

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA**

**T/4191. számú  
törvényjavaslat**

**az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról**

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

**Budapest, 2007. október**

## **2007. évi ... törvény**

### **az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény, a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény, a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény, a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény, valamint a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény módosításáról az Országgyűlés a következő törvényt alkotja:

#### ***A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosítása***

##### **1. §**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 9/C. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A koncessziós társaság a koncesszió időtartama alatt a 9/B. § (1) és (2) bekezdése szerinti, az általa létesített vagy fejlesztett, felújított, karbantartott és üzemeltetett közutak és műtárgyaik használatától a 33/A. § szerinti használati díjat vagy a 33/A. § szerinti útdíjat szedhet.”

##### **2. §**

(1) A Kkt. 18. §-ának (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) A (2) bekezdés szerinti tanfolyami képzésben az iskolavezető és a szakoktató abban az esetben vehet részt, ha a külön jogszabály szerinti feltételeknek megfelel és a közlekedési hatóság felvette a járművezető képző iskolavezetői, illetve a jármű szakoktatói névjegyzékbe. A tanfolyami képzést követő vizsgáztatást a közlekedési hatóság végzi. Ezen eljárása során az eljárásba a vizsgabiztost közreműködőként bevonja. Az eljárásba közreműködőként csak olyan személy vonható be, aki a külön jogszabály szerinti szakmai feltételeknek megfelel és a közlekedési hatóság felvette a vizsgabiztosi névjegyzékbe.”

(2) A Kkt. 18. §-a a következő (13) bekezdéssel egészül ki:

„(13) A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek külön jogszabályban meghatározott képesítésmegszerzési kötelezettségéhez kapcsolódó elméleti és gyakorlati vizsgák sikeres teljesítéséről

a) a közúti járművezetők részére a vizsgaigazolást,

b) a közúti közlekedési szakemberek részére a képesítés megszerzését igazoló okmányt

a közlekedési hatóság adja ki.”

### 3. §

A Kkt. a 18/J. §-t követően a következő 18/K. §-sal egészül ki:

„18/K. § Az 50 km távolságot meg nem haladó menetrendszerinti személyszállítási szolgáltatást végző gépjármű vezetőjének (munkavállalójának) a munkavégzésére vonatkozó feltételeket a munkáltatónak úgy kell meghatároznia, hogy a megengedett vezetési idők ne haladják meg, a megszakítás nélküli szünetek és a pihenő idők időtartama pedig legalább érje el 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 6-9. cikkében meghatározott időtartamokat.”

### 4. §

(1) A Kkt. 20. §-ának (4) bekezdése a következő harmadik mondattal egészül ki:

„Amennyiben az (1) bekezdésben foglalt rendelkezés megsértéséért többen is felelőssé tehető, a meghatározott bírság összegét a felelősök között felelőségük arányában kell megosztani.”

(2) A Kkt. 20. §-ának (7) bekezdése a következő második mondattal egészül ki:

„A jármű nem tartható vissza abban az esetben, ha  
a) az ellenőrző hatóság számára igazolt a kötelezett fizetési készsége,  
b) a rakomány tulajdonságai miatt aránytalan kárt okozna a jármű visszatartása (pl. élőállat-szállítás).”

(3) A Kkt. 20. §-ának (11) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(11) A Magyar Köztársaság területén magyar vagy külföldi rendszámú közúti járművel végzett tevékenységre az (1) bekezdés szerinti rendelkezések megtartását  
a) belföldi és nemzetközi forgalomban közlekedő jármű esetén  
aa) a közlekedési hatóság és a Rendőrség,  
ab) az (1) bekezdés c)-e) pontja tekintetében a vámhatóság,  
ac) az (1) bekezdés e) pontja tekintetében – az üzemben tartó telephelyén is – külön jogszabály alapján a katasztrófavédelmi hatóság,  
b) nemzetközi forgalomban közlekedő jármű esetén az (1) bekezdés a) és b), valamint f)-j) pontja tekintetében a vámhatóság,  
c) az (1) bekezdés c) pontja tekintetében a munkaügyi hatóság jogosult ellenőrizni. Belföldi forgalomban közlekedő jármű – (1) bekezdés a) és b), valamint f)-j) pontjában meghatározott – ellenőrzésébe a vámhatóság is bevonható.”

(4) A Kkt. 20. §-a a következő (13) bekezdéssel egészül ki:

„(13) A közlekedési hatóság látja el az e § szerinti ellenőrzések koordinációját.”

## 5. §

A Kkt. 21. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„21. § (1) A gépjármű üzemben tartója felel azért, hogy az általa üzemeltetett gépjárművel

- a) a megengedett legnagyobb sebességre,
- b) a vasúti átjárón való áthaladásra,
- c) a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülék jelzéseire,
- d) a járművel történő megállásra és várakozásra,
- e) az autópálya leálló sávjának igénybevételére,
- f) a behajtási tilalomra, a kötelező haladási irányra,
- g) a természet védelmére

vonatkozó – külön jogszabályban meghatározott – egyes előírások betartásra kerüljenek.

(2) Ha az (1) bekezdés szerinti egyes előírásokat megszegik, az üzemben tartóval szemben 30 000 forinttól 300 000 forintig terjedő közigazgatási bírságot kell kiszabni. Az egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegét a Kormány rendeletben határozza meg.

(3) A bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására a Kormány által rendeletben kijelölt hatóság jogosult.

(4) A Kormány – az (1) bekezdésben foglaltakra figyelemmel – rendeletben állapítja meg azon szabályszegések körét, amelyek esetén az érintett gépjármű üzemben tartója közigazgatási bírsággal sújtandó.

(5) A (3) bekezdés szerint kijelölt hatóság a közigazgatási bírság kiszabására irányuló eljárásban közvetlenül adathozzáféréssel átveheti a gépjármű-nyilvántartásból a szabályszegés bizonyításához szükséges külön jogszabály szerinti jármű-azonosító adatokat, a természetes személy üzemben tartó személyes adatait és a nem természetes személy üzemben tartó azonosításához szükséges adatokat.

(6) A beszedett bírság felhasználását a Kormány rendeletben szabályozza.”

## 6. §

A Kkt. a 21. §-t követően a következő 21/A. §-sal egészül ki:

„21/A. § (1) Az üzemben tartó mentesül a 21. § (2) bekezdése alapján kiszabott közigazgatási bírság megfizetése alól, ha a gépjármű – a szabályszegés időpontját megelőzően – jogellenesen került ki a birtokából és igazolja, hogy a jogellenességgel összefüggésben – a bírságot kiszabó határozat kézbesítését megelőzően – kezdeményezte a megfelelő hatóság eljárását.

(2) A közigazgatási bírság kiszabására irányuló eljárás a szabálysértési eljárás ugyanazon jogsértés miatt történő lefolytatását nem érinti.”

## 7. §

A Kkt. a következő 22/A. §-sal egészül ki:

„22/A. § (1) A külön jogszabályban meghatározott, a közúti járművekkel, járműalkatrészekkel és önálló műszaki egységekkel kapcsolatos

a) típusjóváhagyás kiadásának hatósági eljárása vagy a jármű gyártója által kezdeményezett visszahívása során hamis nyilatkozatot tevő,

b) típus-jóváhagyási, illetve üzemelési határérték vizsgálati eredményt meghamisító,

c) típusjóváhagyás visszavonását vagy gyártói visszahívást eredményező adatokat vagy műszaki előírásokat visszatartó,

d) hatástalanító berendezés alkalmazási tilalmat megszegő és

e) információhoz való hozzáférés biztosítási kötelezettségét nem teljesítő

gyártóval szemben 100 000 forinttól 1 000 000 forintig terjedő bírság szabható ki. Az egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegét külön jogszabály határozza meg.

(2) A beszedett bírság összege az eljáró hatóságot illeti meg.

(3) A kivetett bírság összegének megfizetése meghatározott számlaszámra történő befizetéssel történhet.

(4) Az (1) bekezdésben meghatározott rendelkezések megtartását a közlekedési hatóság ellenőrzi.”

## 8. §

A Kkt. 24. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„24. § (1) Az üzemben tartó felelős azért, hogy a forgalomban tartott járműve a műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeknek megfeleljen.

(2) A járművek megfelelőségét időszakos vizsgálaton a közlekedési hatóság ellenőrzi.

(3) A 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsi és pótkocsija, valamint a motorkerékpár, a mezőgazdasági vontató és a lassú jármű megfelelőségének ellenőrzésében közreműködőként részt vehet a külön jogszabály szerinti személyi és tárgyi feltételekkel rendelkező szerv vagy szervezet (a továbbiakban: kijelölt vizsgáló állomás).

(4) Az időszakos vizsgálat keretében végzett jármű műszaki megvizsgálás – a külön jogszabály szerinti feltételek alapján a közlekedési hatóság által névjegyzékbe vett – vizsgabiztos közreműködésével történik.

(5) Az időszakos vizsgálati tevékenységet, valamint a vizsgálóállomáson biztosított személyi és tárgyi feltételeket a közlekedési hatóság ellenőrzi.

(6) Ha a jármű az (1) bekezdésben említett követelményeknek nem felel meg, az időszakos vizsgálatot végző közlekedési hatóság a jármű forgalomban tartását megtiltja és erről informatikai rendszere útján – gépjármű, mezőgazdasági vontató, lassú jármű és ezek pótkocsija esetén – a közlekedési igazgatási szervet értesíti.

(7) A 23. § (3) bekezdésében említett és a közlekedési hatóság által feljogosított belföldi gyártót, kereskedelmi forgalmazót, illetőleg a (3) bekezdés alapján időszakos vizsgálatot végző kijelölt vizsgáló állomást a miniszter által rendeletben meghatározott hatósági eljárások díjának a jogszabályban foglalt hányada illeti meg.”

## 9. §

A Kkt. 25. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„25. § E törvénynek

a) a hatósági engedélyre, jelzésre, nyilvántartásba vételre és a hatósági vizsgálatokra vonatkozó rendelkezései a kerékpárokra, az állati erővel vont járművekre, a kézikocsikra és a lassú járművek külön jogszabályban meghatározott egyes fajtáira,  
b) az időszakos vizsgálatra vonatkozó rendelkezései a segédmotoros kerékpárokra,  
c) a típusvizsgálatra és típusbizonyítványra vonatkozó rendelkezései az egyedileg behozott, előállított (összeépített) vagy átalakított segédmotoros kerékpárokra nem terjednek ki.”

## 10. §

A Kkt. a következő 25/A. §-sal egészül ki:

„25/A. § A közúti forgalomban

- a) a gépkocsi,
- b) a motorkerékpár,
- c) a mezőgazdasági vontató,
- d) a segédmotoros kerékpár,
- e) a pótkocsi,
- f) a lassú jármű

– a 25. §-ban meghatározott kivételek alkalmazása mellett – a közúti forgalomban érvényes hatósági engedéllyel és jelzéssel vehet részt.”

## 11. §

(1) A Kkt. 29. §-ának (1) és (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Az országos közutak építetője – a magántőke bevonásával megvalósult utak kivételével – a Magyar Állam kizárólagos tulajdonában lévő, országos közúthálózat fejlesztési és építetői feladatainak ellátásáért felelős, részvénytársasági formában működő gazdasági társaság, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: építető). Az építető a Magyar Állam javára és nevében jár el. Az építető – 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 építető az elszámolás során a létrehozott eszközöket közvetlenül átadja (nyilvántartásaiból az elszámolásra kapott forrásokkal szemben kivezeti) a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. részére (a továbbiakban: MNV Zrt.). Az utakat is magában foglaló földterületet, illetve az egyes projektekkel kapcsolatban létrehozott vagy megszerzett egyéb eszközöket, mint állami vagyont az MNV Zrt. a miniszter egyetértésével megjelölt szervezet részére vagyonkezelésbe adja és azzal vagyonkezelési szerződést köt. Az út létesítését, korszerűsítését (a továbbiakban együtt: építés), a forgalom részére átadását, megszüntetését, elbontását – mint fontos közérdekű és közcélú tevékenységet – a közlekedési hatóság engedélyezi.

(2) Aki hatósági engedély nélkül épít utat, vagy az engedélyben foglaltaktól eltér, a közlekedési hatóság megbírságolja és az eredeti állapot helyreállítására vagy – amennyiben az út a külön jogszabályban foglalt feltételeknek megfelel vagy megfelelővé alakítható át – a fennmaradáshoz szükséges intézkedések megtételére kötelezi.”

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

„(4) Ha az út megszüntetését engedélyezték és más célra nem hasznosítható, az út vagyonkezelője köteles azt elbontani.”

(3) A Kkt. 29. §-ának (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) A fővárosi önkormányzat tulajdonában lévő vagy az építés után a tulajdonába kerülő közutak építésének, korszerűsítésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének (elbontásának) engedélyezése a közlekedési hatóság hatáskörébe tartozik.”

(4) A Kkt. 29. §-a a következő (11) bekezdéssel egészül ki:

„(11) A település forgalmi viszonyainak lényeges változását eredményező új közút építése vagy meglévő közút fejlesztése esetén – az eredeti cél megvalósulását közvetlenül nem szolgáló – további beruházás (pl. útszélesítés, új elkerülő út építése, forgalomcsillapító szabályozás) megvalósítására vonatkozó igény a szükséges hozzájárulások, beleegyezések megadásának feltételeként akkor terjeszthető elő érvényesen, ha egyébként a településen az átadást követő évben – az elvégzett hatásvizsgálatok szerint – létrejövő forgalmi helyzet alapján a beruházáshoz csatlakozó közutakon a forgalomnövekedés meghaladja a 25%-ot és  
a) az eltűrhető forgalomnagyság határértéke nem teljesül, vagy  
b) a jogszabályban foglalt egyéb előírás (pl. előírt környezeti határérték) az útépitést követően nem teljesül.”

## 12. §

A Kkt. 29/B. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

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

a) engedélyezési eljárásokban ügyfél az építető, a vagyonkezelő, a közművek tulajdonosa (kezelője), az ingatlantulajdonos, 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 szakaszhoz 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,

c) engedélyezési eljárások során hozott döntésekkel szembeni fellebbezések esetén a fellebbezéssel nem érintett rendelkezés jogerős,

d) engedélyezési eljárásokban újrafelvételi eljárásnak nincs helye.”

### 13. §

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

„29/C. § Az ideiglenesen forgalomba helyezett országos közút esetén a végleges forgalomba helyezésig felhasznált további forrásokkal és létrehozott további eszközökkel kapcsolatban az építető a 29. § (1) bekezdés szerint jár el.”

### 14. §

(1) A Kkt. 32. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Az úthálózat közutakból és a közforgalom elől el nem zárt magánutakból áll. Az állami tulajdonban lévő közutak országos közútnak, a helyi önkormányzatok tulajdonában lévő közutak helyi közútnak minősülnek. Magánútnak minősülnek a természetes személyek, jogi személyek és a jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaságok tulajdonában álló területen lévő utak. Magánútnak minősül továbbá az állam vagy az önkormányzat tulajdonában álló területen lévő, közforgalom elől elzárt út, továbbá az állam tulajdonában, valamint a vízügyi igazgatási szerv kezelésében lévő elsőrendű árvízvédelmi fővonalakon a kerékpáros forgalom számára megnyitott út.”

(2) A Kkt. 32. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Ha az (1) bekezdésben megjelölt utak forgalmi jellege (az út jelentősége, forgalmi terhelése és a forgalom összetétele) megváltozik, a 29. §, illetve 46/A. § szerint hatáskörrel rendelkező közlekedési hatóság országos közút esetén a vagyonkezelő, helyi közút és magánút esetén a tulajdonos kérelmére a vonatkozó elfogadott terület-, illetve településrendezési eszközök szükség szerinti módosítását követően az országos közút helyi közúttá vagy magánúttá, a helyi közút országos közúttá vagy magánúttá, a magánút helyi közúttá vagy országos közúttá minősítéséről határozatot hoz. Az utak tulajdonosai ezt követően az utak tulajdonjogának egymás javára – helyi és országos közutak esetén térítés nélkül –



történő átadásáról a változások ingatlan-nyilvántartáson való átvezetésére alkalmas megállapodást kötnek.”

## 15. §

(1) A Kkt. 33. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közút kezelői:

a) a koncessziós szerződés alapján működtetett országos közút tekintetében a koncessziós társaság;

b) az a) pontban nem említett országos közút vonatkozásában a miniszter döntése alapján

ba) a fenntartásra, a fejlesztésre és a fejlesztéssel összefüggő üzemeltetésre alapított társaság, költségvetési szerv, illetve olyan gazdálkodó szervezet, amelyben az állam többségi részesedéssel, szavazati joggal rendelkezik vagy

bb) a külön jogszabály szerinti versenyeztetési eljárásban kiválasztott szervezet;

c) a helyi közutak tekintetében a helyi önkormányzat; a koncessziós szerződés alapján működtetett helyi közutak és műtárgyaik tekintetében a koncessziós társaság, illetőleg a 9/B. § (2) bekezdése szerint szerződés alapján azzal megbízott gazdálkodó szervezet;

d) a magánutak tekintetében annak a területnek a tulajdonosa, amelyen a magánút van; állami tulajdonban levő ingatlanon fekvő magánút esetében tulajdonosnak az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett kezelő (használó) tekintendő.”

(2) A Kkt. 33. §-ának (2) és (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, a § a következő új (4) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg az eredeti (4) bekezdés megjelölése (5) bekezdésre változik:

„(2) A közút kezelője és a 21. § (3) bekezdése szerint kijelölt hatóság a gépjárműről és annak hatósági jelzéséről felvételt készíthet annak érdekében, hogy a 21. § (4) bekezdése szerinti kormányrendeletben meghatározott szabályszegések elkövetését bizonyítani lehessen. A közút kezelője az általa készített felvételt haladéktalanul átadja a 21. § (3) bekezdése szerint kijelölt hatóságnak, valamint – ha a felvételt nem jogosult külön jogszabály szerinti egyéb eljárás megindítása céljából kezelni – az átadással egyidejűleg törli.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott szervek a felvételek készítéséhez és továbbításához közreműködőt vehetnek igénybe.

(4) A (2) bekezdés szerinti felvételt kizárólag a külön jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelelő eszközzel lehet készíteni.”

## 16. §

A Kkt. a következő 33/A. §-sal egészül ki:

„33/A. § (1) A külön jogszabály szerinti díjköteles gyorsforgalmi utak meghatározott időtartam alatt – 3500 kg megengedett össztömeget meg nem haladó gépjárművel –

történő használatáért díjat (használati díj), ennek elmulasztása esetén pótdíjat kell fizetni.

(2) A külön jogszabály szerinti díjköteles gyorsforgalmi utak és országos főutak meghatározott időtartam alatt – 3500 kg megengedett össztömeget meghaladó gépjárművel – történő használatáért használati díjat, ennek elmulasztása esetén pótdíjat kell fizetni.

(3) A külön jogszabály szerinti díjköteles utak meghatározott szakaszainak 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó autóbusszal, tehergépkocsival vagy vontatóval és e járműből és pótkocsiból álló járműszerelvénnyel történő használatáért a megtett úttal arányos díjat (útdíj), ennek elmulasztása esetén pótdíjat kell fizetni.

(4) A használati díjakból származó bevételt a közlekedési hálózat egésze fejlesztésének lehetővé tételére, a közlekedési szektor javára és a teljes közlekedési rendszer javítására kell felhasználni.

(5) Az útdíj a díjfizetéssel érintett autópályák, autóutak és országos közutak építésére, fenntartására, üzemeltetésére, felújítására és fejlesztésére fordítható és az e célokat szolgáló költségvetési előirányzat bevételét képezi.”

## 17. §

A Kkt. a következő 33/B. §-sal egészül ki:

„33/B. § (1) A díjfizetéssel érintett országos közutakat – ideértve erre irányuló szerződés esetén a 33. § (1) bekezdés a) pontja szerinti kezelő által működtetett országos közutat is – vagy azok egyes szakaszait, a használati díj és az útdíj, 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 az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben, rendeletben állapítja meg.

(2) Használati díj és útdíj egyidejűleg nem vethető ki egy járműkategóriára egyazon útszakasz használatáért.

(3) A használati díj és az útdíj nem tartalmazhat sem közvetett, sem közvetlen megkülönböztetést, így különösen tilos a diszkrimináció a gépjárművek nemzetisége vagy a gépjárművek tulajdonosának (üzemben tartójának) nemzetisége, illetve letelepedési országa, valamint a járművek nyilvántartásba vételi helye, illetve a közlekedési tevékenység kiindulási pontja vagy rendeltetési helye alapján.

