokolt költségeit az üzemeltetőnek megfizetni. A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzését követő 90 napon belül az építető és az üzemeltető kötelesek egymással tételesen elszámolni.

(5) Ha az üzemeltető neki felróható módon a (3) bekezdés szerinti értesítésben szereplő közműszakasz kiváltására vagy fejlesztésére vonatkozó közműkiváltási vagy -fejlesztési kötelezettségét késedelmesen teljesíti, vagy egyébként a közműkiváltást vagy -fejlesztést nem megfelelően végzi el, illetve annak elvégzését vagy elvégeztetését megtagadja, köteles az ezzel okozott kárt a polgári jog általános szabályai szerint megtéríteni.

(6) A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésének vagy elvégeztetésének megtagadása esetén az építető jogosult a közműkiváltást vagy -fejlesztést a megfelelő szakmai képesítéssel rendelkező vállalkozóval elvégeztetni, amelyet az üzemeltető túrni köteles.

(7) Az üzemeltetőt a – közműkiváltással vagy -fejlesztéssel összefüggésben bekövetkezett – vagyonnövekedés tekintetében illetékfizetési kötelezettség nem terheli.”

59. §

(1) A Vtv. 88. § (2) bekezdés 9. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a miniszter, hogy)

„9. a vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények

9.1. üzembe helyezése engedélyezésének, időszakos vizsgálatának és ellenőrzésének előírásait,

9.2. gyártásának, javításának ellenőrzését, minősítését, valamint műszaki vizsgálatát végző személyekre (kazánbiztosok) vonatkozó képzettségi, végzettségi követelményekre, képzésükre, vizsgáztatásukra, elismerésükre, valamint nyilvántartásukra vonatkozó szabályokat,

9.3. gyártásának, javításának ellenőrzését, minősítését, valamint műszaki vizsgálatát végző szervezetek engedélyezésének és nyilvántartásának szabályait,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(2) A Vtv. 88. § (2) bekezdés 13. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a miniszter, hogy)

„13. a vasúti járművek

13.1. javítását, karbantartását, minősítését végző szervezetek (karbantartó műhelyek) engedélyezésének és nyilvántartásának szabályait,

13.2. közül a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsításának, engedélyezésének és nyilvántartásának szabályait,

13.3. hatósági műszaki vizsgálatát végző szervezetek (vizsgaműhelyek) engedélyezésének és nyilvántartásának szabályait,”

(rendeletben állapítsa meg.)

60. §

(1) A Vtv. 89. § (2) bekezdése a következő c) és d) ponttal egészül ki:

(Ez a törvény a következő rendeletek végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg:)

„c) a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszeréről és a 653/2007/EK rendelet módosításáról szóló, 2011. május 10-i 445/2011/EU bizottsági rendelet,

d) a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet.”

(2) A Vtv. 89. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Ez a törvény a következő határozatok végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg:

a) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett referenciadokumentum közzétételéről és kezeléséről szóló, 2011. március 9-i 2011/155/EU bizottsági határozat,

b) a 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban a mozdonyvezetők képzésében részt vevő képzési központok elismerésére, a mozdonyvezetők vizsgáztatóinak elismerésére és a vizsgák szervezésére vonatkozó feltételekről szóló, 2011. november 22-i 2011/765/EU határozat.”

61. §

A Vtv. 2. § (4) bekezdés 2. pontjában az „ideértve” szövegrész helyébe az „az elektronikus berendezések működését biztosító szoftverek, ideértve” szöveg, 4. § (4) bekezdésében a „vasúti társaságoktól” szövegrész helyébe a „vasúti társaságoktól, a közlekedési igazgatási szervekkel és vasúti társaságokkal szerződéses kapcsolatban lévő személyektől és szervezetektől” szöveg, 6. § (1) bekezdésében az „a (7) bekezdésben” szövegrész helyébe az „a (8) bekezdésben” szöveg, 31. § (1) bekezdésében a „vasúti társaságok (a továbbiakban együtt: üzembentartó)” szövegrész helyébe a „vállalkozó vasúti társaságok” szöveg, 31. § (2) bekezdés a) pontjában az „az üzembentartó” szövegrész helyébe az „a pályavasúti társaság és a vállalkozó vasúti társaság” szöveg, 32. § (1) bekezdésében az „Az üzembentartó” szövegrész helyébe az „A pályavasúti társaság és a vállalkozó vasúti társaság” szöveg, 32. § (2) bekezdésében az „Az üzembentartó” szövegrész helyébe az „A pályavasúti társaság és a vállalkozó vasúti társaság” szöveg, 32. § (3) bekezdésében az „Az üzembentartó” szövegrész helyébe az „A pályavasúti társaság és a vállalkozó vasúti társaság” szöveg, 35. § (7) bekezdésében a „vasútbiztonsági tanúsítvány” szövegrész helyébe a „vasútbiztonsági tanúsítvány és vasútbiztonsági engedély” szöveg, 36/A. § (1) bekezdésében a „rendelkezésre álljon” szövegrész helyébe a „rendelkezésre álljon, amelyet a közlekedési hatóság ellenőriz” szöveg, 76. § (1) bekezdésében a „nyílt hozzáféréssel, illetve a számviteli elkülönítéssel és a keresztfinanszírozás tilalmával” szövegrész helyébe a „nyílt hozzáféréssel, a 18. § (4) bekezdése szerinti kötelezettség teljesítésével, a számviteli elkülönítéssel, valamint a keresztfinanszírozás tilalmával” szöveg, 88. § (2) bekezdés 2. pontjában a „részletes szabályokat” szövegrész helyébe a „részletes szabályokat, valamint a tevékenység megkezdésének bejelentésére vonatkozó szabályokat” szöveg lép.

5. A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény módosítása

62. §

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 10. § (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) A közlekedésbiztonsági szerv vezetője a bejelentést követően haladéktalanul írásban kijelöli a vizsgálóbizottság tagjait, és ezzel megindítja a szakmai vizsgálatot. A vizsgálóbizottság a kijelölést követően a szakmai vizsgálat 8. §-ban rögzített alapelvei szerint, a szakmai vizsgálatra vonatkozó általános szabályok figyelembevételével határozza meg a vizsgálat körét és a vizsgálatok során követendő eljárást, valamint haladéktalanul megkezdi a szakmai vizsgálatot. Amennyiben a közlekedési balesetben és egyéb közlekedési eseményben több jármű érintett, azt egy esetnek kell tekinteni. Az esetet a legsúlyosabb következménye alapján kell minősíteni.”

63. §

A Kbt. a 14. §-át követően a következő 14/A. §-sal egészül ki:

„14/A. § Vasúti baleset vagy esemény bekövetkezése esetén a biztonsági ajánlások címzettjeit, a balesetben vagy eseményben érintett mentőszolgálatokat, a megsérült vagyontárgyak tulajdonosait, a gyártókat, az érintett szolgáltatások igénybevevőinek képviselőit és a munkavállalók képviselőit tájékoztatni kell a vizsgálat folyamatáról, és lehetőséget kell biztosítani arra, hogy tájékoztatás kézhezvételétől számított 30 napon belül írásban ismertessék álláspontjukat és véleményüket a vizsgálattal kapcsolatban, valamint megjegyzést tegyenek a zárójelentés-tervezetben szereplő információkra.”

64. §

A Kbt. 16. § (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) A vasúti vagy víziközlekedési balesetek és események kapcsán kibocsátott biztonsági ajánlások címzettjei a biztonsági ajánlás kézhezvételétől számított 90 napon belül írásban tájékoztatást adnak a közlekedésbiztonsági szervnek az ajánlások elfogadásáról, az ajánlás alapján tervezett, vagy megtett intézkedésekről bevezetésük határidejének megjelölésével, vagy egyet nem értésük esetén indoklással ellátva.”

