

**MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA**

**T/6687. számú  
törvényjavaslat**

**egyres közlekedési tárgyú törvények módosításáról**

**Előadó: Dr. Szabó Pál**

**közlekedési, hírközlési és energiaügyi  
miniszter**

**Budapest, 2008. október**

## 2008. évi ... törvény

### egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról

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

##### 1. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 20. § (11) bekezdésének d) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[A Magyar Köztársaság területén magyar vagy külföldi rendszámú közúti járművel végzett tevékenységre az (1) bekezdés szerinti rendelkezések megtartását]*

„d) az (1) bekezdés e) pontja tekintetében – a veszélyes áru szállítójának, feladójának, csomagolójának, be- és kirakójának, töltő- és ürítőjének, címzettjének telephelyén is – külön jogszabály alapján a katasztrófavédelmi hatóság is”

*[jogosult ellenőrizni. Belföldi forgalomban közlekedő jármű – (1) bekezdés a) és b), valamint f)-i) pontjában meghatározott – ellenőrzésébe a vámhatóság is bevonható.]*

##### 2. §

A Kkt. 29. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„29. § (1) Az országos közutak építtetője – a magántőke bevonásával megvalósuló utak kivételével – a Magyar Állam kizárólagos tulajdonában lévő, az országos közúthálózat fejlesztési és építtetői feladatainak ellátásáért felelős, részvénytársasági formában működő gazdasági társaság, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: NIF Zrt.). Az út 33. § (1) bekezdésének b) pontja szerinti kezelője építtetőnek minősül a vele – külön jogszabály alapján – megkötött szerződés szerinti felújítási, karbantartási, illetőleg fejlesztési feladatok tekintetében. Az építtető – a magántőke bevonásával megvalósuló utak kivételével – a Magyar Állam javára és nevében jár el. Az országos közút fejlesztéséhez szükséges megvásárolt, illetve kisajátított földrészlet a Magyar Állam tulajdonába és e törvény erejénél fogva, ellenérték nélkül az építtető vagyonkezelésébe kerül, amelyet köteles az ingatlan-nyilvántartásba bejegyeztetni. Az építtető a vagyonkezelői jog bejegyzésére vonatkozó földhivatali határozatot annak kézhezvételétől számítottan haladéktalanul köteles a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (a továbbiakban: MNV Zrt.) részére tájékoztatásul megküldeni. Ezen ingatlanok vagyonkezelői jogának ingatlan-nyilvántartási bejegyzése és annak ingatlan-nyilvántartásból való törlése után igazgatási szolgáltatási díjat nem kell fizetni.

(2) Az építtető – a magántőke bevonásával megvalósuló utak kivételével – a beruházás előkészítéseként teljes körűen elkészíteti 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. Az építtető építési szerződéseket köt a

megvalósításra, ellátja a mérnöki felügyeletet, lebonyolítja a műszaki átadás-átvételt. Az építetőre a gyorsforgalmi utak közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló jogszabály rendelkezései is irányadóak.

(3) A NIF Zrt. – az elkészült utak ideiglenes, valamint végleges forgalomba helyezése után – a felhasznált forrásokkal és a létrehozott eszközökkel elszámol a Magyar Állam nevében eljáró, a forrásokat rendelkezésre bocsátó szervvel. Az elszámolás során az utakat, illetve az egyes projektekkel kapcsolatban létrehozott vagy megszerzett egyéb eszközöket is magában foglaló földterületet, mint állami vagyont a vagyonkezelői jogának egyidejű megszűnése mellett közvetlenül átadja (nyilvántartásaiból az elszámolásra kapott forrásokkal szemben kivezeti) az MNV Zrt. részére, melyet az MNV Zrt. a miniszter és az állami vagyon felügyeletéért felelős miniszter egyetértésével megjelölt szervezet részére vagyonkezelésbe ad és azzal vagyonkezelési szerződést köt. A más vagyonkezelésében álló állami vagyonon végzett értéknövelő beruházások, felújítások, ahhoz kapcsolódó új eszköz létrehozása esetén azt a vagyonkezelő részére adja át, aki köteles az MNV Zrt. felé a vagyonkezelési szerződésében foglaltak szerint a vagyon értékének változásával elszámolni. Az elszámolás során történt vagyonátadások ellenérték fejében történt átadásnak minősülnek.

(4) A (3) bekezdést kell alkalmazni abban az esetben is, ha az (1) bekezdés szerinti építetői feladatokat az út kezelője látja el, azzal, hogy a felhasznált forrásokkal és a létrehozott eszközökkel a Magyar Állam nevében eljáró, a forrásokat rendelkezésre bocsátó szervvel, a vele – külön jogszabály alapján – megkötött szerződés rendelkezései szerint számol el.

(5) Az út létesítését, korszerűsítését (a továbbiakban együtt: építés), a forgalom részére átadását, megszüntetését, elbontását – mint fontos közérdekű és közcélú tevékenységet – a közlekedési hatóság engedélyezi. Az (1) bekezdés szerinti engedélyezési eljárások ügyintézési határideje 60 nap.

(6) 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.

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

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

(9) A járdák és a gyalogutak építésének, korszerűsítésének és megszüntetésének (elbontásának) engedélyezése, valamint ezek nem közlekedési célú igénybevételével kapcsolatos közlekedési hatósági eljárás lefolytatása a települési önkormányzat – a fővárosban a kerületi önkormányzat – jegyzőjének hatáskörébe tartozik.

(10) A fővárosi kerületi önkormányzatok tulajdonában levő közutak építésének, korszerűsítésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének (elbontásának) engedélyezése a fővárosi önkormányzat főjegyzőjének hatáskörébe tartozik.

