



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlés Hivatala  
Irományszám: T/1746/FG  
Érkezett: 2010 DEC 2 C.

**Zárószavazás előtti módosító javaslat**

**Dr. Kövér László úrnak**  
az Országgyűlés Elnökének

**Helyben**

**Tisztelt Elnök Úr!**

A Házszabály 107. § (1) bekezdése alapján az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló T/1746/75. számú egységes javaslatához a következő

**zárószavazás előtti módosító javaslatot**

terjesztem elő:

**1. Az egységes javaslat 1. §-a a következők szerint módosul:**

**1. §**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 2. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A Magyar Honvédség és a katonai nemzetbiztonsági szolgálatok, valamint a rendvédelmi szervek

- a) tagjaira,
- b) üzemben tartott járműveire, és azok forgalomba helyezésére, valamint időszakos vizsgálatára, továbbá
- c) magánútjaira

jogszabály eltérő rendelkezéseket állapíthat meg.”

**Indokolás**

A módosító javaslat célja az egységes javaslat összhangjának megteremtése a nemzetbiztonsági szolgálatokról szóló 1995. évi CXXV. törvénnyel a katonai biztonsági szolgálatok tekintetében, valamint a központi államigazgatási szervekről, valamint a Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról szóló 2010. évi XLIII. törvény tekintetében, amely szerint a rendvédelmi szervek közé tartoznak a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok.

## 2. Az egységes javaslat 7. § (1) bekezdése a következők szerint módosul:

### 7. §

(1) A Kkt. 18. § (1)-(3) bekezdései helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(1) A közúti járművezetők képzése állami alap-, és középfokú oktatási intézményekben, vagy tanfolyamon, a közúti közlekedési szakemberek képzése és továbbképzése szaktanfolyamon történik. A tanfolyami és a szaktanfolyami elméleti képzés és továbbképzés [tanteremben történik] – a közlekedési hatóság engedélye alapján – zárt rendszerű elektronikus képzési (e-learning) formában, zárt rendszerű elektronikus képzésmenedzsment rendszer alkalmazása mellett is végezhető. A járművezetői vizsgabiztosok, a szakoktatók és az iskolavezetők képzése és továbbképzése **[a miniszter által kijelölt, száz százalékban állami tulajdonú nonprofit gazdasági társaság szervezésében]** szakirányú műszaki felsőfokú oktatási intézményekben történik.”

(2) A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek tanfolyami, illetve szaktanfolyami képzése, továbbképzése és utánképzése a közlekedési hatóság engedélye alapján végezhető. A közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésére, továbbképzésére, utánképzésére engedéllyel rendelkező szervezetekről a közlekedési hatóság jogosult a szolgáltatási tevékenység megkezdésének és folytatásának általános szabályairól szóló törvényben meghatározott, valamint a közlekedési hatóság tevékenységével összefüggésben adatokat nyilvántartani. Az iskolavezetői, a szakoktatói és a vizsgabiztosi tevékenység folytatásához a közlekedési hatóság engedélye szükséges. A tanfolyami és szaktanfolyami képzést, továbbképzést és utánképzést a közlekedési hatóság ellenőrzi, valamint ellátja annak szakfelügyeletét.

(3) A közúti közlekedési szakember tevékenységét akkor folytathatja, ha a közúti közlekedési szakemberek képzésére, vizsgáztatására, valamint a tevékenységének végzésére vonatkozó rendeletekben előírt ismereteket – a vizsgakövetelmények teljesítésével igazoltan – megszerezte és az időszakos szakirányú kötelező továbbképzésen részt vett és vizsgakötelezettségének eleget tett.”

### Indokolás

A közúti járművezetők tanfolyami és a közúti közlekedési szakemberek szaktanfolyami képzésében a tantermi képzést helyettesítő zárt rendszerű elméleti elektronikus képzési (e-learning) forma, mint lehetőség hazai bevezetése törvényi szintű szabályozást igényel. Ezzel biztosítható, hogy az EU-ban egyre inkább terjedő (e-learning) képzési formához hazánk is kapcsolódhasson. Ezzel biztosítható a megfelelő koherencia az e területen alkalmazott európai „legjobb elméleti képzési gyakorlat” honosítása, a kapcsolódó EU irányelvi rendelkezések hazai alkalmazása területén.

A közúti közlekedési szakemberek (járművezetői vizsgabiztosok, a szakoktatók és az iskolavezetők) szaktanfolyami képzésében az EU irányelvekben meghatározott ismereti követelmények megfelelő elsajátítása érdekében – a kialakulóban lévő európai gyakorlatra is figyelemmel - előtérbe kell helyezni a szakirányú műszaki felsőfokú oktatási intézmények bevonásának lehetőségét. Ezzel biztosítható a más EU tagállamokban már a felsőoktatás részére kialakított képzési tematika hazai alkalmazásához szükséges jogi szabályozási koherencia kialakítása.