65. §

A Kbt. 22. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a miniszter, hogy)

„a) súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának, a vizsgálatban résztvevők szakmai képzettségére, az oktatásra és vizsgáztatásra vonatkozó részletes szabályait,

- b) a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának, a vizsgálatban résztvevők szakmai képzettségére, az oktatásra és vizsgáztatásra vonatkozó részletes szabályait,
- c) a víziközlekedési balesetek és a víziközlekedési események vizsgálatának, a vizsgálatban résztvevők szakmai képzettségére, az oktatásra és vizsgáztatásra vonatkozó részletes szabályait,
- d) az üzemeltetői vizsgálat részletes szabályait ”

(rendeletben állapítsa meg.)

66. §

A Kbt. 7. § (2) bekezdésében az „(1) bekezdés e) pontjában” szövegrész helyébe az „(1) bekezdés g) pontjában” szöveg lép.

6. Záró rendelkezések

67. §

- (1) Ez a törvény – a (2)–(5) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba.
- (2) A 5. § és az 55. § (2) bekezdése a kihirdetést követő 31. napon lép hatályba.
- (3) A 12–14. § és a 17. § (1) és (4) bekezdése a kihirdetést követő 60. napon lép hatályba.
- (4) A 31. § (1) bekezdése, 45. § (2) és 48. § (4) bekezdése 2013. január 1. napján lép hatályba.
- (5) A 11. § 2013. július 1-jén lép hatályba.
- (6) Ez a törvény 2013. július 2-án hatályát veszti.

68. §

- (1) Ez a törvény

1. a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, és

2. a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett referenciadokumentum közzétételéről és kezeléséről szóló, 2011. március 9-i 2011/155/EU bizottsági határozatnak

való megfelelést szolgálja.

- (2) Ez a törvény

1. a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszeréről és a 653/2007/EK rendelet módosításáról szóló, 2011. május 10-i 445/2011/EU bizottsági rendelet és

2. a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet

végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapít meg.

1. melléklet a 2012. évi törvényhez

„1. számú melléklet a 2003. évi CXXVIII. törvényhez

Az e törvény hatálya alá tartozó gyorsforgalmi utak

Út betű- és számjele	Hosszú távú úttípus	Szakasz (beruházás jellege)	Nagytávú úttípus
M0	autóút	teljes útgűrű (új út építése, kapacitásbővítés)	autóút
M1-M7	autópálya	M0 - Egérút (kapacitásbővítés)	autópálya
M1	autópálya	M0 - Tatabánya (kapacitásbővítés)	autópálya
M2	autóút	M0 - országhatár (új út építése, kapacitásbővítés)	autóút
M3	autópálya	M0 - országhatár (új út építése, kapacitásbővítés)	autópálya
M4	autópálya	M0 - országhatár (új út építése, kapacitásbővítés)	autópálya
M5	autópálya	M0 - Újhartyán (kapacitásbővítés)	autópálya
M6	autóút	Boly - országhatár (új út építése)	autópálya
M7	autópálya	M0 - M8 (kapacitásbővítés)	autópálya
M8	autóút/autópálya	országhatár - Vasvár és Veszprém - Jászsószentgyörgy (új út építése, kapacitásbővítés)	autóút/autópálya
M9	autóút	M86 - 53. sz. főút (új út építése, kapacitásbővítés)	autóút
M10	autóút	Budapest - Keszthely (új út építése)	autóút
M15	autópálya	M1 - országhatár (kapacitásbővítés)	autópálya
M30	autóút	Miskolc - országhatár (új út építése, kapacitásbővítés)	autóút
M34	autóút	Vásárosnamény (M3) - Kisvárdai kelet (autóút) és Jéke - 4. sz. főút közötti bekötés, Kisvárdai és Jéke elkerülővel (összekötő út) (új út építése)	autóút
M35	autópálya	Debrecen - Berettyóújfalui (a Debreceni déli elkerülővel M35 - 47. sz. főút között – 2x1 főút) (új út építése)	autópálya
M43	autópálya	Makó - országhatár (új út építése)	autópálya
M44	autóút	Kecskeméti térsége (M8) - Békéscsaba (új út építése)	autóút
M49	autóút	M3 - országhatár (új út építése)	autóút
M60	autóút	58. sz. főút - Pellérd délkelet és főúti visszakötés a 6. sz. főútig (új út építése)	autópálya
M70	autópálya	M7 - országhatár (kapacitásbővítés)	autópálya
M75	autóút	Pacsa - Fenékpusztai (új út építése)	autóút
M85	autóút	Győr - országhatár (új út építése)	autóút
M86	főút/autóút	M1 - Szombathelyi (új út építése, kapacitásbővítés)	autóút

»

INDOKOLÁS

ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.) módosítása olyan szakmapolitikai indokok miatt vált szükségessé, melyek a közlekedésbiztonság fokozásának előtérbe helyezésével váltak hangsúlyossá.

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi úthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény módosítását többek között a hatálya alá tartozó beruházási kör aktualizálása, másrészt a jogszabály által kialakított saját eljárási rend felülvizsgálata indokolta.

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) jogharmonizációs célú módosítása által a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv egyes rendelkezései a magyar jogszabályba megfelelően kerülnek átültetésre. A módosítások mielőbbi átvezetését indokolja, hogy az Európai Bizottság az irányelv átültetését értékelve a magyarországi megfelelés hiánya miatt megkeresést indított. A magyar fél a Vtv. módosítására ennek megfelelően kötelezettséget vállalt.

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényt érintő részében az Európai Bizottság értékelte az a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (a továbbiakban: vasútbiztonsági irányelv) magyarországi átültetését és az irányelvnek való magyarországi megfelelés hiánya miatt megkeresést indított, amely a kötelezettségszegési eljárás megindítását előzi meg. A vasútbiztonsági irányelv egyes rendelkezéseinek magyar jogszabályokba történő átültetésének módjára irányuló kérdések megválaszolása során felmerült, hogy a jogharmonizáció érdekében szükséges a Kbvt. módosítása. Erre az Európai Bizottság részére adott válaszban kötelezettséget vállaltunk.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

Az 1. §-hoz

A közúti közlekedésben résztvevők, a közutakon közlekedni jogosultak fokozott védelmét, mint követelményt indokolt általános követelményként, jogszabályban rögzíteni. Fontos, hogy valamennyi, a közúton közlekedni jogosultat figyelembe kell venni differenciálás nélkül. A közúton közlekedni jogosultak között kell érteni a kerékpáron közlekedőket is, akik közlekedési infrastruktúrájának fejlesztésére, biztonságukra fokozott hangsúlyt kell fektetni.

A 2. §-hoz

Az e §-ban meghatározott feladatokat korábban az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet utalta a települési önkormányzatok képviselő-testületének feladatkörébe, amely kötelező feladat miniszteri rendeletben történő meghatározása sérti a jogszabályi hierarchiát, így mindenképpen indokolt a rendelet – aktualizált – szövegét törvényi szintre emelni.

Eközben – figyelemmel a kerékpáros közlekedés növekvő igényeire – a kerékpárutak kérdése is rendezésre került.

A 3. §-hoz

E rendelkezéssel feloldásra került az az alapvető ellentmondás, amely e § korábbi szövegezése, és a közlekedésért felelős miniszternek a díjköteles utak használatáért díjszedésre jogosult szervezet kijelölésére vonatkozó felhatalmazása közt feszült.

