

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA

T/1203. számú

törvényjavaslat

a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról

Előadó: Dr. Kóka János
gazdasági és közlekedési miniszter

Budapest, 2006. november

**2006. évi ...
törvény**

a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról

A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény, a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény, a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló 1948. évi egyezménynek az 1993. évi módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről szóló 2003. évi LXXIX. törvény módosításáról az Országgyűlés a következő törvényt alkotja:

I. Fejezet

A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény módosítása

1. §

A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 3/B. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„3/B. § (1) A légitársasági hatóság jogosult külföldi lajstromba felvett polgári légitársaságot (a továbbiakban: külföldi légitársaság) és annak személyzetét a Magyar Köztársaság területén ellenőrizni. A légitársasági hatóság az ellenőrzésről jelentést készít.

(2) A légitársasági hatóság az ellenőrzés befejezése után a légitársaság parancsnokát vagy a légitársaság üzemben tartójának képviselőjét tájékoztatja az ellenőrzés eredményéről. Amennyiben a légitársasági hatóság az ellenőrzése során észleli, hogy a külföldi légitársaság vagy annak személyzete a nemzetközi szerződésekben foglalt feltételeknek nem felel meg, a jelentést megküldi a légitársaság üzemben tartójának és az érintett külföldi állam légitársasági hatóságának.

(3) A légitársasági hatóság a jelentést haladéktalanul az Európai Bizottság, valamint – kérésükre – a tagállamok légitársasági hatóságai és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség rendelkezésére bocsátja.

(4) Amennyiben a jelentés lehetséges biztonsági kockázatra utal, vagy a jelentés szerint a légitársaság nem felel meg a nemzetközi biztonsági előírásoknak és a repülésbiztonságát veszélyezteti, a jelentést késedelem nélkül meg kell küldeni valamennyi tagállam légitársasági hatóságának és az Európai Bizottságnak.

(5) Az ellenőrzés eredményéről a légitársasági hatóság tájékoztathatja más állam légitársasági hatóságát, továbbá az érintett nemzetközi szervezeteket.

(6) Abban az esetben, ha a légitársasági hatóság – a (2) bekezdésben meghatározottakon túl – a külföldi légitársaság olyan sérüléséről vagy meghibásodásáról szerez tudomást, amely a repülésbiztonságát veszélyezteti, a légitársaság további repülését azonnali hatállyal megtiltja a sérülés vagy a meghibásodás kijavításáig. Erről tájékoz-

tatja a közlekedésbiztonsági szervet, valamint a légi jármű üzemben tartójának és lajstromozó államának légiközlekedési hatóságát.

(7) A légiközlekedési hatóság az ellenőrzés során tudomására jutott adatokat csak a légiközlekedés biztonságára vonatkozó intézkedéseivel összefüggésben használhatja fel. A légi jármű hiányosságára vagy hibájára vonatkozóan önkéntesen adott információval összefüggésben a jelentés az információt adó személy adatait nem tartalmazhatja.”

2. §

Az Lt. 61. §-a a következő (5) és (6) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A légiforgalom irányítására kijelölt szervnek az általa kezelt – légtér igénybevételei díj fizetésére köteles – forgalom után az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet („keretrendelet”) 4. cikke rendelkezésének megfelelően kijelölt nemzeti felügyeleti hatóság (a továbbiakban: felügyeleti hatóság) részére felügyeleti díjat kell fizetnie. A légiforgalom irányítására kijelölt szerv által fizetendő felügyeleti díj mértéke – a külön jogszabály szerint légtér igénybevételei díj fizetésére kötelezett – repülésenként 600 forint, de összesen legfeljebb évi 300 millió forint. A felügyeleti díjat negyedéves részletekben, az adott negyedév – felügyeleti hatóság részére megküldött – forgalmi statisztikai adatai alapján a negyedévet követő hónap huszadik napjáig kell forintban átutalni a felügyeleti hatóság számlájára.

(6) A felügyeleti díj a felügyeleti hatóságot illeti meg, és azt csak a légiforgalmi szolgálattal kapcsolatos feladatainak ellátásával összefüggésben használhatja fel.”

3. §

Az Lt. ÖTÖDIK RÉSZÉ a következő VI/A. Fejezettel és 65/A. §-sal egészül ki:

„VI/A. Fejezet

Baleseti és repülésbiztonsági szolgálatok

„65/A. § (1) A külön törvényben meghatározott légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek haladéktalan bejelentése, valamint a szükséges intézkedések meghozatala érdekében a polgári légi jármű üzemben tartójának, a repülőtér üzemben tartójának és a légiforgalmi szolgálatnak külön jogszabályban meghatározottak szerint baleseti ügyeleti szolgálatot, továbbá a légiközlekedés biztonsága érdekében repülésbiztonsági szolgálatot kell fenntartania, vagy csatlakoznia kell olyan szervezethez, amely a légiközlekedési hatóság jóváhagyásával e szolgálatok feladatait átvállalja. A légiközlekedési hatóság a jóváhagyást megelőzően a közlekedésbiztonsági szervtől véleményt kérhet.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott baleseti ügyeleti szolgálat és repülésbiztonsági szolgálat egy szervezet keretében is ellátható.

(3) A külön jogszabályban meghatározott légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek haladéktalan bejelentése, valamint a szükséges intézkedések meghozatala érdekében az állami

légijármű üzemben tartójának és üzemeltetőjének baleseti ügyeleti szolgálatot, továbbá az állami célú légitölekedés biztonságának fenntartása érdekében – a katonai légügyi hatóság felügyelete alatt – az üzemben tartó és az üzemeltető szervezet vezetőjének közvetlen alárendeltségében működő repülésbiztonsági szolgálatot kell fenntartania.

(4) Az (1) és (3) bekezdés szerinti baleseti ügyeleti szolgálattal és repülésbiztonsági szolgálattal kapcsolatos részletes szabályokat külön jogszabály állapítja meg.”

4. §

(1) Az Lt. 66/A. §-a (1) bekezdésének felvezető szövegrésze helyébe a következő szövegrész lép:

„(1) A törvényben és az e törvény felhatalmazása alapján kiadott jogszabályban előírt”

(2) Az Lt. 66/A. §-ának (1) bekezdése a következő h) ponttal egészül ki:

[(1) A törvényben és az e törvény felhatalmazása alapján kiadott jogszabályban előírt]

„h) zajkorlátozásra”

[vonatkozó rendelkezések megsértői bírságot kötelesek fizetni.]

5. §

Az Lt. 67. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A nyilvános repülőtér üzemben tartója a légitölekedés védelmével kapcsolatos feladatainak teljesítésére külön jogszabály alapján fegyveres biztonsági szolgálatot hoz létre, vagy e feladatokkal ilyen tevékenységet végző, erre feljogosított szervezetet bízhat meg.”

6. §

(1) Az Lt. 69. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A nyilvános repülőtér – a közös felhasználású katonai és polgári repülőtér katonai szektorának kivételével –, a lajstromba bejegyzett polgári légijármű, továbbá a magyar tulajdonban lévő, lajstromozásra nem kötelezett polgári légijármű üzemben tartása, valamint polgári légiforgalmi irányító szolgálat által légiforgalmi irányítói tevékenység – harmadik személynek okozott kár megtérítése céljából, a külön jogszabályban meghatározott – felelősségbiztosítási fedezet fennállása esetén végezhető.”

(2) Az Lt. 69. §-a a következő (2) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg a § (2) bekezdésének jelölése (3) bekezdésre változik:

„(2) Nyilvános repülőtér üzemben tartására – közös felhasználású katonai és polgári repülőtér katonai szektorának kivételével –, továbbá polgári légiforgalmi irányító szolgálat által légiforgalmi irányítói tevékenység ellátására, valamint légitársasági tevékenység végzésére a 22. § szerinti, a légitársasági hatóság hatáskörébe tartozó engedély megadásához és érvényben tartásához a kérelmezőnek megfelelő felelősségbiztosítási fedezettel kell rendelkeznie. A gazdasági célú légitársasági tevékenység (71. § 27. pont) végzésére vonatkozó engedély abban az esetben adható, illetve tartható érvényben, ha a kérelmező a 2407/92/EGK tanácsi rendelet 7. cikkének megfelelően felelősségbiztosítással rendelkezik.”