### 3. Az egységes javaslat 17. §-a a következők szerint módosul:

#### 17. §

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

„29. § (1) Az országos közutak építtetője – a koncessziós szerződés keretében megvalósuló utak kivételével – a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével, 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 – a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével – építtetőnek minősül a vele – az országos közutak kezelésének szabályozásáról szóló miniszteri rendelet alapján – megkötött szerződés szerinti felújítási, karbantartási, illetőleg fejlesztési feladatok tekintetében. Az építtető – a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével, valamint a koncessziós szerződés keretében 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 koncessziós szerződés keretében megvalósuló utak kivételével a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével, a beruházás előkészítéseként teljes körűen elkészíteti a szükséges terveket, tanulmányokat. Az építtető 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, közmű kiváltást) és fejlesztést, továbbá lefolytatja a közbeszerzési eljárásokat. Az építtető építési szerződéseket köt a megvalósításra, gondoskodik az építési műszaki ellenőri tevékenység ellátásáról, lebonyolítja a műszaki átadás-átvételt. Az építtetőre a gyorsforgalmi utak közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló jogszabály rendelkezései is irányadóak.

(3) A NIF Zrt. – az elkészült utak ideiglenes, és végleges forgalomba helyezése után – a felhasznált forrásokkal és a létrehozott eszközökkel elszámol a Magyar Állam nevében eljáró, a forrásokat rendelkezésre bocsátó szervvel. Az elszámolás során a NIF Zrt. az utakat, és az egyes projektekkal 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, amelyet az MNV Zrt. a miniszter által – az állami vagyon felügyeletéért felelős miniszter egyetértésével – kijelölt szervezet részére vagyonkezelésbe ad és azzal vagyonkezelési szerződést köt. A más vagyonkezelésében álló állami vagyonnal végzett értéknövelő beruházások, felújítások, azokhoz kapcsolódó új eszköz létrehozása esetén a NIF Zrt. azt a vagyonkezelő részére adja át, amely köteles az MNV Zrt. felé a vagyonkezelési szerződésében foglaltak szerint a vagyon értékének változásával elszámolni.

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

(5) A (3) bekezdés szerinti vagyonátadás mentes az adó-, ide nem értve az általános forgalmi adót – és illetékfizetési kötelezettség alól. A miniszter által a (3) bekezdésben foglaltak szerint kijelölt szervezet a beruházások befejezését – azaz ideiglenes vagy végleges forgalomba helyezést – követően térítés nélkül veszi át az országos közúthoz tartozó értéknövelő beruházást vagy földrészletet.

(6) A miniszter által a (3) bekezdésben foglaltak szerint kijelölt szervezet a befejezett beruházások területének rendezése során saját hatáskörben a Magyar Állam javára és nevében jár el. A befejezett beruházások területének rendezéséhez megvásárolt vagy kisajátított földrészlet a Magyar Állam tulajdonába és e törvény erejénél fogva, ellenérték nélkül a miniszter által a (3) bekezdésben foglaltak szerint kijelölt szervezet vagyonkezelésébe kerül, amely köteles azt az ingatlan-nyilvántartásba bejegyeztetni. A miniszter által a (3) bekezdésben foglaltak szerint kijelölt szervezet a vagyonkezelői jog bejegyzésére vonatkozó földhivatali határozatot haladéktalanul köteles az MNV Zrt. részére tájékoztatásul megküldeni.

(7) Közút, közforgalom elől el nem zárt magánút létesítéséhez, korszerűsítéséhez (továbbiakban együtt: építés), forgalom részére történő átadásához, megszüntetéséhez, elbontásához – mint fontos közérdekű és közcélú tevékenység végzéséhez – a közlekedési hatóság engedélye szükséges. Az engedélyezési eljárások ügyintézési határideje 60 nap.

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

(9) A közforgalom elől elzárt magánutat a közforgalom számára megnyitni, vagy a közforgalom elől el nem zárt magánutat a közforgalom elől elzárni az utak forgalomszabályozásáról és forgalomba helyezéséről szóló miniszteri rendeletben 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 azokhoz tartozó belső úthálózatot a közlekedési hatóság engedélyével közútként (országos közútként, helyi közútként) vagy közforgalom elől el nem zárt magánútként kell megépíteni.

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

(11) A helyi önkormányzat – az országos közút tulajdonosának és vagyonkezelőjének előzetes hozzájárulásával és a közút kezelőjének szakfelügyelete mellett – építetőknek minősül az országos közutat vagy annak területét érintő autóbusszöböl-építés, útcsatlakozás kiépítése, kerékpárút-építés, csapadékelvezető rendszer, parkolósáv és járda kiépítése esetében. A nem állami költségvetésből vagy nem uniós forrásból megvalósuló utak beruházója – az országos

közút tulajdonosának és vagyonkezelőjének előzetes hozzájárulásával és a közút kezelőjének szakfelügyelete mellett – építetőnek minősül az országos közutat vagy annak területét érintő autóbuszöböl-építés, útsatlakozás kiépítése, kerékpárút-építés, csapadékelvezető rendszer, parkolósáv és járda kiépítése vonatkozásában.

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

(13) A település forgalmi viszonyainak lényeges változását eredményező új közút építése vagy meglévő közút fejlesztése esetén – az eredeti cél megvalósulását közvetlenül nem szolgáló – további közlekedési célú beruházás (pl. útszélesítés, új elkerülő út építése, forgalomcsillapító szabályozás) megvalósítására vonatkozó igény a szükséges hozzájárulások, beleegyezések megadásának feltételeként akkor terjeszthető elő, ha egyébként a településen a forgalomba helyezéstől egy éven belül – 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.”