(11) 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.

(12) Ha a közút építésével a járda építése összefügg, ezek engedélyezése a helyi közút építésére hatáskörrel rendelkező közlekedési hatóság feladata.

(13) Törvény a gyorsforgalmi utak tervezésére, építésére és kivitelezésére az e törvényben foglaltaktól eltérő szabályokat állapíthat meg.

(14) 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 útépítést követően nem teljesül.”

### **3. §**

A Kkt. 29/C. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„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. § (3) és (4) bekezdése szerint jár el.”

### **4. §**

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

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

„27. a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet, továbbá össztömegkorlátozást meghaladó járművek közúti közlekedéséről, a közútkezelői és a hatósági eljárás, valamint a díjfizetés feltételeiről szóló szabályokat,”

*[rendeletben állapítsa meg.]*

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

### **5. §**

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 53. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Az engedélyes köteles szolgáltatását a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben, továbbá közforgalmú személyszállítási szolgáltatás esetén az általa igénybe vett kikötőkben – külön jogszabályban meghatározott tartalommal és módon – meghirdetni.”

### **6. §**

A Vkt. 56. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A Dunán és a Tiszán a 48 órát meghaladó időtartamú hajózási zárlatról a hajózási hatóság a víziközlekedés résztvevőit annak kezdete előtt legalább 30 nappal, a 72 órát meghaladó időtartamú hajózási zárlat esetén 60 nappal, a 15 napot meghaladó időtartamú hajózási zárlat esetén 180 nappal a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben tájékoztatja.”

### **7. §**

A Vkt. 58. §-a (3) bekezdésének d) és e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép, egyidejűleg a bekezdés a következő f) ponttal egészül ki:

*[(3) Az (1) bekezdésben meghatározott tilalom nem terjed ki:]*

„d) a víziút fenntartását, valamint a természet- és környezetvédelmi feladatot ellátó hatóság vízijárműveire,  
e) a hajózási hatóság által – külön jogszabályban foglaltak alapján – kiadott üzemeltetési engedéllyel rendelkező vízijárművekre,  
f) a Magyar Honvédség hadihajós tevékenységet végző katonai úszólétesítményeire.”

### **8. §**

A Vkt. 60. §-ának (1) bekezdése a következő f)-k) ponttal egészül ki:

*[(1) A jogszabályban előírt]*

„f) úszólétesítmény megfelelőségére és üzemben tartására,

- g) hajózási létesítmény létesítésére és üzemben tartására,
- h) víziközlekedés forgalmának irányítására és a hajóút kitűzésére szolgáló jelek létesítésére, üzemeltetésére és megszüntetésére,
- i) hajózási tevékenység végzésére,
- j) belvízi utakon közlekedési korlátozás alá eső területen üzemeltetett belsőégésű motorral hajtott kishajó, csónak és motoros vízi sporteszköz használatára,
- k) úszólétesítmény rendeltetésszerű üzemeltetéséhez előírt személyzet létszámára és képesítésére

*[vonatkozó rendelkezések megsértőit a hajózási hatóság bírság megfizetésére kötelezi. A bírsággal kapcsolatos eljárás lefolytatására a hajózási hatóság jogosult.]*

## **9. §**

A Vkt. 85. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A közforgalmú kikötő kikötőrendjét a kikötő üzemben tartójának a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben kell hirdetnie. A kikötőrend hajóforgalmat érintő részét hajósoknak szóló hirdetményben is közzé kell tenni.”

## **10. §**

A Vkt. 87. §-a a következő 48. és 49. ponttal egészül ki:

*[E törvény alkalmazásában]*

„48. *hadihajós tevékenység*: vízen katonai úszólétesítménnyel folytatott katonai hajózási szaktevékenység;

49. *katonai úszólétesítmény*: a Magyar Honvédség állományába tartozó, katonai célú víziközlekedésre, vízen való munkavégzésre és azokkal összefüggő tevékenység folytatására alkalmas úszóképes eszköz, szerkezet, berendezés.”

## **11. §**

A Vkt. 90. §-a a következő g) ponttal egészül ki:

*[Ez a törvény a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:]*

„g) az Európai Parlament és a Tanács 2006/87 /EK irányelve (2006. december 12.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról és a 82/714/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről, 24. cikk.”

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

## **12. §**

(1) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 2. §-a (1) bekezdésének k) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[(1) Az állam feladatai:]*

„k) a bajba jutott vagy eltűnt légi járművek megsegítésére, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenység elősegítésére a nemzetközi követelményeknek megfelelő légi kutató-mentő szolgálat fenntartása;”

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

*[(2) Az (1) bekezdésnek]*

„h) a k) pontjában említett feladatot a honvédelemért felelős miniszter, a katasztrófák elleni védekezésért felelős miniszter és az egészségügyért felelős miniszterrel együttesen”

*[látja el.]*

### **13. §**

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

„(9) Az (1)-(3) bekezdésben meghatározott határozatokat a légiközlekedési hatóság a honlapján, a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben közzéteszi, valamint az (1) bekezdés szerinti határozatot az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnek tájékoztatás céljából megküldi.”

### **14. §**

Az Lt. 22. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„22. § Légiközlekedési, valamint légiközlekedéssel összefüggő tevékenység – a 71. § 10. pontjának e) és h) pontjában meghatározott tevékenység kivételével – a légiközlekedési hatóságnak, a bajba jutott vagy eltűnt légi jármű megsegítésére, illetve a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenység ellátására irányuló kutató-mentő repülés pedig a katonai légügyi hatóságnak az adott tevékenységre vonatkozó engedélyével folytatható.”