7. §

Az Lt. 74. §-ának c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[E törvény alapján rendeletben állapítja meg]

„c) a miniszter a tagállamok és harmadik országok közötti légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló, 2004. április 29-i 847/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikke szerinti elosztási eljárás szabályait.”

8. §

Az Lt. 74/A. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„74/A. § (1) Ez a törvény a tagállamok és harmadik országok közötti légitársasági szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló, 2004. április 29-i 847/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. cikkének végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg.

(2) Ez a törvény a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) a Tanács 96/67/EGK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról – a földi kiszolgálás feltételeiről és engedélyezésének rendjéről szóló 7/2002. (I. 28.) KöViM rendelettel együtt;

b) a Tanács 2000/79/EK irányelve (2000. november 27.) az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA), az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF), az Európai Közforgalmú Pilóták Szövetsége (ECA), az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA) és a Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (IACA) által kötött, a polgári repülésben dolgozó utazó munkavállalók munkaidejének szervezéséről szóló európai megállapodásról – a polgári repülés hajózó személyzete repülési idejének szabályozásáról szóló 16/2003. (IV. 3.) GKM rendelettel együtt;

c) az Európai Parlament és a Tanács 2004/36/EK irányelve (2004. április 21.) a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légitársaságainak biztonságáról, a 3. cikk kivételével.”

II. Fejezet

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosítása

9. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 18/A. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény (a továbbiakban: Mt.) rendelkezéseit az e törvényben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni a közúti szállításban közreműködő azon személyek tekintetében, akik a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, – a vezetési idő, a megszakítás és pihenőidő tekintetében – e törvény, továbbá a 2001. évi IX. törvénnyel kihirdetett, a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás (AETR) hatálya alá tartozó munkát végeznek.”

10. §

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

„(1) A közúti közlekedési szolgáltatások körét, azok végzésének és az azokhoz használt, továbbá a nem közúti közlekedési szolgáltatást végző járművek üzemeltetésének feltételeit a Kormány rendeletben állapítja meg.”

11. §

(1) A Kkt. 20. §-a (1) bekezdésének c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[(1) Az e törvényben, valamint külön jogszabályban]

„c) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben és e törvényben a vezetési időre, a megszakításra és pihenőidőre, továbbá a 2001. évi IX. törvénnyel kihirdetett nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló kihirdetett Európai Megállapodásban (AETR) a vezetési időre, a megszakításra és pihenőidőre,”

[vonatkozó rendelkezések megsértői bírságot kötelesek fizetni.]

(2) A Kkt. 20. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására – a (11) bekezdésben meghatározott ellenőrzési jogosultsághoz igazodóan – a közlekedési hatóság, a vámható-

ság, a rendőrség, a katasztrófavédelmi hatóság és a Határőrség, a c) pontban foglaltak tekintetében a munkaügyi hatóság is (a továbbiakban együtt: eljáró hatóság) jogosult.”

(3) A Kkt. 20. §-ának (11) bekezdése a következő e) ponttal egészül ki:

[(11) A Magyar Köztársaság területén magyar vagy külföldi rendszámú közúti járművel végzett tevékenységre az (1) bekezdésben meghatározott rendelkezések megtartását]

„e) az (1) bekezdés e) pontja tekintetében – az üzemeltető telephelyén is – külön jogszabály alapján a katasztrófavédelmi hatóság”

[jogosult ellenőrizni.]

12. §

A Kkt. 23. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az Európai Gazdasági Térség más tagállamában kiadott érvényes hatósági engedéllyel és jelzéssel ellátott jármű forgalomba helyezése előtt a közlekedési hatóság – a típusvizsgálat és a (3) bekezdésben meghatározott forgalomba helyezés előtti vizsgálat mellőzésével – a jármű eredeti okmányai, valamint a származási ország hatósági nyilvántartásai alapján, szemle alkalmazásával állapítja meg a jármű nyilvántartásba veendő műszaki adatait.”

13. §

A Kkt. 29. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A közforgalom elől elzárt magánutat a közforgalom számára megnyitni, vagy a közforgalom elől el nem zárt magánutat a közforgalom elől elzárni a külön jogszabályban meghatározott módon, a magánút tulajdonosának (kezelőjének) a kérelmére, a közlekedési hatóság engedélyével szabad. A magánút közforgalom számára való megnyitásának, illetve elzárásának tényét az ingatlan-nyilvántartásba be kell jegyezni. A bejegyzést a tulajdonosnak (kezelőnek) kell kezdeményeznie. A bárki által igénybe vehető létesítményhez vezető utakat, valamint az ahhoz tartozó belső úthálózatot a közlekedési hatóság engedélyével közútként (országos közútként, helyi közútként) vagy közforgalom elől el nem zárt magánútként kell megépíteni.”

14. §

A Kkt. 29/B. §-a (2) bekezdésének a) és b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[(2) Az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló külön jogszabályban meghatározott]

„a) engedélyezési eljárásokban ügyfél az építető, az útkezelő, a közművek tulajdonosa (kezelője), az ingatlan tulajdonos, az az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett jogszerű használó, akinek ingatlanát a közlekedési létesítmény terület-igénybevétellel érinti, ingatlana a közlekedési létesítmény területével közvetlenül határos, vagy akinek kapubejárója az útépítéssel közvetlenül érintett szakaszához csatlakozik,

b) engedélyezési eljárásokban az eljárás megindításáról a közlekedési hatóság nyolc napon belül, illetőleg amennyiben közmeghallgatás, helyszíni szemle, hatósági egyeztetés megtartása szükséges, az arról szóló értesítéssel egyidejűleg értesíti az ügyfeleket – ideértve a külföldi ügyfeleket is – hirdetményi úton, továbbá jelentős számú ügyfél esetén hirdetményi úton vagy közhírré tétel útján,”

15. §

A Kkt. 33. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Az (1) bekezdés a) és b) pontjában megjelölt közútkezelők, vagy az általuk megállapodás alapján megbízott, külön jogszabályban meghatározott gazdálkodó szervezetek,

a) az autópályák és autóutak,

b) az országos főutak 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó tehergépkocsival történő

használatáért, az autópályák, az autóutak és az országos főutak üzemeltetésére, fenntartására és felújítására fordítandó úthasználati díjat szedhetnek, valamint kezelhetik – a követelés elévülésének (a jogvesztés) időpontjáig – az úthasználati díjjal, illetve pótdíjjal összefüggő külön jogszabályban megjelölt személy- és járműazonosító adatokat. A díjfizetéssel érintett országos közutakat – ideértve erre irányuló szerződés esetén az (1) bekezdés a) pontja szerinti kezelő által működtetett országos közutat is – vagy azok egyes szakaszait, a díj, valamint megfizetésének elmaradása esetén a pótdíj mértékét, a fizetés módját és feltételeit valamint a beszedett díj és pótdíj kedvezményezettjét – a Kormány által jóváhagyott elvek alapján – a miniszter a pénzügyminiszterrel egyetértésben, rendeletben állapítja meg.”

16. §

A Kkt. 33. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg a (3) bekezdés számozása (4) bekezdésre változik:

„(3) Amennyiben az úthasználati díjat nem fizették meg, az (1) bekezdés a) és b) pontjában megjelölt közútkezelők, vagy az általuk megállapodás alapján megbízott, külön jogszabályban meghatározott gazdálkodó szervezetek a jogosulatlan úthasználat időpontjától számított 60 napos jogvesztő határidőn belül kötelesek postára adni a külön jogszabály szerinti pótdíj-fizetési felszólítást. Ha az üzemben tartó (gépjárművezető) a helyszíni ellenőrzés alkalmával a pótdíjat nem fizette meg, e 60 napos jogvesztő határidő a helyszíni ellenőrzés időpontjától kezdődik. A pótdíj-fizetési kötelezettség egy év alatt évül el. A pótdíj után késedelmi kamat nem követelhető.”

17. §

A Kkt. 39. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Ha az útsatlakozást hozzájárulás nélkül vagy nem a hozzájárulásban foglaltak szerint létesítették és az a vonatkozó közlekedésbiztonsági követelményeknek nem felel meg, a közlekedési hatóság az útsatlakozás tulajdonosát (kezelőjét) annak elbontására vagy átépítésére kötelezheti.”