A 4. §-hoz

A stratégiai jelentőségű közúthálózati tervek és programok elkészítése vonatkozásában a döntés-előkészítés, az egyeztetési és döntési folyamat, valamint a végrehajtás legfontosabb szabályozási alapelvei kerülnek meghatározásra. A közúthálózat fejlesztésének – az ahhoz kötődő döntések – kiemelkedő társadalmi és gazdasági jelentősége miatt szükséges, hogy a fejlesztésekről jól szabályozott formában, az egyes beruházások gazdasági eredményességét megvizsgálva, összevetve, kellő társadalmi egyeztetéssel határozza meg a kormány. A gazdasági változások rugalmasan követésének követelménye miatt (pl. befektető telephelyválasztásához kötött útkapcsolat azonnali programba emelése) a mindenkori programot kormányhatározati szinten célszerű meghatározni és a változásokat lekövetni.

Az úthálózat-fejlesztéssel kapcsolatos legfontosabb stratégiai (az országos programra, ill. az önálló hálózati elemek nyomvonalára, útkategóriájára irányuló) döntéstípusok 1988-ban rögzített törvényi szempontrendszere – a gazdaság-irányítás és a tervezési szemlélet elmúlt 20 évben történt alapvető átalakulása miatt – mára elavulttá vált. Indokolt figyelemmel lenni a fejlett európai országokban döntési alátámasztásra alkalmazott értékelési eljárások és szabályozott döntési folyamatok legalapvetőbb elemeire, illetve az EU támogatások feltételeire. A javasolt szabályozási környezet megfelel a fejlesztési program 2010-2011-ben végrehajtott felülvizsgálati folyamatának (a gyorsforgalmi- és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről szóló 1222/2011. (VI.29.) Korm. határozat).

Ezek az alapelvek egyfelől az általános értékelési és rangsorolási követelményeket (pl. költség-haszon elemzés, összegző értékelés), másrészt szakszerűséget biztosító szabályozott döntési folyamatokat (egyeztetés, nyomvonal-jóváhagyás), hatásköri kérdések tisztázását foglalják magukban. A szabályozás betölti a közúthálózat-fejlesztésre vonatkozó döntések gazdasági-hatékonysági megalapozottságára, egyben területi kiegyenlítettségére irányuló elvárásokat, valamint a döntési folyamatok nyílt előkészítésére és a sokrétű érdek-érvényesíthetőségre vonatkozó igényeket.

Az 5. §-hoz

A módosítással pontosításra kerülnek a közút mellett elhelyezett reklámtáblák vonatkozásában megfogalmazott tilalmak. Markánsabban elválnak a lakott területen belül és kívüli szabályozás abban, hogy a lakott területen belül kvázi abszolút tilalom kerül kimondásra, míg a lakott területen kívül – az üzemanyagotöltő állomások céges piktogramjai és az árak kivételével – az olvashatóság a mérvadó szempont.

A 6. §-hoz

Külföldi példák alapján (pl. Szlovénia) javasolt azokban az időszakokban, amikor intenzív havazás hatására nagy mennyiségű hó van a burkolaton, korlátozni a tehergépjárművek forgalmát. Ennek indoka, hogy a tapasztalatok alapján a tehergépjárművek vezetői kopott

gumikkal nem képesek a biztonságos közlekedésre ilyen útviszonyok esetén, gyakran balesetet okoznak, keresztbe fordulnak az úton, vagy megállnak a sávban. Ez óriási fennakadáshoz, torlódáshoz, közlekedési káoszhoz vezethet, ami az adott időjárási körülmények között jelentős energiákat köt le mind a közútkezelőknél, mind a rendőrségnél. Ezen túlmenően jelentős idővesztést okoz a közlekedőknek.

A 7. §-hoz

A gyorsforgalmi közutakon veszteglő és a közlekedés biztonságát veszélyeztető műszaki hibás, vagy éppen elhagyott gépjárművek elszállításával kapcsolatban a jelenleg hatályos jogszabályok nem tartalmazznak rendelkezéseket arra vonatkozóan, hogy kinek a kötelezettsége bizonyos esetekben azok elszállítása, így a közútkezelő, illetve a rendőrség, és a gépjármű üzemben tartójának kötelezettségei, jogosítványai sem kerülnek rögzítésre. A javaslat a forgalom biztonságának szem előtt tartásával rendezi a műszaki hibás járművek útról történő eltávolítását.

A 8. §-hoz

Az Állampolgári Jogok Országgyűlési Biztosa a közelmúltban két alkalommal fordult a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumhoz, kezdeményezve a Kkt. tavaly júniusban beiktatott ún. parkolási szabályainak módosítását, illetve kiegészítését.

2011. év őszén az Országgyűlési Biztos úr egyrészt kezdeményezte a fővárosban alkalmazott gyakorlat okán a parkolási szabályok olyan módosítását, amely kizárja, hogy a fővárosi parkolási társaságok ugyanazon a napon, egyazon helyen és időben történő parkolás esetén többször ismételten pótdíjat szabjanak ki. Országgyűlési Biztos úr kezdeményezésére a javaslat úgy módosítja a Kkt.-t, hogy egy naptári napon belül csak egyszer lehet pótdíjat kiszabni.

Egyébként a ma is hatályos szabályozás úgy rendelkezik, hogy a pótdíj kiszámítása, meghatározása az adott naptári nap napi teljes díjköteles időszak figyelembevételével történik, így álláspontunk szerint a hatályos szabályozásból is következik az, hogy ugyanazon a napon belül csak egyszer lehet pótdíjat kiszabni.

A 9. §-hoz

A 89/1988. (XII. 20.) MT rendelet hatálya nem terjed ki a magánszemélyek magáncélú járműhasználatára, csak a gazdálkodó szervezetekre [a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 685. § c) pontja] terjed ki.

A (teher)járművek használatára vonatkozó másik jogszabály, a 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet hatályának sem indokolt a természetes személyek általi magáncélú használatra kiterjednie.

A 10. §-hoz

A jelenlegi törvényi rendelkezés csak a közúti közlekedési szolgáltatást vagy saját számlás szállítási tevékenységet végző járművek ellenőrzésére biztosít jogalapot. A módosítási javaslattal a közúton közlekedő összes jármű ellenőrzésére lesz lehetősége a közlekedési hatóságnak. A közutak kezelői a jelenlegi jogszabályi környezetben is ellenőrzést végeznek a közutakon a megengedett össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek vonatkozásában. A módosítással egyértelművé válik a jogszabályi környezet annyiban, hogy

feloldódik a látszólagos ellentmondás a törvény és az alacsonyabb szintű jogszabályok között, és a közutak kezelői az ellenőrzésben nem csak mint közreműködőként vesznek részt, hanem azt ténylegesen is végzik.

A 11. §-hoz

A törvenymódosítás alapjául az a feladat szolgált, amely szerint ki kell alakítani a közúti ellenőrzés új, a kormány területi államigazgatási szervezetrendszer átalakítására vonatkozó döntésében érintett szervek által ellátható rendszerét. Ennek megvalósítását szolgálja a jelen módosításban bevezetett közúti ellenőri jogállás, valamint az ahhoz kapcsolódó képzési-továbbképzési feltételrendszer.

A kialakítandó közúti ellenőri jogállás, valamint a külön jogszabályokban részletezni kívánt végrehajtási szabályok együttesen fogják biztosítani azt, hogy az önálló hatósági jogkörben, ám különböző illetékességi területen eljáró szervezetek ugyanolyan szolgáltatási színvonalon, egységesen képzett és továbbképzett kormánytisztviselői karral legyen képesek megfelelni ezen követelményeknek.

A közúti ellenőri jogállás megteremtését szolgálja a Kkt. új 20/A. §-a és új 20/B. §-a.

Az állampolgárok államba, eljáró hatóságba vetett bizalmának erősítését is szolgálja a bevezetni kívánt közúti ellenőri névjegyzék, amely nyilvános adattartalma révén az állampolgárok által is leellenőrizhetővé teszi az eljáró közúti ellenőr személyazonosságát. A névjegyzék révén lehetővé válik továbbá a közúti ellenőrök rendszeres továbbképzése.