(4) A használati díj és az útdíj beszedésére jogosult szervezetek a díjfizetés ellenőrzése, illetve a díjfizetés elmulasztása esetén a külön jogszabály szerinti pótdíj behajtása céljából a követelés elévülésének vagy az (5) bekezdés szerinti jogvesztő határidő eredménytelen elteltének időpontjáig kezelhetik az útdíjjal, illetve az annak meg nem fizetése esetén fizetendő pótdíjjal összefüggő, külön jogszabályban

meghatározott jármű-azonosító adatokat és a természetes személy üzemben tartó személyes adatait.

(5) Amennyiben a használati díjat vagy az útdíjat nem fizették meg, a 33. § (1) bekezdésének *a)* és *b)* pontjában megjelölt utak vagyongazdálkodói vagy az általuk – a miniszter által jóváhagyott megállapodás alapján – megbízott gazdálkodó szervezetek a jogosulatlan úthasználat időpontjától számított 60 napos jogvesztő határidőn belül kötelesek postára adni a külön jogszabály szerinti pótdíjfizetési felszólítást. Ha az útdíjat és pótdíjat meg nem fizető üzemben tartó (gépjárművezető) a helyszíni ellenőrzés alkalmával az ellenőrzésről kiállított jegyzőkönyvet aláírja és átveszi, akkor nem kell pótdíjfizetési felszólítást részére kézbesíteni. A pótdíjfizetési kötelezettség egy év alatt évül el. A pótdíj után késedelmi kamat nem követelhető.

(6) Az útdíj szedésére jogosult – külön jogszabály szerinti versenyeztetési eljárásban kiválasztott – szervezetet a miniszter jogszabályban jelöli ki.

(7) A használati díj szedésére az út kezelője vagy az általa megbízott szervezet jogosult.”

## 18. §

(1) A Kkt. 34. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közút kezelője – az országos és a helyi közutak kezeléséről szóló jogszabályok szerint eljárva – köteles gondoskodni arról, hogy a közút a biztonságos közlekedésre alkalmas, közvetlen környezete esztétikus és kulturált legyen.”

(2) A Kkt. 34. §-ának (4) és (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, egyidejűleg a § a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A közút megrongálódását a közút kezelője – az országos és a helyi közutak kezeléséről szóló jogszabályok szerint eljárva – köteles kijavítani, és a közút forgalmának biztonságát veszélyeztető helyzetet elhárítani. A kijavításig és a veszélyhelyzet elhárításáig köteles a forgalomban résztvevőket a veszélyre figyelmeztetni, szükség esetén sebesség- vagy súlykorlátozást elrendelni, illetőleg a közutat lezárni.

(5) A közút tisztántartásáról, a hó eltakarításáról, továbbá az út síkossága elleni védekezésről a közút kezelője gondoskodik.

(6) Közút mellett, kijelölt pihenőhelyen vagy várakozóhelyen kizárólag az utasforgalomból származó hulladék helyezhető el. Ha közút mellett, kijelölt pihenőhelyen vagy várakozóhelyen nem utasforgalomból származó hulladékot helyeztek el és az ilyen hulladék elhelyezője azonosítható, továbbá a hulladékgazdálkodási bírság kiszabásának lehet helye, a közút kezelője értesíti a bírság kiszabására jogosult, külön jogszabályban meghatározott hatóságot. A közútkezelő a hulladékkezeléssel és az eljárással kapcsolatos költségeit a hulladék elhelyezőjével szemben érvényesíti.”

## 19. §

A Kkt. 36. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Ha a közút területének nem közlekedési célú igénybevétele valamely hatóság engedélyéhez kötött építmény elhelyezése céljára szükséges, a nem közlekedési célú igénybevételről is – a közút kezelőjének hozzájárulásával – az építési (létesítési) engedélyezési eljárásban kell határozni. Amennyiben az igénybevételt kérő a hozzájárulás megtagadását vagy a hozzájárulásban előírt feltételeket sérelmesnek tartja, a közút területének nem közlekedési célú igénybevételéről az engedélyező hatóság a közlekedési hatóság szakhatósági nyilatkozata alapján dönt.”

## 20. §

(1) A Kkt. 39. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Útcsatlakozás létesítéséhez

a) a közút kezelőjének hozzájárulása szükséges, kivéve a *b)* pont szerinti esetet,  
b) a meglévő közút vagyongazdálkodójának hozzájárulása szükséges, amennyiben a közúthoz új utat csatlakoztatnak.”

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

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

## 21. §

A Kkt. 42/A. §-a (1) és (2) bekezdésének helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közút kezelőjének hozzájárulása szükséges

a) a közút tengelyétől számított ötven méteren, autópálya, autóút és főútvonal esetén száz méteren belül építmény elhelyezéséhez, kő, kavics, agyag, homok és egyéb ásványi nyersanyag kitermeléséhez, valamint a közút területének határától számított tíz méter távolságon belül fa ültetéséhez vagy kivágásához, – a közút mellett – ipari, kereskedelmi, vendéglátó-ipari, továbbá egyéb szolgáltatási célú építmény építéséhez, bővítéséhez, rendeltetésének megváltoztatásához, valamint  
b) belterületen a szabályozási tervben szereplő közlekedési, közműépítési területen belül nyomvonal jellegű építmény elhelyezéséhez, bővítéséhez, használatba vételéhez.

(2) Ha a közút kezelője a feltételek teljesítéséhez is köthető hozzájárulását megtagadja, vagy a hozzájárulás iránti kérelem előterjesztésétől számított 30 napon belül nem nyilatkozik, vagy a kérelmező az előírt feltételeket sérelmesnek tartja, a kérelmező a közlekedési hatósághoz fordulhat, amely a tevékenységet

engedélyezheti és feltételekhez kötheti vagy a közút kezelője által előírt feltételeket módosíthatja.”

## 22. §

A Kkt. 45. §-ának (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A külön jogszabály szerinti díjköteles utak használatáért díjszedésre jogosult szervezetek

a) a 33/A. § szerinti használati díj és útdíj megfizetésének ellenőrzése és a pótdíj behajtása, valamint

b) az e törvényben meghatározott feladataik ellátása céljából

olyan elektronikus ellenőrzési rendszer működtetésére is jogosultak, amely az érvényes úthasználati jogosultsággal nem rendelkező gépjármű rendszámát, áthaladásának helyét és időpontját az adatellenőrzést követően rögzíti.”

## 23. §

A Kkt. a következő 46/D. §-sal és 46/E. §-sal egészül ki:

„46/D. § (1) 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 vizsgáztatása,

b) a járművek műszaki vizsgálata,

c) a közúti járművek telephelyi ellenőrzése és

d) a járművezető képzés feltételeinek ellenőrzése

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

(2) A közlekedési hatóságnak lehetővé kell tenni, hogy – a vizsgázó erre irányuló kérése esetén – az (1) bekezdés a) pontja szerinti vizsga letétele az (1) bekezdésben meghatározott megfigyelés nélkül is megtörténhessen.

(3) Az (1) bekezdés szerinti közvetlen megfigyelésről a közlekedési hatóság köteles mindenki számára jól látható helyen, jól olvashatóan, a területen megjelenni kívánó személyek tájékozódását elősegítő módon figyelemfelhívó jelzést, ismertetést elhelyezni

a) az adott területen elektronikus megfigyelőrendszer alkalmazásáról (térfigyelés),

b) az elektronikus biztonságtechnikai rendszer által folytatott közvetlen megfigyelési rendszert alkalmazó üzemeltetőről, továbbá a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvénynek az érintettek jogaira és érvényesítésük rendjére vonatkozó rendelkezéseiről.

46/E. § A közlekedési hatóság vezetője a feladat- és hatáskörében jogosult állami titkot, illetve szolgálati titkot képező adat minősítésére.”

## 24. §

(1) A Kkt. 47. §-ának *i*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[A törvény alkalmazásában:]*

„*i*) Közforgalom elől elzárt magánút: a sorompóval, kapuval vagy más fizikai eszközzel lezárt, vagy „Mindkét irányból behajtani tilos” jelzőtáblával és a „magánút” feliratot tartalmazó kiegészítő táblával jelzett út, amely az ingatlan-nyilvántartásban magánútként van bejegyezve.”

(2) A Kkt. 47. §-ának *k*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[A törvény alkalmazásában:]*

„*k*) Az út tartozéka: a várakozóhely, pihenőhely, a vezetőoszlop, a korlát, az útfenntartási és közlekedésbiztonsági célokat szolgáló műszaki és egyéb létesítmény, berendezés (így különösen jelzőtábla, jelzőlámpa, segélykérő telefon, parkolójegy kiadó automata, sorompó), a zajárnyékoló fal és töltés, hóvédő erdősáv, fasor vagy cserjesáv (védelmi rendeltetésű erdő), valamint a közút határától számított két méter távolságon belül ültetett fa, az összefüggő üzemi gyümölcsöshöz tartozó fák kivételével, az út üzemeltetéséhez szükséges elektronikus hírközlő eszközök és hálózatok.”

(3) A Kkt. 47. §-ának *r*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[A törvény alkalmazásában:]*

„*r*) Kerékpárút: jelzőtáblával kerékpárútként megjelölt közút.”

## 25. §

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

*[Felhatalmazást kap*

*a) a Kormány, hogy]*

„5. a közúti közlekedési szolgáltatások és a közúti járművek üzemben tartásának általános szabályait,”

*[rendeletben állapítsa meg.]*

(2) A Kkt. 48. §-a (3) bekezdésének *a*) pontja a következő 14-22. alponttal egészül ki:

*[Felhatalmazást kap*

*a) a Kormány, hogy]*

„14. a közúti áruszállításra, áru fuvarozásra és személyszállításra vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegét,

15. a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárás szabályait,

16. a közúti járművekkel kapcsolatos jóváhagyásokra, típusbizonyítványokra, műszaki vizsgálatokra vonatkozó adatok kezelésére és nyilvántartására vonatkozó

rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegét és az ellenőrzés részletes szabályait,

17. a veszélyes áru közúti szállítási biztonsági tanácsadó kinevezésének és képesítésének feltételeit,

18. az útdíj alapjául szolgáló költségek felosztásának, valamint az útdíj számításának elveit,

19. a 21. §-ban meghatározott bírság kiszabására jogosult hatóság vagy hatóságok kijelölését,

20. a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések körét, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegét, valamint a beszedett bírság felhasználását,

21. a 33. § (3) bekezdése szerinti közreműködő igénybevételére vonatkozó szabályokat,

22. a 29. § (1) bekezdése szerinti elszámolás és vagyonkezelésbe adás részletes szabályait,”

*[rendeletben állapítsa meg.]*

(3) A Kkt. 48. §-a (3) bekezdésének *b)* pontja a következő 25-27. alponttal egészül ki:

*[Felhatalmazást kap*

*b) a miniszter, hogy]*

„25. a díjköteles utak használatáért történő elektronikus díjfizetést lehetővé tévő rendszer bevezetésére, üzemeltetésére, az úthasználati díjak beszedésére, ellenőrzésére és behajtására vonatkozó részletes szabályokat,

26. az alagutak tervezésének, kivitelezésének, üzembe helyezésének és üzemeltetésének részletes műszaki szabályait,

27. a 33. § (4) bekezdése szerinti eszközre vonatkozó követelményeket,”

*[rendeletben állapítsa meg.]*

(4) A Kkt. 48. §-a (3) bekezdésének *f)* és *g)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[Felhatalmazást kap]*

„*f)* a miniszter, hogy a 18. § (7) bekezdésében, a 20. § (1) bekezdésében és a 29/A. § (1) bekezdésében meghatározott bírság kivetésének részletes szabályait és a bírság felhasználásának rendjét az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben,

*g)* a miniszter, hogy az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben

1. a külön jogszabály szerinti versenyeztetési eljárásban kiválasztott, a külön jogszabály szerinti díjköteles utak használatáért díjszedésre jogosult szervezetet,

2. a díjfizetéssel érintett országos közutakat – ideértve az erre irányuló koncessziós szerződés alapján működtetett országos közutat is – vagy azok egyes szakaszait,

3. a 33/A. § szerinti használati díj és útdíj, valamint ezek megfizetésének elmaradása esetén a pótdíj, illetve a pótdíj megfizetésének elmaradása esetén a többletpótdíj mértékét,

4. a fizetés módját és feltételeit, valamint

5. a beszedett díj és pótdíj kedvezményezettjét – a Kormány által jóváhagyott elvek alapján,”

*[rendeletben állapítsa meg.]*

(5) A Kkt. 48. §-ának (3) bekezdése a következő j) ponttal egészül ki:

*[Felhatalmazást kap]*

„j) a honvédelemért felelős, valamint az egyes rendvédelmi szerveket irányító miniszter, hogy – a közlekedésért felelős miniszterrel egyetértésben – a Magyar Honvédség, a nemzetbiztonsági szolgálatok és a rendvédelmi szervek személyi állománya, járművei és magánújtjai tekintetében az eltérő rendelkezéseket”

*[rendeletben állapítsa meg.]*

## 26. §

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

„49. § (1) Ez a törvény a következő uniós jogi aktusok végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg:

a) 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, 15. cikk, 18. cikk, 19. cikk (1) bekezdése, 21. és 22. cikk, 27. cikk 2. pontja;

b) az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási- és karbantartási információk elérhetőségéről, 13. cikk.

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

a) az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról, 2. cikk b) és c) pontja, 7. cikk (2) bekezdésének a) pontja, (3)-(4) és (9)-(10) bekezdése, 9. cikk (2) bekezdése;

b) 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;

c) 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;



d) az Európai Parlament és a Tanács 2006/38/EK irányelve (2006. május 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról, 1. cikk 1. pont c) és e) alpontja, 1. cikk 2. pont a) és e) alpontja, 1. cikk 7. pont b) alpontja.”

### ***A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény módosítása***

#### **27. §**

A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 12. §-ának (1)-(3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Azt a belvízi hajót, tengeri hajót, illetve úszómunkagépet, amelynek üzemeltetése hajózási engedélyhez kötött, a hajózási hatóság – amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik – abban az esetben jegyzi be a magyar lajstromba, ha annak magyar vagy közösségi tulajdoni hányada az 50%-ot meghaladja, továbbá az úszólétesítményt más lajstromban nem tartják nyilván.

(2) A nyilvántartásba vételre kötelezett, több mint 50%-ban magyar tulajdonban lévő úszólétesítményt az Európai Unió tagállamának lajstromában kell nyilvántartásba vetetni.

(3) Amennyiben az (1) bekezdésben meghatározott úszólétesítmény magyar vagy közösségi tulajdoni hányada az ott meghatározott mérték alá csökken, a magyar lajstromban nyilvántartott úszólétesítményt a lajstromból törölni kell, kivéve, ha az úszólétesítmény további üzemeltetéséhez hajózási engedély nem szükséges. A magyar vagy közösségi tulajdoni hányad csökkenését a tulajdoni hányadát elidegenítő résztulajdonos a tulajdoni hányada átruházásától számított 15 napon belül köteles a hajózási hatóságnak bejelenteni.”

#### **28. §**

A Vkt. 16. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A nemzeti lobogót a személyzettel rendelkező nagyhajó és úszómunkagép farrészén vagy a kormányállás mögötti lobogórúdon kell elhelyezni.”

#### **29. §**

A Vkt. 51. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Hajózási tevékenység hajózási engedély birtokában végezhető.”

### 30. §

A Vkt. 52. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Hajózási engedély az EGT-államban lajstromozott úszólétesítményt üzemben tartó, magyarországi székhelyű jogi személy és gazdálkodó szervezet részére adható.”

### 31. §

(1) A Vkt. 87. §-ának 3. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[E törvény alkalmazásában]*

„3. *csónak*: az emberi erővel hajtott – hajónak, kompnak, vízi sporteszköznek nem minősülő – felépítménnyel nem rendelkező vízijármű, amelynek testhossza nem haladja meg a kishajóra megállapított mértéket. Csónak továbbá az a szélerővel vagy gépi berendezéssel hajtott – hajónak, kompnak, vízi sporteszköznek nem minősülő – vízijármű is, amelynek hossza a 6,2 métert, névleges vitorlafelülete a 10 m<sup>2</sup>-t, illetőleg motorteljesítménye a 4 kW-ot nem éri el. Nem minősül csónaknak az építése, berendezése és felszerelése alapján elsődlegesen nem hajózási tevékenység folytatására alkalmas – külön jogszabályban meghatározott – úszóeszköz;”

(2) A Vkt. 87. §-ának 21. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[E törvény alkalmazásában]*

„21. *kishajó*: az a belvízi hajó, amelynek a hajót testen mért hossza a 20 métert nem éri el, valamint az a tengeri hajó, amelynek a hajót testen mért hossza a 24 métert nem éri el;”

(3) A Vkt. 87. §-ának 27. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[E törvény alkalmazásában]*

„27. *nagyhajó*: az a belvízi hajó, amelynek a hajót testen mért hossza 20 méter vagy annál nagyobb, valamint az a tengeri hajó, amelynek hajót testen mért hossza 24 méter vagy annál nagyobb;”

## **A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosítása**

### 32. §

(1) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 3/C. §-ának (1)-(3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A légiközlekedési hatóság a repülés biztonságának fenntartása érdekében – nemzetközi szerződésben foglaltakkal összhangban – meghatározott típusú légi járművekre, légiközlekedéssel kapcsolatos termékekre, alkatrészekre, berendezésekre vonatkozóan légi alkalmassági határozatot bocsát ki. Az eljárásban az ügyfél jogai az érintett típushoz tartozó minden, a Magyar Köztársaság Állami

Légijármű Lajstromba vett légijármű tulajdonosát, bérlőjét és üzemben tartóját megilletik.

(2) A légiközlekedési hatóság a repülés biztonságának fenntartása érdekében – nemzetközi szerződésben foglaltakkal összhangban – üzemben tartási határozatban megtilthatja, korlátozhatja, bizonyos feltételek teljesítéséhez kötheti a légijárművekkel való üzemelést. Az eljárásban az ügyfél jogai a határozattal érintett minden légijármű tulajdonosát, bérlőjét és üzemben tartóját megilletik.

(3) A légiközlekedési hatóság a repülés biztonságának fenntartása érdekében – nemzetközi szerződésben foglaltakkal összhangban – a repülés biztonságát veszélyeztető helyzet észlelése esetén a léginavigációs szolgáltatókra és az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2005. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott bejelentett szervezetekre vonatkozóan léginavigációs biztonsági határozatot bocsát ki.”

(2) Az Lt. 3/C. §-a a következő új (5) és (6) bekezdésekkel egészül ki, egyidejűleg a § eredeti (5)-(8) bekezdésének megjelölése (7)-(10) bekezdésre változik:

„(5) A légiközlekedési hatóság az (1)-(4) bekezdésben meghatározott határozatot ad ki, ha az engedélyes bejelentése alapján, vagy ha eljárása során hivatalból észleli, hogy az eszköz, berendezés, alkatrész vagy eljárás hibája következtében a légiközlekedés biztonságát veszélyeztető helyzet áll fenn.

(6) Az (1)-(4) bekezdésben meghatározott határozat az alábbiakat is tartalmazza:

- a) a biztonságot veszélyeztető helyzet megjelölése,
- b) az érintett eszköz, berendezés, alkatrész vagy eljárás megjelölése,
- c) a szükséges intézkedések és azok indokolása,
- d) a szükséges intézkedések végrehajtásának határideje.”

(3) Az Lt. 3/C. §-ának – a (2) bekezdéssel átszámozott – (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) Az (1)-(3) bekezdésben meghatározott határozatokat a légiközlekedési hatóság a honlapján, a közlekedésért felelős miniszter által vezetett minisztérium hivatalos lapjában közzéteszi, valamint az (1) bekezdés szerinti határozatot az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnek tájékoztatás céljából megküldi.”

### 33. §

(1) Az Lt. 6. §-a (1) bekezdése b) pontjának helyébe a következő rendelkezés lép:

*[A magyar légteret az a légijármű veheti igénybe,]*

„b) amelynek vezetője a légiközlekedési hatóság, illetve a katonai légügyi hatóság által kiadott szakszolgálati engedéllyel rendelkezik, lajstromozásra nem kötelezett légijármű esetében a jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelel.”

(2) Az Lt. 6. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Az ellenőrzött légtérben történő repülésekhez — ideértve az olyan külföldi légi járműnek a magyar légtérbe való berepülését is, amely számára a magyar légtér használatát nemzetközi szerződés, illetőleg a (3) bekezdésben meghatározott engedély lehetővé teszi — légiforgalmi irányítói engedély szükséges. Nincs szükség légiforgalmi irányítói engedélyre a légvédelmi készenléti repüléshez.”