### **Indokolás**

A módosító javaslat célja egyrészt, hogy a Kkt. 29. § (2) bekezdésének kiegészítésével az állami közúti beruházások – legalább viszonylagos – elsődlegességét kimondja. Az eredeti törvényben szereplő szöveg elhagyásával az EU forrásokból finanszírozandó közúti (nem csak gyorsforgalmi) infrastruktúra beruházások megvalósítása jelentősen lelassulna, veszélyeztetve a már lekötött források felhasználását is. A Kkt. ezen rendelkezése a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény egyes rendelkezéseit kiterjeszti az összes közúti infrastruktúra beruházásra, amely építési engedély köteles. A közúti beruházások esetén – a vasúti illetve gyorsforgalmi projektekhez képest – ugyanis sokkal gyakoribb a közművekkel való érintkezés.

A módosító javaslat célja másrészt, hogy a Kkt. 29. § (5) bekezdésében az áfa-mentességre való taxatív utalás törlésre kerüljön, mivel a NIF Zrt. és a Magyar Közút Zrt. Magyar Állam (MNV Zrt.) felé történő ingyenes útadásaira általánosságban áfa-mentességet kimondó rendelkezés a 2006/112/EK tanácsi irányelv előírásaiba ütközik.

## **4. Az egységes javaslat 22. §-a a következők szerint módosul:**

### **22. §**

A Kkt. 47. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„47. § A törvény alkalmazásában:

1. importáló: a külkereskedelmi tevékenységet folytató vállalatok belföldi szerződéseiről szóló jogszabály szerinti külkereskedelmi társasági szerződés esetén a belföldi vállalat, bizományi szerződés esetén a megbízó, szállítási szerződés esetén a megrendelő, saját számlára történő import esetén a külkereskedelmi vállalat, önálló külkereskedelmi joggal

- felruházott gazdálkodó szervezet által behozott jármű esetén a gazdálkodó szervezet;
2. közúti jármű: közúti szállító vagy vontatóeszköz (ideértve az önjáró és vontatott munkagépet is); az egyes járműfajták meghatározására a közúti közlekedés szabályairól szóló jogszabályban (KRESZ) foglaltak az irányadók;
  3. közösségi közlekedés: menetrend alapján közlekedő gépjárművekkel végzett közforgalmú személyszállítás;
  4. közúti személyszállítás: a közúti járművel végzett személyszállítás, valamint a személyszállító gépjármű gépjárművezetővel együtt történő rendelkezésre bocsátása;
  5. közúti árufuvarozás: a közúti járművel végzett árufuvarozás, valamint az áruszállító gépjármű gépjárművezetővel együtt történő rendelkezésre bocsátása;
  6. vevőszolgálati javítóhálózat: a járművek garanciális javítását és alkatrészellátását végző szervezetek rendszere;
  7. út: a járművek és a gyalogosok közlekedésére, vagy csak a járművek, illetve csak a gyalogosok közlekedésére szolgáló, e célra létesített vagy kijelölt közterület, vagy magánterület (közút, magánút); magánútnak kell tekinteni az állam vagy az önkormányzat tulajdonában álló területen lévő, közforgalom elől elzárt utat is;
  8. 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;
  9. az út műtárgya: a híd, a pontonhíd, a hajóhíd, a felüljáró, az átereszt, az alagút, az aluljáró, a támfal, a bélésfal, az út víztelenítését szolgáló burkolt árok, csatorna vagy más vízelvezető létesítmény; a két méternél nagyobb nyílású áthidaló műtárgy: híd, a két méternél kisebb nyílású áthidaló műtárgy: átereszt;
  10. 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;
  11. közúthálózat: az országos közutak és a helyi közutak összefüggő rendszere;
  12. az út határa: az útnak – a kiemelt szegélyt, az útpadkát, a rézsút, az út víztelenítését szolgáló árkot, csatornát, más vízelvezető létesítményt is magában foglaló – külső széle;
  13. az út területe: az út határai közötti terület és a hozzá tartozó földrészlet;
  14. útsatlakozás: útnak, járműforgalmat szolgáló létesítmény (pl. üzemanyag-töltő-állomás) területének, vagy a járművek közút melletti ingatlanról közútra való ráhajtását szolgáló területnek a közúthoz csatlakozása;
  15. útépitési érdekeltségi hozzájárulás [31. § (2) bek.] szempontjából a közút használatában érdekeltek: a közút mentén ingatlantulajdonnal, földhasználati joggal, ipari, közlekedési, kereskedelmi vagy mezőgazdasági tevékenység céljára szolgáló telephellyel rendelkező magánszemélyek és jogi személyek;
  16. kerékpárút: jelzőtáblával kerékpárútként megjelölt közút;
  17. gyalogút: jelzőtáblával gyalogútként megjelölt, vagy olyan helyi közút, amely kizárólag a gyalogosok közlekedésére szolgál, és az úttesttől tartós fizikai akadály (árok, korlát, kerítés, sövény stb.) vagy két méternél nagyobb távolság választja el;
  18. belföldi üzemben tartó: az az üzemben tartó akinek (amelynek) lakó-, szokásos tartózkodási, illetve székhelye a Magyar Köztársaság területén van;
  19. iskolavezető: a közlekedési hatóság engedélyével végzett tanfolyami, szaktanfolyami képzést irányító személy;