### **15. §**

Az Lt. 71. §-a 10. pontjának c) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[A törvény alkalmazásában*

*10. légiközlekedési tevékenység:]*

„c) a bajba jutott vagy eltűnt légi jármű megsegítésére, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenység ellátására irányuló kutató-mentő repülés;”

## 16. §

Az Lt. 73. §-ának (3) bekezdése a következő h) ponttal egészül ki:

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

„h) a bajba jutott vagy eltűnt légi járművek megsegítését, valamint a katasztrófák elleni védekezéssel és a mentéssel összefüggő tevékenységet ellátó légi kutató-mentő szolgálat szervezetét, működésének, fenntartásának, riasztásának és a mentéssel járó költségek viselésének rendjét.”

## 17. §

Az Lt. 74. §-ának (1) bekezdése a következő c) ponttal egészül ki:

*[(1) E törvény alapján rendeletben állapítja meg]*

„c) a közlekedésért felelős miniszter – az állami repülések céljára szolgáló, valamint a közös felhasználású katonai és polgári repülőtér kivételével – a Magyar Köztársaság területén lévő repülőtereket használó légi járművek földi ellenőrzései végrehajtásának részletes szabályait.”

### ***Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény módosítása***

## 18. §

Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény 6. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A pályázati felhívást az ellátásért felelősnek legalább 2 országos napilapban, továbbá a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben, az önkormányzatnak a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben és a helyi napilapban is közzé kell tennie a pályázat benyújtási határidejét legalább 60 nappal megelőzően. A felhívásban tájékoztatást kell adni a pályázaton való részvétel és a pályázati kiírás beszerzési lehetőségének feltételeiről, az ajánlattétel határidejéről, az elbírálás módjáról és szempontjairól, az eredményhirdetés és a szerződéskötés legkésőbbi időpontjáról, a szolgáltatás megkezdésének határnapjáról, valamint a szerződés időtartamáról.”

### ***A Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvény módosítása***

## 19. §

A Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv



kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvény 4. §-ának (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) Ha a CIV Egységes Szabályok és CIM Egységes Szabályok végrehajtása érdekében a részes vasúttársaságok a COTIF 10. Cikkének megfelelően kiegészítő határozmányokban állapodnak meg, azokat honlapjukon oldalhú szöveggel közzéteszik, és a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben meghirdetik.”

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

**20. §**

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 7. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A közlekedésbiztonsági szerv az (1) bekezdés e) pontjában megjelölt adatbázisban tartja nyilván a légiközlekedési balesetre, a súlyos repülőeseményre és a légiközlekedési rendellenességre vonatkozó bejelentések alapján indított szakmai vizsgálat során az e törvénnyel összhangban birtokába került adatokat. Az adatbázisban tárolja továbbá a légiközlekedési hatóság által összegyűjtött, értékelt, a légiközlekedés biztonságát veszélyeztető, a külön jogszabályban meghatározott légiközlekedés védelmi jellegű eseményekre vonatkozó adatokat is. Az adatbázisban rögzített adatok kizárólag az e törvényben, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendeletben és az 1330/2007/EK bizottsági rendeletben meghatározott célokra használhatók fel.”

**21. §**

A Kbt. 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. Légiközlekedési balesetek és repülőesemények esetében a közlekedésbiztonsági szerv haladéktalanul értesíti a légiközlekedési hatóságot.”

**22. §**

A Kbt. 20. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, a § a következő új (3) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg a § jelenlegi (3)-(4) bekezdésének számozása (4)-(5) bekezdésre módosul:

„(2) A légi jármű vagy a repülőtér üzemeltetőjének, illetve a légiforgalmi szolgálatnak – ha e törvény eltérően nem rendelkezik – rendelkeznie kell a közlekedésbiztonsági szerv által jóváhagyott repülőesemény vizsgáló szervezettel – vagy, ha nem rendelkezik, csatlakoznia kell ilyen szervezethez – amely elvégzi az üzemeltetői vizsgálatot.

(3) Az állami légi jármű üzemeltetőjének, az állami repülések célját szolgáló repülőtér, valamint a közös felhasználású katonai és polgári repülőtér üzemeltetőjének az állami szervezet vezetője által jóváhagyott repülőesemény vizsgáló szervezettel kell rendelkeznie – vagy, ha nem rendelkezik, csatlakoznia kell állami repülőesemény vizsgáló szervezethez, vagy a közlekedésbiztonsági szerv által jóváhagyott repülőesemény vizsgáló szervezethez – amely elvégzi az üzemeltetői vizsgálatot.”

### **23. §**

A Kbt. 23. §-a a következő új (2) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg a § eredeti szövegének megjelölése (1) bekezdésre változik:

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

a) a Bizottság 1321/2007/EK rendelete (2007. november 12.) a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó, a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerint cserélt információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról;

b) a Bizottság 1330/2007/EK rendelete (2007. szeptember 24.) a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk az érdekelt felekkel történő, a 2003/42/EK irányelv 7. cikkének (2) bekezdése szerinti terjesztésére vonatkozó végrehajtási szabályok meghatározásáról.”

### **24. §**

(1) Ez a törvény 2009. január 1-jén lép hatályba és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

(2) E törvény hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti

a) az Lt. 74. §-a (1) bekezdésének *k*) pontja,

b) a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 4. §-ának (2) bekezdése.

### **25. §**

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

a) a Bizottság 1321/2007/EK rendelete (2007. november 12.) a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó, a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerint cserélt információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról;

b) a Bizottság 1330/2007/EK rendelete (2007. szeptember 24.) a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk az érdekelt felekkel történő, a

2003/42/EK irányelv 7. cikkének (2) bekezdése szerinti terjesztésére vonatkozó végrehajtási szabályok meghatározásáról.