18. §

A Kkt. 44. §-ának (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) A közlekedési hatóság a külön engedély alapján üzemeltetett, valamint a nem közúti közlekedési szolgáltatást végző járművek esetében az (1) bekezdés c)-e) pontjában megjelölt ellenőrzéseket a jármű telephelyén is végezheti, az f) pontban meghatározott járműfenntartó tevékenységet csak telephelyen ellenőrizheti.”

19. §

(1) A Kkt. 44/A. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben, valamint a tachográfokra vonatkozó közösségi rendeletben:

- a) a gépjármű vezetőjére és a gépjármű üzemeltetőjára meghatározott kötelezettségek ellenőrzése,
- b) a közúti és telephelyi ellenőrzést végzők képzésének, továbbképzésének, valamint az ellenőrzési és vizsgálati módszerek kialakítása,
- c) a menetíró készülék (tachográf) beépítését, javítását és illesztését végző műhelyre vonatkozó követelmények ellenőrzése, valamint
- d) az ellenőrzéshez szükséges tachográf kártyák (a gépjárművezetői kártya, az ellenőri kártya, a műhelykártya és az üzemeltetői kártya) kiadása és az ahhoz kapcsolódó nyilvántartás kezelése

– a 20. § (11) bekezdésben és a 44. § (2) bekezdésben az ellenőrző hatóságok feladatkörét meghatározó előírások sérelme nélkül – a közlekedési hatóság feladata.”

(2) A Kkt. 44/A. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A (2) bekezdésben meghatározott közösségi jogi aktusok rendelkezései végrehajtásának ellenőrzése során a közúti szállítást végző egyes járművek személyzetének vezetési és pihenőidejének ellenőrzéséről szóló külön jogszabály rendelkezéseit kell alkalmazni.”

(3) A Kkt. 44/A. §-a a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) A (2) bekezdésben meghatározott ellenőrzések tagállami végrehajtásához kapcsolódóan a közlekedési hatóság feladata:

- a) a 44. § (1) bekezdésének c), d), e) és h) pontjában, továbbá az e § (2) bekezdésében meghatározott közúti és telephelyi ellenőrzési feladatok ellenőrző hatóságok közötti folyamatos koordinációja,
- b) a más tagállam közúti ellenőrző hatóságaival való adat-, tapasztalat- és információcseré, továbbá koordináció az összehangolt közúti ellenőrzések biztosítására, valamint
- c) az ellenőrző hatóságok által végzett közúti és telephelyi ellenőrzések statisztikai adatainak gyűjtése, összesítése, valamint ennek alapján adatszolgáltatás az Európai Bizottság részére.”

20. §

(1) A Kkt. 48. § (3) bekezdése a) pontjának 5. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[(3) Felhatalmazást kap
a) a Kormány, hogy]*

„5. a közúti közlekedési szolgáltatások és a közúti járművek üzemen tartásának általános szabályait, és az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegét,”

[rendeletben állapítsa meg.]

(2) A Kkt. 48. §-a (3) bekezdésének a) pontja a következő 12. és 13. alponttal egészül ki:

*[(3) Felhatalmazást kap
a) a Kormány, hogy]*

„12. a transzeurópai közúthálózatnak a Magyar Köztársaság területén lévő alagútjaira vonatkozó biztonsági minimum-követelményeket,

13. a közúti szállítást végző egyes járművek személyzetének vezetési és pihenőidejének ellenőrzése szabályait,”

[rendeletben állapítsa meg.]

(3) A Kkt. 48. § (3) bekezdése b) pontjának 4. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[(3) Felhatalmazást kap
b) a miniszter, hogy]*

„4. az országos közutak kezelésének szabályait és a helyi közutak kezelésének szakmai szabályait,”

[rendeletben állapítsa meg.]

(4) A Kkt. 48. §-a (3) bekezdésének b) pontja a következő 24. alponttal egészül ki:

*[(3) Felhatalmazást kap
b) a miniszter, hogy]*

„24. a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok alapján végzett közlekedési hatósági ellenőrzés részletes szabályait”

[rendeletben állapítsa meg.]

(5) A Kkt. 48. §-a (3) bekezdésének g) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[(3) Felhatalmazást kap]

„g) a miniszter, hogy a pénzügyminiszterrel egyetértésben a díjfizetéssel érintett országos közutakat – ideértve az erre irányuló koncessziós szerződés alapján működtetett országos közutat is – vagy azok egyes szakaszait, a díj, valamint megfizetésének elmaradása esetén a pótdíj mértékét, a fizetés módját és feltételeit, valamint a beszedett díj és pótdíj kedvezményezettjét – a Kormány által jóváhagyott elvek alapján –,”

[rendeletben állapítsa meg.]

21. §

A Kkt. 49. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„49. § (1) Ez a törvény a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg.

(2) Ez a törvény a következő uniós jog aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről, a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvénnyel és a munkaügyi ellenőrzésről szóló 1996. évi LXXV. törvénnyel együtt;

b) az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, 2. cikkének (1) és (2) bekezdése.”

III. Fejezet

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosítása

22. §

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 80. §-ának (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) A közlekedési hatóság ügyintézési határideje a kérelemre indult vasúti pályával és tartozékaival kapcsolatos műszaki engedélyezési eljárásban 90 nap. Az eljárás megindításáról az ismert ellenérdekű, illetve érintett ügyfeleket a hatóság a kérelem beérkezésétől számított 15 napon belül értesíti.”

23. §

(1) A Vtv. 88. §-a (2) bekezdésének 7. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[(2) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy:]

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

[rendeletben állapítsa meg.]

(2) A Vtv. 88. §-ának (2) bekezdése a következő 24. alponttal egészül ki:

[(2) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy]

„24. a vasúti közlekedés biztonságára vonatkozó részletes szabályokat”

[rendeletben állapítsa meg.]

IV. Fejezet

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény módosítása

24. §

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 2. §-a (1) bekezdésének f) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[(1) Az állam feladata]

„f) a hajózási, víziúti és kikötői operatív információs rendszer – beleértve a folyami információs szolgáltatásokat – kiépítése, fejlesztése és működtetése, a külön jog-

szabályban megállapított információs alapszolgáltatásoknak a felhasználóknak való térítésmentes rendelkezésre bocsátása;”

25. §

A Vkt. 21. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A 20 tengeri mérföldnél hosszabb utakon közlekedő tengeri személyhajó és tengeri gyorsjáratú vízi jármű, illetve az államhatárt átlépő belvízi személyhajó üzemben tartója köteles felkutatási és mentési célokra a hajón utazó személyek nevét, életkorát és nemét tartalmazó utasnyilvántartást vezetni és azt szükség esetén a felkutató és mentőszolgálatok rendelkezésére bocsátani.”

26. §

A Vkt. 34. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A nemzetközi forgalomban részt vevő magyar lobogót viselő belvízi, illetve tengeri nagyhajó parancsnoka és első helyettese az Európai Gazdasági Térség tagállamának állampolgára lehet.”

27. §

A Vkt. MÁSODIK RÉSZÉ a következő VII/A. fejezettel és 48/B. §-sal egészül ki:

„VII/A. Fejezet
Hajózásbiztonsági vagy közbiztonsági érdeket érintő adat kezelése

48/B. §

(1) A 2. § (1) bekezdésének f) pontjában meghatározott folyami információs szolgáltatás alkalmazása során hajózásbiztonsági és forgalomkönnyítési célokból rögzített adatok kezelésére, valamint a külföldi folyami információs szolgálatokkal folytatott adatszere a folyami információs szolgáltatási központot működtető hajózási hatóság, illetve az általa a központ technikai üzemeltetésével megbízott szervezet jogosult.

(2) A folyami információs szolgáltatások alkalmazása során rögzített adatok forrását bármilyen felhasználás esetében fel kell tüntetni.”

28. §

A Vkt. 72. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„72. § (1) A 2. § (1) bekezdésének f) pontjában foglalt, a 69. § (1) bekezdésében meghatározott víziutakkal kapcsolatos és a 71. §-ban foglalt állami feladatok forrását a központi költségvetés elkülönítetten biztosítja.

(2) A költségvetési forrásból finanszírozott szervezetek között a folyami információs szolgáltatások működtetésével összefüggésben végrehajtott adatközlés térítésmentes.

(3) Az adatközlés során az adatok elektronikus formátumban való rendelkezésre állása esetén az adatok elektronikus formátumban kerülnek átadásra.”