20. szakoktató: a közúti járművezetők képzésében oktatóként részt vevő személy;
21. vizsgabiztos: a közúti járművezetők vizsgáztatását végző személy (járművezetői vizsgabiztos), valamint a közúti közlekedési szakemberek vizsgáztatását végző személy (szaktanfolyami vizsgabiztos);
22. közúti közlekedési szakember: szakoktató, iskolavezető, vizsgabiztos, továbbá
- 22.1. a közúti közlekedési szolgáltatásokról és a közúti járművek üzemben tartásáról szóló külön jogszabályban meghatározott
- 22.1.1. személytaxis szolgáltatói képesítéshez kötött tevékenységet folytató járművezető,
- 22.1.2. személygépkocsi személyszállító szolgáltatói képesítéshez kötött tevékenységet folytató járművezető,
- 22.1.3. személytaxis vállalkozói képesítéshez kötött tevékenységet folytató szakmai vezető,
- 22.1.4. személygépkocsi személyszállító vállalkozói képesítéshez kötött tevékenységet folytató szakmai vezető,
- 22.2. az autóbusszal végzett belföldi és nemzetközi személyszállítás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló külön jogszabályban meghatározott, autóbusszos személyszállító vállalkozói képesítéshez kötött tevékenységet folytató szakmai vezető,
- 22.3. a belföldi és a nemzetközi közúti árufuvarozás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló külön jogszabályban meghatározott, árufuvarozó vállalkozói képesítéshez kötött tevékenységet folytató szakmai vezető,
- 22.4. a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló külön jogszabályban meghatározott, szakmai alap- és továbbképzési képesítéshez kötött tevékenységet folytató gépjárművezető,
- 22.5. a közúti közlekedési ágazatban használt önjáró emelő- és rakodógépek kezelőinek képzéséről és vizsgáztatásáról szóló külön jogszabályban meghatározott, gépkezelői jogosítványhoz kötött tevékenységet folytató gépkezelő,
- 22.6. a meghatározott összömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló külön jogszabályban meghatározott, szakkísérői képesítéshez kötött tevékenységet folytató személy,
- 22.7. a gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló külön jogszabályban meghatározott, autógáz-biztonsági képesítéshez kötött tevékenységet folytató személy,
- 22.8. a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) „A” és „B” Melléklete 2009. évi módosításaival és kiegészítéseivel egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről szóló külön jogszabályban meghatározott
- 22.8.1. veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadói képesítéshez kötött tevékenységet folytató személy,
- 22.8.2. veszélyesáru-szállító gépjárművezető,
- 22.9. a mezőgazdasági vegyszerek és üzemanyagok mezőgazdasági vontatóval vagy lassú járművel vontatott pótkocsival történő közúti szállításáról szóló külön jogszabályban meghatározott, mezőgazdasági vegyszer, üzemanyag szállítására eredményes vizsgát tett járművezető,
- 22.10. a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) „A” és „B” Mellékletének belföldi alkalmazásáról szóló külön jogszabályban meghatározott, undort keltő anyag szállítására eredményes vizsgát tett járművezető;
23. várakozási terület: a 8. pont szerinti utak közül a helyi közút és a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánút 11. pont szerinti tartozéka, valamint a helyi önkormányzat tulajdonában álló terek, parkok és egyéb közterületek járművel történő várakozásra kijelölt része;
24. várakozási terület kezelője: a helyi közút és a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől el nem zárt magánút tartozékaként a 33. § (1) bekezdés c) pontjában

meghatározott szervezet, a közösségi közlekedéssel érintett közutak kivételével, illetve a helyi önkormányzat tulajdonában álló tereken, parkokban, egyéb közterületen kialakított várakozási terület tekintetében a tulajdonos helyi önkormányzat; a várakozási területen létesített parkolóóra, jegykiadó automata az Ötv. 9. § (5) bekezdése szerinti szolgáltató tulajdonában, illetve használatában állhat;

25. tanfolyam: a közúti járművezetők szervezett formában történő képzése; a tanfolyam a képzési engedélynek megfelelően elméleti (tantermi vagy zárt rendszerű elektronikus távoktatás), és gyakorlati képzési részekből állhat;

26. szaktanfolyam: a közúti közlekedési szakemberek szervezett formában történő képzése és továbbképzése; a szaktanfolyam a képzési engedélynek megfelelően elméleti (tantermi vagy zárt rendszerű elektronikus távoktatás), és gyakorlati képzési részekből állhat;

27. közúti biztonsági auditor: a közúthálózat részét képező utak, úttartozékok vagy az út műtárgyai engedélyezési és kiviteli terveinek, valamint a megvalósult utak, úttartozékok vagy az út műtárgyai forgalomba helyezés előtti és az üzemeltetés első évében végzett – a tervezőtől, az építetótől és a kivitelezőtől független – részletes, módszeres műszaki biztonsági ellenőrzést végző természetes személy[.]”];