A 12. §-hoz

A közigazgatási bírságnyilvántartás célja – a jelenlegi szabályozáson túlmenően – a külföldi rendszámmal ellátott járművek belföldi használatára vonatkozó előírások hatékony ellenőrzésének biztosítása, amely lehetővé teszi a jogszabályban meghatározott időpontok bizonyítását és az ellenőrzések szabályszerűségének megtartását.

A 13. §-hoz

A központi közlekedési közigazgatási bírságnyilvántartás adattartalmát a nyilvántartásból adatot igénylő szervek feladatellátásának megkönnyítése, ezáltal a Kkt. 21/C. § (1) bekezdésében meghatározott nyilvántartási célok megvalósíthatósága érdekében szükséges kiegészíteni a bírságot kiszabó hatóság megnevezésével, valamint a szabályszegésben érintett jármű azonosíthatóságát lehetővé tevő hatósági jelzés adattal, továbbá a külföldi rendszámú járművek belföldi használatának közúti ellenőrzése során felvett további – a jármű használatba adásának kezdő és végző időpontjára vonatkozó – adatokkal.

A 14.§-hoz

A nyilvántartó szervnek a külföldi rendszámú járművek belföldi használatának közúti ellenőrzése során felvett további adatokat is az ellenőrzést követő 6 hónapig kell kezelnie.

A 15. §-hoz

Szükségesnek tartjuk a jogszabályban rögzíteni, hogy a közúti járművek vizsgálat nélküli, megfelelőségi nyilatkozat alkalmazásával történő forgalomba helyezésében a jármű belföldi gyártója, forgalmazója a közlekedési hatósággal kötött megállapodás alapján működik közre. A szabályozás többletterhet sem az ügyfeleknek, sem a hatóságnak nem okoz.

A 16. §-hoz

A jogalkalmazói tapasztalatok alapján szükséges volt a Kkt. 24/A. § rendelkezésének pontosítása.

A 17. §-hoz

A hatályos törvényi rendelkezések megtartása a jogkövető polgárok számára egyes esetekben aránytalan terhet jelent, továbbá a magyar és külföldi lakóhellyel is rendelkező, azonban külföldi szokásos tartózkodási hellyel rendelkező üzembentartók számára nem teszi lehetővé a hazai és a tartózkodási hely szerinti ország jogszabályi előírásainak egyidejű megtartását.

A Kkt. 25/B § új (4a) bekezdése tartalmazza a jogszabályhely hatálya alóli mentesülést a külföldön élő és munkát vállaló – különös tekintettel, azokra, akik külszolgálatot teljesítenek – valamint szokásos tartózkodási hellyel rendelkező magyar állampolgárok esetében.

A külföldi tulajdonú gépjármű – Magyarország területén élő személy részére történő – használatra átengedése ma biztosított egy napos időkeret elnehezíti az országhatár két oldalán élő családok között a rendszeres kapcsolattartás keretében a „családi autó” használatra átadását. E rendelkezés oldására lehetőséget ad az eseti használatra átengedést dokumentáló ellenőrzési nyilvántartás kialakítása (a 12–14. §-al megállapítani tervezett Kkt. 21/C–E. § szerint), amelynek életszerű korlátozása hat havonta összességében 30. napban javasolható.

A 18. §-hoz

A javasolt módosítás összhangot teremt a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII.28.) Korm. rendelettel.

A 19. §-hoz

Az állami vagyonról szóló törvény alapján a vagyonkezelői jog jogszabályi kijelöléssel, vagy vagyonkezelői szerződés megkötésével jön létre. A beruházáshoz megszerzett területekhez hasonlóan, javasolt az elkészült és így jogi státusát illetően megváltozott ingatlan vagyonkezelői státusát is ipso iure azonnali változásként rögzíteni.

A megszerzett területek tehát törvény erejénél fogva kerülnek NIF vagyonkezelésbe, míg az elkészült és forgalomba helyezett út törvény erejénél fogva kerül MNV, illetve a KKK vagyonkezelésébe.

A 20. §-hoz

A kerékpáros közlekedés kellő ütemű fejlődése és terjedése érdekében kiterjedtségénél fogva szükséges az országban már megépített és jövőben megépítendő kerékpárút-hálózat feltérképezése, és nyilvántartásának rendezése. Jelenleg ugyanis nem teljes körűek az ismereteink a kerékpárút-hálózat terjedelme, kiterjedtsége és műszaki állapota tekintetében.

A 21. §-hoz

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény részletesen szabályozza az útépitési beruházáshoz

szükséges közműkiváltás szabályait. Ennek átültetése az országos közutak építésének közérdekű voltára tekintettel indokolt a Kkt-ba is.

A 22. §-hoz

E paragrafus pontosító rendelkezéseket tartalmaz a 32. § (4)–(5) bekezdésében meghatározott feladatok forrásainak felhasználásáról.

A 23. §-hoz

Szövegpontosítást tartalmaz, mely alapján lehetőség nyílik projekt megvalósítására támogatási szerződés kötése a Kkt. 29. § (1) bekezdése szerinti építtetővel.

A 24. §-hoz

A pótdíjak behajtása gyakran elévülés okán lehetetlenül el olyan esetekben, amikor a pótdíj behajtására jogosult szervezet nem a megfelelő tulajdonos/üzemben tartót szólítja fel a pótdíj megfizetésére, mert az üzemben tartó/tulajdonos személye a jogosulatlan úthasználat és a felszólítás kézbesítése között megváltozott, és még nem került sor a nyilvántartásban az átvezetésre.

A 25. §-hoz

A közutak kezelői közúti ellenőrzés során az e §-ban foglalt rendelkezések szerint folytathatják le ellenőrzésüket. Az újonnan elfogadásra kerülő (4) bekezdés lehetőséget teremt az arra infrastruktúrával rendelkező ellenőrzést végző részére, hogy ellenőrzése során valós idejű hozzáférés útján ellenőrizze az ellenőrzés során megismert adatokat.

A 26. §-hoz

Bővítésre kerül azon építmények köre, amelyeknek az építéséhez a közút közelsége miatt a közút kezelőjének hozzájárulása szükséges. Ezen felül indokolt hangsúlyozni, hogy a törvényben meghatározott távolságon belül a közút forgalomba helyezését – ideértve az ideiglenes forgalomba helyezést is – követően létesített építmények esetében a közút közelségéből adódó környezeti károkért a közút kezelője felelősséggel nem tartozik.

A 27. §-hoz

Jogalkalmazói, hatósági ügyekben szerzett tapasztalatok alapján, a tényállás teljes körű tisztázásának érdekében szükséges annak lehetőségét megteremteni, hogy a hatóság a közúti járművezetők és közúti közlekedési szakemberek vizsgáztatása során rögzített felvételeket legfeljebb tizenöt napig őrizhesse.

A 28. §-hoz

Ez a § átmeneti rendelkezéseket tartalmaz.

A 29. §-hoz

A 16. §-hoz kapcsolódóan szükséges a „belföldi üzemben tartó” fogalmának pontosítása, amelynek célja, hogy ne hozza hátrányos helyzetbe az életvitelszerűen külföldön tartózkodó,

vagyis az európai uniós jog szerint „külföldi szokásos tartózkodási helyű” polgárokat, e személyekre ne vonatkozzon így a gépjárművek magyarországi forgalomba helyezési kötelezettsége.

A 30. §-hoz

Ez a § felhatalmazó rendelkezéseket tartalmaz.

A 31.-32. §-hoz

E §-ok szövegcsérés módosításokat és hatályon kívül helyező rendelkezéseket tartalmaz.