#### **34. §**

Az Lt. 12. §-ának (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A lajstromozásra kötelezett légi jármű üzemben tartója, a 19. § (2) bekezdésében foglaltak esetén a légi jármű tulajdonosa üzemeltetési bázisként a Magyar Köztársaság területén lévő repülőteret határoz meg, ahol vagy ahonnan a légi jármű üzemben tartását végzi vagy szervezi.”

#### **35. §**

Az Lt. 13. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„13. § A légiközlekedési hatóság a lajstromba felveszi a biztonságos repülésre alkalmas polgári légi járművet, amely más állam légi jármű lajstromában nem szerepel, légialkalmassági bizonyítvánnyal és – az Európai Gazdasági Térség területén kívülről történő behozatal esetén – az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes állami vámhatóság vámkezelését igazoló okmánnyal rendelkezik. Bérelt légi jármű lajstromba vétele esetén a tulajdonos hozzájárulása szükséges a lajstromba vételhez.”

#### **36. §**

Az Lt. 14. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Nem törölhető a légi jármű a lajstromból mindaddig, amíg a bejegyzett jog jogosultjának kiegyenlítettlen követelése áll fenn, kivéve, ha a jogosult a légi jármű lajstromból való törléséhez hozzájárul.”

#### **37. §**

Az Lt. 52/A. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„52/A. § (1) A NATO műveleti és a nemzeti alárendeltségű légvédelmi készenléti légi jármű részére a légvédelmi valós repülés végrehajtása során a légiforgalmi irányító szolgálat – a légiforgalomban résztvevők biztonságának figyelembevételével – elősegíti a légvédelmi irányító által meghatározott, a légi cél eléréséhez szükséges útvonal igénybevételét, valamint szabaddá teszi a légi cél körzetét.

(2) A légvédelmi irányító szolgálat felelős a légvédelmi készenléti repülést végrehajtó légi járműnek az általános légiforgalomban részt vevő légi járműtől történő elkülönítéséért és az összeütközés megelőzéséért.

(3) A légvédelmi készenléti repüléssel összefüggésben az illetékes légiforgalmi szolgálat felelős az érintett általános légiforgalomban részt vevő légi jármű helyzetéről szóló tájékoztatás biztosításáért a légvédelmi irányító szolgálat részére.”

### 38. §

Az Lt. 62. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, egyidejűleg a § a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(2) A katonai ellenőrzött légtérben és repülőtereken a katonai légiforgalmi szolgálatokat a honvédelemért felelős miniszter hozza létre és tartja fenn.

(3) A katonai légiforgalmi szolgálatok feladata különösen:

- a) a légtér ellenőrzése érdekében a légiforgalmi szolgálatokkal való együttműködés,
- b) a légtér gazdálkodás,
- c) a légiforgalmi irányítás,
- d) a légiforgalmi tájékoztató szolgálat ellátása,
- e) a légiforgalmi távközlési szolgálat ellátása,
- f) riasztó szolgálat ellátása,
- g) repüléstájékoztató szolgálat ellátása.”

### 39. §

Az Lt. 66/A. §-ának (1)-(2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A törvényben, az e törvény felhatalmazása alapján kiadott jogszabályban és közösségi rendeletben előírt

- a) légiközlekedési, légiközlekedéssel összefüggő tevékenységre,
- b) légi jármű lajstromozására, nyilvántartására, üzemben tartására, biztosítására,
- c) légiközlekedési akadályra,
- d) nyilvános repülőrendezvényre,
- e) szakszolgálati tevékenységre,
- f) adatszolgáltatásra, tájékoztatásra, bejelentésre,
- g) légiközlekedés védelmére,
- h) zajkorlátozásra

vonatkozó rendelkezések megsértői 20 000 Ft-tól 3 000 000 Ft-ig terjedő bírságot kötelesek fizetni.

(2) A bírsággal kapcsolatos eljárást a légiközlekedési hatóság folytatja le. A bírság összegét az eset összes körülményére – így különösen a jogsértés által érintettek körének nagyságára, a jogsértés súlyára, a jogsértő állapot időtartamára, a jogsértő magatartás ismételt tanúsítására, a jogsértés veszélyességére vagy károsító hatására, a bekövetkezett kár mértékére, a helyreállíthatóság lehetőségére és a jogsértéssel elért jogtalan előny mértékére – tekintettel kell meghatározni.”

#### 40. §

Az Lt. 71. §-a a következő 28-29. ponttal egészül ki:

*[A törvény alkalmazásában]*

„28. *légvédelmi készenléti repülés*: a légvédelmi készenléti szolgálatot ellátó állami légi járművek valós és gyakorló repülése;

29. *légi cél*: azon légi jármű, amely vonatkozásában a légvédelmi készenléti szolgálat számára elfogási feladat került meghatározásra.”

#### 41. §

(1) Az Lt. 74. §-a (2) bekezdésének p) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[Felhatalmazást kap]*

„p) a honvédelemért felelős miniszter, hogy a miniszterrel egyetértésben a Magyar Honvédség légvédelmi készenléti repüléseinek szabályait;”

*[rendeletben állapítsa meg.]*

(2) Az Lt. 74. §-ának (2) bekezdése a következő t)-w) ponttal egészül ki:

*[Felhatalmazást kap]*

„t) a honvédelemért felelős miniszter, hogy a miniszterrel egyetértésben az állami célú légi közlekedés tekintetében a nyilvános repülőrendezvény szabályait;

u) a miniszter, hogy az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben és a légi közlekedési hatóság által kijelölt zajgátló védőövezet által érintett települési önkormányzatokkal egyeztetve a légi közlekedési bírság kivetésének részletes szabályait és a beszedett bírság összegének felhasználási rendjét;

v) a miniszter, hogy az államháztartásért felelős miniszterrel – valamint közös felhasználású repülőtér esetében a honvédelemért felelős miniszterrel is – egyetértésben és a légi közlekedési hatóság által kijelölt zajgátló védőövezet által érintett települési önkormányzatokkal egyeztetve a zajvédelmi díj megállapításának részletes szabályait és a beszedett díj összegének felhasználási rendjét;

w) a honvédelemért felelős miniszter, hogy a miniszterrel egyetértésben az állami célú légi közlekedés szakterületéhez kapcsolódó szakértői működés engedélyezését”

*[rendeletben állapítsa meg.]*

#### 42. §

Az Lt. 74/A. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Ez a törvény a következő uniós jogi aktusok végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg:

a) az Európai Parlament és a Tanács 2320/2002/EK rendelete (2002. december 16.) a polgári légi közlekedés biztonsága területén közös szabályok létrehozásáról, 12. cikk;

b) az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az

utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről, 16. cikk;

c) az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet”), 9. cikk;

d) az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről, 8. cikk;

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

f) az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről, 13. cikk;

g) az Európai Parlament és a Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól, 16. cikk.”

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

**43. §**

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 1. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik, e törvény rendelkezéseit kell alkalmazni a Magyar Köztársaság területén, légtérén kívül (külföldön) magyar lajstromba vett légi járművel és úszólétesítménnyel, valamint magyar nyilvántartásba vett légi járművel és vasúti járművel bekövetkezett közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény vizsgálatára is.”

**44. §**

(1) A Kbt. 2. §-ának c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[E törvény alkalmazásában:]*

„c) *halálos baleset*: olyan baleset, amelynek következtében a balesetet szenvedő személy halálos sérülést szenved;”

(2) A Kbt. 2. §-a f) pontjának fa) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[E törvény alkalmazásában:]*

f) *légiközlekedési baleset*: a repülés tartama alatt bekövetkezett olyan esemény,

*amelynek során]*

„fa) valaki meghal, halálos vagy súlyos sérülést szenved”

(3) A Kbtv. 2. §-a p) pontjának pc) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[E törvény alkalmazásában:*

*p) repülés tartama:]*

„pc) ballonnal történő repülés esetén a ballon gázzal vagy meleg levegővel történő feltöltésének megkezdésével kezdődik, és akkor végződik, amikor a földet érést követő megállás után az utolsó személy is elhagyta annak kosarát vagy gondoláját,”

(4) A Kbtv. 2. §-ának p) pontja a következő pe) alponttal egészül ki:

*[E törvény alkalmazásában:*

*p) repülés tartama:]*

„pe) vezető nélküli repülésre alkalmas légi jármű esetén az irányítórendszer repültetés szándékával történő üzembe helyezésétől annak a tervezett feladat teljesítését követő szándékos üzemben kívül helyezéséig;”

(5) A Kbtv. 2. §-a a következő r) ponttal egészül ki:

*[E törvény alkalmazásában:]*

„r) üzemben tartó: a jármű, illetve az infrastruktúra működését szervező, fenntartó természetes vagy jogi személy, honvédelmi légi jármű esetében a légi jármű üzemeltetéséért felelős szervezet közvetlen szolgálati elöljárója. E törvény alkalmazásában az üzemben tartóra vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni azon személy tekintetében is, akinek tevékenysége üzemben tartói engedélyhez nem kötött, illetve üzemben tartói engedélyének érvényessége lejárt, jogsértő módon vagy engedély nélkül folytatta tevékenységét.”

## **45. §**

(1) A Kbtv. 9. §-a (1) bekezdésének h) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[A közlekedésbiztonsági szerv a tényállás megállapítása keretében – szükség esetén a többi közigazgatási hatósággal egyeztetett módon, a büntetőeljárást nem akadályozva – jogosult különösen arra, hogy]*

„h) a tanúkat a vizsgálat bármely szakaszában – a helyszínen lévő tanúkat azonnal – meghallgassa;”

(2) A Kbtv. 9. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A vizsgálóbizottság javaslatára a közlekedésbiztonsági szerv vezetője a szakmai vizsgálat bármely szakaszában jogosult biztonsági ajánlás kiadására.”

## **46. §**

(1) A Kbtv. 10. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:



„(6) A baleseti ügyeleti szolgálat a bejelentéseket telefonon, elektronikus úton, valamint levélben fogadja a közlekedésbiztonsági szerv honlapján és a Magyar Köztársaság Légiforgalmi Tájékoztató Kiadványában (AIP) közzétett címen és telefonszámon. A közlekedésbiztonsági szerv nyilvántartásba veszi a bejelentést, és a baleseti ügyeleti szolgálat segítségével haladéktalanul megteszi a vizsgálat megkezdéséhez szükséges intézkedéseket. Amennyiben a bejelentés nem az üzemben tartótól származik, a közlekedésbiztonsági szerv az üzemben tartót haladéktalanul értesíti.”

(2) A Kbtv. 10. §-ának (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 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 következmény alapján kell minősíteni.”

(3) A Kbtv. 10. §-a a következő (14) bekezdéssel egészül ki:

„(14) A belföldön külföldi járművel bekövetkezett közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény bekövetkezésekor a közlekedésbiztonsági szerv a lehető legkisebb késedelemmel értesíti a járművet lajstromozó (nyilvántartó), üzemben tartó (üzemeltető), tervező, gyártó, valamint nemzetközi szerződésben meghatározott érintettségű állam balesetvizsgáló szervét. Az értesítést a nemzetközi szerződésekben meghatározott hivatalos munkanyelven kell megküldeni. Az értesítés tartalmát külön jogszabály határozza meg. Az értesítés az adott időpontban rendelkezésre álló információkat tartalmazza, az egyes információk hiánya miatt az értesítés nem szenvedhet késedelmet. A hiányzó adatokat és az egyéb kapcsolódó információkat azok beszerzését követően haladéktalanul pótolni kell.”

## 47. §

(1) A Kbtv. 11. §-a (1) bekezdésének felvezető szövege helyébe a következő rendelkezés lép:

„A helyszín biztosításáról és a (7) bekezdés szerinti változatlanul hagyásáról”

(2) A Kbtv. 11. §-ának (7) és (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) A helyszín változatlanul hagyása és a nyomok, valamint a roncsok megőrzése érdekében a rendelkezésre álló eszközökkel mindent meg kell tenni azért, hogy az időjárás vagy más körülmény ne okozzon károsodást, továbbá távol kell tartani az illetékteleneket. A helyszín eredeti állapotban való megőrzésétől kizárólag akkor lehet eltekinteni, ha azt személyek életének, testi épségének védelme, katasztrófhelyzet felszámolásához nélkülözhetetlen azonnali intézkedések, valamint halaszthatatlan eljárási cselekmények indokolják; ilyen esetekben is kizárólag az ezen intézkedésekkel vagy cselekményekkel közvetlenül összefüggő változtatásokat

szabad végrehajtani. A helyszín változtatásáról a nyomokat rögzítő bizottságot a helyszínre érkezésekor haladéktalanul tájékoztatni kell, amennyiben arra lehetőség van, a végrehajtott változtatásokat jegyzőkönyvben vagy képi úton rögzíteni kell.

(8) Amennyiben a helyszín katonai vagy rendészeti létesítmény területe, vagy őrzött szállítmány, a helyszín, illetve a szállítmány őrzéséről és változatlanul hagyásáról az illetékes katonai, illetve rendészeti szerv gondoskodik.”

#### 48. §

A Kbt. az „A bizonyítékok megőrzése” alcímet megelőzően a következő 11/A. §-sal egészül ki:

„11/A. § (1) A vizsgálóbizottság a helyszínen szemlét folytat le, amelyről helyszíni szemlejegyzőkönyvet vesz fel.

(2) A közlekedésbiztonsági szerv vizsgálóbizottsága szakmai vizsgálatához felhasználhatja más hatóság, illetve az üzemben tartó vagy üzemeltető által készített helyszíni szemlejegyzőkönyvet is.

(3) A mentés vezetője köteles a szükséges segítséget megadni a rendelkezésére álló eszközökkel a bizonyítékok begyűjtéséhez, a nyomok rögzítéséhez és minden olyan mérés elvégzéséhez, amelyek a kárelhárítás során megváltozhatnak.

(4) Amennyiben törvény eltérően nem rendelkezik, a vizsgálóbizottság vezetője a helyszíni vizsgálattal összefüggésben, a vizsgálat idejére jogosult – az esemény vizsgálatában érintett hatóságokkal egyeztetve – a helyszín környezetében lévő infrastruktúrán zajló forgalom, illetve tevékenység szükséges mértékű és időtartamú korlátozására vagy szüneteltetésére.

(5) A helyszíni vizsgálat befejezését követően a le nem foglalt járművek, berendezések eltávolításáról az üzemben tartó (üzemeltető), annak hiányában a tulajdonos gondoskodik.

(6) A helyszíni vizsgálatban részt vevő személyeket megfelelő védőruházattal, külön jogszabályban meghatározott kötelező védőoltásokkal és az azonosítást megkönnyítő jelzéssel, valamint a helyszíni szemle lefolytatásához megfelelő technikai felszereléssel kell ellátni.

(7) Az érintett üzemben tartó (üzemeltető) felelős vezetője a közlekedésbiztonsági szerv kérésére gondoskodik a közlekedési tevékenységgel kapcsolatos dokumentumok, okmányok összegyűjtéséről és elismervény ellenében azoknak a nyomokat rögzítő bizottság rendelkezésére bocsátásáról.

(8) Amennyiben nemzetközi szerződés alapján más állam meghatalmazott képviselője a vizsgálatban jogosult részt venni, számára lehetőség szerint biztosítani kell a helyszín eredeti állapotban történő megtekintését. A meghatalmazott képviselő helyszínre történő érkezése nem késleltetheti a helyszíni szemle megkezdését és lefolytatását.”

## 49. §

A Kbt. a következő alcímmel és 11/B. §-sal egészül ki:

### „Adatrögzítők

11/B. § (1) A járműveken lévő vagy az infrastruktúrához kapcsolódó adatrögzítő berendezések által rögzített adatok, információk visszanyerését, kiolvasását, kezelését csak arra kiképzett és feljogosított személy végezheti.

(2) Az adatrögzítő berendezések által rögzített adatok, információk visszanyerése, kiolvasása iránt a vizsgálóbizottság intézkedik. Amennyiben a vizsgálóbizottság nem rendelkezik ehhez megfelelő eszközzel vagy berendezéssel, abban az esetben olyan más, hazai vagy külföldi szervezethez fordulhat, amely a vizsgálat elvégzéséhez szükséges feltételeket biztosítja.

(3) Az (1) bekezdés szerinti adatokat, információkat a nyomozó hatóság kérésére át kell adni.

(4) A járművekben lévő adatrögzítőket – beleértve a hangrögzítőket is – a közlekedésbiztonsági szerv a szakmai kivizsgálás eredményessége érdekében abban az esetben is lefoglalhatja, illetve elrendelheti azok adattartalmának letöltését, ha ezzel a jármű újbóli üzembe helyezését késlelteti.”

## 50. §

A Kbt. 12. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„12. § (1) Amennyiben további vizsgálat szükséges, a vizsgálóbizottság vezetőjének az érintett hatósággal egyeztetett döntése alapján, a közlekedésbiztonsági szerv az üzemben tartó (üzemeltető) – annak hiányában a tulajdonos – közreműködésével és költségére az érintett járművet, berendezést, roncsot és tartozékait, valamint az egyéb bizonyítékokat a vizsgálat lefolytatására alkalmas helyre szállíttatja, és további őrzéséről intézkedik. Az őrzés megszüntetéséről a vizsgálóbizottság vezetője és az esemény vizsgálatában részt vevő hatóságok közösen döntenek.

(2) A közlekedésbiztonsági szerv az őrizetébe került bizonyítékokat erre alkalmas módon berendezett, elkülönített és az illetéktelenek elől elzárt helyen őrzi meg. A megőrzés során a közlekedésbiztonsági szerv gondoskodik a bizonyítékok azonosíthatóságáról és megváltoztathatlanságáról.

(3) A nyomozó hatóság és a szabálysértési hatóság által lefoglalt bizonyítékoknak a vizsgálóbizottság által szükségesnek ítélt vizsgálata iránt – az érintett hatóságokkal egyeztetett módon – a vizsgálóbizottság vezetője intézkedik.

(4) A közlekedési esemény szakmai vizsgálata során átvett vagy lefoglalt bármely járművet, berendezést és egyéb dolgot – ha arra a vizsgálat lefolytatásához már nincs szükség – az érintett hatóságokkal történt egyeztetést követően át kell adni a tulajdonosának, üzemben tartójának vagy az általuk kijelölt szerv, személy részére.

Ha a jogosult a dolgot megfelelő határidő alatt felszólításra nem szállítja el, a közlekedésbiztonsági szerv – állami légi jármű, honvédelmi és rendvédelmi célú vasúti jármű vagy úszólétesítmény kivételével – értékesítés vagy felhasználás tekintetében a felelős őrzés szabályai szerint jár el (Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 197. §). Állami légi jármű, honvédelmi és rendvédelmi célú vasúti jármű vagy úszólétesítmény tekintetében az üzemben tartó a jármű, berendezés és egyéb dolog átvételéről köteles intézkedni.”

## 51. §

(1) A Kbtv. 13. §-a a következő e) ponttal egészül ki:

*[A vizsgálóbizottság tagja, illetve szakmai kivizsgáló nem lehet az, aki]*

„e) a vizsgálat által érintett szerv (gazdálkodó szervezet) vezető tisztségviselőjének vagy tulajdonosának közeli hozzátartozója.”

(2) A Kbtv. 13. §-a a következő (2) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg a § eredeti szövegének megjelölése (1) bekezdésre változik:

„(2) A vizsgálóbizottság vezetőjének és köztisztviselő tagjainak a következő végzettséggel és képesítéssel kell rendelkezniük:

a) szakirányú felsőfokú iskolai végzettség és az érintett jármű szerinti szakterületen legalább öt év szakmai gyakorlat, valamint

b) a közlekedésbiztonsági szervnél elvégzett, vagy más közlekedésbiztonsági szervnél, képző szervnél, illetve nemzetközi szervezetnél elvégzett és a közlekedésbiztonsági szerv által elfogadott közlekedési balesetvizsgáló tanfolyam elvégzését igazoló irat.”

## 52. §

A Kbtv. 15. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A közlekedési balesetben és az egyéb közlekedési eseményben érintett járművet, infrastruktúrát

a) tervező,

b) gyártó,

c) üzemben tartó, illetve üzemeltető,

d) hatósági nyilvántartásában (lajstromában) nyilvántartó (a továbbiakban: lajstromozó),

e) kezelő személyzet jogosításait kiadó

állam kivizsgáló szerve a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény vizsgálóbizottsága mellé meghatalmazott képviselőt delegálhat.”