(2) Ez a törvény a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról és a 82/714/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. december 12-i 2006/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 24. cikkének való megfelelést szolgálja.

## **Általános indokolás**

Az előterjesztés célja a jelenleg hatályos, a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) , a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.), a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.), a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.), az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény, valamint a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvény módosítása.

A Vkt. módosítását két körülmény indokolja:

- egyrészt az egyes vízterületeken a belsőégésű motorral hajtott kishajók és csónakok tilalma alól szükségessé vált kivonni a Magyar Honvédség olyan katonai úszólétesítményeit, amelyek üzemeltetését az esetleges II. világháború idejéből visszamaradt robbanóanyagot tartalmazó hadianyag, eszköz és szerkezet hatástalanítását végzik vagy katonai célú kiképzést folytatnak;
- másrészt a hajózási bírság kiszabásának lehetőségét szükségessé vált kiterjeszteni olyan tevékenységekkel összefüggő jogszabálysértésekre, amelyeket a hajózási hatóság ellenőrzése tár fel vagy amelyeket a vízrendészeti rendőrhatóság, illetve más bejelentő jelzése alapján a hajózási hatóság a feladatkörében köteles vizsgálni és kezelni, és amelyeket az úszólétesítmények és hajózási létesítmények (például kikötők), továbbá a víziközlekedés forgalmának irányítására és a hajóút kitűzésére szolgáló jelek üzemeltetői követnek el. A hajóvezetők és a hajózási létesítmények személyzete által elkövetett jogszabálysértések a szabálysértések körébe tartoznak, s ezeket az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet 56. §-ában foglalt rendelkezéseknek megfelelően a vízrendészeti rendőrhatóság feladatkörében eljárva vizsgálja és szankcionálja és legfeljebb húszezer forintig terjedő pénzbírsággal sújthatók, így az okozott kárral, fellépő veszéllyel arányos visszatartó erőről nem lehet szó. A vízrendészeti rendőrhatósági tevékenység és a hajózási hatósági tevékenység a jogkövető magatartás elősegítésében jól megfér egymással, mivel az egymástól eltérő elkövetői kör által elkövetett jogszabálysértéseket a hatósági szervek a számukra meghatározott feladatkörük szerint szankcionálhatják.

A Kkt. módosítása az építető fogalmának meghatározása, továbbá technikai pontosítások miatt vált szükségessé. A Kkt. 2007. évi módosítása során a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kizárólagos építettként került meghatározásra az országos közutak tekintetében.

Jogértelmezési vitákat és jogalkalmazói bizonytalanságot eredményezett azonban, hogy a fenti rendelkezés hatállyal bír-e azon feladatok tekintetében, amelyek karbantartásnak, vagy felújításnak minősülnek. Ezen feladatok felelőse ugyanis – a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium koncepciójának megfelelően – a

közút kezelője (ÁAK Zrt., MK Kht.), hiszen e feladatok a közút kezelői munka szerves részét képezik.

A Kkt. fenti rendelkezése alapján azonban az útkezelők építetői jogállása kérdésessé vált, több konkrét esetben is felmerült, hogy karbantartás, felújítás tekintetében is a NIF Zrt-t kell építetőnek tekinteni. Ez viszont számos esetben nehézséget, az elvégzendő felújítási, karbantartási munkák csúszását és ezzel összefüggésben a költségek növekedését eredményezte.

Erre tekintettel szükséges annak egyértelmű rögzítése, hogy a NIF Zrt. csak az építési, fejlesztési tevékenységek körében minősül építetőnek, a karbantartás, felújítás és esetlegesen az ezzel szorosan összefüggő fejlesztési feladatok tekintetében építetőként az útkezelő jár el.

Az Lt. a bajba jutott légi járművek megsegítésére a nemzetközi követelményeknek (ICAO Annex 12) megfelelő kutató-mentő szolgálat fenntartására vonatkozó kötelezést az állam feladatai között jeleníti meg. A hatályos jogszabályok alapján a honvédelmi miniszter által fenntartott légi kutató-mentő szolgálat (a továbbiakban: LKMSZ) kizárólag a bajba jutott légi járművek megsegítésére, felkutatására és a fedélzeten tartózkodó személyek mentésében való közreműködésre vehető igénybe. Az LKMSZ 2008. január 4-ei riasztáson való igénybevétele azonban rávilágított arra, hogy különösen indokolt a LKMSZ alkalmazhatósági feltételeinek új alapokra való helyezése, illetve a riasztás és a mentés vezetési rendjének harmonizálása, a mentés koordinációjával kapcsolatos központi feladatok egy megfelelő infrastruktúrával rendelkező, folyamatos szolgálati rendben működő szervezethez (szervezeti egységhez) történő telepítése.

A Kbtv. módosítása a következő okok miatt szükséges:

Az Európai Bizottság az elmúlt évben elfogadta a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerint cserélt információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló, 2007. november 12-ei 1321/2007/EK bizottsági rendeletet és a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk az érdekelt felekkel történő, a 2003/42/EK irányelv 7. cikkének (2) bekezdése szerinti terjesztésére vonatkozó végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló, 2007. szeptember 24-ei 1330/2007/EK bizottsági rendeletet.

A közösségi rendeletek előírásai a balesetekkel és súlyos repülőeseményekkel kapcsolatos biztonságra vonatkozó információ központi adattárba történő rendezésére vonatkozó intézkedéseket állapítanak meg, illetve azon információk az érdekelt felekkel történő közléséről rendelkeznek, amelyet a tagállamok az eseményekről adnak át egymásnak, és amelyet azért hoznak az említett felek tudomására, hogy ellássák őket a repülésbiztonság növeléséhez szükséges információval. A közösségi rendeletek és a nemzeti szabályozás közötti koherencia megteremtése érdekében vált szükségessé a Kbtv. módosítása.