A 33. §-hoz

A javaslat a hatályos szabályozást két ponton módosítja, mégpedig a vállalkozás által üzemeltetett járművek száma alapján differenciált feltételek megállapításával. Egyfelől a 10 járműnél több járművet üzemeltető társas vállalkozások mellett az egyéni vállalkozók számára is kötelezően előírja, hogy székhely, telephely címként csak olyan települési cím járműnyilvántartásba való bejegyzését kérhetik a közlekedési igazgatási hatóságától, amelyet a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatal általa vezetett egyéni vállalkozók nyilvántartása tartalmaz. A javaslat másfelől a legfeljebb 10 járművet üzemeltető üzemben tartók adminisztratív terheinek csökkentése érdekében lehetővé teszi – társasági szerződésmódosítása nélkül –, hogy az üzemben tartó telephely címként olyan települési cím bejegyzését is kérhesse, amelyet 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet alapján a járművek tároló helyéül a közlekedési hatóságnak bejelentett, feltéve, hogy a bejelentés tényét a közlekedési hatóság igazolása tanúsítja. A javaslat szerint a legfeljebb 10 járművet üzemeltető üzemben tartó által bejelentett tárolóhely is telephelynek minősül a közlekedési igazgatási eljárásban.

A 34. §-hoz

A Kknyt. módosítása arra irányul, hogy a közútkezelők eleget teheszenek törvényben foglalt feladataiknak. 2012. január 1-től a Kkt. lehetőséget teremt, hogy az úthasználati díjak, valamint a megengedett legnagyobb össztömeg és tengelyterhelés ellenőrzése érdekében eljárjanak a közutak kezelői. E tevékenységük során – különösen az esetleges pótdíjak behajtása kapcsán – a hatékonyság feltétele, hogy az eljárásuk lefolytatásához szükséges adatok a rendelkezésükre álljanak.

A jelen törvénnyel bevezetett módosítás szerint a gyorsforgalmi utakon a forgalom biztonságát veszélyeztető módon vesztegelő járművet a közút kezelője eltávolíttathatja. E tevékenysége során a gépjármű üzemben tartóját értesítenie kell, amely kötelezettség szintén nem valósítható meg az adatigénylésre vonatkozó törvényi lehetőség biztosítása hiányában.

A 35. §-hoz

Ez a § szövegcsérés módosításokat tartalmaz.

A 36. §-hoz

A § értelmező rendelkezéseket illeszt a törvénybe, hogy a mellékletben feltüntetett programtábla egyszerűbben értelmezhető legyen.

A 37. §-hoz

A környezeti hatásvizsgálati és egységes környezethasználati engedélyezési eljárásról szóló 314/2005. (XII.25.) Korm. rendelet módosításával szükségessé vált a szakasz újraszabályozása, ugyanis a gyorsforgalmi utak engedélyezése során az előzetes környezetvédelmi engedély a Kormányrendelet logikája szerint nem értelmezhető.

A 38. §-hoz

A nyomvonal kormányrendeletben történő megállapítását követően a törvény hatályos szövege alapján az építési engedéllyel rendelkező nyomvonal is hasonló védelemben részesül. A kormányrendelet esetében azért indokolt a 250-250 méter széles sáv megtartása, mert a konkrét nyomvonal ekkor még nem ismert, az ebben a sávban változhat. Az építési engedéllyel rögzített nyomvonal azonban – optimális esetben – nem változik tovább, így ebben az esetben indokolatlan a teljes sávot fenntartani. A korábbiakban a kormányrendelettel és építési engedéllyel is rendelkező nyomvonal esetében előfordulhatott, hogy 500 méternél is szélesebb területsáv esett helyenként korlátozás alá.

A 39. § -hoz

A § a felhatalmazó rendelkezéseket állapítja meg újra.

A 40. §-hoz

Az Országgyűlés a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Aptv.) megalkotásakor törvényi szinten taxatíván meghatározta azoknak a közúthálózat fejlesztése szempontjából kiemelten jelentős és közhasznú beruházásoknak a körét, amelyek az Aptv. sajátos szabályozási környezete szerint gyorsított engedélyezési eljárásban kerülhetnek megvalósításra. Az érintett beruházások listája mintegy 5 évvel ezelőtt volt utoljára átfogóan aktualizálva. E törvény célja a hatálya alá tartozó fejlesztések körének meghatározása, a 2011. júniusban a gyorsforgalmi- és a főúthálózat hosszú távú fejlesztési programjáról és nagytávú tervéről szóló 1222/2011. (VI. 29.) Korm. határozattal jelentősen megváltozott program szerinti aktualizálás, a program megfelelő ütemű végrehajtása érdekében.

A 41. § -hoz

A § szövegcsérés módosításokat tartalmaz.

A 42. §-hoz

Hatályon kívül helyező rendelkezések.

A 43. §-hoz

Egyes fogalmak definiálása (pl. vontatás, tolatás, közmű fogalma).

A 44. §-hoz

Az Európai Bizottság értékelte a vasútbiztonsági irányelv magyarországi átültetését és a vasútbiztonsági irányelvnek való magyarországi megfelelés hiánya miatt 2759-11-MOVE EU Pilot megkeresést indított, amely a kötelezettségszegési eljárás megindítását előzi meg.

A vasútbiztonsági irányelv egyes rendelkezéseinek magyar jogszabályokba történő átültetésének módjára irányuló kérdések megválaszolása során felmerült, hogy a jogharmonizáció érdekében szükséges a Vtv. módosítása. Erre az Európai Bizottság részére adott válaszban kötelezettséget vállaltunk.

A Vtv. 3. § (2) bekezdése f) pontjának módosításával a vasútbiztonsági irányelv 4. cikk (1) bekezdésének első albekezdésében foglaltak a magyar jogszabályba átültetésére kerültek.

A 45. §-hoz

Az (1) bekezdéshez: A módosítás azt célozza, hogy a pénzügyi alkalmasság igazolása csak a Vtv. 7. § (1) bekezdése szerinti országos működési engedéllyel (azaz országos személyszállítási és árutovábbítási működési engedéllyel) rendelkező vasúti társaságok esetében legyen a működési engedély kiadásának (és hatályban tartásának) feltétele. Jelenleg ugyanis ez valamennyi működési engedély-típus esetében feltétel, azaz az országos, a térségi, az elővárosi, a helyi és a saját célú hálózatokra vonatkozó árutovábbítási, személyszállítási és pályahálózat-működtetői engedélyek esetében egyaránt.

A pénzügyi alkalmasság igazolásának feltételét a jogalkotó a Vtv. megalkotásakor a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-ei 95/18/EK tanácsi irányelv (a továbbiakban: engedélyezési irányelv) átültetéseként írta elő. Az engedélyezési irányelv átültetése azonban nem indokolta, hogy e feltétel valamennyi működési engedély-típus esetében érvényesüljön, hiszen a pályahálózat-működtetők működési engedélye, valamint a nyílt hozzáférés alól mentesített pályahálózaton való közlekedésre jogosító működési engedélyek nem tartoznak az engedélyezési irányelv hatálya alá (ld. az engedélyezési irányelv 1. cikk (1)-(2) bekezdését).

A Vtv. hatálybalépése óta eltelt idő alatt bebizonyosodott, hogy a pénzügyi alkalmasság igazolása rendkívül jelentős adminisztratív terhet jelent mind az engedélyek jogosultjai, mind a vasúti igazgatási szerv számára, különös tekintettel arra, hogy e feltétel teljesülését nemcsak a működési engedély kiadásakor, de annak fennállta alatt évente igazolni, illetve vizsgálni kell.