## 53. §

A Kbt. a következő alcímmel és 15/B. §-sal egészül ki:

### „Zárójelentés-tervezet

15/B. § (1) A vizsgálóbizottság vezetője a szakmai vizsgálat alapján elkészíti a zárójelentés tervezetét, és – amennyiben szükséges – annak részeként kidolgozza a javasolt biztonsági ajánlásokat és benyújtja a közlekedésbiztonsági szerv vezetőjének.

(2) A zárójelentés tervezetét a közlekedésbiztonsági szerv vezetője megküldi

a) a közlekedésbiztonsági hatóságoknak, a közlekedési balesetben, repülőeseményben, illetve váratlan eseményben érintett szakszemélyzetnek, az érintett szervezet vezetőjének,

b) a biztonsági ajánlások címzettjeinek,

c) a vizsgálatban részt vett államok balesetkivizsgáló szerveinek,

amelyre azok – a kézhezvételtől számított 60 napon belül – észrevételt tehetnek.

(3) Amennyiben a szakmai vizsgálatban részt vett államok balesetkivizsgáló szervei észrevételt tettek, a zárójelentés tervezetét át kell dolgozni. Ha az észrevételeiket nem veszik figyelembe, azokat mellékletként csatolni kell a zárójelentéshez a figyelmen kívül hagyás indokolásával együtt.

(4) A közlekedésbiztonsági szerv vezetője a szakmai vizsgálat iratai és a rendelkezésre álló adatok alapján felülvizsgálja a zárójelentés tervezetét, amelynek során ellenőrzi, hogy a vizsgálatot az előírásoknak megfelelően folytatták-e le.

(5) A vizsgálóbizottság a zárójelentés-tervezetre tett észrevételek figyelembevételével véglegesíti annak szövegét.

(6) A zárójelentés-tervezetet nem lehet közzétenni.”

## 54. §

(1) A Kbt. 16. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A szakmai vizsgálat eredményéről a közlekedésbiztonsági szerv a zárójelentés-tervezeten alapuló zárójelentést készít, amelyet a közlekedésbiztonsági szerv vezetője ad ki.”

(2) A Kbt. 16. §-ának (10) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(10) A biztonsági ajánlások címzettjei a biztonsági ajánlás kézhezvételétől számított 30 napon belül írásban tájékoztatást adnak a közlekedésbiztonsági szervnek az ajánlások elfogadásáról bevezetésük határidejének megjelölésével, vagy egyet nem értésükről indokolással ellátva.”

## 55. §

A Kbt. 17. §-ának a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[A közlekedésbiztonsági szerv a 7. § (1) bekezdésében foglalt feladatának ellátása céljából – a közlekedési baleset, súlyos repülőesemény és egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatához elengedhetetlenül szükséges mértékben az alábbi adatok kezelésére jogosult:]*

„a) a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben érintett jármű személyzete tagjainak, az érintett jármű, infrastruktúra üzemeltetésében, karbantartásában, kiszolgálásában részt vevő vagy forgalmi irányítását ellátó személy  
aa) neve, állampolgársága, születési helye, ideje, lakcíme, értesítési címe,  
ab) képzettsége, szakmai gyakorlata, szakmai jogosultsága, az esemény idején betöltött szolgálati beosztása,  
ac) egészségi állapotára vonatkozó különleges adat,  
ad) az eseménnyel összefüggésbe hozható, kóros szenvedélyére vonatkozó adatok,  
ae) egyéb olyan, fizikális vagy mentális jellemzői, amelyek a vizsgált közlekedési baleset, illetve egyéb közlekedési esemény bekövetkezéséhez hozzájárulhattak,  
af) az esemény bekövetkeztekor, illetve azt közvetlenül megelőzően folytatott telefonforgalmának ténye;”

## 56. §

A Kbt. az V. Fejezetet megelőzően a következő 18/B. §-sal egészül ki:

„18/B. § A közlekedésbiztonsági szerv vezetője az állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel és repülőeseménnyel összefüggésben feladat- és hatáskörében jogosult adatnak államtitokká, illetve szolgálati titokká történő minősítésére.”

## 57. §

A Kbt. a következő 19/A. §-sal egészül ki:

„19/A. § (1) A külföldi kivizsgáló szerv által végzett vizsgálatban a közlekedésbiztonsági szerv a külföldi kivizsgáló szerv felkérése esetén részt vehet, illetve a vizsgálatba meghatalmazott képviselőt és tanácsadót küldhet.

(2) A részvételi szándékról, a meghatalmazott képviselő vagy a tanácsadó személyéről, várható érkezéséről a bejelentés vételét követően a külföldi kivizsgáló szervet haladéktalanul tájékoztatni kell.

(3) A külföldi kivizsgáló szerv által végzett vizsgálatához a közlekedésbiztonsági szerv a rendelkezésére álló információkat az e törvényben és egyéb jogszabályokban meghatározott adatvédelmi rendelkezések figyelembevételével továbbítja.

(4) Magyar járművel külföldön bekövetkezett közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események külföldi szakmai vizsgálatához a közlekedésbiztonsági szerv által kijelölt meghatalmazott képviselő segítségére a közlekedésbiztonsági szerv,

valamint az üzemben tartó egy vagy több tanácsadót jelölhet ki. Amennyiben a közlekedésbiztonsági szerv nem jelöl ki meghatalmazott képviselőt, a külföldi vizsgálóbizottság felkérésére az üzemben tartó részt vehet a szakmai vizsgálatban.

(5) A meghatalmazott képviselő és tanácsadó az esettel kapcsolatosan – az e törvény rendelkezéseinek figyelembevételével – minden vonatkozó és rendelkezésre álló információt köteles a külföldi vizsgálóbizottság rendelkezésére bocsátani.”

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

#### **58. §**

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Aptv.) 4. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság mint építtető (a továbbiakban: építtető) kizárólagos fejlesztési és építtetői feladatkörében, a Magyar Állam javára és nevében eljárva a beruházás előkészítéseként teljeskörűen elkészítteti a szükséges terveket, tanulmányokat, ügyfélként részt vesz a hatósági és egyéb igazgatási eljárásokban, saját nevére megszerzi az építési engedélyeket, elvégzi vagy elvégezteti a munkaterület előkészítését (beleértve különösen a területszerzést, megelőző régészeti feltárást, közműkiváltást, illetve -fejlesztést, terület-előkészítést), továbbá lefolytatja a közbeszerzési eljárásokat, építési szerződéseket köt a megvalósításra, ellátja a mérnöki felügyeletet, lebonyolítja a műszaki átadás-átvételt.”

#### **Záró rendelkezések**

#### **59. §**

(1) Ez a törvény – a (2)-(5) bekezdésben foglalt kivétellel – 2008. január 1-jén lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti

a) a vízügyi és egyes közlekedési törvények, törvényerejű rendeletek módosítása a koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvénnyel összefüggésben című 1992. évi XXXIX. törvény 9. §-ának a Kkt. 9/C. §-át megállapító rendelkezései;

b) a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosításáról szóló 2006. évi IX. törvény 3. §-ának (2) bekezdése, 8. §-ának a Kkt. 32. §-ának (1) bekezdését megállapító rendelkezése; a Kkt. 42/A. §-ának (1) bekezdését megállapító rendelkezése, 14. §-a, 15. §-ának a Kkt. 47. §-ának k) pontját megállapító rendelkezése;

c) egyes közlekedési törvények módosításáról szóló 2000. évi CXXVII. törvény 7. §-ának (2) bekezdése;

d) a közlekedésről szóló egyes törvények módosításáról szóló 2002. évi LXVIII. törvény 3. §-a;

e) a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosításáról szóló 1998. évi LXXIII. törvény 7. §-ának a Kkt. 29. §-ának (1) bekezdését megállapító rendelkezése; 10. §-ának a Kkt. 34. §-ának (1) bekezdését megállapító rendelkezése;

f) a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosításáról szóló 1996. évi X. törvény 12. §-ának a Kkt. 47. §-ának *r*) pontját megállapító rendelkezése;

g) a Kkt. 20. §-ának (3) bekezdése;

h) az Lt. 24. §-a (1) bekezdésében „– az illetékes környezetvédelmi hatóság hozzájárulásával –” szövegrész, 25. §-a (1) bekezdésének második mondata, valamint 61. §-a (3) bekezdése;

i) a Kbt. 9. §-a (1) bekezdésének *b*) pontjában a „vasúti” szövegrész, valamint 16. §-ának (5)-(7) bekezdése;

j) a Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény módosításáról szóló 2007. évi XC. törvény 25. §-ának (3) bekezdés *a*) pontjának a Kkt. 20. §-ának (11) bekezdését módosító rendelkezése;

k) az Aptv. 3. §-ának (4) bekezdése, 4. §-ának (1) bekezdése, 7. §-ának (5) bekezdése, 18. §-a (6) bekezdésének *b*) pontja, 18. §-a (7) bekezdésének *c*) pontja;

l) a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény módosításáról szóló 2007. évi LXVIII. törvény 3. §-a (2) bekezdésének az Aptv. 3. §-ának (4) bekezdését megállapító, 4. §-ának az Aptv. 4. §-ának (1) bekezdését megállapító, 10. §-a (2) bekezdésének az Aptv. 18. §-a (6) bekezdésének *b*) pontját megállapító és 10. §-a (3) bekezdésének az Aptv. 18. §-a (7) bekezdésének *c*) pontját megállapító rendelkezése, valamint 6. §-a;

m) az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény 56. §-a (1) bekezdése *d*) pontjának az Aptv. 4. §-ának (2) bekezdését és az Aptv. 7. §-ának (5) bekezdését pontosító rendelkezése.

(2) A Kkt. – e törvény 16. §-ával megállapított – 33/A. §-ának (2) bekezdése 2009. január 1-jén hatályát veszti.

(3) E törvény 7. §-a a kihirdetést követő 45. napon lép hatályba.

(4) E törvény 1. §-ának, 16. és 17. §-ának az útdíjra vonatkozó rendelkezései 2009. január 1-jén lépnek hatályba.

(5) A Kkt. 25/A. §-a *d*) pontjának e törvény 10. §-ával megállapított rendelkezését a 2009. január 1-jét megelőzően használatba vett



a) négykerekű segédmotoros kerékpárokra 2009. május 1-jétől,  
b) kétkerekű és háromkerekű segédmotoros kerékpárokra 2011. január 1-jétől  
kell alkalmazni.

(6) A Kkt. 25/A. §-ának d) pontjában meghatározott járművek hatósági engedéllyel és jelzéssel való ellátását az üzemben tartónak – külön jogszabályban meghatározott feltételek szerint – 2009. január 1-jét követően kell kérni.

(7) A Kkt. e törvény 5. és 6. §-a által megállapított rendelkezései alapján bírságot 2008. május 1-jét követően elkövetett szabályszegések tekintetében lehet kiszabni. A bírság kiszabására jogosult hatóság a Kkt. e törvény által megállapított 22. §-ának hatálya alá eső, a 2008. május 1-jét megelőzően, ám e törvény hatálybalépését követően elkövetett szabályszegések esetén az üzemben tartót tájékoztatja a szabályszegés tényéről és arról, hogy ha bírságot szabott volna ki, annak összege mekkora lenne.

(8) E törvény hatálybalépésével egyidejűleg

a) a Vkt. 9. §-ának (3) bekezdésében, 11. §-a (6) bekezdésének második mondatában, 18. §-ának harmadik mondatában, 56. §-ának (3) bekezdésében, 78. §-a (2) bekezdésének második mondatában, valamint 78/A. §-ában a „határozat” szövegrész helyébe a „döntés” szöveg,

b) a Vkt. 11. §-a (3) bekezdésének felvezető szövegében a „határozaton” szövegrész helyébe a „döntésen” szöveg,

c) a Vkt. 24. §-a (5) bekezdésének harmadik és negyedik mondatában a „határozattal” szövegrész helyébe a „döntéssel” szöveg,

d) a Vkt. 56. §-a (2) bekezdésének első mondatában és (4) bekezdésében a „határozatban” szövegrész helyébe a „döntésben” szöveg,

e) az Lt. 19. §-a (1) bekezdésének c) pontjában és (4) bekezdésében a „földön telepített léginavigációs berendezés” szövegrész helyébe a „légiközlekedést szolgáló légiforgalmi földi berendezés” szövegrész,

f) az Lt. 25. §-a (2) bekezdésében „A menetrendet” szövegrész helyébe „A szabályzatot” szövegrész,

g) az Lt. 61/A. §-a (1) bekezdésében a „61. § (3) bekezdésében foglalt feladatok ellátása” szövegrész helyébe a „61. § (1) bekezdésében foglaltak teljesítése” szövegrész,

h) az Lt. 73. §-a (3) bekezdésében „A Kormány rendeletben állapítja meg” szövegrész helyébe a „Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg” szövegrész,

i) a Kbt. 2. §-a f) pontjának fb) alpontjában a „gumikra” szövegrész helyébe a „kerekek gumiabroncsaira” szöveg, a „szórt” szövegrész helyébe a „szúrt” szöveg,

j) a Kbt. 2. §-ának o) pontjában a „felkért” szövegrész helyébe a „kijelölt” szöveg,

k) a Kbt. 4. §-ának (2) bekezdésében a „Közigazgatási hatósági” szövegrész helyébe a „Szabálysértési és közigazgatási hatósági” szöveg,

l) a Kbt. 9. §-a (1) bekezdésének c) pontjában a „fedélzeti adatrögzítők és egyéb felvételek” szövegrész helyébe a „fedélzeti és egyéb adatrögzítők, valamint más

felvételek” szöveg,

m) a Kbtv. 10. §-ának (8) bekezdésében a „Nem súlyos repülőesemény, repülőesemény” szövegrész helyébe a „Nem súlyos repülőesemény” szöveg,

n) a Kbtv. 11. §-ának (2) bekezdésében a „baleseti ügyeleti szolgálat” szövegrész helyébe a „közlekedésbiztonsági szerv baleseti ügyeleti szolgálata” szöveg,

o) a Kbtv. 15. §-ának (4) bekezdésében az „elhalálozott” szövegrész helyébe az „elhalálozott vagy halálos sérülést szenvedett” szöveg, (7) bekezdésében a „meghatalmazott képviselő” szövegrész helyébe a „meghatalmazott képviselő és a tanácsadó” szöveg,

p) a Kbtv. 16. §-ának (9) bekezdésében a „megküldeni minden olyan szervezetnek” szövegrész helyébe a „megküldeni a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben érintetteknek, a biztonsági ajánlás címzettjeinek, valamint minden olyan szervezetnek” szöveg, (13) bekezdésében a „Szervezet” szövegrész helyébe a „közlekedésbiztonsági szerv” szöveg,

q) a Kbtv. 18. §-ának (2) bekezdésében a „kibocsátása után egy évvel, de legfeljebb” szövegrész helyébe a „kibocsátása után egy – halálos sérülés esetén három – évvel, de – ha e törvény ettől eltérően nem rendelkezik – legfeljebb” szöveg, (5) bekezdésében a „10. § (11)-(12) bekezdése szerinti” szövegrész helyébe a „10. § (11) bekezdése szerinti” szöveg,

r) a Kbtv. 19. §-ának (7) bekezdésében a „hatósággal” szövegrész helyébe a „szervvel” szöveg,

s) a Kkt. 15. § (4) bekezdésében a „33. § (2) bekezdésében meghatározott díjak és pótdíjak befizetéséről az igénybe vevő köteles gondoskodni” szövegrész helyébe a „33/A. § szerinti használati díj vagy útdíj, valamint pótdíj megfizetéséről a gépjármű tulajdonosa (üzemben tartója) gondoskodik” szövegrész

lép.

(9) E törvény 2011. január 2-án hatályát veszti.

## 60. §

(1) Ez a törvény a következő uniós jogi aktusok végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg:

a) az Európai Parlament és a Tanács 2320/2002/EK rendelete (2002. december 16.) a polgári légiközlekedés biztonsága területén közös szabályok létrehozásáról, 12. cikk;

b) az Európai Parlament és a Tanács 261/2004/EK rendelete (2004. február 11.) a visszautasított beszállás és légijáratok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről, 16. cikk;

c) az Európai Parlament és a Tanács 549/2004/EK rendelete (2004. március 10.) az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról („keretrendelet”), 9. cikk;

d) az Európai Parlament és a Tanács 785/2004/EK rendelete (2004. április 21.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről, 8. cikk;

e) az Európai Parlament és a Tanács 2111/2005/EK rendelete (2005. december 14.) a Közösségen belül működési tilalom alá tartozó légi fuvarozók közösségi listájának elfogadásáról és az üzemeltető fuvarozó kiléte tekintetében a légi közlekedés utasainak tájékoztatásáról, valamint a 2004/36/EK irányelv 9. cikkének hatályon kívül helyezéséről, 13. cikk;

f) 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, 15. cikk;

g) az Európai Parlament és Tanács 1107/2006/EK rendelete (2006. július 5.) a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól, 16. cikk;

h) az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási- és karbantartási információk elérhetőségéről, 13. cikk.

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

a) az Európai Parlament és a Tanács 1999/62/EK irányelve (1999. június 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról, 2. cikk b) és c) pontja, 7. cikk (2) bekezdésének a) pontja, (3)-(4) és (9)-(10) bekezdése, 9. cikk (2) bekezdése;

b) az Európai Parlament és a Tanács 2006/38/EK irányelve (2006. május 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról, 1. cikk 1. pont c) és e) alpontja, 1. cikk 2. pont a) és e) alpontja, 1. cikk 7. pont b) alpontja.

## Általános indokolás

A tervezet a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.), a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.), a légi közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.), a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbv.), valamint a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Aptv.) módosítására vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz.

### I. A Kkt. módosításának főbb elemei:

1. A javaslat kiemelt célja a közlekedés biztonságának javítása. A miniszterelnök az Országgyűlés 2007. évi őszi ülészakájának nyitónapján meghirdette a „Nulla tolerancia a közlekedésbiztonságban” programját. Beszédében ezzel kapcsolatosan kiemelte:

„Nem tűrhetjük, hogy évente több mint 1200 ember hal meg és 30 ezer ember sérül Magyarországon közlekedési balesetben. Eközben 100 ezer gyorshajtás miatti feljelentésnek a jelenlegi szabályozási keretek között nem lehet érvényt szerezni.

A közúti árokfutókkal, a gyorshajtókkal, az ittasan vezetőkkel és zebrán átszáguldozókkal szemben zéró toleranciát kell hirdetni. Már az idén olyan közlekedési igazgatási bírságot vezetünk be, ami a jármű tulajdonosát (üzemben tartóját) teszi felelőssé a kocsijával elkövetett szabálysértésekért. Megteremjük annak a jogi lehetőségeit, hogy az autópályákon és a díjköteles autóutakon a matricaellenőrző kamerák sebességet is mérhessenek, és lehetővé tesszük az önkormányzatok számára, hogy a leginkább balesetveszélyes helyeken ők is felállíthassanak helyi traffipaxokat, radarokat. Zéró toleranciát hirdetünk az ittas vezetőkkel szemben: a jövőben a szonda elszíneződésekor a jogosítványt már az első alkalommal, a helyszínen be kell vonni.”

— Ennek megfelelően a módosítás megteremti annak lehetőségét, hogy az utakon felvételt lehessen készíteni a közlekedési szabályok megsértőiről. A díjfizetés ellenében használható útszakaszokon a díjfizetést ellenőrző elektronikus rendszer igénybevételevel lehet felvételeket készíteni. Jelen módosítás általános igénnyel tartalmazza azon közlekedési szituációkat, amelyek megsértése esetén a gépjármű üzemben tartójának a felelőssége is felmerülhet.

A javaslatban meghatározásra kerülnek azon közlekedési szabálysértési csoportok, melyek esetében az üzemben tartóval szemben 30 000 Ft-tól 300 000 Ft-ig terjedő igazgatási bírság kivetésére van lehetőség. Az egyes szabálysértésekhez az említett határok között külön kormányrendelet határozza meg az alkalmazható bírság tételes összegét, a bírságotra jogosult hatóságot és a beszedett bírság felhasználására vonatkozó szabályokat. Az igazgatási bírság alkalmazására 2008. május 1-jétől kerülhet sor, az ezt megelőző időszakban az eljáró hatóság a bírság kivetése helyett csak figyelmeztetést alkalmaz.