Jelenleg a légiközlekedési baleset és repülőesemények bekövetkezéséről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóságát (a továbbiakban: NKH LI) nem értesíti hivatalosan egyik szerv sem, azonban ez a feltétel szükséges ahhoz, hogy az

NKH LI hivatalosan megjelenjen a légiközlekedési baleset és repülőesemények helyszínén és a hatósági eljárás lefolytatásához szükséges kizárólag a helyszínen rendelkezésre álló információhoz hozzájusson. Erre tekintettel indokolt a Kbtv. módosításáról szóló törvénytervezetbe a hatóság tájékoztatásának beillesztése.

A Kbtv. előírja, hogy a légi jármű üzemeltetőjének, illetve a légiforgalmi szolgálatnak rendelkeznie kell a Közlekedésbiztonsági Szervezet által jóváhagyott repülőesemény vizsgáló szervezettel – vagy, ha nem rendelkezik, csatlakoznia kell ilyen szervezethez – amely elvégzi az üzemeltetői vizsgálatot. Az állami légi jármű üzemeltetőjének – mint kivételnek – a törvényben való feltüntetése szükséges, a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvénnyel való fokozottabb összhang megteremtése érdekében.

A Vkt. 53. §-a (2) bekezdésének, 56. §-a (6) bekezdésének, 85. §-a (3) bekezdésének, a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 3/C. §-a (9) bekezdésének, az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény 6. §-a (2) bekezdésének, valamint a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvény 4. §-a (5) bekezdésének módosítása a tárca hivatalos lapjának megszűnése miatt vált szükségessé.

## **Részletes indokolás**

### *Az 1. §-hoz*

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) hatályos normaszövegében az „üzembentartó” nem pontosan definiált. A jelenlegi megfogalmazás úgy is értelmezhető, hogy csak a veszélyes árut szállító jármű üzemeltetője telephelyén jogosult a katasztrófavédelmi hatóság ellenőrizni. A jogalkotó eredeti szándéka szerint az ellenőrzéseket a veszélyes áru szállítás bármely résztvevőjének telephelyén indokolt lehet elvégezni, amely alapvetően a veszélyes áru szállítás előkészítésének ellenőrzését jelenti. Ezt támasztják alá a hatósági eljárás gyakorlata során felmerült problémák, hiányosságok is, amelyek nagy része egy előzetes telephelyi ellenőrzés során kiküszöbölhető lett volna. A veszélyes áruk a szállításra történő előkészítése (csomagolás, berakás, kirakás, töltés, ürítés) elsősorban nem a szállító járművet üzemeltető cégek telephelyén, hanem a feladó, csomagoló, berakó, stb. cégek telephelyén történnek. Ezen tevékenységek és telephelyek ellenőrzésével lehetőség nyílik számos szabálytalanságot megelőzni, hiányosságot kiküszöbölni.

### *A 2. §-hoz*

A Kkt. 2007. évi módosítása során a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kizárólagos építettként került meghatározásra az országos közutak tekintetében.

Jogértelmezési vitákat és jogalkalmazói bizonytalanságot eredményezett azonban, hogy a fenti rendelkezés hatállyal bír-e azon feladatok tekintetében, amelyek karbantartásnak, vagy felújításnak minősülnek. Ezen feladatok felelőse ugyanis – a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium koncepciójának megfelelően – a közút kezelője (ÁAK Zrt., MK Kht.), hiszen e feladatok a közút kezelői munka szerves részét képezik.

A Kkt. fenti rendelkezése alapján azonban az útkezelők építettkénti jogállása kérdésessé vált, több konkrét esetben is felmerült, hogy karbantartás, felújítás tekintetében is a NIF Zrt-t kell építettként tekinteni. Ez viszont számos esetben nehézséget, az elvégzendő felújítási, karbantartási munkák csúszását és ezzel összefüggésben a költségek növekedését eredményezte.

Erre tekintettel szükséges annak egyértelmű rögzítése, hogy a NIF Zrt. csak az építési, fejlesztési tevékenységek körében minősül építettként, a karbantartás, felújítás és esetlegesen az ezzel szorosan összefüggő fejlesztési feladatok tekintetében építettként az útkezelő jár el.

Jelenleg a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Aptv.) 4. §-ának (2) bekezdése rögzíti a NIF Zrt. – a beruházások előkészítése körében fennálló – feladatait. Tekintettel arra, hogy a NIF Zrt. ezen feladatai a gyorsforgalminak nem minősülő országos közutak tekintetében is fennállnak, szükséges volt a minden országos közút tekintetében hatállyal bíró Kkt-ben rögzíteni a vonatkozó rendelkezést az Aptv. 4. §-a (2) bekezdésének hatályon kívül helyezése mellett.

Indokolt egyértelműen kimondani, hogy a földek közvetlenül állami tulajdonba kerülnek, mint ahogyan ez az Aptv. jelenlegi 6. §-ának (2) bekezdésében is szerepel, de ezt a rendelkezést a teljes országos közúti hálózatra azonos érvénnyel kell kimondani. A vagyonkezelői jog az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény 27. §-ának (4) bekezdése alapján csak kivételesen jöhet létre törvénnyel. Jelen esetben azonban az adott földrészlettel a jelen törvényben biztosított jogkörökre figyelemmel, kizárólag az építtető rendelkezhet, méghozzá a törvényben meghatározott cél érdekében, ezért az MNV Zrt-vel kötött vagyonkezelési szerződés is formális lenne, így indokolt ezen jogosítványt ex lege biztosítani. Ez költség hatékonyan teszi egyszerűbbé, azonnal átláthatóvá és gyorsabbá az eljárást.