Az engedélyezési irányelv a pénzügyi alkalmasság vizsgálatát annak érdekében írja elő, hogy a felelőtlen gazdálkodást folytató vállalkozások kiszűrésével növelhető legyen a többszereplős vasúti áruszállítási és személyszállítási piac hatékonysága (ld. az engedélyezési irányelv Preambulumának 9. bekezdését), valamint a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetőjének hálózat-hozzáférési díjbevétele a lehetőségekhez képest biztosított legyen. Ezek a jogpolitikai célok azonban az országos (azaz a nyílt hozzáférésű pályahálózatra vonatkozó) személyszállítási és árutovábbítási működési engedélyek körébe nem tartozó működési engedélyek esetében nem jelentkeznek, és más ok sem indokolja, hogy a kérelmező és engedélyesek pénzügyi alkalmasságát a vasúti igazgatási szerv vizsgálja.

Mindezekre tekintettel a módosítás a közösségi jogi kötelezettségekkel és a releváns jogpolitikai célokkal összhangban van, és az a vállalkozások és az közigazgatás adminisztratív terheinek csökkentése érdekében indokolt.

A (2) bekezdéshez: A közlekedés hatóság a vasúti közlekedésről szóló törvényben, valamint európai uniós irányelvekben meghatározottak alapján, az évek során kialakult magyar gyakorlat szerint – évente – vasúti hatósági ellenőrzéseket köteles végezni, amely

ellenőrzések költségeit – felügyeleti hatósági díj formájában – az ellenőrzött vasúti társaságok fedezik. Ilyen ellenőrzések szükségesek a működési engedély valamint a vasútbiztonsági engedély és tanúsítvány feltételeinek fennállása esetében, továbbá a vasúti járművekhez kapcsolódó és más vasúti alrendszerek vizsgálatát végző szervezetekre vonatkozóan, amelyeknek meghatározó szerepe van a vasútbiztonság biztosításában és fenntartásában.

A Magyarország gazdasági stabilitásáról szóló 2011. évi CXCV. törvény 29. § (1) bekezdése értelmében fizetési kötelezettséget előírni, a fizetési kötelezettek körét, a fizetési kötelezettség mértékét, a kedvezmények, mentességek körét és mértékét megállapítani kizárólag törvényben, vagy törvény felhatalmazása alapján önkormányzati rendeletben lehet, kivéve, ha az Európai Unió kötelező jogi aktusa vagy nemzetközi szerződés eltérően rendelkezik. A Vtv. vonatkozó rendelkezéseinek módosítása ennek a rendelkezésnek megfelelően történik, megteremtve a felügyeleti díj alapjául szolgáló törvényi szabályozást.

A 46. §-hoz

A módosítás elősegíti a hazai árutermelést, szolgáltatást végző gazdálkodó szervezetek vasúti áruszállításának jobb kihasználását, az adminisztrációs és pénzügyi terhek csökkentését a saját célú vasúti tevékenység fogalmának pontosabb meghatározásával, a hatósági tevékenység egyszerűsítésével.

A 47. §-hoz

Az Európai Bizottság értékelte a vasútbiztonsági irányelv magyarországi átültetését és a vasútbiztonsági irányelvnek való magyarországi megfelelés hiánya miatt 2759-11-MOVE EU Pilot megkeresést indított, amely a kötelezettségszegési eljárás megindítását előzi meg.

A vasútbiztonsági irányelv egyes rendelkezéseinek magyar jogszabályokba történő átültetésének módjára irányuló kérdések megválaszolása során felmerült, hogy a jogharmonizáció érdekében szükséges a Vtv. módosítása. Erre az Európai Bizottság részére adott válaszban kötelezettséget vállaltunk.

A Vtv. 30. § (2) bekezdésének módosításával a vasútbiztonsági irányelv 4. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében foglalt fordulat – „hogy előmozdítsák az egységes európai vasúti szállítási rendszer kialakulását” – a magyar jogszabályba átültetésre került.

A 48. §-hoz

Az (1), (2) és (3) bekezdéshez: Az Európai Bizottság értékelte a vasútbiztonsági irányelv magyarországi átültetését és a vasútbiztonsági irányelvnek való magyarországi megfelelés hiánya miatt 2759-11-MOVE EU Pilot megkeresést indított, amely a kötelezettségszegési eljárás megindítását előzi meg.

A vasútbiztonsági irányelv egyes rendelkezéseinek magyar jogszabályokba történő átültetésének módjára irányuló kérdések megválaszolása során felmerült, hogy a jogharmonizáció érdekében szükséges a Vtv. módosítása. Erre az Európai Bizottság részére adott válaszban kötelezettséget vállaltunk.

A Vtv. 35. § (2) bekezdésének módosítására, valamint a 35. § új 2a, 2b és 4a bekezdésekkel történő kiegészítésére a vasútbiztonsági irányelv 11. cikk (2) bekezdésének első albekezdésében foglaltak egyértelmű átültetése érdekében került sor.

A (4) bekezdéshez: A közlekedés hatóság a Vtv.-ben, valamint európai uniós irányelvekben meghatározottak alapján, az évek során kialakult magyar gyakorlat szerint – évente – vasúti hatósági ellenőrzéseket köteles végezni, amely ellenőrzések költségeit – felügyeleti hatósági díj formájában – az ellenőrzött vasúti társaságok fedezik. Ilyen ellenőrzések szükségesek a

működési engedély valamint a vasútbiztonsági engedély és tanúsítvány feltételeinek fennállása esetében, továbbá a vasúti járművekhez kapcsolódó és más vasúti alrendszerek vizsgálatát végző szervezetekre vonatkozóan, amelyeknek meghatározó szerepe van a vasútbiztonság biztosításában és fenntartásában.

A Magyarország gazdasági stabilitásáról szóló 2011. évi CXCV. törvény 29. § (1) bekezdése értelmében fizetési kötelezettséget előírni, a fizetési kötelezettek körét, a fizetési kötelezettség mértékét, a kedvezmények, mentességek körét és mértékét megállapítani kizárólag törvényben, vagy törvény felhatalmazása alapján önkormányzati rendeletben lehet, kivéve, ha az Európai Unió kötelező jogi aktusa vagy nemzetközi szerződés eltérően rendelkezik. A Vtv. vonatkozó rendelkezéseinek módosítása ennek a rendelkezésnek megfelelően történik, megteremtve a felügyeleti díj alapjául szolgáló törvényi szabályozást.

A 49. §-hoz

Szükségessé vált a Vtv. 36/C.§-ának kiegészítése, figyelemmel a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 34. § (1) bekezdésére figyelemmel. Ezen rendelkezés alapján törvény a kérelem személyes előterjesztését akkor írhatja elő, ha személyes megjelenés hiányában az ügy eldöntéséhez szükséges tény, információ vagy adat nem szerezhető meg. A vasúti járművezetői engedély biztonsági okmány, ennek kiadására irányuló kérelem mellékletét képezi a fénykép; illetve az adatok beazonosítása, ezért szükséges a törvényi felhatalmazás megadása, mert az azonosítás személyes megjelenés nélkül nem biztosítható.

Az 50. §-hoz

A közlekedési hatóság a vasúti közlekedésről szóló törvényben, valamint európai uniós irányelvekben meghatározottak alapján, az évek során kialakult magyar gyakorlat szerint – évente – vasúti hatósági ellenőrzéseket köteles végezni, amely ellenőrzések költségeit – felügyeleti hatósági díj formájában – az ellenőrzött vasúti társaságok fedezik. Ilyen ellenőrzések szükségesek a működési engedély valamint a vasútbiztonsági engedély és tanúsítvány feltételeinek fennállása esetében, továbbá a vasúti járművekhez kapcsolódó és más vasúti alrendszerek vizsgálatát végző szervezetekre vonatkozóan, amelyeknek meghatározó szerepe van a vasútbiztonság biztosításában és fenntartásában.