28. zárt rendszerű elektronikus távoktatás (e-learning): elméleti képzési ismeretanyag oktatását digitális tananyag formájában informatikai hálózaton (Internet, intranet) keresztül zárt rendszerű távoktatási képzésmenedzsment rendszerrel megvalósító távoktatási forma, ahol az oktató, az oktatásszervező és a hallgató közös kommunikációs eszköze a számítógép és az informatikai hálózat, továbbá a zárt rendszerű távoktatási képzésmenedzsment rendszer; e törvény alkalmazásában a „zárt rendszerű elektronikus távoktatás” és az „e-learning” kifejezések azonos jelentéssel bírnak;

29. zárt rendszerű távoktatási képzésmenedzsment rendszer (Learning Management System, LMS): a hallgató képzését tervező, szervező és ellenőrző, a képzéshez szükséges digitális tananyagot valamint kiegészítő ismeretanyagot a képzési program szerint számára eljuttató (web böngészőben megjelenítő), minősített és tanúsított zárt informatikai rendszer, mely a képzésszervezésen túl adatbázisában manipulálhatatlanul rögzíti és értékeli a tanuló képzési programban rögzített előrehaladását, ellenőrző kérésekre adott válaszait, eredményeit, tevékenységét és végrehajtja – a tanuló teljesítményének értékelése alapján – a képzési program szerint lehetséges navigációs kéréseit.”

### **Indokolás**

A közúti járművezetők tanfolyami és a közúti közlekedési szakemberek szaktanfolyami képzésében a tantermi képzést helyettesítő zárt rendszerű elméleti elektronikus képzési (e-learning) forma, mint lehetőség hazai bevezetése törvényi szintű szabályozást igényel. Ezen a területen elengedhetetlen a fogalmi meghatározások kialakítása, az alkalmazás egységesítése, a nemzetközi szinten alkalmazott „szabvány” szintű szakmai követelmény alkalmazása miatt. Ezzel biztosítható, hogy az EU-ban egyre inkább terjedő (e-learning) képzési formához hazánk is kapcsolódhasson. Ezzel biztosítható a megfelelő koherencia az e területen alkalmazott európai „legjobb elméleti képzési gyakorlat” honosítása, a kapcsolódó EU irányelvi rendelkezések hazai alkalmazása területén.



**5. Az egységes javaslat 23. §-a a következők szerint módosul:**

**23. §**

(1) A Kkt. 48. § (3) bekezdés a) pontja a következő 26-30. alpontokkal egészül ki:

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

„26. a közlekedési infrastruktúra közúti biztonsági kezelése, közúti biztonsági hatásvizsgálat, a közúti biztonsági auditálás, felülvizsgálat, valamint a baleseti adatgyűjtés részletes szabályait,

27. az e törvény szerinti közúti biztonsági auditori tevékenység folytatásának részletes feltételeit, a közúti biztonsági auditori tevékenységre vonatkozó engedély megszerzésének és az auditorok nyilvántartásának személyes adatot nem tartalmazó adattartalmát, valamint a engedélyezésre és a nyilvántartás vezetésére vonatkozó részletes eljárási szabályokat, a közúti biztonsági auditorok alap- és továbbképzésére vonatkozó részletes szabályokat, továbbá a közúti biztonsági auditori tevékenységre jogszabályban vagy hatósági határozatban előírt kötelezettségek be nem tartásának esetén alkalmazandó jogkövetkezményeket,

28. a közlekedéspolitika részeként az intelligens közlekedési rendszerek nemzeti stratégiáját,

29. az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló szabályokat,

30. a közúti járművek vezetésére jogosító engedély, a törzskönyv, a gépjármű hatósági engedélye és jelzése gyártásának, forgalmazásának, kiadásának, használatának szabályait, helyszíni elvételük és visszavonásuk feltételeit, az engedélyek és jelzések tartalmi, formai követelményét”

(rendeletben állapítsa meg.)

(2) A Kkt. 48. § (3) bekezdés b) pont 27. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

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

„27. a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet, továbbá össztömeg-korlátozást meghaladó járművek közúti közlekedéséről, a közútkezelői és a hatósági eljárás, a díjfizetés, valamint a szakkíséret és kíséret személyi és tárgyi feltételeiről szóló szabályokat,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(3) A Kkt. 48. § (3) bekezdés b) pontja a következő 32[.]- 33. alpontokkal[**tal**] egészül ki:

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

„32. az intelligens közúti közlekedési rendszerek fejlesztésének és üzemeltetésének feltételeit,  
33. a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló iránymutatásokat,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(4) A Kkt. 48. § (3) bekezdés i) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap)

„i) a közlekedésrendészetért felelős miniszter, hogy a megkülönböztető és figyelmeztető jelzés felszerelésének, engedélyezésének szabályait, használatuk és visszavonásuk rendjét,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(5) A Kkt. 48. § (3) bekezdés m) pontja helyébe a következő rendelkezés lép és a § következő n)[-p)] pont[okk]tal egészül ki:

(Felhatalmazást kap)

„m) a közlekedésért felelős miniszterrel egyetértésben

**[n]ma)** a honvédelemért felelős miniszter, hogy a Magyar Honvédség és a katonai nemzetbiztonsági szolgálatok tagjai, járművei és magánútjai, valamint az általuk üzemben tartott járművek forgalomba helyezése és időszakos vizsgálata tekintetében az eltérő rendelkezéseket, valamint

**[o]mb)** az egyes rendvédelmi szerveket irányító miniszter, hogy a rendvédelmi szervek tagjai **[személyi állománya]**, járművei és magánútjai, valamint az általuk üzemben tartott járművek forgalomba helyezése és időszakos vizsgálata tekintetében az eltérő rendelkezéseket,

**[p]n)** a közlekedésért felelős miniszter, hogy az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben az e törvény szerinti auditori tevékenység engedélyezésére vonatkozó igazgatási szolgáltatási díjat, valamint a díj beszedésével, kezelésével, továbbá a nyilvántartásával és visszatérítésével kapcsolatos részletes szabályokat[.]”