Az elszámolási elemek fenntartása mellett a tervezet egyértelműbbé és egyszerűbbé teszi az átadási eljárást. A számviteli szabályok alapján történő elszámolásnál szerepe van az „eszköznek”, mint mérlegfőfelvételnek. A jelen esetben is alkalmazandó polgári jogi alapszabályok szerint azonban ezek a földterület alkotórészének (és tartozékának) minősülő eszközök jogi értelemben a földterület sorsát osztják, azaz a földterület átadásával a „rajta lévő” minden beruházás átadásra kerül, azok önálló életet nem élhetnek. A javaslatunk egyszerre próbálja meg jelezni ezt a kettős szempontú helyzetet azzal, hogy a „hordozó” földterület átadását írja elő, amely egyszerűsíti az átadást, akként, hogy azon már megjelenik az elvégzett beruházás (és annak értéknövekedése) is. A javaslat tartalmazza továbbá, hogy ezen átadással az (1) bekezdésben ex lege adott vagyonkezelői jog is megszűnik.

A már meglévő utak (eszközök) felújítása, karbantartása esetén azonban új állami vagyonelem nem keletkezik, hanem annak csak pl. az értéke növekszik. Az értéknövekedést az MNV Zrt-vel jogviszonyban nem álló szervezet végzi el, méghozzá az MNV Zrt-vel vagyonkezelői jogviszonyban álló szervezettel kötött megállapodás alapján. Számviteli és jogi szempontból is az az indokolt, hogy a felújítást, karbantartást végző szervezet a „beruházást” a megrendelőjének, az adott ingatlan felett vagyonkezelői jogot gyakorló szervezetnek adja át, aki a bekövetkezett értéknövekedést az állami vagyonnal való gazdálkodásról szóló 254/2007. (X. 4.) Korm. rendelet alapján elszámolja, lejelenti az MNV Zrt-nek. A felújítási és karbantartási munkák átadására nem indokolt külön szabályozást alkotni, annak elszámolására az állami vagyonra, a vagyonkezelők által végzett/végeztetett beruházások elszámolására vonatkozó általános szabályok szerint kerül sor.

### *A 3. §-hoz*

A Kkt. 29/C. §-ának módosítása a jogszabályhely-hivatkozást a Kkt. 29. §-ának javasolt módosításához igazítja.

### *A 4. §-hoz*

A Kkt. nem tartalmaz explicit felhatalmazást a meghatározott összömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közúti közlekedéséről, a közútkezelői és a hatósági eljárás, valamint a díjfizetés feltételeiről szóló miniszteri rendelet, azaz a 4/1999. (II. 12.) KHVM rendelet megalkotására, csupán a Kkt. 15. §-a említi azt. Erre tekintettel szükséges, hogy megtörténjen a közlekedésért felelős miniszter felhatalmazása a vonatkozó szabályok megalkotására.



### Az 5-6. §-hoz

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 53. §-ának (2) bekezdése, valamint 56. §-ának (6) bekezdése a tárca hivatalos lapjának megszűnése miatt módosul.

### A 7. §-hoz

A Vkt. 58. §-ának (1) bekezdése a Balatonon, a Velencei-tó és a Fertő-tó teljes területén, továbbá a Ráckevei-Dunaág és a Tisza-tó külön jogszabályban meghatározott részein tiltja a belsőégésű motorral hajtott kishajók és csónakok üzemeltetését.

A törvény a tilalom alól kiemeli a hajózási hatóság, a rendőrség vízirendészeti szervének, a Vám- és Pénzügyőrség, illetve a vámhatóság, a katasztrófaelhárításban közreműködő szervezetek, a víziút fenntartását, valamint a természet- és környezetvédelmi feladatot ellátó hatóság vízijárműveit, továbbá lehetővé teszi, hogy a hajózási hatóság – külön jogszabályban foglaltak alapján – üzemeltetési engedélyt adjon egyes vízijárművek üzemeltetésére. A külön jogszabály ebben az esetben a vízi közlekedés egyes belvízi utakon környezetvédelmi okokból való korlátozásáról és a korlátozás alá eső területeken kiadható üzemeltetési engedélyről szóló 30/2003. (III. 18.) Korm. rendelet.

A 30/2003. (III. 18.) Korm. rendelet alapján üzemeltetési engedélyt a hajózási hatóság a következő esetekben adhatja meg:

- tavon közlekedő vagy a hajózási hatóság engedélyével vízimunkát végző belvízi nagyhajó vagy úszómunkagép munkavégzését, tevékenységét kiszolgáló belsőégésű motorral hajtott kishajójára vagy csónakjára, továbbá az Országos Mentő Szolgálat belsőégésű motorral hajtott kishajójára,
- tavon kikötőhellyel rendelkező vitorlás sportegyesület tulajdonában lévő, tíz kísért egységenként egy kísérő motorosra,
- tavon kikötőhellyel rendelkező országos gyermekszervezet tulajdonában lévő, tíz kísért egységenként egy kísérő motorosra,
- kikötő, vízi sportpálya, valamint vízi repülőtér üzemeltetőjének egy belsőégésű motorral hajtott kishajójára az üzemeltetési feladatok ellátására a létesítmény 300 m-es körzetében, továbbá, ha a létesítmény a parttól 300 méternél távolabb helyezkedik el, akkor a közelebbi part és a létesítmény közti legrövidebb útvonalra,
- egy rendezvényre arra a belsőégésű motorral hajtott kísérő vagy mentőmotorosra, amely a tavon kikötőhellyel nem rendelkező vitorlás, illetve egyéb sportegyesület, szövetség tulajdonában van, amennyiben a szervező egyesület vagy szövetség az általa rendezett és hatóságilag engedélyezett vitorlásversenyen, vízi rendezvényen nem tud a rendezvény engedélyében meghatározott számú, a vízterületre érvényes üzemeltetési engedéllyel rendelkező kísérő vagy mentőmotorost biztosítani,
- tógazdálkodással és víziútfenntartással összefüggő feladatot végző belsőégésű motorral hajtott kishajóra és csónakra,