29. §

(1) A Vkt. 88. §-ának (1) bekezdése a következő j) ponttal egészül ki:

[(1) Felhatalmazást kap a Kormány]

„j) a folyami információs szolgáltatások működtetési és fejlesztési feladatainak, valamint a térítésmentes alapszolgáltatások körének”

[rendeletben történő megállapítására.]

(2) A Vkt. 88. §-a (2) bekezdésének f) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[(2) Felhatalmazást kap a miniszter]

„f) a víziközeledés ágazati információs rendjének, a folyami információs szolgáltatások működtetési és fejlesztési feladatai – beleértve a külföldi folyami információs szolgáltatókkal folytatott adatcserét – részletes szakmai és működtetési szabályainak, valamint a folyami információs szolgáltatások eszközeinek és szoftvereinek típusjövahagyási rendjének,”

[rendeletben történő megállapítására.]

30. §

A Vkt. 90. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„90. § Ez a törvény a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) az Európai Parlament és a Tanács 94/25/EK irányelve (1994. június 16.) a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről, 8. cikk;

b) a Tanács 98/41/EK irányelve (1998. június 18.) a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról, 8. és 9. cikk;

c) a Tanács 1999/63/EK irányelve (1999. június 21.) az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA) és a Közlekedési Dolgozók Szakszervezeteinek Szövetsége az Európai Unióban (FST) között a tengerészek munkaidejének szervezésére vonatkozóan kötött megállapodásról, az egyes foglalkoztatáspolitikai és egészségügyi tárgyú jogszabályokkal együtt;

d) a Tanács 93/104/EK irányelve (1993. november 23.) a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól, a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvénnyel együtt;

e) az Európai Parlament és a Tanács 2000/34/EK irányelve (2000. június 22.) a munkaidő-szervezés egyes szempontjairól szóló 93/104/EK tanácsi irányelvnek az abból kizárt ágazatok és tevékenységek szabályozása céljából történő módosításáról, a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvénnyel együtt;

f) az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról, 9. cikk.”

V. Fejezet

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló 1948. évi egyezménynek az 1993. évi módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről szóló 2003. évi LXXIX. törvény módosítása

31. §

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló 1948. évi egyezménynek az 1993. évi módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről szóló 2003. évi LXXIX. törvény 4. §-a a következő (2) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg a § eredeti szövegének megjelölése (1) bekezdésre változik:

„(2) Felhatalmazást kap a Kormány, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet magyar nemzeti bizottságának feladatait és működésének rendjét rendeletben állapítsa meg.”

VI. Fejezet

Záró rendelkezések

32. §

(1) Ez a törvény – a (2)-(4) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba, egyidejűleg

a) hatályát veszti

aa) a Vtv. 88. §-a (1) bekezdésének f) pontja,

ab) a közlekedésről szóló egyes törvények módosításáról rendelkező 2002. évi LXVIII. törvény 9. §-a és 25. §-a,

ac) a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény, valamint az ezzel összefüggő törvények jogharmonizációs célú módosításáról rendelkező 2003. évi XX. törvény 62. §-a,

ad) a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról rendelkező 2004. évi XXV. törvény 30. §-a;

b) az Lt. 23. §-ának (5) bekezdésében az „a Tanács 2407/92/EGK rendeletében” szövegrész helyébe az „1992. július 23-ai 2407/92/EGK tanácsi rendeletben” szöveg lép.

(2) E törvény 2. §-a a kihirdetést követő 45. napon lép hatályba.

(3) E törvény 12. §-a 2007. január 1-jén lép hatályba.

(4) E törvény 11. §-ának (1) bekezdése és 19. §-a 2007. április 11-én lép hatályba.

33. §

Az Lt. 61. §-ának az e törvény 2. §-ával megállapított (5) bekezdésében meghatározott, a légiforgalom irányítására kijelölt szerv által fizetendő felügyeleti díj éves felső határa 2007. évben a 2007. január 1-jétől a 32. § (2) bekezdésében meghatározott napig eltelt naponként 822 000 forinttal csökken.

34. §

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

a) az Európai Parlament és Tanács 847/2004/EK rendelete (2004. április 29.) a tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról, 5. cikk;

b) az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről.

(2) Ez a törvény a következő uniós jog aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) az Európai Parlament és a Tanács 2004/36/EK irányelve (2004. április 21.) a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról, a 3. cikk kivételével;

b) az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, 2. cikkének (1) és (2) bekezdése;

c) az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról, 9. cikk.

ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

A Magyar Köztársaság Európai Unióban fennálló tagságából adódó kötelezettségeinek folyamatos végrehajtása és a tagállamokban kiépülő egységes, határokon átnyúló rendszerekbe való megfelelő integrációja érdekében az érintett jogszabályok folyamatos felülvizsgálata és korszerűsítése szükséges.

A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) megalkotását követően a tagállami kötelezettségek teljesítését elősegítve többször is módosult. Az Lt. módosítására vonatkozó javaslat jelentős részben olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek a légitársasági igazgatás megfelelő működését biztosítják a szükséges jogszabályi feltételek megteremtésével.

A légitársasági hatóság által a külföldi polgári légitársaságok esetében végrehajtható ellenőrzés szabályainak részletesebb és egyértelmű kifejtése a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légitársaságainak biztonságáról szóló 2004. április 21-i 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezéseinek végrehajtását segíti elő. Az irányelv által előírt ellenőrzési rendszer hazánkban 2003 óta létezik, a javaslat szerinti módosítás a közösségi szabályozással összhangban az ellenőrzés és az annak alapján nyert információk megosztásának hatékonyságát biztosítja.

A légitársasági hatóságnak a légitársasági szolgáltatók felügyeletével kapcsolatos feladatai ellátásához szükséges források biztosítása érdekében – összhangban az európai uniós jogi aktusokkal, továbbá a légitársasági szektorban alkalmazott „használó fizet” elv érvényesítése alapján – a javaslatban meghatározott felügyeleti díj bevezetése szükséges.

A nyilvános repülőterek légitársasági védelemmel kapcsolatos feladatai igen széles körűek, és a feladatok magas szinten történő végrehajtása mellett a repülőter gazdaságos működtetését is biztosítani kell. Ezért az Lt. lehetőséget teremtett arra, hogy a repülőterek a védelemmel kapcsolatos feladataikat külső szervezeteken keresztül, illetve kiszervezéssel oldják meg. Azonban a repülőter légitársasági védelmi feladatai közül nem minden feladat látható el külső szervezeteken keresztül.

A légitársaságokra és légitársaságok üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló, 2004. április 21-ei 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (a továbbiakban: közösségi rendelet) összefüggésben a légitársasági kötelező felelősségbiztosításra vonatkozó hazai szabályozás átalakítása vált szükségessé. Ennek keretében a közösségi rendelet végrehajtását elősegítő rendelkezések bevezetésére, továbbá a közösségi rendelet által nem szabályozott esetekre olyan nemzeti szabályozás megalkotására került sor, amely a közösségi szabályok keretei között a hazai sajátosságokat messzemenően figyelembe veszi.

A közösségi rendelet rendelkezései csak a légitársaságokra és légitársaságok üzemben tartóira vonatkoznak. A légitársasági védelemmel kapcsolatos tevékenységek veszélyes üzem jellegére tekintettel azonban szélesebb körre szükséges előírni a kötelező felelősségbiztosítás megkötését. Ezt hivatott biztosítani a nemzeti szabályozás.

A módosítás a jogértelmezés egységét segíti elő azáltal, hogy a jelenlegi szabályozástól eltérően nem az engedélyek kiadásának feltételeként említi a felelősségbiztosítás meglétét. Szintén a pontosítás szellemében a tervezet egyértelművé teszi, hogy a felelősségbiztosítás megkötésének kötelezettsége nem terjed ki az állami célú légitözlekedésre és az állami célú légitözlekedéssel összefüggő tevékenységekre.

A veszélyes árut szállító közúti járműre és annak személyzetére, az áru feladójára, átmeneti tárolójára és fogadójára, illetőleg továbbítására vonatkozó rendelkezések ellenőrzésére a katasztrófavédelmi hatóságot is indokolt feljogosítani.

Az Európai Bizottság 2006. június 28-ai ülésén döntött arról, hogy az EK Szerződés 226. cikke alapján kötelezettségzegési eljárás keretében indokolt véleményt bocsát ki hazánk ellen az Európai Közösség más tagállamában már regisztrált járművek (használt járművek) hazai forgalomba helyezésére vonatkozó hatályos szabályozás miatt.