A Magyarország gazdasági stabilitásáról szóló 2011. évi CXCV. törvény 29. § (1) bekezdése értelmében fizetési kötelezettséget előírni, a fizetési kötelezettek körét, a fizetési kötelezettség mértékét, a kedvezmények, mentességek körét és mértékét megállapítani kizárólag törvényben, vagy törvény felhatalmazása alapján önkormányzati rendeletben lehet, kivéve, ha az Európai Unió kötelező jogi aktusa vagy nemzetközi szerződés eltérően rendelkezik. A Vtv. vonatkozó rendelkezéseinek módosítása ennek a rendelkezésnek megfelelően történik, megteremtve a felügyeleti díj alapjául szolgáló törvényi szabályozást.

Az 51-52. §-hoz

A versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-ei 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (a továbbiakban: rendelet) való megfelelést szolgálja. A rendelet értelmében az adott áru fuvarozási folyosón vasúti áru fuvarozási szolgáltatásokat biztosító gazdasági szereplők közötti verseny kialakulásának előmozdítása érdekében a vasúti társaságokon vagy azok csoportosulásán kívül egyéb kérelmezők is igényelhetnek az áru fuvarozási folyosókon belüli infrastruktúrapacitást. annak érdekében, hogy a rendelet rendelkezéseit Magyarországon is alkalmazni tudjuk,

szükséges a Vtv. módosítása, az egyéb kérelmezők definiálása, valamint részükre mentvonal igénylés lehetőségének biztosítása.

Az 53. §-hoz

Az (1) bekezdéshez: Az Európai Bizottság értékelte a vasútbiztonsági irányelv magyarországi átültetését és a vasútbiztonsági irányelvnek való magyarországi megfelelés hiánya miatt 2759-11-MOVE EU Pilot megkeresést indított, amely a kötelezettségszegési eljárás megindítását előzi meg.

A vasútbiztonsági irányelv egyes rendelkezéseinek magyar jogszabályokba történő átültetésének módjára irányuló kérdések megválaszolása során felmerült, hogy a jogharmonizáció érdekében szükséges a Vtv. módosítása. Erre az Európai Bizottság részére adott válaszban kötelezettséget vállaltunk.

A vasútbiztonsági irányelv 16. cikk (2) bekezdés f) pontjában szereplő „biztonsági keretszabályok előmozdítása” fordulat pontosabb átültetése, valamint a vasútbiztonsági irányelv 17. cikk (1) bekezdésének harmadik albekezdésében szereplő nemzeti keretszabályok egyeztetésére vonatkozó előírásokról szóló rendelkezés átültetése érdekében került sor a Vtv. 80. § (1) bekezdése g) pontjának módosítására.

A (2) bekezdéshez: a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett referenciadokumentum közzétételéről és kezeléséről szóló 2011. március 9-i 2011/155/EU bizottsági határozata a tagállamok számára kötelezővé teszi nemzeti referenciadokumentumok elkészítését, valamint olyan hatóság kijelölését, amely a nemzeti referenciadokumentumot jóváhagyja, valamint a nemzeti referenciadokumentum módosítását ellenőrzési, valamint a módosítást jóváhagyja.

A tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszeréről és a 653/2007/EK rendelet módosításáról szóló 2011. május 10-i 445/2011/EU bizottsági rendelet kötelezően előírják olyan szervezet kijelölését, amely tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítását végzi. Erre a feladatra Magyarországon a közlekedési hatóságot kívánjuk kijelölni.

A megfelelőségértékelő szervezetek kijelöléséről, valamint a kijelölt szervezetek tevékenységének részletes szabályairól szóló 315/2009. (XII. 28.) Korm. rendelet lehetővé teszi, hogy törvényben vagy kormányrendeletben a megfelelőségértékelési tevékenységek engedélyezésére a kijelölő hatóság feladataink elvégzésére a közlekedési hatóságot ki lehessen jelölni.

A (3) bekezdéshez: Az Európai Bizottság értékelte a vasútbiztonsági irányelv magyarországi átültetését és a vasútbiztonsági irányelvnek való magyarországi megfelelés hiánya miatt 2759-11-MOVE EU Pilot megkeresést indított, amely a kötelezettségszegési eljárás megindítását előzi meg.

A vasútbiztonsági irányelv egyes rendelkezéseinek magyar jogszabályokba történő átültetésének módjára irányuló kérdések megválaszolása során felmerült, hogy a jogharmonizáció érdekében szükséges a Vtv. és Kbtv. módosítása. Erre az Európai Bizottság részére adott válaszban kötelezettséget vállaltunk.

A Vtv. 80. § (4) bekezdésének módosításával a vasútbiztonsági irányelv 12. cikk (1) bekezdésében foglalt rendelkezés – „Ha a kérelmezőt kiegészítő információk átadására kéri fel, haladéktalanul be kell nyújtania azokat.” - a magyar jogszabályba átültetésre került.

Az 54. §-hoz

A vasúti pályahálózat létesítésével, felújításával, fejlesztésével kapcsolatos közlekedési hatósági engedélyezési eljárások gyorsítása érdekében szükséges – a Ket. 15. § (6) bekezdésében biztosított lehetőséggel élve – kizárni, hogy azokat a személyeket, akik a Ket.

alapján egyébként ügyfelek lehetnének a másodfokú eljárásban, viszont az elsőfokú eljárásban nem éltek ügyféli jogaikkal, azaz nyilatkozatott nem tettek, kérelmet nem nyújtottak be.

Az 55. §-hoz

Az (1) bekezdéshez: Az Európai Bizottság értékelte a vasútbiztonsági irányelv magyarországi átültetését és a vasútbiztonsági irányelvnek való magyarországi megfelelés hiánya miatt 2759-11-MOVE EU Pilot megkeresést indított, amely a kötelezettségszegési eljárás megindítását előzi meg.

A vasútbiztonsági irányelv egyes rendelkezéseinek magyar jogszabályokba történő átültetésének módjára irányuló kérdések megválaszolása során felmerült, hogy a jogharmonizáció érdekében szükséges a Vtv. módosítása. Erre az Európai Bizottság részére adott válaszban kötelezettséget vállaltunk.

A vasútbiztonsági irányelv 17. cikk (2) bekezdésében szereplő „összes ellenőrzés és vizsgálat” fordulatnak megfelelő átültetés érdekében került sor a Vtv. 81. § (1) bekezdésének kiegészítésére.

A (2) bekezdéshez: Korábbi jogszabály-módosítások során a közlekedési hatóság feladatai bővültek a vasúti pályahálózatra, a vasúti járművekre és a mozdonyvezetőkre vonatkozó nyilvántartások vezetésével és a nyilvántartásokkal kapcsolatban rendszeres időközönként adatszolgáltatás teljesítésével az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) részére. Ahhoz, hogy a nyilvántartások naprakészek legyenek, a vasúti társaságoknak bizonyos időközönként rendszeres adatszolgáltatást kell nyújtania az időközbeni változásokról a közlekedési hatóság részére. Anélkül, hogy szankcionálásra kerülne, ha a vasúti társaság az adatszolgáltatási kötelezettségét nem teljesíti, nincs olyan kényszerítő erő, amelyet a hatóság igénybe vehetne. Ezt próbálja orvosolni a módosítás.

Az 56. §-hoz

A rendelkezés célja a gyakorlati tapasztalatok alapján a katasztrófavédelmi szerv ellenőrzési jogkörének pontosítása annak érdekében, hogy a veszélyes áruk vasúti szállításának kontrollja a vasúti rendszeren nem csak a vasúti üzemi létesítményeken, hanem szükség szerint a vasúti pályát történő műveletekre is kiterjedjen, ugyanakkor fő szabály szerint az ellenőrzés az állomásokon, vasúti pályaudvarokon történik.