A Kkt.-nek az objektív felelősségi alapú közigazgatási bírság megteremtésével és a közútkezelők által fenntartott kamerák és mérőkészülékek felvételeinek felhasználásával összefüggésben kormányrendelet kiadása szükséges a bírság alapjául szolgáló szabályszegések körének meghatározása, az eljáró szerv kijelölése, a bírság összegének és felhasználásának meghatározása, a kamerákkal (mérőeszközökkel) kapcsolatos műszaki követelmények meghatározása és a közútkezelők által igénybe vett közreműködőkre vonatkozó szabályok megállapítása érdekében. Mindezen célok részben a Kkt.-t végrehajtó önálló kormányrendelet kiadásával, részben pedig az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Szabs. kr.) módosításával valósíthatóak meg.

A kormányrendeleti módosítások főbb tartalmi elemei a következők:

a) A bírsággal érintett *szabályszegések körét* a kormányrendelet az érintett szabálysértési tényállásokkal azonos részletezettséggel, azokkal összehangoltan fogalmazza meg. (A Szabs. kr. érintett rendelkezései úgy módosulnak, hogy abban az ügyben, ahol az üzemben tartói felelősség megállapítható, szabálysértési pénzbírság ne legyen alkalmazható.)

b) A törvényi (30 000-300.000 forintig terjedő) bírságmértéken belül az egyes szabályszegésekhez, illetve ahol ez lehetséges (pl. gyorshajtás esetén) a szabályszegéseken belül az azok súlyossága szerint kialakított kategóriákhoz *tételes bírságmértéket* rendel.

c) A közigazgatási bírság kiszabására irányuló eljárás lefolytatására a Kormány a *Rendőrségnek a szabályszegés helye szerint illetékes szerveit jelöli ki*. (Nincs törvényi akadálya, hogy e kijelölés később úgy módosuljon, hogy egyes szabályszegések esetében más államigazgatási szerv, így például a jegyző járjon el, ám a párhuzamos kijelölésre nincs mód.)

d) A befolyó *bírság meghatározott részét közlekedésbiztonsági célokra kell fordítani*, amely részben az eljáró hatóság, illetve – akár pályázati formában – a mérőeszközöket üzemeltető közútkezelő ilyen célú kiadásait is szolgálhatja, azonban az eljáró hatóság nem tehető közvetlenül érdekeltté a bírságotól.

e) A felhasználható mérőeszközök esetében a mérés (minthogy a méréshez jogszabály jogkövetkezményt fűz) eleve csak hitelesített eszközzel történhet, ugyanazt azonban a kizárólag képrögzítésre alkalmas berendezések esetében is meg kell követelni. Emellett az eszközök műszaki követelményei kapcsán olyan jogi szabályozás kialakítása szükséges, amely biztosítja a közútkezelő vagy a közlekedési hatóság és a bírságot kiszabó szerv között a közvetlen kommunikációt, meghatározza az egyes esetekben átadandó adatkört, egyben lehetővé teszi a bírságot kiszabó határozatok teljes mértékben automatizált előkészítését – mint távlati célt – is.

f) A felvételek készítése során igénybe vett közreműködők esetében szigorú, a jogellenes befolyásolást kizáró személyi követelményeket és pénzügyi garanciákat kell rögzíteni.

Az objektív felelősségre vonatkozó törvényi rendelkezések 2008. január 1-jén hatályba lépnek, ugyanakkor a Kkt.-nak a javaslat 5. és 6. §-a által megállapított rendelkezései

alapján bírságot csak a 2008. május 1-jét követően elkövetett szabályszegések tekintetében lehet kiszabni. A bírság kiszabására jogosult hatóság a 2008. május 1-jét megelőzően elkövetett szabályszegések esetén az üzemben tartót tájékoztatja a szabályszegés tényéről és arról, hogy ha bírságot szabott volna ki, annak összege mekkora lenne.

— A segédmotoros kerékpárok hatósági jelzéssel és engedéllyel történő ellátási kötelezettségének bevezetése alapvetően a közlekedésbiztonság javítása miatt szükséges. A hatósági jelzés és az engedély kiadása előtt a segédmotoros kerékpárok közlekedésbiztonsági ellenőrzését a közlekedési hatóság végzi el, és ennek során a műszakilag alkalmatlan járművek forgalomba helyezését megakadályozhatja. A közúti ellenőrzés során lehetőség nyílik a segédmotoros kerékpárokkal elkövetett közlekedési szabálysértések megfelelő szankcionálására, továbbá a vezetési jogosultság megfelelő ellenőrzésére, a segédmotoros kerékpárok által okozott közúti közlekedési balesetek számának csökkentésére.

**2.** Az elektronikus díjfizetési rendszerre való áttéréshez szükséges törvényi szintű szabályok megalkotása, az alábbiak szerint: A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (1999. június 17.) különbséget tesz autópályadíj és használati díj között.

Az Irányelv 2. cikk b) pontja szerint az 'autópályadíj' a 7. cikk (2) bekezdésében említett infrastruktúrák két pontja közötti távolság jármű általi megtételéért meghatározott összeg megfizetése; a fizetendő összeg a megtett távolság és a jármű kategóriája alapján kerül meghatározásra.

Az Irányelv 2. cikk c) pontja szerint a 'használati díj' egy meghatározott összeg megfizetése, amely jogosultságot biztosít egy jármű számára a 7. cikk (2) bekezdésében említett infrastruktúrák meghatározott időtartam alatti használatához.

Az Irányelv 7. cikk (2) bekezdése szerint autópályadíj és használati díj csak autópályák vagy az autópályákhoz hasonló jellemzőkkel rendelkező többsávos utak, illetve hidak, alagutak és hegyi átjárók használóira vethető ki.

2009. január 1-jétől – a 3500 kg össztömeget meghaladó járművek tekintetében – bevezetésre kerül az elektronikus díjfizetési rendszer (ED). Ezen járművek tehát az irányelv terminológiája szerinti autópályadíjnak megfelelő díjat fognak fizetni. A jogintézmény elnevezése a magyar jogban azért lesz útdíj, mert nemcsak autópályákon, hanem más utakon is fennáll a díjfizetési kötelezettség. A 3500 kg össztömeget meg nem haladó járművek továbbra is a díjköteles útszakaszok meghatározott időtartamban való használatára jogosító – az irányelv terminológiája szerinti – használati díjat kötelesek fizetni.

Az elektronikus díjfizetési rendszer megvalósítása érdekében szükséges módosítás, hogy a közútkezelők által úthasználati díj és pótdíj szedésével, valamint a használati díj megfizetésének ellenőrzésével megbízott gazdálkodó szervezetek csak abban az esetben láthatják el ezen feladatukat, ha ez jogszabályban is rögzítésre kerül. Rugalmasabb és a változásokra könnyebben, gyorsabban reagáló szabályozást

jelent, ha a jogszabályi rögzítettség helyett a fent körülírt megbízás érvényességi kelléke a közlekedésért felelős miniszteri ellenjegyzés.

A valós gyakorlatnak megfelelő szabályozás megteremtése érdekében kerül rögzítésre, hogy a díjköteles utak vagyongazdálkodói vagy az általuk megbízott szervezet szedhet az út használatáért díjat.

Fentiekén túlmenően az utak vagyongazdálkodóinak hozzájárulásához lesz kötve a közúthálózat fejlesztésére irányuló cselekmények megvalósítása, amelyek eddig közútkezelői hozzájárulást igényeltek. Ennek oka az, hogy a gyakorlati tapasztalatok igazolták, hogy az állam nevében a tulajdonosi jogokat gyakorló vagyongazdálkodó kompetensebb az útvagyont érintő kérdések átlátásában, a problémák meghatározásában és a szükséges nyilatkozatok megtételében. Ebbe a körbe tartozik az utak átminősítése pl. országos közútból helyi közúttá. Ez egy klasszikusan az útvagyont érintő kérdés, hiszen a helyi közúttá minősített közút az állam vagyonából kikerülve a helyi önkormányzat tulajdonába kerül. Szintén ebbe a körbe tartozó kérdés pl. az útcsatlakozás létesítése. Amennyiben a meglévő úthoz egy új utat csatlakoztatnak, abban az esetben helyesebb, ha a vagyongazdálkodó adhat hozzájárulást.

Szükséges az elektronikus díjfizetési rendszer üzemeltetésére, a díjak és pótdíjak beszedésére, a díjak megfizetésének ellenőrzésére vonatkozó szabályok miniszteri rendeleti szintű megállapítása. A szükséges felhatalmazó rendelkezés a javaslat részét képezi.

**3.** A gyakorlati jogalkalmazói tevékenység során felmerült tapasztalatok, problémák, jogértelmezési nehézségek kezelése, feloldása az alábbiak szerint:

— A hatályos rendelkezések nem kellő pontossággal határozzák meg a hatóságok ellenőrzési jogosultságát, a nemzetközi forgalomban közlekedő járművek ellenőrzése tekintetében jogértelmezési vitákat generáló rendelkezések szerepelnek. Erre tekintettel a Kkt. 20. §-ának (11) bekezdésében pontosítani szükséges az egyes hatóságok ellenőrzési jogosultságát a belföldi és nemzetközi forgalom tekintetében.

— Az elmúlt években hazánkban is, mint ahogy a közép-európai országokban ez általánosan jellemző, jelentős mértékben megnőtt a segédmotoros kerékpárok száma és az ezekkel létrehozott kedvtelési és – tömegközlekedési eszközök használatát kiváltó – egyéb közlekedési (hivatásforgalmi) teljesítmények nagysága is.

A segédmotoros kerékpárok forgalmának megnövekedése, a közúti közlekedésben képviselt személyszállítási teljesítményeik részarányának emelkedése felveti e közúti járművek nemzeti nyilvántartásba vételével (hatósági engedély és hatósági jelzés kiadása) kapcsolatos jelenlegi szabályozás felülvizsgálatának szükségességét. E járműkör esetében a hatályos törvényi szabályozás nemzeti bejegyzést, nyilvántartásba vételt, forgalmi engedéllyel és rendszámablával történő ellátást nem ír elő.

A hatósági nyilvántartásba vétel és jelzésekkel történő ellátás hiánya jelentősen megnehezíti e járművek és vezetőik közúton történő ellenőrzését, gátolja e járműkör nemzetközi forgalmát, megnehezíti a járműlopásokkal kapcsolatosan szükséges

rendőrségi nyomozási eljárások lefolytatását, nehezen kezelhetővé teszi a járművekre vonatkozó biztosításokkal kapcsolatos szerződéskötések és kártérítések lebonyolítását is.

A tervezett intézkedés bevezetéséhez szükségessé válik a Kkt. 25. §-ában a nyilvántartásba vételi kötelezettség, a hatósági engedéllyel és jelzéssel történő ellátás, továbbá az időszakos vizsgálatok tekintetében a segédmotoros kerékpárokat mentesítő rendelkezések hatályon kívül helyezése, illetőleg módosítása. A segédmotoros kerékpárok rendszámmal és hatósági engedéllyel történő ellátása minimálisan egy év felkészülési időt igényel, így ezen intézkedéseket 2009. január 1-jétől lesz lehetőség alkalmazni, és 2010. év végéig az eljárások a teljes állományra vonatkozóan elvégezhetőek.

— Pontosítani kellett továbbá, hogy a már tulajdonban lévő utak mellett az építés után a főváros tulajdonába kerülő utak építésének, korszerűsítésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezése is a közlekedési hatóság hatáskörébe tartozik.

— Számviteli és könyvviteli problémák megoldása érdekében kerül kimondásra, hogy az ideiglenesen vagy véglegesen forgalomba helyezett út befejezett beruházásnak minősül, amelyet az építető Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. a Kincstári Vagyonigazgatóság egyidejű értesítése mellett átad a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központnak, amely a vagyonkezelője lesz az elkészült útnak.

— Megváltozik a hatályos szabályozás a tekintetben is, amely szerint kerékpárutak kizárólag helyi önkormányzatok tulajdonában állhatnak. Ennek oka, hogy az állam jelentős forrásokat fordít kerékpárutak építésére, viszont igazságtalan helyzetet eredményez, hogy azok tulajdonjogát az állam – a hatályos törvényi rendelkezés alapján – nem szerezheti meg.

— A pótdíj beszedésére vonatkozó csekély módosítást jelent, hogy ha a helyszíni megállításon ellenőrzés során az útdíjat nem fizető az ellenőrzésről készült jegyzőkönyvet aláírja és átveszi, akkor nem kell fizetési felszólítást postára adni, hiszen az autós így megfelelően értesül arról, hogy megfelelő határidőn belüli pótdíjfizetési kötelezettsége áll fenn, amelynek nem teljesítése további hátrányos jogkövetkezményt von maga után.

— Konkrét jogalkalmazói tapasztalatok igazolják, hogy elengedhetetlen annak törvényi rögzítése, hogy az útkezelői kötelezettséget a vonatkozó szakmai részletszabályokat tartalmazó miniszteri rendeletek szerint eljárva kell teljesíteni. Emellett fontos annak megakadályozása, hogy az utak mentén nem az utasforgalomból származó szemét kerüljön elhelyezésre, hiszen a tapasztalatok azt mutatják, hogy egyre inkább jellemző a háztartási és ipari hulladék elhelyezése az utak mentén kihelyezett tárolókba.

— Szintén a közlekedési hatóság hatáskörének pontosabb meghatározását szolgálja annak rögzítése, hogy amennyiben a közút nem közlekedési célú igénybe vételére irányuló kérelmet nem a közlekedési hatóság bírálja el (valamilyen hatósági engedélyhez kötött építmény elhelyezése esetén), abban az esetben a közlekedési hatóságot szakhatóságként kell bevonni az eljárásba azért, hogy a megfelelő



szakismerettel rendelkezés okán szakhatóságként hozzájárulás adásáról vagy annak megtagadásáról dönthessen.

— Szükséges volt annak jogszabályi kimondása, hogy jogellenes útcsatlakozás létesítése esetén a közút kezelője is kérheti a – hivatalból is eljáró – hatóságot az útcsatlakozás elbontásra való kötelezésre.

— Közút melletti létesítmény megvalósításának szabályaira vonatkozó pontosítás annak kiegészítése, hogy a hatóság mit tehet a meg nem adott, vagy sérelmezett közútkezelői hozzájárulás esetén, illetve akkor, ha a megvalósításra irányuló kérelem kapcsán a közútkezelő nem nyilatkozik.

— A közlekedési hatóság egyes eljárásai során a személy- és vagyonvédelem biztosítása, az egyes munkafolyamatok, vizsgáztatások és egyéb eljárási cselekmények ellenőrzése és dokumentálása, az esetleges korrupció megelőzése, illetve a munkafegyelem biztosítása érdekében szükséges a közvetlen megfigyelés lehetőségének biztosítása.

— A magánút törvényi definíciójának pontosítása a korrekt szabályozás érdekében elengedhetetlen.

**4.** A közúti és közlekedési igazgatási tevékenységhez szükséges kormányrendeletek vagy miniszteri rendeletek megalkotását lehetővé tévő felhatalmazó rendelkezések megalkotása vagy azok pontosítása az alábbiak szerint:

a) A veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet felülvizsgálatakor megállapításra került, hogy e rendelet és a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó kinevezéséről és képesítéséről 2/2002. (I. 11.) Korm. rendelet közúti szállításokkal kapcsolatos rendelkezéseinek megalkotáshoz szükséges törvényi felhatalmazó rendelkezés rögzítése szükséges. Emellett a 48. § (3) bekezdése a) pont 5. alpontja nem megfelelő pontossággal határozza meg a 20. § (4) bekezdésében említett, az egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló külön jogszabály megjelentetésére vonatkozó rendelkezés tartalmát. Ebből következően az a) pont 5. alpontjából törölni kell a bírság megfizetésére vonatkozó rendelkezésre utalást és ezt külön alpontban kell meghatározni.

b) Jogalkotási felhatalmazást kell bevezetni:

- a közúti járművekkel kapcsolatos jóváhagyásokra, típusbizonyítványokra, műszaki vizsgálatokra vonatkozó adatok kezelésére és nyilvántartására vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegére és az ellenőrzés részletes szabályainak kialakítására,  
- a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések miatt eljáró hatóság vagy hatóságok kijelölésére,  
- a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések körére, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegére, valamint a beszedett bírság felhasználására,  
- a honvédelemért felelős, valamint a rendvédelmi szervezet irányító miniszternek, hogy – a közlekedésért felelős miniszterrel egyetértésben – a Magyar Honvédség, a

nemzetbiztonsági szolgálatok és a rendvédelmi szervek személyi állományára, járműveire és magánútjaira eltérő rendelkezéseket állapítsanak meg.

c) 2004 áprilisában Strasbourgban az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa elfogadta a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről szóló 2004/54/EK irányelvet. A szabályozás célja a transzeurópai közúthálózat alagútjaiban a minimumkövetelményeket kielégítő vagy azt meghaladó biztonsági szint biztosítása az emberi életet, a környezetet és az alagút berendezéseit veszélyeztető rendkívüli események megelőzésével, továbbá balesetek esetén a személy- és vagyonvédelem magas fokú garantálásával.

Az átültetési kötelezettség megvalósítása eredményeként hatályba lépett a transzeurópai közúthálózatnak a Magyar Köztársaság területén lévő alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről szóló 18/2007. (II. 20.) Korm. rendelet. Ennek rendelkezésein túlmenően azonban miniszteri rendeleti szinten szükséges megállapítani az adott szabályozási tárgyra vonatkozó részletszabályokat. A szükséges felhatalmazó rendelkezés a javaslat részét képezi.

**5. Az Európai Unió tagságunkból eredő jogharmonizációs kötelezettségek teljesítése, az alábbiak szerint:**

Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-ei 561/2006/EK rendelettel új, egységes szerkezetű szabályozásba foglalta a közúti szállítást végző gépkocsivezetőkre vonatkozó szociális előírásokat. A rendelet 3. cikk a) pontjában foglaltak szerint a rendelet hatálya nem terjed ki a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművekre, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik. E mellett a rendelet 15. cikke rendelkezése szerint a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 3. cikk a) pontjában szereplő járművek vezetőire a nemzeti szabályozás vonatkozzon, amely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek, illetve pihenőidők tekintetében. E kötelezettség teljesítése érdekében szükséges a törvény rendelkezéseinek kiegészítése.

**II. A Vkt. módosításának fontosabb elemei:**

A változó nemzetközi, uniós és hazai gazdasági, hajózásbiztonsági és a hatósági tevékenységgel szemben érvényesülő elvárások teszik szükségessé a Vkt. egyes rendelkezéseinek módosítását.

A javaslatban foglalt módosítás célja: a nyilvántartásba vételre kötelezett úszólétesítmények körének pontosítása és a nyilvántartásba vétellel összefüggésben meghatározott egyes kritériumok módosítása, valamint a személyzet nélküli úszólétesítmények lobogóviselési kötelezettségének megszüntetése, korábbi módosítás során keletkezett szerkesztési hiba kiküszöbölése, továbbá egyes értelmezéseknek a hajózásbiztonság fokozását segítő módosítása, illetve a hatósági tevékenység értelmezhetőbbé tétele. A módosítási javaslatok a jelzett változások megfelelő kezelését biztosítják.

### III. A Lt. módosítására az alábbi témakörökben kerül sor:

A törvényjavaslat több helyen tartalmaz az Lt. pontosítására vonatkozó és a jogértelmezést segítő javaslatokat. Tekintettel arra, hogy folyamatban van a légiközlekedési stratégia elkészítése, amely alapján kerülhet sor az új légiközlekedésről szóló törvény koncepciójának kidolgozására, jelen módosítás koncepcionális módosítási javaslatokat nem tartalmaz.

Az Lt. 3/C. §-ban meghatározott, a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvény előírásaitól az Lt. több helyen eltérő szabályokat tartalmaz egyes határozatokra vonatkozóan – úgy mint légialkalmassági határozat, üzemben tartási határozat, légiforgalmi biztonsági határozat és védelmi határozat –, amelyekkel kapcsolatban szükséges rendelkezni az eljárás szabályairól, a határozat minimális tartalmi követelményeiről és a határozat közzétételének szabályairól.

A javaslat a légiközlekedési bírságra vonatkozóan több új rendelkezést is tartalmaz. 2007. január 1-jétől a légiközlekedési hatóság az egységes közlekedési hatóság részévé vált. Az intézményfejlesztés kapcsán előtérbe került a hatóság megerősítése, kinyilatkoztatott cél lett az ellenőrzések fokozása. A hatékony ellenőrzéshez mindenképpen szükséges a kellő mértékű szankció kiszabásának lehetősége. A javaslat rögzíti a bírság kiszabásakor irányadó mérlegelési szempontokat, egyúttal módosítja a bírság legalacsonyabb és legmagasabb összegét.