A Magyarországon területén egyre nagyobb számban nyíló bevásárló központokhoz vezető utak és belső úthálózatának hatósági engedélyezése során merült fel a hatóság részéről a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) hatályos szövege pontosítására vonatkozó javaslat. Az engedélyezést egyértelműen kötelezővé kell tenni, akár közútként, akár magánútként kívánják azokat megépíteni. A hatályos szabályozás félreérthető, a javaslat ezek egyértelmű szabályozását célozza.

A jelenlegi hazai díjfizetési rendszerbe bevont úthálózat autóútra és országos főút esetében a 3,5 tonna össztömeget meghaladó tehergépkocsira történő kiterjesztésének indoka, a forgalom meghatározó – lakosságot zavaró, környezetet szennyező, vagy az útburkolatot különösen rongáló – részének a gyorsforgalmi utakon tartása, a szomszédos országok gyakorlatához való idomulás, a gyorsforgalmi úthálózat országhatárokig való kiépítéséig a nagytérségi szállítási szerepet betöltő utak egyéb főutakat érő többletterhelés hatásának megfizettetése.

Az autós társadalom több képviselője, illetve a Magyar Autóklub, mint az autósok érdekvédelmi szervezete is hangot adott álláspontjának, mely szerint igazságtalan helyzetet eredményez, hogy a Polgári Törvénykönyvben (Ptk.) foglalt öt éves elévülési időn belül bármikor követelhető, hogy a jogosulatlan úthasználó pótdíjat fizessen. Emellett technikailag is nehezen megvalósítható, hogy öt évig meg kell őrizni a matrica megvásárlását igazoló bizonylatot. Erre tekintettel indokolt a Ptk.-ban foglalt öt éves elévülési határidő nagymértékű csökkentése. Ebben a körben a GKM, az ÁAK Zrt. és a Magyar Autóklub egyeztetette álláspontját és teljes körű konszenzus jött létre a felek között.

Bizonytalan jogi helyzetet eredményez, hogy nincs jogszabályban egyértelműen meghatározva, hogy az engedély nélkül létesített útcsatlakozással kapcsolatos eljárásban az elbontásra, illetve az átépítésre kötelező döntés milyen szempontok mérlegelése alapján történik. Engedély nélkül, vagy a kezelői hozzájárulásban foglaltaktól eltérően épített, de a vonatkozó közlekedésbiztonsági követelményeknek megfe-

elő útcsatlakozás kapcsán ugyanis nincs olyan közérdek, amely az elbontásra kötelezést indokolttá tenné.

Ugyancsak a bizonytalan jogi helyzet feloldását szolgálja, hogy konkretizálásra kerül, hogy szabálytalan útcsatlakozás építése esetén ki kötelezhető annak elbontására.

Az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelvének honosítása tagállami kötelezettségünk, amelyet 2006. április végéig teljesíteni kellett volna, haladékkal 2006 augusztusáig teljesíthetjük. A közösségi irányelv honosítását kormányrendeletben kell elkészíteni, mivel több tárca számára ad feladatot, amelynek itt felhatalmazását rendezzük.

Az Európai Parlament és a Tanács a 2006. április 11-én közzétett 561/2006/EK rendeletével (2006. március 15), valamint 2006/22/EK irányelvével a közúti közlekedésbiztonság szempontjából kiemelten fontos közösségi szabályozási területen, a közúti járművezetők vezetési és pihenőidejére vonatkozóan új szabályozást jelentetett meg és egyben hatályon kívül helyezte a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 1985. december 20-ai 3820/85/EGK tanácsi rendeletet. A Közösségi normák változásának a hazai jogi szabályozásban való követése és a hazai végrehajtáshoz tartozó szabályozási felhatalmazás a Kkt. soron kívüli módosítását igénylik.

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) elfogadása óta végrehajtási feladatok teljesítése és az alacsonyabb szintű jogszabályok megalkotása során felmerült körülmények alapján a vasúti törvény felhatalmazó rendelkezéseinek technikai jellegű módosítása vált szükségessé.

A vasúti engedélyezési eljárási kérelmek benyújtása nagy mennyiségű dokumentációt kíván. Gyakorlatban tapasztalható, hogy a tervanyagok és egyéb dokumentációk szakmai színvonala, minősége kifogásolható, így nagyfokú ellenőrzést kíván. Mivel egy kérelem elintézése egyidejűleg több szakmai területet érint (konkrétan: vasúti pályát, hidat, biztosító- és védelmi berendezést, térvilágítást, gépészeti rakodóberendezést, egyes esetekben felsővezetékét is) a hatóságon belüli felülvizsgálatot valamennyi szakterület vonatkozásában el kell végezni.

A jelenleg hatályos Vtv. 30 napos ügyintézési határidőt ír elő a közlekedési hatóságnak a műszaki engedély kiadására, amely egy nagyon sok érdekelt részvételével lefolytatott engedélyezési eljárásnál a gyakorlatban nem teljesíthető. Az érdemi felülvizsgálat és határozat meghozatalának reális időtartama 90 nap.

Az Európai Parlament és a Tanács 2005. szeptember 7-ei 2005/44/EK irányelve a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (River Information Services – RIS) kötelezte a tagállamokat az irányelv belső jogukba való átültetésére és a szolgáltatások megvalósítására. A RIS olyan szolgáltatások együttese, amelyek egyes elemeit a Magyar Köztársaság már korábban megvalósította és részben költségvetési, részben közösségi források felhasználásával fejlesztette. Ezek további üzemeltetése és a RIS további elemeinek megvalósítása a víziközlekedésről szóló 2000. évi LXII. törvény 2. §-a (1) bekezdésének f) pontja szerint állami feladat.

A víziközlekedésről szóló törvény esetében ezen kívül az Európai Bíróság C-47/02 és C-405/01 határozatai teszik szükségessé a tengeri hajók parancsnokának és első tisztjének állampolgárságával összefüggő rendelkezések felülvizsgálatát.

A Magyar Köztársaság csaknem négy évtizede csatlakozott a Nemzetközi Tengerészeti Szervezethez, amelynek tevékenysége a természetes és az épített környezettel, a tengerészeti tevékenységek biztonságával összefüggésben a kormányzati munka egyre szélesebb területét érinti. Figyelemmel tehát arra, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben vállalt tagságunkkal összefüggésben jelentkező feladatok több tárca tevékenységét érintik, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet magyar nemzeti bizottságra vonatkozó előírásokat indokolt a kormány által kiadott jogszabályban rögzíteni. A jelzett okokkal összefüggésben a javaslat szerint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló 1948. évi egyezménynek az 1993. évi módosításokkal egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről szóló 2003. évi LXXIX. törvény 4. §-a új második bekezdéssel egészül ki, miszerint a törvény végrehajtásában közreműködő, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet nemzeti bizottságára vonatkozó előírásokat a kormány rendeletben szabályozza.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

Az 1. §-hoz

A harmadik országok közösségi repülőtereket használó légi járműveinek biztonságáról szóló 2004. április 21-i 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv megfelelő végrehajtása érdekében a külföldi polgári légi járműveknek a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvényben (a továbbiakban: Lt.) szabályozott légiközlekedési hatósági ellenőrzésével kapcsolatban pontosabb és egyértelmű rendelkezéseket tartalmaz a javaslat, amely egyúttal meghatározza a hatóság tudomására jutott adatok és ellenőrzési eredmények továbbításának törvényi szintű szabályait is.

A 2. §-hoz

Az Egységes Európai Légtér (Single European Sky) koncepció alapjait biztosító négy közösségi alaprendelet közül a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról („léginavigációs-szolgálati rendelet”) szóló 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet lehetőséget ad arra, hogy a légtér felhasználók által megfizetett díjtételben figyelembe veendő költségek közé legyenek sorolva a nemzeti felügyeleti hatóságok (légiközlekedési hatóság) részéről felmerülő költségek is.

A javaslat szerint a Polgári Légiközlekedési Hatóságnak, mint elsőfokú hatóságnak a légiforgalmi szolgálatok felügyeleti és ellenőrzési tevékenységével kapcsolatban jelentkező költségeit a magyar légtérben a légiforgalmi szolgálatok végzésére kijelölt szerv a légtér felhasználóktól – külön jogszabályban meghatározott díjban érvényesíti, és azt a javaslat alapján a hatóság részére átutalja.