(rendeletben állapítsa meg.)

(6) A Kkt. 48. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

“(7) A 21. § (2) bekezdés szerinti közigazgatási bírság befizetési határidejének elmulasztását követő 8 napon belül az eljáró hatóság kezdeményezi a közlekedési igazgatási hatóságnál a szabályszegés elkövetéséhez használt jármű forgalomból történő kivonását.”

### Indokolás

A módosító javaslat célja egyrészt, hogy a 2008. november 19-i 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 8. cikk (1) bekezdésével való koherencia biztosítása érdekében az iránymutatásokat a közlekedésért felelős miniszter 2011. december 19-ig rendeletben fogadja el, és azokat közli a Bizottsággal.

A módosító javaslat célja másrészt az egységes javaslat összhangjának megteremtése a nemzetbiztonsági szolgálatokról szóló 1995. évi CXXV. törvénnyel a katonai biztonsági szolgálatok tekintetében, valamint a központi államigazgatási szervekről, valamint a Kormány tagjai és az államtitkárok jogállásáról szóló 2010. évi XLIII. törvény tekintetében, amely szerint a rendvédelmi szervek közé tartoznak a polgári nemzetbiztonsági szolgálatok.

**6. Az egységes javaslat 25. § (2) bekezdése a következők szerint módosul:**

**25. §**

(1) A Kkt. 18/B. § bevezető szövegében a “18/B-18/J. §-ok” szövegrész helyébe a “18/B-18/L. §-ok” szöveg 24/B. § (1) bekezdésében a „8 munkanapon” szövegrész helyébe a „tíz napon” szöveg, 29/B. § (2) bekezdés b) pontjában az „öt munkanapon” szövegrész helyébe a „nyolc napon” szöveg, 29/B. § (6) bekezdésében az „öt munkanapon” szövegrész helyébe a „nyolc napon” szöveg lép.

(2) A Kkt. 20. § (7) bekezdésében az „Az (1) bekezdés k) pontját kivéve” szövegrész[, **valamint a 48. § (3) bekezdésének c) pontjában a „közlekedésrendészetért felelős miniszter” szöveg]** hatályát veszti.

(3) A Kkt. 48. § (3) bekezdés h) pontja hatályát veszti.

**Indokolás**

2010. január 1-jével a közúti járművek önálló környezetvédelmi felülvizsgálati rendszere megszűnt, az új rendben az időszakos vizsgálat keretében történik a környezetvédelmi jellemzők vizsgálata. Ennek a szabályozása csupán szakmai, környezetvédelmi tartalmú, ezért a közlekedésrendészetért felelős miniszternek nincs feladata a szabályozás kialakításában.

**7. Az egységes javaslat 31. §-a a következők szerint módosul:**

**31. §**

**Az Lt. 37. § (3) bekezdése helyébe az alábbi rendelkezés lép:**

„(3) Nemzetközi kereskedelmi repülőtér fejlesztésére és megszüntetésére a miniszter a[z illetékes] a repülőtér hatásterületén lévő települési (a fővárosban a fővárosi és az [környezetterhelésben] érintett kerületi) önkormányzat véleményének figyelembevételével ad engedélyt. A települési önkormányzat véleményét a megkeresés kézbesítésétől számított 30 napon belül adja meg. A határidő eredménytelen eltelte esetén úgy kell tekinteni, hogy az önkormányzat a megkeresésben foglaltakkal egyetért.”

**Indokolás**

Az önkormányzat véleményének megadására vonatkozó eljárási szabályokkal szükséges kiegészíteni a jogszabályhelyet.

## 8. Az egységes javaslat 35. §-a következők szerint módosul:

### 35. §

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

„(2) A légitözlekedés védelmével kapcsolatos feladatokat a nyilvános repülőtér üzemben tartója látja el. E feladatok ellátására a nyilvános repülőtér üzemben tartója biztonsági szolgálatot vagy biztonsági őrseget hoz létre vagy biz meg.”