A javaslat a légiközlekedési igazgatási tevékenységhez szükséges miniszteri rendeletek megalkotását lehetővé tévő felhatalmazó rendelkezések megalkotására vagy azok pontosítására vonatkozó előírásokat is tartalmaz.

Az európai uniós tagságunkból eredő jogharmonizációs kötelezettségek teljesítése érdekében az alábbi módosításokat tartalmazza a javaslat.

Az Lt.-ben a lajstromozásra vonatkozó szabályok közül jogharmonizációt valósít meg azon rendelkezés, amely szerint a légi jármű külföldről történő behozatala esetén az illetékes magyar vámhivatal vámkezelést igazoló okmányával kell rendelkezni a lajstromozást kérőnek. A javaslat értelmében az EGT területéről történő behozatal esetén, tekintettel arra, hogy vámkezelés nem történik, ezen feltétel törlésre került, illetve a vonatkozó vámjogszabályok szerint az EGT területén kívülről történő behozatal esetén nem kizárólag a magyar vámhatóság vámkezelését lehet elfogadni.

Szintén jogharmonizációs kötelezettség annak a megteremtése, hogy a légiközlekedési bírság ne kizárólag a hazai jogszabályok megszegése, hanem – a légiközlekedésben jellemzően jelentős számú – EK rendeletek megsértése esetén is kiszabható legyen. Mint azt több EK rendelet előírja, megsértése esetén szankciót kell alkalmazni, melynek hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lennie. Ilyen rendelet például a légi járműveken utazó fogyatékkal élő, illetve csökkent mozgásképességű személyek jogairól szóló, 2006. július 5-i 1107/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, amelyet teljes egészében 2008. július 26-tól, egyes rendelkezéseit 2007. július 26-tól kell alkalmazni, és amely szintén előírja a hatékony, arányos és visszatartó erejű szankció alkalmazásának kötelezettségét. Ezen előírások tették szükségessé a bírság legmagasabb összegének megváltoztatását, hogy a bírság összege – a többi tagállamhoz viszonyítva is – arányos lehessen.

**IV.** A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: **Kbvt.**) 2006. január 1-jén lépett hatályba. A törvényt a vasúti és a víziközlekedési ágak területén bekövetkezett közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események tekintetében 2006. március 1. napjától kell alkalmazni.

A javaslat a Kbvt. módosítására vonatkozó rendelkezéseket is tartalmaz. A törvény módosítását az alábbi okok indokolják:

- a Közlekedésbiztonsági Szervezet működése során szerzett tapasztalatok érvényesítése a szakmai vizsgálat hatékonysága érdekében,
- egyes alacsonyabb szintű jogszabályban előírt kötelezettségek egységesítése, törvényi szintre emelése.

**V.** Az Aptv. módosítására az alábbi okból kerül sor:

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kkt.) módosítása során az országos közutak építésére és a vagyonkezelőnek történő átadásra, a forrásokkal és eszközökkel történő elszámolásra vonatkozóan új szabályozás lép hatályba. A gyorsforgalmi utak részét képezik az országos közúthálózatnak.

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatáról szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (Aptv.) és az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény (Vagyontörvény) ugyanazon szabályozási tárgyra nézve eltérő rendelkezéseket tartalmaz, mint a Kkt. 2008. január 1-jén hatályba lépő szövege. Erre tekintettel a jogbiztonság követelményének érvényre juttatása érdekében indokolt az Aptv. és a Vagyontörvény megfelelő szabályainak hatályon kívül helyezése.

## **Részletes indokolás**

### **Az 1. §-hoz:**

A használati díj és az útdíj terminológiájának bevezetése okán szükséges pontosítás.

### **A 2. §-hoz:**

A Kkt. 18. §-ának (2) bekezdésében meghatározott tanfolyami képzésekhez kapcsolódó vizsgáztatásban közreműködő személyek, adott vizsgatárgy tekintetében ellenőrzik a vizsgázók felkészültségét és ezzel kapcsolatosan alakítanak ki közreműködői szakmai véleményyt. A vizsgáztatási tevékenységet végző, magas szakmai felkészültséggel rendelkező személyek esetében a közszolgálati jogviszony megkövetelése nem indokolt. A vizsgáztatáshoz kapcsoló közigazgatási döntés a 18. § (3) bekezdésében meghatározott eljárással valósul meg.

### **A 3. §-hoz:**

Az Európai Parlament és a Tanács 2006. március 15-ei 561/2006/EK rendelettel új, egységes szerkezetű szabályozásba foglalta a közúti szállítást végző gépkocsivezetőkre vonatkozó szociális előírásokat. A rendelet 3. cikk a) pontjában foglaltak szerint, a rendelet hatálya nem terjed ki a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművekre, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik. Emellett a rendelet 15. cikke rendelkezése szerint, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a 3. cikk a) pontjában szereplő járművek vezetőire a nemzeti szabályozás vonatkozzon, mely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek, illetve pihenőidők tekintetében. E kötelezettség teljesítése érdekében szükséges a törvény 18/K. §-sal történő kiegészítése.

### **A 4. §-hoz:**

A Kkt. 20. §-ának (4) bekezdésében foglalt hatályos rendelkezések kiegészítése indokolt annak meghatározásával, hogy amennyiben egy jogsértésért többen (pl. a veszélyes áru feladója és a gépkocsivezető is) felelősek, akkor a bírságot az adott jogsértésért meghatározott bírság-mérték keretei között a felelősség arányában megosztva kell kiszabni. E rendelkezéssel egyértelművé válik a jogszabályi rendelkezések megsértőinek önálló felelőssége és a velük szemben kiszabandó bírság – együttes és megosztott – mértéke is.

A hatályos rendelkezések nem kellő pontossággal határozzák meg a hatóságok ellenőrzési jogosultságát, a nemzetközi forgalomban közlekedő járművek ellenőrzése tekintetében jogértelmezési vitákat generáló rendelkezések szerepelnek. Erre tekintettel a 20. § (11) bekezdésében pontosítani szükséges az egyes hatóságok ellenőrzési jogosultságát a belföldi és nemzetközi forgalom tekintetében.

A bírságok alkalmazása esetében az eljáró hatóságoknak gondot okoz, ha valamely jogszabályi kötelezettség elmulasztásáért többen is felelőssé tehetőek (pl. a gépkocsivezető, a jármű üzemben tartója, a küldemény feladója). A törvényi szabályozásban egyértelművé kell tenni, hogy ezen esetekben a kivethető bírság összegét – a felelősség arányában – meg kell osztani.

A bírság alkalmazásához kapcsolódó jármű visszatartási lehetőséget is indokolt pontosítani. Ezt az intézkedést az eljáró hatóság saját döntése alapján se alkalmazhassa, amennyiben az ellenőrző hatóság számára igazolt a kötelezett fizetési készsége vagy a rakomány tulajdonságai miatt aránytalan kárt okozna a jármű visszatartása.

### **Az 5., 6. és 22. §-hoz:**

A miniszterelnök a Parlament 2007. őszi ülészakának szeptember 10-ei ülésnapján mondott beszédében meghirdette a „Nulla tolerancia a közlekedésbiztonságban” programját. Kifejtette: túrhetetlen, hogy évente több, mint 1200 ember hal meg és 30 ezer ember sérül meg közlekedési balesetekben, miközben több, mint 100 ezer gyorsajtás miatti feljelentésnek és egyéb közlekedési szabálysértéseknek nem lehet érvényt szerezni a jelenlegi szabályozási keretek között. Ezért szükséges egy olyan igazgatási bírságot rendszer jogszabályi bevezetése, mely alapján a gépjármű üzemben tartója objektív alapú felelősséget visel az általa üzemeltetett gépjárművel elkövetett közlekedési szabályszegésekért. Az igazgatási bírsággal sújtható közlekedési szabályszegés csoportokat törvényben indokolt meghatározni a kivethető igazgatási bírság összege alsó és felső határának meghatározásával. Az egyes közlekedési szabálysértések esetében alkalmazható igazgatási bírságok összegét – ezek közlekedésbiztonságot veszélyeztető mértékétől függően – külön Korm. rendeletben kell részletezetten meghatározni, továbbá e rendeletben kell meghatározni a beszédett bírságok felhasználására vonatkozó részletes szabályokat és az eljáró hatóságot is.

A közigazgatási bírság kivetését türelmi idő megállapításával 2008. január 1-jével kell lehetővé tenni, az ezt megelőző időszakban az eljáró hatóság csak figyelmeztetést alkalmazhat.

### **A 7. §-hoz:**

Az Európai Parlament és a Tanács 2007. június 20-i 715/2007/EK rendelete az EU belső piaca működésének javítása érdekében a gépjárművek légszennyezés kibocsátásaira vonatkozó közös műszaki követelményeket határoz meg, valamint biztosítani kívánja, hogy a független piaci szereplők ugyanúgy hozzáférjenek a járműjavítási és -karbantartási információkhoz, mint a hivatalos forgalmazók és szervizek. A rendelet 13. cikkében meghatározott területeken a tagállamoknak meg kell alkotniuk a rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén a járműgyártókkal szemben alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat. E kötelezettség teljesítése érdekében szükséges a Kkt. új 22/A. §-sal történő kiegészítése. Az egyes rendelkezések megsértése esetében kiszabható bírságok összegét 100.000 – 1.000.000 Ft.-ig terjedő összegben indokolt meghatározni. Az alkalmazható bírságok összegét és a közlekedési hatóság ellenőrzési tevékenységét külön Korm. rendeletben indokolt meghatározni.

### **A 8. §-hoz:**

A közúti járművek időszakos vizsgálatával kapcsolatos rendelkezések részbeni módosításával lehetővé kell tenni, hogy az időszakos vizsgálat keretei között, a miniszter rendeletében meghatározott személyi és tárgyi feltételekkel rendelkező szervezetek (kijelölt vizsgáló állomások) is ellenőrizhessék a járművek megadott körének műszaki állapotát. A műszaki állapotot ellenőrző magas szakmai felkészültségű vizsgabiztosok esetében a közszolgálati jogállás megkövetelése nem indokolt, mivel az időszakos vizsgálati eljárás további adat és okmány ellenőrzési feladatot is tartalmaz, amelyeket az eljáró hatóság erre kijelölt munkatársai végeznek. Az időszakos vizsgálatot kapcsolatos döntést az eljáró közlekedési hatóság hozza meg és informatikai rendszere útján értesíti erről a közlekedési igazgatási hatóságot.

A vizsgabiztosok jogállásának rendezése lehetővé teszi, hogy a Nemzeti Közlekedési Hatósággal közszolgálati jogviszonyban nem álló személyek foglalkoztatása útján történjen meg a járművek vizsgáztatása, ezzel jelentősen alacsonyabb köztisztviselői létszámmal, hatékonyabban ellátva a közlekedés biztonsága szempontjából fontos feladatot.

### **A 9. és 10. §-hoz:**

A hazánkban jelenleg hatósági engedély és jelzés és nemzeti bejegyzés nélkül használható segédmotoros kerékpárok esetében, elsősorban ellenőrzési és közlekedésbiztonsági, továbbá vagyonvédelmi és nemzetközi forgalomban való részvétel miatt szükségessé válik e járműkör hatósági engedéllyel és jelzéssel történő ellátásának megszervezése. Az ehhez szükséges törvényi rendelkezések meghatározása mellett szükségessé válik még számos egyéb nemzeti jogszabály ennek megfelelő módon történő átalakítása is. Az érintett segédmotoros kerékpárok állományáról jelenleg pontos információkkal – nyilvántartási rendszer hiányában – nem rendelkezünk, de ezek száma 300-600 ezerre tehető. A hatósági engedélyek és jelzések kiadásához szükséges egyéb szabályozások kialakítása, a műszaki vizsgálatok lefolytatása és az okmányok kiadása minimálisan 1 éves felkészülési időtartamot vesz igénybe.

A hatósági nyilvántartásba vétel és jelzésekkel történő ellátás hiánya jelentősen megnehezíti e járművek és vezetőik közúton történő közlekedésbiztonsági ellenőrzését, gátolja e járműkör nemzetközi forgalmát, megnehezíti a járműlopásokkal kapcsolatosan szükséges rendőrségi nyomozási eljárások lefolytatását, nehezen kezelhetővé teszi a járművekre vonatkozó biztosításokkal kapcsolatos szerződéskötések és kártérítések lebonyolítását is.

A tervezett intézkedés bevezetéséhez szükségessé válik a Kkt. 25. §-ában a nyilvántartásba vételi kötelezettség, a hatósági engedéllyel és jelzéssel történő ellátás, továbbá az időszakos vizsgálatok tekintetében a segédmotoros kerékpárokat mentesítő rendelkezések hatályon kívül helyezése, illetőleg módosítása.

A segédmotoros kerékpárok hatósági engedéllyel és jelzéssel történő ellátásának megszervezése a Kkt. módosításán kívül egyéb jogszabályok módosítását is szükségessé teszi, ezek a következők:

- a közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény,
- a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet,
- a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 35/2000. (XI. 30.) BM rendelet.

Felmerülhet még a gépjárművek felelősségbiztosításával és a regisztrációs adó megfizetésével kapcsolatos hatályos rendelkezések felülvizsgálatának szükségessége is.

A szükséges jogszabály módosítások elvégzésére és hatályba léptetésükre minimálisan egy éves előkészítő időszak szükséges. Ezzel párhuzamosan történhet meg a hatósági engedéllyel és jelzéssel történő ellátásban közreműködő hatósági szervezetek felkészítése is a mintegy 300-600 ezer segédmotoros kerékpár esetében lefolytatandó eljárásra. Ennek megfelelően 2009. év elejétől kezdődően nyílik lehetőség a segédmotoros kerékpárok közlekedési hatóság által történő, forgalomba helyezést megelőző vizsgálatának elvégzésére és ennek eredménye alapján a hatósági engedély és jelzés kiadására. Az említett eljárások lefolytatásához az eljáró hatóságok részéről hatósági díjak megállapítása is szükséges. Előzetesen felmérve ennek összege járművenként mintegy 15-20 ezer Ft hatósági eljárási díjat és okmány kiadási díjat jelent. Az így elképzelt felkészülési ütemezés alapján 2011. év elejétől teljes körűen megvalósítható a forgalomban tartott segédmotoros kerékpárok esetében a hatósági engedéllyel és jelzéssel történő ellátás.

A hatósági engedéllyel és jelzéssel ellátott segédmotoros kerékpárok lényegében nemzeti nyilvántartásba kerülnek, mely alapján:

- jelentős mértékben javul a lopások felderítésére a rendőrhatalóság által végzett nyomozati munka eredményessége,
- rendeződik e járművek nemzetközi forgalomban történő közlekedésének lehetősége,
- a jelenlegi helyzethez képest egyértelműbben ellenőrizhető e járművek műszaki biztonsága, továbbá az e járműveket vezető személyek megfelelő vezetői engedéllyel történő rendelkezése,
- e járművek esetében a különböző típusú biztosítási szerződések megkötése is könnyebben elvégezhető.

A tervezett intézkedés-csomag a lakosság igen széles körét érinti, így az előkészítéssel és lebonyolítással kapcsolatos egyes lépésekről, az érintett állampolgárokat terhelő intézkedési kötelezettségekről időben és részletesen ad tájékoztatást a Kormány.

#### **A 11. §-hoz:**

A javaslat rögzíti, hogy az országos közutak építetője a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF), amely felelős az országos közúthálózat-feljesztési és építetői feladatainak ellátásáért. A számviteli és könyvviteli problémák megoldása érdekében



kerülnek rögzítésre a Magyar Állam és a NIF Zrt. közötti elszámolási szabályok. Eszerint a NIF Zrt. a beruházás megvalósítása során a Magyar Állam javára és nevében jár el, a kész utakat és egyéb eszközöket pedig – értékesítésnek nem minősülő módon – átadja a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. részére. Emellett a §-ban apró korrekciókkal ismételten rögzítésre kerülnek a hatályos rendelkezések. Ennek oka a pontosítás. A hatályos rendelkezéstől eltérően az út megszüntetését követően a megszüntetett utat nem az út kezelője, hanem a tulajdonosi jogokat gyakorló vagyonkezelő köteles elbontani. E változtatás oka, hogy az útvagyont érintő kérdésben a vagyon csökkenésével járó kötelezettség végrehajtását indokolt a vagyonkezelőhöz telepíteni.

#### **A 12. §-hoz:**

A javaslatban foglaltak hatálybalépését követően az építési engedélyezési eljárásban a közút kezelője helyett annak vagyonkezelője bír ügyféli jogállással. Ennek oka, hogy útvagyont érintő kérdésben a nagyobb szakmai rálátás és felkészültség okán elengedhetetlen, hogy a vagyonkezelőt illesse meg az ügyféli jogállás.

#### **A 13. §-hoz:**

A rendelkezés hatálybalépésével rögzítésre kerül, hogy a NIF Zrt. a megépített országos közút ideiglenes és végleges forgalomba helyezése közötti időszakban az általa felhasznált további forrásokkal és létrehozott további eszközökkel kapcsolatban hogyan köteles elszámolni.

#### **A 14. §-hoz:**

Pontosító rendelkezés, amely azt hivatott deklarálni, hogy a jövőben kerékpárutak nemcsak a helyi önkormányzatok, hanem az állam tulajdonában is állhatnak. Ennek oka, hogy az állam jelentős forrásokat fordít kerékpárutak építésére, viszont igazságtalan helyzetet eredményez, hogy azok tulajdonjogát az állam – a hatályos törvényi rendelkezés alapján – nem szerezheti meg. Emellett lehetővé válik, hogy az országos közutakat egy lépésben lehessen magánúttá, valamint magánutakat országos közúttá minősíteni. Az átminősítés a jövőben nem az út kezelője, hanem annak vagyonkezelője kérelmére történhet, hiszen ez a tulajdonosi joggyakorlás körébe tartozó, útvagyont érintő kérdés.

#### **A 15. §-hoz:**

A módosítás lehetővé kívánja tenni, hogy az útkezelői feladatokat az eddigi gyakorlattól eltérően a külön jogszabály szerinti versenyeztetési eljárás nyertese is elláthassa. Ezen konstrukció törvényi alapjainak lefektetése várhatóan nagy mértékű hatékonyság növekedést eredményez majd a közút kezelés terén. A hatályos szabályozáshoz képest további változást jelent, hogy a jövőben nem kizárólag közhasznú társasági formában működő társaság láthatja majd el az útkezelői feladatokat.

A fentiekén túlmenően a „Nulla tolerancia a közlekedésbiztonságban” program megvalósítását szolgálja annak rögzítése is, hogy a közutak kezelői felvételeket készíthetnek a kezelésükben lévő utakon közlekedő járművekről és azok hatósági

jelzéséről. Amennyiben a járművel megszegik a külön jogszabályban foglalt közlekedési szabályokat, a jármű üzemben tartója – objektív felelősségi alapon – közigazgatási bírsággal sújtandó.

#### **A 16. §-hoz:**

A törvénymódosítás eredményeként eltérő jogintézményként jelentkezik a meghatározott időintervallumon belüli úthasználati díjfizetési rendszer és a megtett távolság alapján fizetendő útdíjra vonatkozó rendszer. E szakasz az előbbi rendszert szabályozza. A hatályos szabályozáshoz képest eltérés nincs, a különválasztás indoka az, hogy a Kormány 2009. január 1-jétől a 3500 kg megengedett össztömeget meghaladó járművek esetén bevezetni kívánja a megtett távolság arányában fizetendő, elektronikus díjfizetésen alapuló rendszert.

A valódi gyakorlatnak megfelelő szabályozás megteremtése érdekében rögzítésre kerül, hogy az utak kezelői helyett azok vagyonkezelői, vagy a vagyonkezelők által megbízott szervezet szedhet díjat a külön jogszabály szerinti díjköteles utakon.

A pótdíj beszedésre vonatkozó csekély módosítást jelent, hogy ha a helyszíni megállítási ellenőrzés során az útdíjat nem fizető az ellenőrzésről készült jegyzőkönyvet aláírja és átveszi, akkor nem kell fizetési felszólítást postára adni, hiszen az autós így megfelelően értesül arról, hogy megfelelő határidőn belüli pótdíjfizetési kötelezettsége áll fenn, amelynek nem teljesítése további hátrányos jogkövetkezményt von maga után. A hatályos szabályozáshoz képest tehát a változás annyiban összegezhető, hogy nem a pótdíj helyszíni meg nem fizetésének ténye, hanem a pótdíj meg nem fizetése esetén az ellenőrzési jegyzőkönyv aláírása és átvétele bír jelentőséggel.