A 3. §-hoz

A 2006. január 1-jétől felállított Közlekedésbiztonsági Szervezet hatékony munkavégzését és a közösségi jogi aktusok által előírt gyors információáramlást segítik elő a módosítás révén az üzemben tartó szervezetek által létrehozandó baleseti és repülésbiztonsági szolgálatok. A rendelkezés lehetővé teszi, hogy ilyen jellegű szervezetekhez csatlakozzanak azok, akik nem tudják önállóan létrehozni a szolgálatot, a rendelkezés lényege ugyanis az, hogy minden érintett üzemben tartó esetben ellássa valamilyen szervezet ezt a feladatot. Az alaprendeletek – jogbiztonsági okokból – törvényi szintű szabályozását a javaslat tartalmazza, hivatkozott részletszabályokat a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól szóló rendelet módosításának indokolt szabályoznia.

A 4. §-hoz

A légiközlekedési bírság intézményének meghatározása – az erről szóló rendelkezés felvezető szövegének módosításával történő – pontosítást igényel, hogy az állam-

háztartásról szóló törvényben meghatározott követelményekkel összhangban a törvényen alapuló alkalmazás egyértelműen megállapítható legyen.

A repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének szabályairól szóló 176/1997. (X. 11.) Korm. rendeletben, valamint a repülőterek környezetében létesítendő zajgátló védőövezetek kijelölésének, hasznosításának és megszüntetésének részletes műszaki szabályairól szóló 18/1997. (X. 11.) KHVM-KTM együttes rendeletben meghatározott zajkorlátozásokkal összefüggő jogkövető magatartás elősegítéséhez – az eddigi tapasztalatok alapján – indokolt a légiközlekedési hatóság által alkalmazható szankció bevezetése.

Az 5. §-hoz

A nyilvános repülőterek légiközlekedés védelemmel kapcsolatos feladatainak magas szinten történő végrehajtása mellett a repülőtér gazdaságos működtetését is biztosítani kell, ezért az Lt. lehetőséget teremtett arra, hogy a repülőterek a védelemmel kapcsolatos feladataikat külső szervezeteken keresztül, illetve kiszervezéssel oldják meg. A repülőtér légiközlekedés védelmi feladatai közül azonban nem minden feladat látható el külső szervezeteken keresztül. A feladatok közül a Fegyveres Biztonsági Őrség kiszervezése nem minden esetben valósítható meg. Továbbá a hatályos szabályozás alapján a védelmi feladatok felügyelete is kiszervezhető, amely nem fogadható el, mert a repülőtérnek legalább a kiszervezett védelmi tevékenységek felügyeletéért felelnie kell, az ezzel kapcsolatos felelősséget nem ruházhatja át.

A kiszervezhető feladatok felsorolását, illetve a kiszervezés részletes feltételeit a törvényi rendelkezés pontosítása után a polgári légiközlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről szóló 104/2004. (IV. 27.) Korm. rendelet módosítása állapítja meg.

A 6. §-hoz

A légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló, 2004. április 21-ei 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (a továbbiakban: közösségi rendelet) összefüggésben a légiközlekedési kötelező felelősségbiztosításra vonatkozó hazai szabályozás átalakítása vált szükségessé. Ennek keretében a közösségi rendelet végrehajtását elősegítő rendelkezések bevezetésére, továbbá a közösségi rendelet által nem szabályozott esetekre olyan nemzeti szabályozás megalkotására került sor, amely a közösségi szabályok keretei között a hazai sajátosságokat messzemenően figyelembe veszi.

A közösségi rendelet rendelkezései csak a légifuvarozókra és légi járművek üzemen tartóira vonatkoznak. A polgári célú légiközlekedési tevékenység veszélyes üzem jellegére tekintettel azonban az Lt. kihirdetése óta szélesebb körre írja elő a kötelező felelősségbiztosítás megkötését. Ezt hivatott biztosítani a nemzeti szabályozás.

A módosítás a jogértelmezés egységét segíti elő azáltal, hogy a jelenlegi szabályozástól eltérően nem az engedélyek kiadásának feltételeként említi a felelősségbizto-

sítás meglétét. A tervezet kimondja, hogy a nyilvános repülőtérre, valamint a lajstromba bejegyzett, továbbá a magyar tulajdonban lévő, lajstromozásra nem kötelezett polgári légijárműre felelősségbiztosítást kell kötni. A módosítás alapján külön bekezdés rendelkezik arról, hogy nyilvános repülőtér üzemben tartására, polgári légiforgalmi irányító szolgálat által légiforgalmi irányítói tevékenység ellátására, valamint légiközlekedési tevékenység végzésére engedély csak akkor adható, ha a kérelmező megfelelő felelősségbiztosítási fedezettel rendelkezik.

Ugyanígy a pontosítás szellemében a tervezet egyértelművé teszi, hogy a felelősségbiztosítás megkötésének kötelezettsége nem terjed ki az állami célú légiközlekedésre és az állami célú légiközlekedéssel összefüggő tevékenységekre. A jelenlegi szabályozás szerint ez az Lt. 22. §-a alapján megállapítható, tekintettel arra, hogy az állami célú légiközlekedési, illetve azzal összefüggő tevékenység nem engedélyköteles.

A tervezet – az egységes értelmezés elősegítése érdekében – kifejezetten csak polgári repülőtérre, légijárműre, légiforgalmi irányító szolgálatra vonatkozóan rendelkezik a biztosítási kötelezettségről. Ezt a szabályozást az állami célú légiközlekedési és azzal összefüggő tevékenység mögötti közvetlen állami felelősség teszi lehetővé.

A légiközlekedési kötelező felelősségbiztosításra vonatkozó részletes előírásokat a légifuvarozókra és légijárművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló 2004. április 21-i 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, valamint a légiközlekedési kötelező felelősségbiztosításról szóló 39/2001. (III. 5.) Korm. rendelet tartalmazza

A 7. §-hoz

A tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló, 2004. április 29-i 847/2004/EK európai parlamenti és a tanácsi rendelet 5. cikke előírja, hogy a tagállam által kötött légiközlekedési megállapodásokban biztosított jogokat megkülönböztetéstől mentes, átlátható eljárás alapján kell elosztani. A javaslat felhatalmazást ad a közlekedésért felelős miniszternek arra, hogy az eljárás részletszabályait rendeletben határozza meg.

A 8. §-hoz

A javaslat az Lt. jogharmonizációs záradékát a harmadik országok közösségi repülőtereket használó légijárműveinek biztonságáról szóló 2004. április 21-i 2004/36/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelésre tekintettel egészíti ki.

A 9. §-hoz

A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló tanácsi rendeletek változása miatt a hatályos rendelkezés megfogalmazásának pontosítása szükséges.

A 10. §-hoz

A Legfelsőbb Bíróság 2/2006. Polgári jogegységi határozatában foglaltak alapján a szabályozás további alkalmazhatósága és a felelősségi kérdések biztosítása, valamint a Kkt. 48. §-a (3) bekezdése a) pontjának 5. alpontjában adott felhatalmazással való összhang megteremtése érdekében szükséges a módosítás.

A 11. §-hoz

A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló tanácsi rendeletek változása miatt a hatályos rendelkezés megfogalmazásának pontosítása szükséges. A veszélyes árut szállító közúti járműre és annak személyzetére, az áru feladójára, átmeneti tárolójára és fogadójára, illetőleg továbbítására vonatkozó rendelkezések ellenőrzésére a katasztrófavédelmi hatóságot is indokolt feljogosítani.

A 12. §-hoz

Az Európai Bizottság 2006. június 28-ai ülésén döntött arról, hogy az EK Szerződés 226. cikke alapján kötelezettségszegési eljárás keretében indokolt véleményt bocsát ki hazánk ellen az Európai Közösség más tagállamában már regisztrált járművek (használt járművek) hazai forgalomba helyezésére vonatkozó hatályos szabályozás miatt.

A Szerződésnek az áruk szabad mozgásáról szóló rendelkezései (az EK Szerződés 28. és 30. cikke) megsértése (2005/4933. sz. jogsértés) miatt indított eljárásban az Európai Bizottság kifogásolja, hogy eltérő szabályozást alkalmaz hazánk a Magyarországon már nyilvántartásba vett és az Európai Közösség más tagállamából behozott járművek esetében.