- bejegyzett vízi mentőegyesület útvonalengedéllyel közlekedő vízi mentőszolgálatot végző mentőmotorosára,
- közforgalmú személyszállítást végző belsőégésű motorral hajtott kishajóra vagy motorcsónakra,
- hivatásos hajósképzést és vizsgáztatást végző belsőégésű motorral hajtott kishajóra vagy csónakra.

A Vkt. hatályos rendelkezései nem teszik lehetővé a Magyar Honvédség olyan belsőégésű motorral hajtott katonai úszólétesítményeinek a fentebb felsorolt víziutakon való közlekedését, amelyek üzemeltetését a II. világháború idejéből visszamaradt robbanóanyagot tartalmazó hadianyag, eszköz és szerkezet hatástalanítását végzik vagy katonai célú kiképzést folytatnak.

Tekintettel arra, hogy a Magyar Honvédség említett úszólétesítményeinek közlekedése – különösen például robbanóanyagot tartalmazó hadianyag hatástalanítása esetében – előre nem tervezhető, az üzemeltetési engedélyezési eljárás lefolytatására nincs idő, ezért a szabályozás nem oldható meg a törvény 88. §-ának (1) bekezdésében kapott felhatalmazás, azaz a 30/2003. (III. 18.) Korm. rendelet keretében, hanem csak a törvény 58. §-ának módosításával.

#### A 8. §-hoz

A Vkt. hatályos XI. fejezete szerint az engedély nélkül végzett áru fuvarozás vagy személyszállítás, a lajstromozási, osztályozási, biztosítási, képesítési, a víziút és a hajóút használatára, a hajóút felszabadítására, az adatszolgáltatási, tájékoztatási, bejelentési, az úszólétesítmény szükséghelyzetben való igénybevételére, a hajózási tevékenység korlátozására vonatkozó rendelkezések megsértőit lehet hajózási bírsággal sújtani.

A hajózási bírság kiszabásának lehetőségét szükségessé vált kiterjeszteni olyan tevékenységekkel összefüggő jogszabálysértésekre, amelyeket elsősorban az úszólétesítmények és hajózási létesítmények (például kikötők), továbbá a víziközlekedés forgalmának irányítására és a hajóút kitűzésére szolgáló jelek üzemeltetési követnek el. Hatályos jogunkban az ilyen jogszabálysértések csak a szabálysértések körébe tartoznak [218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet az egyes szabálysértésekről, 56. §] és legfeljebb húszezer forintig terjedő pénzbírsággal sújthatók, így az okozott kárral, a fellépő veszéllyel arányos visszatartó erőről nem lehet szó.

Az uniós jogi aktusok közül az Európai Parlament és a Tanács a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló 2006/87/EK irányelvének (2006. december 12.) 24. cikke kiemelten rendelkezik az úszólétesítmények megfelelőségére vonatkozó rendelkezések megszegőivel szemben alkalmazott hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókról.

#### A 9. §-hoz

A Vkt. 85. §-ának (3) bekezdése a tárca hivatalos lapjának megszűnése miatt módosul.

### *A 10. §-hoz*

Tekintettel a Vkt. 58. §-ának a Magyar Honvédség hadihajós tevékenységet végző katonai úszólétesítményeivel való kiegészítésére, szükségessé vált az értelmező rendelkezéseknek a hadihajós tevékenység és a katonai úszólétesítmény fogalmának meghatározásával való kiegészítése.

### *A 11. §-hoz*

Tekintettel arra, hogy a hajózási bírsággal sújtható jogsértések körének bővítésével egyúttal jogharmonizáció is megvalósul, szükségessé válik a jogharmonizációs záradék kiegészítése.

### *A 12. §-hoz és 14-16. §-hoz*

2008. január 4-én az Országos Mentőszolgálat kérte a Magyar Honvédség által fenntartott légi kutató-mentő szolgálat (a továbbiakban: LKMSZ) kirendelését a bejelentés szerint a Balatonon úszó jégtáblán rekedt mintegy 10 fő kimentésére. A kérést indokolta, hogy csak az országosan egyedülálló képességgel rendelkező, folyamatos készenléti szolgálatot ellátó LKMSZ eszközeivel lett volna megoldható a bajba jutottak mentése. A riasztás utólagosan téves információon alapulónak bizonyult, azonban rávilágított a szabályozói környezet és a riasztás rendszer egyes hiányosságaira.

A Kormány 2008. január 9-ei ülésén született döntés alapján a légimentés tárgykörében az LKMSZ alkalmazásának feltételrendszere és jogszabályi háttere került átvizsgálásra. Az elemző vizsgálat rávilágított arra, hogy az LKMSZ a hatályos jogszabályok alapján kizárólag a bajba jutott légi járművek megsegítésére, felkutatására és a fedélzeten tartózkodó személyek mentésében való közreműködésre vehető igénybe, ami valós képességeinek csak korlátozott mértékű kihasználását jelenti. Az LKMSZ meglévő képességei (eszközrendszere és speciálisan kiképzett személyzetei) alkalmassá teszik egyes, a katasztrófák elleni védekezéssel összefüggő, illetve az életet és a vagyonbiztonságot veszélyeztető egyéb, egyedi esetekben szükségessé váló alkalmazhatóságra.