#### **A 17. §-hoz:**

Továbbra is fontos díjpolitikai elv, hogy az úthasználati díjjal érintett utak körét, illetve az úthasználati díjak és pótdíjak mértékét a közlekedésért felelős miniszter a Kormány által jóváhagyott elvek alapján szabályozhatja. Az 1999/62/EK Irányelv (un. Eurovignette irányelv) értelmében a kétszeres díjfizetés és a hátrányos megkülönböztetés tilalma kerül kimondásra.

#### **A 18. §-hoz:**

Konkrét jogalkalmazói tapasztalatok igazolják, hogy elengedhetetlen annak törvényi rögzítése, hogy az útkezelői kötelezettséget a vonatkozó szakmai részletszabályokat tartalmazó miniszteri rendeletek szerint eljárva kell teljesíteni. A közút kezelője ugyanis a kezelői kötelezettség megszegésével okozott kárért a polgári kárfelelősség általános szabályai szerint felel. Kizárja azonban a kárfelelősséghez szükséges jogellenességet annak bizonyítása, hogy a kezelő kezelői tevékenységét a vonatkozó jogszabályok szerint eljárva teljesítette.

Emellett fontos annak megakadályozása, hogy az utak mentén nem az utasforgalomból származó szemét kerüljön elhelyezésre, hiszen a tapasztalatok azt mutatják, hogy egyre inkább jellemző a háztartási és ipari hulladék elhelyezése az utak mentén kihelyezett tárolókba, amely cselekmények azonban nem minősülnek

szabálysértésnek és hátrányos jogkövetkezmény egyéb hivatkozással sem alkalmazható.

#### **A 19. §-hoz:**

Szintén a közlekedési hatóság hatáskörének pontosabb meghatározását szolgálja annak rögzítése, hogy amennyiben a közút nem közlekedési célú igénybe vételére irányuló kérelmet nem a közlekedési hatóság bírálja el (valamilyen hatósági engedélyhez kötött építmény elhelyezése esetén), abban az esetben a közlekedési hatóságot szakhatóságként kell bevonni az eljárásba azért, hogy a megfelelő szakismerettel rendelkezés okán szakhatóságként hozzájárulás adásáról vagy annak megtagadásáról dönthessen.

#### **A 20. §-hoz:**

Szükséges volt annak jogszabályi rögzítése, hogy jogellenes útcsatlakozás létesítése esetén a közút kezelője is kérheti a – hivatalból is eljáró – hatóságot az útcsatlakozás elbontásra való kötelezésre.

#### **A 21. §-hoz:**

Közút melletti létesítmény megvalósításának szabályaira vonatkozó pontosítás annak kiegészítése, hogy a hatóság mit tehet a meg nem adott, vagy sérelmezett közútkezelői hozzájárulás esetén, illetve akkor, ha a megvalósításra irányuló kérelem kapcsán a közútkezelő nem nyilatkozik. A rendelkezés koncepciója az, hogy az útcsatlakozás létesítése iránti kérelmet az útkezelő bírálja. Az elbírálás esetén a kezelő hallgat, a hozzájárulást megadja, a hozzájárulást feltételek meghatározásával adja meg vagy a kérelmet elutasítja. Ezek alapján szükséges volt logikai szempontok alapján pontosítani, hogy ha a kérelmező bármit is sérelmez, akkor a hatóság milyen jogosultságokkal rendelkezik annak esetleges orvoslására.

#### **A 22. §-hoz:**

A használati díj és az útdíj terminológiájának bevezetése okán szükséges pontosítás.

#### **A 23. §-hoz:**

A közlekedési hatóság egyes eljárásai során a személy- és vagyonvédelem biztosítása, az egyes munkafolyamatok, vizsgáztatások és egyéb eljárási cselekmények ellenőrzése és dokumentálása, az esetleges korrupció megelőzése, illetve a munkafegyelem biztosítása érdekében szükséges, hogy a hatóság a vizsgáztatásról, vizsgálatról és ellenőrzésről – adatrögzítés nélkül – elektronikus berendezéssel közvetlen kép- és hangmegfigyelést végezhesen. A közlekedési hatóságnak ugyanakkor lehetővé kell tennie, hogy – a vizsgázó erre irányuló kérése esetén – a vizsga letétele e megfigyelés nélkül is megtörténhessen.

A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörének teljesítése során államtitkot, illetve szolgálati titkot képező adattal vagy adatokkal is kapcsolatba kerül, illetve kerülhet. Ennek alapján a közlekedési hatóság vezetője részére indokoltá válik az államtitok,

illetve szolgálati titok minősítésének biztosítása a légi közlekedési hatóság vezetője részére biztosított jogkörhöz hasonlóan.

#### **A 24. §-hoz:**

A valós helyzetre és más jogszabályi rendelkezésekre is figyelemmel (pl. ingatlan-nyilvántartási törvény) szükséges a magánút, az út tartozéka és a kerékpárút törvényi definíciójának pontosítása.

#### **A 25. §-hoz:**

A törvény jogalkotási felhatalmazást tartalmazó rendelkezéseit pontosítani vagy kiegészíteni szükséges.

A veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról szóló 1/2002. (I. 11.) Korm. rendelet felülvizsgálatakor megállapításra került, hogy e rendelet és a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadó kinevezéséről és képesítéséről szóló 2/2002. (I. 11.) Korm. rendelet közúti szállításokkal kapcsolatos rendelkezéseinek megalkotáshoz szükséges törvényi felhatalmazó rendelkezés rögzítése szükséges.

Emellett a 48. § (3) bekezdése a) pont 5. alpontja nem megfelelő pontossággal határozza meg a 20. § (4) bekezdésében említett, az egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről szóló külön jogszabály megjelölésére vonatkozó rendelkezés tartalmát. Ebből következően az a) pont 5. alpontjából törölni kell a bírság megfizetésére vonatkozó rendelkezésre utalást és ezt külön alpontban kell meghatározni.

Jogalkotási felhatalmazást kell bevezetni:

- a közúti járművekkel kapcsolatos jóváhagyásokra, típusbizonyítványokra, műszaki vizsgálatokra vonatkozó adatok kezelésére és nyilvántartására vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegére és az ellenőrzés részletes szabályainak kialakítására,
- a közlekedésrendészeti hatóság vagy hatóságok kijelölésére,
- a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések körére, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegére, valamint a beszedett bírság felhasználására,
- a honvédelemért felelős, valamint a rendvédelmi szerveket irányító miniszternek, hogy – a közlekedésért felelős miniszterrel egyetértésben – a Magyar Honvédség, a nemzetbiztonsági szolgálatok és a rendvédelmi szervek személyi állományára, járműveire és magánútjaira eltérő rendelkezéseket állapítsanak meg,
- az útdíj és használati díj terminológiájának megjelenésére tekintettel,
- a Kkt. 29. § (1) bekezdésének módosításával összefüggésben a Kormány részére; a Kkt. fenti §-ának módosítására tekintettel indokolt, hogy egységesen a Kkt. adjon az országos közutak építése tekintetében felhatalmazást az elszámolással és vagyonkezelésbe adással kapcsolatos részletszabályok rendeletben történő megállapítására (Jelenleg csupán a gyorsforgalmi utak tekintetében létezik ez a felhatalmazás az Aptv-ben, amely ezzel természetesen hatályát veszti.)

## **A 26. §-hoz:**

A jogharmonizációs célú jogalkotásról szóló 7001/2005. (IK. 8.) IM irányelv szerinti jogharmonizációs záradék feltüntetése.

## **A 27. §-hoz:**

A nyilvántartásba vételre kötelezett úszólétesítmények lajstromozási kötelezettsége kapcsán: A Vkt. hatályos rendelkezése szerint a nyilvántartásba vételre kötelezett, több mint 50%-ban magyar tulajdonban lévő úszólétesítményt a magyar lajstromban kell nyilvántartani. A több mint 50%-ban magyar tulajdonban lévő úszólétesítménynek a magyar lajstromban való nyilvántartására vonatkozó előírás azonban sem a gazdálkodó szervezetek, sem pedig a hatóság részéről nem tekinthető megfelelőnek, ezért a rendelkezés módosítása – a Magyar Köztársaság európai uniós tagságából fakadó előnyökre alapozottan – esedékessé vált. A gazdálkodó szervezetek szempontjából a Vkt. hatályos rendelkezése egyebek mellett korlátozza őket abban, hogy az európai uniós egységes belső piacon szabadon válasszák meg tevékenységük központjának helyszínét. A szigorú törvényi előírás a hatósági szervezet számára sem előnyös, hiszen a magas szinten szakosodó hajózási tevékenységek a hatóság részéről intenzív és költségigényes intézményi és eszközfejlesztést igényelnek, amelynek a hazai piac korlátozott mérete és a társaságok viszonylagosan kis száma miatt a hatóság nem lehet képes megfelelni. Ugyanakkor a kiterjedt európai uniós piacon – a nagyobb tagállamokban – a hatósági szervezet a nagy piac által biztosított kedvezőbb feltételeknek köszönhetően fejlett szolgáltatásokkal áll az ügyfelek rendelkezésére és az uniós jogi aktusokban széleskörűen szabályozott módon gond nélkül képes fogadni a nyilvántartásba vételre jelentkező hajókat. A vonatkozó rendelkezések módosítása révén a nemzetközi egyezményeknek megfelelő, magas szintű hatósági felügyelet biztosítható, amely hajózás biztonságának fokozását és a környezetvédelmi követelmények teljesítését segíti.

## **A 28. §-hoz:**

A hajók és úszómunkagépek lobogóviselési kötelezettsége kapcsán: A Vkt. II. fejezete foglalkozik az úszólétesítmények állami hovatartozásával és a lobogóviseléssel. A 16. § (2) bekezdése írja elő a lobogóviselést. A jogszabályhely alapján a nemzeti lobogót a nagyhajó és úszómunkagép farrészén vagy a kormányállás mögötti lobogórúdon kell elhelyezni. A jogszabály a nagyhajókra vonatkozóan általános hatállyal határozza meg a lobogóviselést, nem tesz különbséget az állandó személyzettel rendelkező, valamint a személyzet nélküli nagyhajók között.

Az elvégzett nemzetközi összehasonlítás eredményeként megállapítható, hogy a nemzetközi viszonylatban a személyzettel nem rendelkező hajók számára a lobogóviselés kötelezettségét nem írják elő, jöllehet nem is tiltják.

A törvényi szabályozásnak a gyakorlatban való végrehajthatósága, a jogszabálykövető magatartás elősegítése érdekében a törvényjavaslat a Vkt. 16. §-ában foglalt rendelkezés olyan módosítását irányozza elő, hogy az a személyzettel ellátott hajókra és úszómunkagépekre vonatkozzon.

### **A 29. - 30. §-hoz:**

A hajózási tevékenység engedélyhez kötöttségéről a Vkt. 51. §-ának hatályos szövege csak közvetve, az engedély kiadásának feltételein keresztül rendelkezik. A javasolt módosítás az engedélyhez kötöttséget egyértelműen állapítja meg.

A Vkt. 52. §-ának (1) bekezdése nem tükrözi a tőke szabad mozgásának elvét, ezért a javasolt módosítás azt a korábban a Vkt. 51. §-ának (1) bekezdésében foglalt rendelkezéssel helyettesíti.

### **A 31. §-hoz:**

A Vkt. egyes értelmező rendelkezéseinek módosítása kapcsán:

A 87. § 3. pontja helyébe lépő rendelkezés kapcsán:

A csónak használatát az állampolgárok számára könnyen elérhetővé és vonzóvá teszi az, hogy aki a jogszabályi rendelkezések szerint csónakot épít magának, az mentesül a nyilvántartásba vételi kötelezettség, ezzel együtt a műszaki vizsga alól.

A csónak kialakítására, működtetésére, illetve használatára egyszerű szabályok vonatkoznak. A hajózási hatóság és a vízrendészeti rendőrhatósági szervek tapasztalata az, hogy a csónaképítés iránt érdeklődő és a szabályokat találegykonan alkalmazó állampolgárok a jogszabályalkotó szándékától eltérő, a vízen tartózkodás biztonságát veszélyeztető és hajózásbiztonsági szempontból elfogadhatatlan építési megoldásokat valósítanak meg.

A csónakra vonatkozó jogszabályi rendelkezésnek egyértelműen és szabatosan kell meghatároznia a csónak egyszerű, de biztonságos kialakítására vonatkozó ismérveket. A csónak kialakítására vonatkozó fő ismérvek kellően értelmezhető behatárolása útján a csónak szerkezeti felépítésének módosítását meg kell akadályozni. A csónak és egyúttal a csónakban tartózkodó személyek biztonságát legsúlyosabban a csónakra eszközölt felépítmények veszélyeztetik, hiszen a rossz méretezés és a rossz anyagválasztás miatt a házilagosan és hatósági ellenőrzés nélkül kivitelezett csónakok stabilitása – különösen viharos szelek idején – nem megfelelő. Fontos, hogy az egyszerűnek és biztonságosnak minősülő csónak ne váljon a szakszerűtlenül kivitelezett házilagosan barkácsolt áldozatává, ezért a csónak kialakítását meghatározó törvényi rendelkezést úgy szükséges módosítani, hogy a csónak ne legyen úgy kishajóvá alakítható, hogy a hatóság látókörébe ne kerüljön. A javasolt rendelkezés értelmében a csónak nem rendelkezik felépítménnyel, illetve a felépítményes vízijármű nem minősíthető csónakként, azaz hatósági jóváhagyás szükséges a használatához. A hatósági felügyelet alá vont vízijárművek biztonsága a jogszabályban meghatározott ellenőrzési és jóváhagyási eljárás keretében biztosítható.

A tengeri és a belvízi kishajók megkülönböztetése a 87. § 21. és 27. pontja helyébe lépő rendelkezés révén:

A tengeri kedvtelési célú kishajót használó magyar állampolgárok száma ütemesen növekszik, és közülük ezernél is többen vannak olyanok, akik a saját tulajdonukat képező tengeri kedvtelési célú kishajójukat kizárólag tengeren, de magyar lobogó alatt

használják. A magyar nyilvántartásban szereplő tengeri kedvtelési célú kishajók száma indokolttá teszi, hogy a tengeri hajók köbözésére, valamint felszerelésére és más hajózásbiztonsági jellemzőire vonatkozó nemzetközi szabályozás rendelkezései szerint a belvízi kedvtelési célú kishajóktól külső hosszúságuk miatt különböző tengeri kedvtelési célú kishajókat a magyar szabályozás is kellően elkülönítse.

Törvényi szinten elegendő az értelmező rendelkezések között szereplő meghatározás megfelelő módosítását végrehajtani, amely a más jogszabályok rendelkezéseinek körültekintő alkalmazását biztosítja. A módosítás értelmében az a belvízi hajó, amelynek a hajótesten mért hossza a 20 métert nem éri el, valamint az a tengeri hajó, amelynek a hajótesten mért hossza a 24 métert nem éri el kishajónak minősül, amelyre a hajókra általában vonatkozó rendelkezésektől eltérő rendelkezések alkalmazandók.

A jelzett okból végrehajtott módosítással összefüggésben, a 27. pontban szereplő rendelkezést is módosítani szükséges.

### **A 32. §-hoz:**

A hatályos Lt. 3/C. §-a rendelkezik a légialkalmassági, az üzemben tartási, a léginavigációs és a légiközlekedés védelmi határozatokról, valamint a határozatokkal kapcsolatos speciális eljárási szabályokról. A határozatokkal kapcsolatban az alábbi változtatások szükségesek.

Az (1) bekezdésben meghatározott módosítás egyértelművé teszi, hogy légialkalmassági határozat esetében az ügyfél jogai a légijármű tulajdonosa és bérlője mellett az üzemben tartót is megilletik.

A (2) bekezdésben rögzített üzemben tartási határozat esetében is kizárólag az ügyféli jogállás megállapítására irányul a módosítás, mely értelmében a hatályos szabályozás szerinti, a tulajdonost és az üzemben tartót megillető ügyféli jogállás rögzítése mellett a légijármű bérlője is ügyfélként léphet fel a légiközlekedési hatóság eljárása során.

A (3) bekezdésben szabályozott légiforgalmi biztonsági határozat az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló, 2004. március 10-i 552/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban léginavigációs biztonsági határozat megnevezésre módosul.

Az eljárási szabályok között új elemként tartalmazza a javaslat azt, hogy milyen esetekben indulhat meg az eljárás, és hogy a közigazgatási hatósági eljárásról szóló törvényben foglaltakon túl mit kell tartalmaznia minimálisan a határozatoknak.

A javasolt (5) bekezdés értelmében a határozatok kiadására az engedélyes bejelentése alapján, továbbá abban az esetben kerülhet sor, amennyiben a légiközlekedési hatóság eljárása során hivatalból észleli annak szükségességét. Természetesen előfordulhat az, hogy a bejelentés nem az engedélyestől érkezik, ebben az esetben a hatóság dönti el, hogy szükséges-e az eljárás megindítása, és az eljárást hivatalból megindítja. Az ilyen bejelentés alapján indult eljárás nem kérelemre indult eljárásnak minősül, így a bejelentőnek nincsenek ügyféli jogai, mint ahogyan azt

a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvény is előírja.

Nincs változás a jogorvoslati eljárás szabályozásával kapcsolatban, azonban a nemzeti légitársaságok védelmi határozatokat a jövőben nem kell közzétenni tekintettel az azokban foglalt korlátozott hozzáférésű információkra.

### **A 33. §-hoz**

A hatályos szabályozás alapján a magyar légtér igénybe vételéhez szakszolgálati engedély szükséges. A lajstromozásra nem kötelezett légitársaságok vezetéséhez azonban nem szükséges szakszolgálati engedély, ezért a javaslat ezen kiegészítést is tartalmazza.

### **A 34. §-hoz**

A hatályos szabályozásban szereplő telephely kifejezés helyett az üzemeltetési bázis kifejezés használatát javasoljuk, tekintettel arra, hogy ez van összhangban az Európai Parlament és Tanács a polgári légitársaságok területén a műszaki előírások és a közigazgatási eljárások összehangolásáról szóló 3922/91/EGK tanácsi rendelet módosításáról szóló 1899/2006/EK rendeletben (EU-OPS) használt kifejezéssel. A telephely szóhasználat pontosításra szorul a gazdasági társaságokra vonatkozó jogszabályokban foglalt, eltérő jelentéssel bíró telephely kifejezés miatt is, hiszen itt nem azt kívánjuk szabályozni, hogy a légitársaság üzemben tartójának a cégnyilvántartásban kell egy repülőteret telephelyként szerepeltetnie, hanem azt, hogy az üzemben tartónak legyen egy ún. bázis repülőtere. A 19. § (2) bekezdésében foglaltak értelmében a természetes személy tulajdonában lévő, kizárólag magáncélra használt polgári légitársaság üzemben tartása üzemben tartási engedély – és így üzemben tartó – nélkül történik. A javaslat értelmében ebben az esetben a tulajdonosnak kell üzemeltetési bázissal rendelkeznie annak érdekében, hogy a légitársaság fellelhető legyen a légitársaságok számára.

### **A 35. §-hoz:**

A hatályos Lt. a légitársaság lajstromba vételével kapcsolatban különbséget tesz a magyar állampolgárok, magyar jogi személyek és jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaságok tulajdonában (üzemeltetésében) lévő légitársaságok és a külföldi állampolgárok között, továbbá a vámkezeléssel kapcsolatos eljárás során keletkezett okiratok esetében minden esetben (EGT-n belüli behozatal esetén is) a magyar vámhatóság vámkezelését igazoló okmány benyújtását követeli meg. A javasolt szabályozás nem tesz különbséget a légitársaság tulajdonosának honossága szerint, tekintettel arra, hogy a hatósági felügyelet ellátása ettől független. A javaslat 3. §-ában szereplő üzemeltetési bázisnak a természetes személy tulajdonát képező, kizárólag magáncélra használt polgári légitársaságok esetében is kötelező megadásával ugyanakkor a hatósági felügyelet biztosítottá válik.

A fentiekén túl a javaslat szerint kizárólag az Európai Gazdasági Térségen kívülről történő behozatal esetén követelmény a vámkezelés igazolása, melyet immár nem kizárólag a magyar vámhatósággal lehet elvégeztetni.