A járműnyilvántartás közhiteles adattartalmának biztosítása érdekében azonban a közlekedési hatóság a külföldi okmányok vizsgálata mellett szemle keretében állapítja a nyilvántartásban rögzítendő műszaki adatokat.

A 13. §-hoz

A bevásárló központokhoz vezető utak és azok belső úthálózatának hatósági engedélyezése tekintetében egyértelmű szabályok szükségesek, akár közútként, akár magánútként kívánják azokat megépíteni. A javaslat a hatályos szabályozás, pontosítását szolgálja.

A 14. §-hoz

Indokolatlan az ügyféli körből a kérelem benyújtóját, az építetöt kihagyni. Nem szolgálja a jogbiztonságot, hogy a Kkt. a Ket. felhatalmazása alapján úgy állapít meg eltérő ügyfélfogalmat, hogy az ügyfelek köre nincs pontosan meghatározva. Ezért szükséges a szintén közvetlen jogi érdekeltségekkel rendelkező és a gyakorlatban az eljárásban ügyfélként részt vevő útkezelők és a közművek ügyféli jogait deklarálva megállapítani az engedélyezési eljárásban részt vevő ügyfelek körét.

A hatályos szabályozás abban az esetben is kötelezővé teszi a hirdetményi úton, továbbá közhírré tétel útján történő értesítést, ha azt az ügyfelek száma nem indokolja. A helyi lapban történő közzététel – még a lehető legszűkebb tartalom közlése esetén is – jelentős többletkiadást jelent a területi közlekedési hatóság számára. Erre figyelemmel célszerűbb a jelenlegi szabályozás pontosítása, amely a hirdetményi közzététel mellett lehetőségként és nem kötelezettségként írja elő az eljárás megindításáról szóló értesítés közhírré tételét jelentős számú ügyfél esetében.

Az értesítés módja tekintetében közigazgatási eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény 29. § (6) bekezdése lehetőséget biztosít az általánostól eltérő szabályozásra. Ennek alapján a Ket.-tel kapcsolatos „salátatörvény” a közlekedési hatósági eljárások megindulása esetén már nem tette kötelezővé a hirdetményi út mellett a közhírré tétellel való értesítést is. Számos esetben a hirdetményi értesítés célszerűbb, olcsóbb és egyszerűbb, illetve a közhírré tétel módja nem mindig határozható meg.

Az építési engedélyezési eljárásban a helyszíni szemle gyakran nem a „helyszín”-en zajlik, éppen ezért „szemlé”-nek sem lehet nevezni. A „hatósági egyeztetés” fogalomnak az a lényege, hogy ez egy hatósági aktus, ugyanakkor mégsem minősül a Ket. szerinti helyszíni szemlének vagy tárgyalásnak. Ugyanakkor erről a fogalomról a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény is említést tesz, így a szabályozás indokolt.

A 15. §-hoz

A jelenlegi hazai díjfizetési rendszerbe bevont úthálózat autóútra és országos főút esetében a 3,5 tonna össztömeget meghaladó tehergépkocsira történő kiterjesztésnek indoka, a forgalom meghatározó – lakosságot zavaró, környezetet szennyező, vagy az útburkolatot különösen rongáló – részének a gyorsforgalmi utakon tartása, a szomszédos országok gyakorlatához való idomulás, a gyorsforgalmi úthálózat országhatárokig való kiépítéséig a nagytérségi szállítási szerepet betöltő utak egyéb főutakat érő többletterhelés hatásának megfizettetése.

A tárca elképzelései szerint 2008. évben a gyorsforgalmi úthálózaton bevezetésre kerül az elektronikus (használattal arányos) díjfizetés. A díjfizetési kötelezettség kiterjesztésének legfontosabb indoka, hogy ne legyen lehetséges a tehergépjárműforgalom számára az útdíj-fizetési kötelezettség elkerülése. Az ehhez kapcsolódó cselekvési terv első lépése a matricás díjfizetési mód főutakra történő kiterjesztése a tehergépjárművek számára 2007. évtől, amelyet 2008. évtől – térben és járműkategóriák tekintetében – fokozatosan vált majd fel az elektronikus díjszedési rendszer.

A gyorsforgalmi utak körében azon autópályák és autóutak tartoznak, amelyek azonosítása „M” jellel történik (ma: M0, M1, M3, M5, M6, M7, M9, M30, M35, M70). A főutak körébe azon országos úthálózati elemek tartoznak, amelyek azonosítása 1, 2, vagy 3 számjeggyel történik. Az esetlegesen szükségessé váló díjmentes szakaszok körét GKM rendeletben javasoljuk szabályozni.

A 16. §-hoz

A Magyar Autóklub és sok magánszemély jelezte, hogy igazságtalan és technikailag is nehezen megvalósítható, hogy a Polgári Törvénykönyvben (a továbbiakban: Ptk.) foglalt ötéves elévülési időn belül bármikor követelhető, hogy a jogosulatlan úthasználó pótdíjat fizessen, illetve, hogy öt évig meg kell őrizni a matrica megvásárlását igazoló bizonylatot. Erre tekintettel indokolt, hogy a Kkt. – a Ptk.-ban foglalt ötéves elévülési időnél – lényegesen rövidebb igényérvényesítési határidőre vonatkozó szabályozást tartalmazzon.

A 17. §-hoz

Bizonytalan jogi helyzetet eredményez, hogy nincs jogszabályban egyértelműen meghatározva, hogy az engedély nélkül létesített útcsatlakozással kapcsolatos eljárásban az elbontásra, illetve az átépítésre kötelező döntés milyen szempontok mérlegelése alapján történik. Amennyiben ugyan engedély nélkül létesült az útcsatlakozás, de az alkalmas a biztonságos közlekedésre, úgy nincs olyan közérdek, amelyre tekintettel a hatóságnak az elbontás, illetve átépítés mellett kellene döntenie. A mérlegelési szempontok deklarálása ugyanakkor az ügyfelek és az eljárást gyakran kezdeményező közútkezelő számára is irányadó lenne, valamint a hatósági döntését is alátámasztaná.

Szintén bizonytalan jogi helyzetet eredményez, hogy nincs jogszabályban meghatározva a kötelezett személye. Tekintettel arra, hogy nincs olyan útcsatlakozás, amelynek ne lenne tulajdonosa, illetve a tulajdonos minden esetben – végső esetben polgári jogi úton – ráhatással van az érdekkörébe tartozó ingatlanára, indokolt a tulajdonost kötelezni.

A 18. §-hoz

A Kkt. 44. §-a (7) bekezdésének jelenlegi szövegezéséből az következik, hogy a saját számlás szállítási tevékenységet végző vállalkozások telephelyi ellenőrzéséhez a közlekedési hatóságnak nincs törvényi felhatalmazása. E hiányosságot kívánja a megszüntetni javaslat a 44. § (7) bekezdésének kiegészítésével.

A 19. §-hoz

Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendeletével (2006. március 15.) hatályon kívül helyezte a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 1985. december 20-ai 3820/85/EGK tanácsi rendeletet. A

Kkt. 44/A. §-ának (2) bekezdésében szövegszerűen hivatkozott közösségi szabályozás 2007. április 11-ével történő megváltozása szükségessé teszi a Kkt. jelenleg hatályos szövegének változtatását.

A 20. §-hoz

Az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelvének honosítása tagállami kötelezettségünk, amelyet – figyelemmel a több tárca részére adott feladatra – kormányrendeletben kell végrehajtani. A javaslat a szabályozási felhatalmazást tartalmaz, továbbá pontosítja a közúti közlekedési szolgáltatások és a közúti járművek üzemen tartásának általános szabályait meghatározó jogalkotási felhatalmazást.

A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2006/22/EK irányelv (2006. március 15.) hazai végrehajtása a Kkt. kiegészítését igényli további felhatalmazó rendelkezésekkel. A Kormány részére a több tárcahoz tartozó ellenőrző hatóságok közös eljárási keretszabályai tekintetében, a közlekedésért felelős miniszter részére a közlekedési hatóság közúti ellenőrzési tevékenységének részletes szabályozásához szükséges a szabályozási felhatalmazás biztosítása.

A 21. §-hoz

Az Európai Unió jogának való megfelelést tartalmazó rendelkezés.