(2) Az Lt. 67. § a következő (2a) és (2b) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) **[A Kormány rendeletben határozza meg azokat az eseteket, amelyekben – az üzembentartó költségére és a szükséges infrastruktúrájának térítésmentes rendelkezésre bocsátásával – a védelmi ellenőrzést és a (2) bekezdés alapján létrehozott biztonsági szolgálat vagy biztonsági őrseg feladatait a nyilvános repülőtér üzembentartójától a rendőség a szükséges mértékben részben vagy egészben átveszi.] Amennyiben a nyilvános repülőtér üzemben tartója a légitözlekedés védelmével kapcsolatos feladatait nem a légitözlekedés védelmével kapcsolatos jogszabályban és uniós rendeletben előírtak szerint látja el, a védelmi ellenőrzést és a (2) bekezdés alapján létrehozott biztonsági szolgálat vagy biztonsági őrseg feladatait a nyilvános repülőtér üzembentartójától a rendőség a szükséges mértékben részben vagy egészben átveszi. A feladatok átvétele kapcsán a rendőrségnél felmerült indokolt költségeket a nyilvános repülőtér üzemben tartója köteles a rendőrségnek utólag, a költség felmerülését követő hónap huszadik napjáig megtéríteni. A nyilvános repülőtér üzemben tartója az átvett feladatok elvégzéséhez szükséges infrastruktúrát a feladatok átvételekor a rendőség rendelkezésére bocsátja. A légitözlekedés védelmével kapcsolatos feladatok rendőség általi átvételének szabályait a Kormány rendeletben határozza meg.**

(2b) Az (1) bekezdésben meghatározott szervezetek és személyek légitözlekedés védelmével kapcsolatos tevékenységét a rendőség és a légitözlekedési hatóság a Kormány által rendeletben meghatározottak szerint felügyeli és ellenőrzi.”

(3) Az Lt. 67. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A légitözlekedés védelme érdekében a kormány által rendeletben meghatározott repülőtér, a léginavigációs szolgálatot ellátó szervezet, valamint a légijármű karbantartó és javító szervezet létesítményeinek nyilvánosság számára hozzá nem férhető zárt területére – kivéve a repülőtér esetében az utasra a polgári légitözlekedés védelmének szabályairól és a Légitözlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről szóló kormányrendeletben meghatározott feltételek teljesülésének eseteit – belépő személy sikeres védelmi háttérelőrzést követően vagy sikeres védelmi háttérelőrzésen átesett személy kíséretével léphet be. A földi kiszolgálási tevékenységet végző gazdálkodó szervezet, meghatalmazott ügynök, ismert szállító, listás szállító, biztonsági vállalkozás, fedélzeti ellátmány meghatalmazott beszállítója, fedélzeti ellátmány ismert beszállítója, repülőtéri készlet ismert beszállítója által légitözlekedés-védelmi ellenőrzést végző személy csak sikeres védelmi háttérelőrzés után végezhet légitözlekedés-védelmi ellenőrző tevékenységet. A védelmi háttérelőrzés a belépésre jogosultság fennállása, illetve a védelmi ellenőrző tevékenység végzésének időtartama alatt megismételhető.”

(4) Az Lt. 67. §-a a következő (6a) bekezdéssel egészül ki:

„(6a) A (6) bekezdésben nem említett esetekben, a repülőtér nyilvánosság számára hozzá nem férhető zárt területére kíséret nélkül belépő vagy ott tartózkodó személyek ellenőrzését a rendőrség végzi.”

(5) Az Lt. 67. § (7) bekezdése a következő b) és e) pontokkal egészül ki:

[(7) A polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. március 11-i 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott repülőtér azon területére, ahol a belépés korlátozott (a továbbiakban: zárt terület) nem léphet be és a légiközlekedés területén – e törvény eltérő rendelkezése hiányában – nem foglalkoztatható]

„b) az a külföldi állampolgár, aki a magyarországi tartózkodás szabályait megszegi, magyarországi tartózkodásának jogszerűségét hitelt érdemlően nem tudja igazolni, illetve aki a schengeni információs rendszerben körözés hatálya alatt áll,”

„e) aki esetében a védelmi háttérellenőrzést 5 évre visszamenőleg a hatóságok nem tudják végrehajtani,”

(6) Az Lt. 67. § (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) A rendőrség a légiközlekedés védelme és a védelmi háttérellenőrzés céljából jogosult kezelni és közvetlen hozzáféréssel átvenni a büntettesek nyilvántartásából, a hátrányos jogkövetkezmények alatt álló, büntetlen előéletű személyek nyilvántartásából, a büntetőeljárás alatt állók nyilvántartásából, az idegenrendészeti nyilvántartásból és a schengeni információs rendszer körözési adatbázisából, valamint a repülőtér üzemeltetője által kiadott repülőtéri belépőkártyák, továbbá a személyek és gépjárművek repülőtéri mozgásának nyilvántartására szolgáló nyilvántartásból a (7) bekezdés a)-e) pontjaiban meghatározott feltételekre vonatkozó adatokat, valamint az arra vonatkozó adatokat, hogy az igazolás alanya nem áll-e a munkakörének megfelelő foglalkoztatástól eltiltás hatálya alatt  
a) a repülőtér zárt területére való belépést megelőző, illetve azt követő ellenőrzés során,  
b) annak ellenőrzése céljából, hogy a foglalkoztatott személy foglalkoztatására irányuló jogviszonya létesítésekor és annak fennállása alatt rendelkezik-e a feltételekkel.”

(7) Az Lt. 67. § a következő (12) bekezdéssel egészül ki:

„(12) A védelmi ellenőrzést végzők vizsgáztatását a rendőrség végzi.”