### **A 36. §-hoz:**

Ezen módosító szakasz kizárólag pontosítást tartalmaz, tekintettel arra, hogy a hatályos szövegben nem egyértelmű, hogy a tulajdonos hozzájárulása a légi járműnek a lajstromból való, vagy a bejegyzett jog lajstromból való törléséhez szükséges. A Genfben, 1948. június 19-én elfogadott, a repülőgépekhez fűződő jogok nemzetközi elismeréséről szóló Egyezmény kihirdetéséről szóló 5/1994. (I. 18.) Korm. rendelet értelmében lehetőség van ugyanis arra, hogy a bejegyzett jog törlése nélkül a légi jármű magyar lajstromból más lajstromba kerüljön úgy, hogy a külföldi lajstromba vételnél a már bejegyzett jogot átjegyzik.

### **A 37. §-hoz:**

A gyakorlati tapasztalatok indokolják a jelenlegi 52/A. § módosítását, tekintettel arra, hogy nehézségekbe ütközik a légvédelmi repülések elrendelése és végrehajtása alatt eltelt idő alatt a légtér teljes szabaddá tétele a légiforgalom biztonságának veszélyeztetése nélkül. Ezért a javaslat értelmében légvédelmi célú valós repülések esetén a légvédelmi irányító felelős a légi járművek elkülönítéséért, míg a légiforgalmi irányító elősegíti a légvédelmi irányító által meghatározott légi cél eléréséhez szükséges útvonal igénybe vételét, valamint szabaddá teszi a légi cél körzetét.

### **A 38. §-hoz:**

A módosítás a katonai légiforgalmi szolgálatok feladatainak meghatározását tartalmazza.

### **A 39. §-hoz:**

Jogharmonizációs kötelezettségünknek teszünk eleget azzal, amikor a hazai jogszabályok mellett az Európai Unió szervei által kibocsátott kötelező erejű normák megsértőivel szemben is lehetővé tesszük a bírságolás lehetőségét, különös tekintettel arra, hogy a légiközlekedés területén jelentős számú közvetlenül alkalmazandó EK rendelet van hatályban. A javaslat tartalmazza a bírság legalacsonyabb és legmagasabb összegét. Az összegek megállapításánál figyelemmel voltunk arra, hogy immár az EK rendeletek megsértése esetén is a nemzeti légiközlekedési hatóság szabja ki a bírságot, mely összegének hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lennie. A bírság legmagasabb összegének megállapításánál figyelemmel voltunk továbbá a hatályos, egyéb tárgykörű bírságok jogszabályban rögzített maximális összegére is. A fogyasztóvédelem területén például nincsen meghatározva a kiszabható bírság legmagasabb összege, a tűzvédelmi bírság maximuma azonban szintén három millió forint, a munkavédelmi bírság legmagasabb összege tíz millió forint. A közúti közlekedés területén 800 000 Ft-ban került rögzítésre a bírság maximuma. A légiközlekedési bírság maximális összege a fentiekhez viszonyítva került megállapításra.

A (2) bekezdésben kerülnek meghatározásra a bírság kiszabásakor irányadó mérlegelési szempontok.

#### **A 40. §-hoz:**

A módosítás két új fogalmat határoz meg, a légvédelmi készenléti repülés és a légi cél meghatározását tartalmazza az 52/A. § módosításához igazodva.

#### **A 41. §-hoz:**

A javaslat a felhatalmazó rendelkezések pontosítását, kiegészítését tartalmazza. A hatályos szövegben ún. feladatkielölő normaként szereplő rendelkezésekhez kapcsolódóan megalkotásra kerülnek a hiányzó felhatalmazó rendelkezések, valamint a honvédelmi miniszter felhatalmazása kiegészül az állami célú légiközlekedés tekintetében a nyilvános repülőrendezvény, továbbá az állami célú légiközlekedési szakterülethez kapcsolódó szakértői működés engedélyezésére vonatkozó rendeletekkel.

#### **A 42. §-hoz:**

E szakasz az Lt. jogharmonizációs záradékát aktualizálja.

#### **A 43. §-hoz:**

A javaslat a törvény hatályára vonatkozó rendelkezést egyértelművé teszi annak rögzítésével, hogy a „magyar” jelző helyett a „magyar lajstromba, illetve nyilvántartásba vett” szöveget alkalmazza.

#### **A 44. §-hoz:**

A javaslat egyes fogalom-meghatározásokat pontosít, illetve kiegészít a szakmai vizsgálattal összefüggésben a nemzetközi együttműködés, statisztikai adatcsere során összegyűlt tapasztalatok alapján. A javaslat több olyan új definíciót tartalmaz, amelyek alkalmazását az üzemben tartói vizsgálat – javaslatban szereplő – kiterjesztése indokol.

A technikai fejlődés igényli a vezető nélküli repülésre alkalmas légi jármű repülése tartamának meghatározását, amely definíció beépítésével a javaslat egyértelművé teszi azt is, hogy az ilyen légi járművek okozta légiközlekedési balesetek szakmai vizsgálata is a közlekedésbiztonsági szerv kompetenciájába tartozik.

A légiközlekedés területén már meghonosodott biztonsági szolgálatoknak a vasúti és a víziközlekedés területén történő kötelező bevezetése megköveteli az üzemben tartó fogalmának meghatározását.

#### **A 45. §-hoz:**

A rendelkezés a pontosítás érdekében kimondja, hogy a vizsgálóbizottság nemcsak a helyszínen, hanem a vizsgálat bármely szakaszában jogosult tanúk meghallgatására. A módosítás egyértelműen rögzíti továbbá, hogy a vizsgálóbizottság a balesetek és a közlekedési események megelőzése érdekében – akár haladéktalan intézkedést javasolva – a vizsgálat bármely szakaszában tehet biztonsági ajánlást.

#### **A 46. §-hoz:**

A bejelentés visszaigazolási kötelezettsége helyett – tekintettel arra, hogy a visszaigazolásra a gyakorlatban nem minden esetben van tényleges lehetőség – a nyilvántartásba vételre vonatkozó kötelezettséget rögzíti.

A módosítás rendelkezést tartalmaz arról – a jelenleg hatályos végrehajtási rendeletek e rendelkezését a javaslatba emelve – hogy amennyiben a közlekedési balesetben, eseményben több jármű érintett, azt egy esetnek kell tekinteni, az esetet a leg súlyosabb következmény szerint minősítve.

#### **A 47. §-hoz:**

A javaslat a helyszín biztosítására vonatkozó kötelezettség mellett elrendeli a helyszín változatlanul hagyására vonatkozó intézkedési kötelezettséget is. Ennek oka, hogy a Rendőrségről szóló 1994. évi XXXIV. törvény 43. §-a csak feljogosítja, de nem kötelezi a rendőrt arra, hogy intézkedjék az esemény helyszínének változatlanul hagyása iránt. E rendelkezés azonban nem zárja ki a személyek életének, testi épségének védelméhez szükséges vagy katasztrófhelyzet felszámolásához nélkülözhetetlen azonnali intézkedések, valamint halaszthatatlan eljárási cselekmények végrehajtását.

A javaslat új elemként meghatározza a helyszín változatlanul hagyása és a nyomok megőrzése érdekében szükséges intézkedéseket. Abban az esetben azonban, ha a személyek életének és testi épségének védelme érdekében a helyszín eredeti állapotban nem tartható meg, arról a bizottságot tájékoztatni kell, illetve amennyiben lehetséges, a változtatásokról jegyzőkönyvet kell készíteni, vagy azokat képi úton kell rögzíteni.

A javaslat a „katonai létesítmény” helyett a „katonai vagy rendészeti létesítmény”, „őrzött katonai szállítmány” helyett az „őrzött szállítmány” kifejezéseket alkalmazza, ezzel összhangban a szakmai vizsgálat vezetőjének a helyszín őrzésére és annak időtartamára vonatkozó egyeztetési kötelezettségét az illetékes szervek irányában állapítja meg.

#### **A 48. §-hoz:**

A javaslat – a hatályos végrehajtási rendeletek vonatkozó rendelkezéseinek törvényi szintre történő emelése céljából – mindhárom közlekedési ágazat tekintetében egységesen rögzíti a helyszíneléssel, a helyszíni szemlével összefüggő rendelkezéseket. Szabályozza az egyes érintettek kötelezettségeit, külön is szerepeltetve a mentés vezetőjének, illetve az érintett üzemben tartó felelős vezetőjének a kötelezettségeit is.

A javaslat kimondja, hogy a vizsgálóbizottság felhasználhatja más hatóság, illetve az üzemben tartó vagy üzemeltető által készített helyszíni szemle jegyzőkönyvét is.

A javaslat – törvény eltérő rendelkezése hiányában – a baleset helyszínén dolgozók biztonsága és a nyomok megőrzése érdekében az érintett hatóságokkal egyeztetve feljogosítja a vizsgálóbizottság vezetőjét az eseménnyel érintett infrastruktúrán zajló

forgalom, tevékenység szükséges mértékű és időtartamú korlátozására, vagy szüneteltetésére.

A javaslat a vizsgálatban részt vevők biztonsága érdekében rögzíti, hogy e személyeket megfelelő védőruházattal, védőoltásokkal kell ellátni. A rendelkezés a helyszíni koordináció elősegítése céljából előírja a résztvevők azonosító jelzéssel történő ellátását. A szemle hatékonysága és eredményessége érdekében a javaslat szerint a résztvevőket a helyszíni szemle lefolytatásához megfelelő technikai felszereléssel kell ellátni.

A javaslat e rendelkezése rögzíti, hogy amennyiben nemzetközi szerződés alapján más állam képviselője jogosult a vizsgálatban részt venni, lehetőség szerint biztosítani kell számára a helyszín eredeti állapotban történő megtekintését. Ez a jogosultsága azonban nem kiséltetheti a helyszíni szemle megkezdését és lefolytatását.

#### **A 49. §-hoz:**

A javaslat e rendelkezése részletesen szabályozza az adatrögzítő berendezéssel kapcsolatos jogosultságokat és kötelezettségeket.

Az egységes szabályozás alapját a hatályos végrehajtási rendeletben foglaltak szolgáltatták, amely szabályrendszer kiegészült a gyakorlati élet igénye alapján annak kimondásával is, hogy a járművekben lévő adatrögzítőket a közlekedésbiztonsági szerv a kivizsgálás eredményessége érdekében abban az esetben is lefoglalhatja, illetve elrendelheti azok adattartalmának letöltését, ha ezzel a jármű újbóli üzembeállítását késlelteti.

#### **Az 50. §-hoz:**

A javaslat új szerkezetben megtartva a Kbtv. hatályos rendelkezését is, kiegészíti a bizonyítékok őrzésére vonatkozó rendelkezéseket, figyelembe véve az eljárás egymást követő elemeit, szabályozási alapként felhasználva és egységesítve a hatályos végrehajtási rendeletek ezzel összefüggő tartalmát. A javaslat lényeges eleme, hogy kimondja, az érintett járműnek, berendezésnek, roncsnak a vizsgálat lefolytatására alkalmas helyre történő szállítása az üzemben tartó, ennek hiányában a tulajdonos költségére történik.

A közlekedésbiztonsági szerv által átvett vagy lefoglalt járművet, berendezést vagy egyéb dolgot vissza kell adni a tulajdonos vagy az üzemben tartó részére, amennyiben arra a szakmai vizsgálat során már nincs szükség. Azokat a tárgyakat, amelyeket felszólítás ellenére sem vittek el, a közlekedésbiztonsági szerv a felelős őrzés szabályai szerint jogosult felhasználni vagy értékesíteni, tekintettel arra, hogy ezek további őrzése indokolatlan terhet jelentene a szerv számára. E rendelkezés vonatkozásában kivételt képeznek azok az állami feladatot ellátó (például honvédelmi, rendőrségi célú) járművek, illetve berendezések, amelyek jellemzően külön nyilvántartásban szerepelnek és amelyek megőrzése, illetve megóvása tekintetében azok üzemeltetőjét, üzemben tartóját külön felelősség terheli.

#### **Az 51. §-hoz:**

A javaslat kimondja, hogy a vizsgálóbizottság tagjaként nem járhat el a vizsgálat által érintett szerv (gazdálkodó szervezet) vezető tisztségviselőjének, tulajdonosának közeli hozzátartozója.

A javaslat kiegészíti a Kbt. hatályos rendelkezéseit, e szakaszban jelennek meg a vizsgálóbizottságra és annak tagjaira vonatkozó képesítési előírások.

#### **Az 52. §-hoz:**

A javaslat biztosítja közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény vizsgálata során az üzemben tartó, a tulajdonos, továbbá a tervező, a gyártó, javító, karbantartó képviselőjének meghatalmazott képviselőként történő részvételét a szakmai vizsgálatban.

#### **Az 53. §-hoz:**

A javaslat a jogalkalmazás könnyítése érdekében a hatályos törvényi szabályozás és a végrehajtási rendeletek bázisán önálló szakaszban tartalmazza a zárójelentéstervezetre vonatkozó rendelkezéseket, követve a szakmai vizsgálat folyamatát.

#### **Az 54. §-hoz:**

A javaslat a zárójelentés fogalmának pontosított meghatározását foglalja magában. Ezen kívül, a hatályos szabályozással szemben, amely a biztonsági ajánlások címzettjei számára évente csak egyszer állapít meg tájékoztatási kötelezettséget, a javaslat szerint a biztonsági ajánlások címzettjei a biztonsági ajánlás kézhezvételétől számított 30 napon belül írásban tájékoztatást adnak a közlekedésbiztonsági szervnek az ajánlások elfogadásáról bevezetésük határidejének megjelölésével, vagy egyet nem értésükről, indokolással ellátva.

#### **Az 55. §-hoz:**

Az adatkezelésre vonatkozó hatályos rendelkezést a javaslat a gyakorlati igények szerint kiegészíti. Ennek megfelelően a javaslat lehetővé teszi, hogy a közlekedésbiztonsági szerv a 7. §-ban foglalt feladatának ellátása céljából kezelje a baleset, illetve esemény által érintett infrastruktúra üzemeltetésében, karbantartásában részt vevő személy adatait is. A kezelhető adatok körét az egyértelmű azonosíthatóság érdekében kiterjeszti a születési helyre, időre, az érintettnek az esemény idején betöltött szolgálati beosztására, illetőleg az eseménnyel kapcsolatba hozható telefonforgalmazásának tényére. Ez utóbbi esetben a szakmai vizsgálatot segíti az az információ, hogy a járművet, illetve az infrastruktúrát üzemeltető személyzet a közlekedési baleset vagy esemény időpontjában vagy azt megelőzően használt-e telefonkészüléket.

### **Az 56. §-hoz:**

Arra figyelemmel, hogy a közlekedésbiztonsági szerv végzi az állami légi járművel bekövetkezett balesetek és események szakmai vizsgálatát is, a közlekedésbiztonsági szerv vezetőjét szükséges feljogosítani arra, hogy az állami légi járművekkel összefüggésben, feladatkörében államtitkot, illetve szolgálati titkot képező adatot minősítsen.

### **Az 57. §-hoz:**

A javaslat törvényi szintre emeli a meghatalmazott képviselők és a tanácsadók külföldi szakmai vizsgálatban történő részvételét szabályozó rendelkezéseket. E kérdéskört jelenleg végrehajtási jogszabályok rendezik. A jogalkalmazás érdekében egységesítésük indokolt.

### **Az 58. §-hoz:**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kkt.) módosítása során az országos közutak építésére és a vagyonkezelőnek történő átadásra, a forrásokkal és eszközökkel történő elszámolásra vonatkozóan új szabályozás lép hatályba. A közutak igazgatásáról szóló 19/1994. (V. 31.) KHVM rendelet 2. §-ának (1) bekezdésében foglaltakra tekintettel a gyorsforgalmi utak országos közútnak minősülnek, így az országos közutakra vonatkozó jogszabályi rendelkezés tárgyi hatálya kiterjed a gyorsforgalmi utakra.

Az országos közutak körében a gyorsforgalmi utakra lex specialist tartalmazó, a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (Aptv.), emellett az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény (Vagyontörvény) a vagyonkezelésbe adásra illetve a forrásokkal és eszközökkel való elszámolásra nézve eltérő rendelkezéseket tartalmaz, mint a Kkt. 2008. január 1-jén hatályba lépő szövege.

Erre tekintettel a jogbiztonság követelményének érvényre juttatása érdekében indokolt az Aptv. és a Vagyontörvény megfelelő szabályainak hatályon kívül helyezése.

### **Az 59. §-hoz:**

A Vkt. egyes rendelkezéseinek módosítása a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseiben alkalmazott szóhasználatra figyelemmel:

Figyelemmel a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseire, a közigazgatási hatóság döntését már nem kizárólag határozatként hozhatja meg. Javasoljuk ezért a Vkt. 9. § (3) bekezdésében, 11. § (3) bekezdése felvezető szövegében és (6) bekezdésének második mondatában, 18. §-ának harmadik mondatában, 24. § (5) bekezdésének harmadik és negyedik mondatában, 56. § (2) bekezdésének első mondatában, valamint (3) és (4) bekezdésében, 78. § (2) bekezdésének második mondatában, továbbá 78/A. §-ában szereplő „határozat” kifejezés „döntés” szóra cserélését.

Hatályba léptető és hatályon kívül helyező rendelkezéseket tartalmaz, továbbá úgynevezett „mozaikos” technikával számos pontosítást hajt végre az Lt. hatályos szövegében.

Az Lt. 3/C. §-a (7) bekezdésének módosítása azt a célt szolgálja, hogy a nemzeti védelmi határozatokat ne kelljen közzétenni. A védelmi határozatokban foglalt intézkedések alapja az Európai Unió Bizottságának 622/2003. rendeletének és módosításainak titkos ("EU restricted", "EU confidential") minősítésű mellékleteiben található. Ezen mellékletek tartalma sem részben, sem egészben nem tárhatók széles nyilvánosság elé, így a rendeletekre alapuló határozatok sem. Az előzőeken túl, az államtitokról és a szolgálati titokról szóló 1995. évi LXV. törvény mellékletének (titokkörü jegyzék) 89. pontja alapján "A polgári repülés (légijárművek, repülőterek, berendezések) elleni jogellenes cselekmények megelőzésére, megakadályozására és elhárítására vonatkozó tervek, intézkedési tervek, ellenőrzési jegyzőkönyvek, jelentések, valamint az említett célból a társszervekkel kötött együttműködési megállapodások" államtitoknak minősülnek. Mivel a védelmi határozat kiadását valamilyen légiközlekedés védelmi ellenőrzés során feltárt hiányosság indokolja, az esetlegesen államtitkot képező határozatok nem tehetők közzé. Tekintettel arra, hogy a védelmi határozatok nem közvetlenül az utazóközönséget érintik, hanem jellemzően egy-egy légitársaságot, illetve repülőteret, ezért a címzettek részére történő megküldés a mielőbbi és teljes körű megismerést nem akadályozza.

Az Lt. 25. §-a (1) bekezdése értelmében a vállalkozó a szolgáltatást a veszélyes áru légi úton való szállítását kivéve nem tagadhatja meg. Ugyanezen bekezdés kimondja azt is, hogy a vállalkozó szolgáltatásait a külön jogszabályban előírt feltételek teljesítése esetén bárki igénybe veheti. A bekezdés második mondatának hatályon kívül helyezése esetén az első mondatban szereplő feltétel, azaz a külön jogszabályban meghatározott feltételek teljesítése továbbra is előírás. A légi személyszállítást a 25/1999. (II. 12.) Korm. rendelet szabályozza, amely alapján a szállításra vonatkozó üzletszabályzatot a légiközlekedési hatóság hagyja jóvá. A hatóság által jóváhagyott szabályzat azonban – a veszélyes áruk szállításának megtagadásán kívül is – tartalmazhat olyan előírásokat, amely alapján a légifuvarozó a szállítást megtagadhatja. Ilyen eset lehet például az, ha az utas beszállás előtti magatartásából alapos okkal arra lehet következtetni, hogy az utas vagy poggyásza fuvarozása veszélyeztetheti a fedélzeten tartózkodó személyek életét, egészségét, vagy testi épségét. A § (2) bekezdésének módosítására a nemzetközi gyakorlatnak megfelelően került sor, miszerint a menetrendet nem kell jóváhagynia a légiközlekedési hatóságnak, az előzőekben említett szabályzatot azonban igen.

A javaslat a hatálybaléptető és hatályon kívül helyező rendelkezéseken kívül úgynevezett „mozaikos” technikával számos pontosítást hajt végre a Kbtv. hatályos szövegében.

#### **A 60. §-hoz:**

Az Európai Unió jogának való megfelelést tartalmazó rendelkezés.