Az 57. §-hoz

Mivel a vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló nyomástartó edények és kazánok minősítését, valamint hatósági műszaki vizsgálatát végző személyek (ún. „kazánbiztosok”) nyilvántartásának vezetése a közlekedési hatóság feladata, ezért fel kell hatalmazni a közlekedési hatóságot, hogy ezen személyek természetes személyazonosító adatait kezelhesse.

Az 58. §-hoz

A 85/B. § esetében a nemzeti közlekedéspolitika általános célkitűzéseit legkorábban a jelenleg is hatályos 68/1996. (VII. 9.) OGY határozat fektette le. A határozat – összhangban az Európai Unió törekvéseivel – az integrált közlekedési rendszer kiépítését, a személy és áruszállítási igények magas színvonalú kielégítését, a vasút javára a vasúti és közúti közlekedés arányának javítását és az ésszerű közlekedési módokat kialakítását rögzítette. Magyarország 2000-től vált jogosulttá a vasúti infrastruktúra beruházások és az azokhoz

kapcsolódó szakértői Európai Unió (ISPA és Kohéziós Alap) támogatására. A támogatásokat az európai korridorok által érintett vasúti pályaszakaszok felújítására, átalakítására lehetett igénybe venni. Az elnyert pályázatok alapján indult projektek egy része azonban különböző okokra visszavezethetően késedelmet szenvedtek el. Az okok egyike a vasúti pálya átépítése során kialakult olyan helyzet volt, amikor az érintett közműveket át kellett helyezni. A jelenlegi jogi szabályozás nem ad lehetőséget a helyzet gyors rendezésére, a közmű tulajdonosával, illetve üzemeltetőjével nehezen haladnak a tárgyalások. A késedelem azonban azzal a veszéllyel is fenyegethet, hogy az EU-tól kapott támogatások összegét vissza kellett fizetni. Annak érdekében, hogy ez a helyzet ne álljon elő, a jövőre nézve a javaslat a Vtv. új 85/B. §-ával olyan új eljárási rendet alakít ki, ami a közmű kiváltás gyorsítását célozza. A javasolt szöveg a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 4. § (2) bekezdésében szereplő, ugyanilyen okok alapján született szövegnek a vasúti környezetre való tekintettel tett módosításokkal történő átültetése.

Az országos vasúti pályahálózat építésénél a beruházás közérdekű voltára tekintettel indokolt annak törvényi szintű szabályozása, hogy a nyomvonalat keresztező, kiváltásra kerülő közművek az eredeti céljuktól függetlenül, továbbá a vasúti pályahálózatot ellátó közművek a hatósági eljárásban közcélúnak minősüljenek. Ezáltal az engedélyezési eljárás során a hozzájárulások beszerzése, a vezetékJogok alapítása egyszerűsített, gyorsított eljárással, hatósági határozattal történik. Ez például olyan esetekben lényeges, amikor a kiváltandó vízvezeték olyan külterületi ingatlanokon megy keresztül, ahol akár több száz tulajdonos van, illetve ahol a tulajdonosok felkutatása nehézségekbe ütközik. Ez sérelemmel az ingatlantulajdonosoknak nem jár, mivel a kártalanítási összeg letétbe helyezhető.

Az 59. §-hoz

Az (1) bekezdéshez: A Vtv. 88. § (2) bekezdés 9. pontjában meghatározott felhatalmazó rendelkezés módosítása lehetővé teszi, hogy a miniszteri rendeletben a szakmailag rendkívül fontos feltételeket – a vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények engedélyezésével, időszakos vizsgálatával, gyártásának, javításának ellenőrzését, minősítését, valamint műszaki vizsgálatát végző személyekkel, illetve a műszaki vizsgálatot végző szervezetek engedélyezésével és nyilvántartásával kapcsolatos feltételeket - is szabályozzunk, amelyre idáig a felhatalmazó rendelkezés nem terjedt ki.

A (2) bekezdéshez: A Vtv. 88. § (2) bekezdés 13. pontjában meghatározott felhatalmazó rendelkezés módosítása lehetővé teszi, hogy a miniszteri rendeletben a szakmailag rendkívül fontos feltételeket – a vasúti járművek karbantartását végző szervezetekkel kapcsolatos feltételeket - is szabályozzunk, amelyre idáig a felhatalmazó rendelkezés nem terjedt ki.

A 60. §-hoz

A nemzeti referenciadokumentumra és a tehervagonok karbantartását végző szervezetek tanúsítására vonatkozó Európai Unió jogszabályoknak való Vtv. megfelelést fel kell tüntetni.

A 61. §-hoz

Technikai jellegű pontosítások.

A 62. §-hoz

Az Európai Bizottság értékelte a vasútbiztonsági irányelv magyarországi átültetését és a vasútbiztonsági irányelvnek való magyarországi megfelelés hiánya miatt 2759-11-MOVE EU Pilot megkeresést indított, amely a kötelezettségszegési eljárás megindítását előzi meg.

A vasútbiztonsági irányelv egyes rendelkezéseinek magyar jogszabályokba történő átültetésének módjára irányuló kérdések megválaszolása során felmerült, hogy a jogharmonizáció érdekében szükséges a légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.) módosítása. Erre az Európai Bizottság részére adott válaszban kötelezettséget vállaltunk.

A vasútbiztonsági irányelv 19. cikk (3) bekezdésében foglaltak teljes átültetése a Kbt. 10. § (9) bekezdésének kiegészítésével megtörtént.

A 63. §-hoz

Az Európai Bizottság értékelte a vasútbiztonsági irányelv magyarországi átültetését és a vasútbiztonsági irányelvnek való magyarországi megfelelés hiánya miatt 2759-11-MOVE EU Pilot megkeresést indított, amely a kötelezettségszegési eljárás megindítását előzi meg.

A vasútbiztonsági irányelv egyes rendelkezéseinek magyar jogszabályokba történő átültetésének módjára irányuló kérdések megválaszolása során felmerült, hogy a jogharmonizáció érdekében szükséges a légi-, vasúti és a Kbt. módosítása. Erre az Európai Bizottság részére adott válaszban kötelezettséget vállaltunk.

A vasútbiztonsági irányelv 22. cikk (3) bekezdésében foglaltak átültetésére a Kbt. új 14/A. §-ában került sor.

A 64.§-hoz

Az Európai Bizottság értékelte a vasútbiztonsági irányelv magyarországi átültetését és a vasútbiztonsági irányelvnek való magyarországi megfelelés hiánya miatt 2759-11-MOVE EU Pilot megkeresést indított, amely a kötelezettségszegési eljárás megindítását előzi meg.

A vasútbiztonsági irányelv egyes rendelkezéseinek magyar jogszabályokba történő átültetésének módjára irányuló kérdések megválaszolása során felmerült, hogy a jogharmonizáció érdekében szükséges a Kbt. módosítása. Erre az Európai Bizottság részére adott válaszban kötelezettséget vállaltunk.

A vasútbiztonsági irányelv 25. cikk (2) bekezdésében foglaltak, miszerint a biztonsági ajánlások címzettjei megteszik az ajánlások kellő figyelembe vételéhez szükséges intézkedéseket, és hogy adott esetben azoknak megfelelően járnak el, a Kbt. 16. § (8) bekezdésének módosításával átültetésre kerültek.

A 65. §-hoz

A felhatalmazó rendelkezések kiegészítése kiterjed azokra a feltételekre, – az egyes ágazati balesetekben részt vevő vizsgálók képzettségére, oktatására és vizsgáztatására –, amelyet eddig a felhatalmazó rendelkezés hiányában nem volt mód a miniszteri rendeletekben szabályozni.

A 66.§-hoz

Technikai pontosítást tartalmaz.

A 67. §-hoz

Hatályba léptető rendelkezések.

A 68. §-hoz

Jogharmonizációs záradékok.