A 22. §-hoz

A vasúti engedélyezési eljárási kérelmek benyújtása nagy mennyiségű dokumentációt kíván. Gyakorlatban tapasztalható, hogy a tervanyagok és egyéb dokumentációk szakmai színvonala, minősége kifogásolható, így nagyfokú ellenőrzést kíván. Mivel egy kérelem elintézése egyidejűleg több szakmai területet érint (konkrétan: vasúti pályát, hidat, biztosító- és védelmi berendezést, térvilágítást, gépészeti rakodóberendezést, egyes esetekben felsővezeték is) a hatóságon belüli felülvizsgálatot valamennyi szakterület vonatkozásában el kell végezni.

A jelenleg hatályos Vtv. 30 napos ügyintézési határidőt ír elő a közlekedési hatóságnak a műszaki engedély kiadására, amely egy nagyon sok érdekelt részvételével lefolytatott engedélyezési eljárásnál a gyakorlatban nem teljesíthető. Az érdemi felülvizsgálat és határozat meghozatalának reális időtartama 90 nap.

A 23. §-hoz

A rendelkezés a vasúti törvénynek az igazgatási szolgáltatási díjak miniszteri rendeletben történő megállapítására vonatkozó felhatalmazó rendelkezéseit egészíti ki.

A külföldön végzett vasúti hatósági eljárások esetében a hatóság külföldön történő eljárásával felmerülő, számlával igazolt költségek nem igazgatási szolgáltatási díj formájában, hanem költségtérítés formájában kerülnek megfizetésre. Ezt az indokolja, hogy az ilyen eljárások költségigénye és költségszerkezete alapvetően eltér a belvárosi díjaktól, illetve nagymértékben változó az eljárás helye függvényében. Erre tekintettel nem állapítható meg „átlagos díj”, így a számla ellenében történő költségtérítés indokolt.

A normaszöveg a díjak megosztásának szabályozására vonatkozó kiegészítést az indokolja, hogy a vasúti hatósági eljárásokkal kapcsolatban a költségek nem kizárólag az eljáró hatóságnál (megyei közlekedési hatóságok, Központi Közlekedési Felügyelet) merülnek fel, az eljárások bizonyos részfolyamatait a Közlekedési Főfelügyelet végzi, ezért a díjak megosztása indokolt, ennek azonban előfeltétele a törvényi felhatalmazás.

Az újabb felhatalmazó rendelkezés beépítésének indoka, hogy a vasúti közlekedés biztonságára vonatkozó szabályok olyan nagy terjedelmű, speciális vasútszakmai szabályokat foglalnak magukban, amelyek megalkotása nem igényel kormányrendeleti szintű szabályozást, ehelyett a miniszteri rendeletben való szabályozásuk indokolt. Ezen túlmenően a módosítás a Vtv. 30. §-ának (1) bekezdésében foglaltakkal való koherencia megteremtése érdekében szükséges.

A 24. §-hoz

A javaslat nevesíteni kívánja az állami feladatok körében az Európai Unió által kiemelten kezelt folyami információs szolgáltatásokat.

A folyami információs szolgáltatások működtetésére vonatkozó szerződés három éves időszakra került megkötésre, amelyben az egyes évekre azonos összegű működtetési díj, mintegy 100 millió forint megfizetése szerepel. A szerződésben foglalt rendelkezések lehetővé teszik a szerződéses összeg évenkénti felülvizsgálatát, valamint az árváltozások és a szolgáltatás bővülésének mértékében történő megváltoztatását.

A folyami információs szolgáltatások rendszerének megvalósítása, azaz a fejlesztés 2007. évi költsége mintegy 190 millió forintot tesz ki. A rendszer további fejlesztése a 2010-ig terjedő időszakban előreláthatóan mintegy 1,3 milliárd forint forrás felhasználását teszi szükségessé.

A 25. §-hoz

A határforgalom ellenőrzésének meggyorsítása és szükség esetén az esetleges mentési műveleteknél a személyek felkutatása megköveteli az utasok nyilvántartásának vezetését a nemzetközi forgalomban közlekedő személyhajókon. A javaslat egyúttal rögzíti a személyes adatok megőrzésének időtartamát is. A tengeri személyhajón utazó személyek nyilvántartására vonatkozóan elfogadott közösségi rendelkezéseknek a belvárosi hajózásban való alkalmazása segíti a hajózás biztonságának fokozását és hozzájárul az egységes tengeri és belvárosi gyakorlat erősödéséhez [az Európai Közösség tagállamainak területén lévő kikötőt érintő forgalomban részt

vevő személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról szóló 11/2002. (VIII. 12.) GKM rendelettel harmonizált 98/41/EK irányelv]. A balesetet szenvedett külföldi személyhajón utazó idegen állampolgárok nevei alapján, kellő jártasság hiányában, nem mindig állapítható meg kellő biztonsággal a személy neve. A személy neve és kora az azonosításnál nélkülözhetetlen adat.

A 26. §-hoz

Az Európai Bíróság határozata nem tette hozzáférhetővé harmadik államok polgárai számára a hajóparancsnoki, illetve első tiszti szolgálat ellátását. Így alkotmányossági okokból a közösségi tagállamok polgárai, illetve az EGT tagállamainak polgárai részére biztosítható a hajóparancsnoki, illetve első tiszti szolgálat ellátása.

A 27. §-hoz

A közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló, 2005. szeptember 7-ei 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 9. cikkében szereplő rendelkezések törvényi szintű átültetése indokolt, ezért az adatok védelme, biztonsága és újra történő felhasználása kapcsán szükséges biztosítani, hogy

- a RIS működéséhez szükséges személyes adatok feldolgozását az egyének szabadságának és alapvető jogainak védelmére vonatkozó közösségi szabályoknak – többek között a 95/46/EK és a 2002/58/EK irányelvnek – megfelelően végzik el;
- megfelelő intézkedések történjenek a RIS üzenetek és feljegyzések kárt okozó eseményekkel és visszaéléssel, többek között a jogosulatlan hozzáféréssel, módosításokkal vagy elvesztéssel szembeni védelme érdekében.

Ezen kívül a közszféra információinak további felhasználásáról szóló, 2003. november 17-ei 2003/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben foglalt rendelkezésekre is figyelemmel kell lenni.

A 28. §-hoz

A folyami információs szolgáltatások működtetését a javaslat szerint a hajózási hatóságok, ezen belül a Közlekedési Főfelügyelet útján szükséges ellátni, amely számára a finanszírozási feltételeket a víziközlekedésről szóló 2000. évi LXII. törvény javasolt módosítása biztosítja.

Szükséges annak biztosítása is, hogy a költségvetési finanszírozással létrehozott adatokhoz azok adatgazdái térítésmentes hozzáférést és használatot biztosítsanak a központ technikai működtetőjének, mivel azok létrehozására többszörösen nem költendő költségvetési forrás, ugyanakkor a használati célhoz önmagukban elégtelenek, azaz azokat a folyami információs szolgáltatások működtetésért felelős hajózási hatóság tovább bővíti, illetve fejleszti.

A 29. §-hoz

A szolgáltatások tényleges alkalmazásához további részletes – elsősorban műszaki jellegű – szabályozásra van szükség. A javasolt módosítás az erre vonatkozó felhatalmazások beiktatásával a további részletes szabályozás jogi feltételeit kívánja megteremteni.

A 30. §-hoz

A javasolt módosítás egyrészt kiegészíti a harmonizált uniós jogi aktusok felsorolását a 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 9. cikkével, másrészt lecseréli az uniós jogi aktusokra hivatkozást az európai uniós csatlakozást követő formátumú záradékkal.

A 31. §-hoz

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet magyar nemzeti bizottságra vonatkozó előírásokat indokolt jogszabályban rögzíteni. A módosítás jogalkotási felhatalmazást teremt a Kormány részére.

A 32. §-hoz

A hatálybalépésre, egyes rendelkezések hatályon kívül helyezésére vonatkozó rendelkezéseket, továbbá közösségi rendeletre való hivatkozás pontosítását tartalmazza.

A 33. §-hoz

A légitforgalom irányítására kijelölt szerv által fizetendő felügyeleti díjra vonatkozó kötelezettség az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény rendelkezései alapján csak negyvenöt nappal a kihirdetést követően léphet hatályba. A 2007. évben a kötelezettség nem terjed ki teljes naptári évre, erre tekintettel átmeneti rendelkezésben a töredékévre vonatkozó díjfizetési összeghatár meghatározása szükséges.

A 34. §-hoz

Az e törvény által megvalósított, uniós jogi aktusoknak való megfelelést tartalmazó rendelkezés.