Az Lt. 2. §-a (1) bekezdésének k) pontja a bajba jutott légi járművek megsegítésére a nemzetközi követelményeknek megfelelő kutató-mentő szolgálat fenntartására vonatkozó kötelezést az állam feladatai között jeleníti meg.

Az LKMSZ-szel szemben támasztott nemzetközi követelményrendszer a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény 12. számú függelékében (ICAO Annex 12 „Search and Rescue”), valamint a katonai műveleti képességek vonatkozásában a NATO egyes szabványosítási egyezményei, illetve egyéb szolgálati kiadványaiban kerültek megfogalmazásra.

A hatályos jogszabályok alapján az LKMSZ kizárólag a bajba jutott légi járművek megsegítésére, felkutatására és a fedélzeten tartózkodó személyek mentésében való közreműködésre vehető igénybe. Az LKMSZ 2008. január 4-ei riasztáson való igénybevétele azonban rávilágított arra, hogy különösen indokolt a LKMSZ alkalmazhatósági feltételeinek új alapokra való helyezése, illetve a riasztás és a mentés vezetési rendjének harmonizálása, a mentés koordinációjával kapcsolatos

központi feladatok egy megfelelő infrastruktúrával rendelkező, folyamatos szolgálati rendben működő szervezethez (szervezeti egységhez) történő telepítése.

#### *A 13. §-hoz és 18-19. §-hoz*

Az Lt., az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény, valamint a Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt jegyzőkönyv kihirdetéséről szóló 2006. évi LXXVII. törvény módosítására a tárcsa hivatalos lapjának megszűnése miatt kerül sor.

#### *A 17. §-hoz*

Szükséges a 2008/49/EK irányelv végrehajtása érdekében miniszteri rendelet megalkotása, amelyre a hatályos Lt. nem tartalmazott felhatalmazó rendelkezést. Az Lt. módosítása a felhatalmazó rendelkezés beépítése miatt indokolt.

#### *A 20. §-hoz*

A polgári repülésben előforduló események jelentéséről szóló, 2003. június 13-ai Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve alapján a Közlekedésbiztonsági Szervezet – az adatvédelmi törvény rendelkezéseivel összhangban – adatgyűjtésre kötelezett. A Kbt. 7. §-ának (2) bekezdése az adatgyűjtésre vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. A KBSZ a törvényben meghatározott adatbázisban tartja nyilván a légiközlekedési balesetre, a súlyos repülőeseményre és a légiközlekedési rendellenességre vonatkozó bejelentések alapján indított szakmai vizsgálat során az e törvénnyel összhangban birtokába került adatokat. Ezek az adatok a törvény hatályos rendelkezése szerint kizárólag a törvényben meghatározott célokra használhatók fel. A 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerint cserélt információk központi adattárba történő rendezésével kapcsolatos végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló, 2007. november 12-ei 1321/2007/EK bizottsági rendelet és a polgári légiközlekedési eseményekre vonatkozó információk az érdekelt felekkel történő, a 2003/42/EK irányelv 7. cikkének (2) bekezdése szerinti terjesztésére vonatkozó végrehajtási szabályok meghatározásáról szóló, 2007. szeptember 24-ei 1330/2007/EK bizottsági rendeletben foglaltak alapján a 7. § kiegészítése vált szükségessé annak érdekében, hogy a KBSZ az általa gyűjtött és nyilvántartott adatokat ne csak a törvényben meghatározott célok, hanem a rendeletben meghatározott célok érdekében is felhasználhassa. A polgári légiközlekedés biztonságának felügyeletével, vagy a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények kivizsgálásával a Közösségben megbízott szervezetnek online hozzáférése lesz a központi adatbázisban szereplő minden adathoz, kivéve az olyanokat, amelyek segítségével a jelentés tárgyát képező üzemeltető vagy légi jármű azonosítható.

#### *A 21. §-hoz*

A légiközlekedési baleset és repülőesemények bekövetkezéséről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Légiközlekedési Igazgatóságát (a továbbiakban: NKH LI) hivatalosan is értesíteni kell, mert ez a feltétel szükséges ahhoz, hogy az NKH LI hivatalosan megjelenjen a légiközlekedési baleset és repülőesemények helyszínén

és a hatósági eljárás lefolytatásához szükséges, kizárólag a helyszínen rendelkezésre álló információhoz hozzájusson.

#### *A 22. §-hoz*

A törvény előírja, hogy a légi jármű üzemben tartójának, illetve a légiforgalmi szolgálatnak rendelkeznie kell a Közlekedésbiztonsági Szervezet által jóváhagyott repülőesemény vizsgáló szervezettel – vagy, ha nem rendelkezik, csatlakoznia kell ilyen szervezethez – amely elvégzi az üzemeltetői vizsgálatot. Az állami légi jármű üzemben tartójának – mint kivételnek – a törvényben való feltüntetése szükséges, a honvédelemről és a Magyar Honvédségről szóló 2004. évi CV. törvénnyel való fokozottabb összhang megteremtése érdekében.

#### *A 23. §-hoz*

A jogharmonizációs célú jogalkotásról szóló 7001/2005. (IK.8.) IM irányelv 123. pontja alapján a jogharmonizációs záradékban a közösségi rendeletekre történő hivatkozás feltüntetése szükséges.

#### *A 24-25. §-hoz*

Hatálybaléptető, jogharmonizációs és deregulációs rendelkezéseket tartalmaz.