### **Indokolás**

A módosító javaslat célja annak pontosabb meghatározása, hogy a rendőrség kizárólag jogszabálysértés esetén – amely lehet akár a hazai, akár az európai uniós szabályok megsértése – veheti át a nyilvános repülőtér üzemben tartójától a légiközlekedés védelmével kapcsolatos feladatokat. A feladatok átvételének szabályait a Kormány rendeletben határozza meg. A módosító javaslat pontosítja azt az előírást is, hogy a légiutasoktól beszedett díj nem a rendőrséget, hanem továbbra is a repülőtér üzemben tartóját illeti, azonban az átvett feladatok miatt a rendőrségnél felmerült indokolt költségeket az üzemben tartó köteles megtéríteni, valamint a feladatok átvételekor a feladat ellátásához szükséges infrastruktúrát köteles a rendőrség rendelkezésére bocsátani. Ilyen infrastruktúra lehet például az utasbiztonsági ellenőrzéshez szükséges kapuk, röntgen gépek használatának átengedése a rendőrség részére.

## 9. Az egységes javaslat 36. §-a a következők szerint módosul:

### 36. §

Az Lt. a következő 67/A. §-sal egészül ki:

„67/A. § (1) A 67. § (3) bekezdés alapján a légiutasoktól szedett díj a légiközlekedés-védelmi feladatok ellátására használható fel. A díj felhasználásának jogszerűségét a rendőrség a légiközlekedési hatóság bevonásával ellenőrzi.

(2) A díj felhasználására az üzemben tartó a légiközlekedési hatóság és a rendőrség jóváhagyásával előzetes éves felhasználási tervet készít, és a díj felhasználásáról részletes nyilvántartást vezet.

**[(3) A 67. § (2a) bekezdés szerinti esetekben a díj a feladatok átvételének időtartama alatt a rendőrséget illeti. A rendőrség a beszedett díjat a légiközlekedés-védelmi feladatok ellátására fordítja.]**

(4) (3) A rendőrség a díj felhasználását korlátozza vagy megtiltja, továbbá elrendeli a díj általa meghatározott, a szervezeten belüli légiközlekedés-védelmi feladatokra történő felhasználását, amennyiben megállapítja, hogy azt a nyilvános repülőtér üzembentartója nem az (1) bekezdésben meghatározott célra használta fel.

**[(5)]** (4) A rendőrség a beszedett és az ellenőrzés alapján nem a légiközlekedés-védelmi feladatok ellátására fordított díj összegének ismételt, a rendőrség által meghatározott légiközlekedés-védelmi feladatok céljára való felhasználására kötelezi a nyilvános repülőtér üzembentartóját.

**[(6)]** (5) A rendőrség a (3) bekezdés alapján jár el, akkor is, ha a nyilvános repülőtér üzembentartója a légiközlekedési hatóság, illetve a Bizottság légiközlekedés-védelmi minőségbiztosítási ellenőrzése során feltárt hiányosságok kijavítását a légiközlekedési hatóság által megadott határidőre nem vagy nem megfelelő módon hajtotta végre.”

### Indokolás

A módosítás célja az egységes javaslat 35. §-ához tett módosításokkal való összhang megteremtése. Az egységes javaslat 35. §-ához tett módosító javaslat rendelkezik a rendőrségnek a repülőtér üzemben tartójától átvett légiközlekedés-védelmi feladatokkal kapcsolatban keletkezett költségek megtérítéséről, így arról ismételtelen rendelkezni nem szükséges.

## 10. Az egységes javaslat a következő 39. §-sal egészül ki, a további §-ok számozása értelemszerűen módosul.

### 39. §

„Az Lt. 73. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

(3) Felhatalmazást kap a Kormány, hogy a légiközlekedés védelmével kapcsolatos feladatok rendőrség általi átvételének és a rendőrség indokolt költségei megtérítésének szabályait rendeletben állapítsa meg.”

## Indokolás

A módosító javaslat célja, hogy megteremtse a felhatalmazást rendeletalkotásra a Kormány részére. Az egységes javaslat 35. § (2) bekezdése értelmében a légiközlekedés védelmével kapcsolatos feladatok rendőrség általi átvételének szabályait a Kormány rendeletben határozza meg, azonban sem a hatályos Lt., sem az egységes javaslat nem tartalmaz felhatalmazó rendelkezést.

### 11. Az egységes javaslat 42. §-a a következők szerint módosul:

#### 42. §

Az Lt. 38. § (2) bekezdésében az „A repülőtér körül biztonsági és zajgátló védőövezetet, illetve” szövegrész helyébe a „Legalább a repülőtér területét magába foglaló biztonsági és zajgátló védőövezetet, vagy” szöveg, a 41. § (2) bekezdésében a „nemzetközi kereskedelmi repülőtér” szövegrész helyébe a „kereskedelmi repülőtér” szöveg, 61. § (5) bekezdés második mondatában a „repülésenként 600 forint, de összességében legfeljebb évi 300 millió forint.” szövegrész helyébe a „repülésenként 850 forint, de összességében legfeljebb évi 500 millió forint.” szöveg, harmadik mondatában a „huszadik napjáig” szövegrész helyébe a „tizenötödik napjáig” szöveg, a 66/A. § (4) bekezdésében az „a légiközlekedési” szövegrész helyébe az „az eljáró” szöveg, a 66/A. § (5) bekezdésében az „a miniszter az” szövegrész helyébe az „a miniszter a rendészetért, valamint az” szöveg, a 67. § (4) bekezdés második mondatában az „utasonként 25 forint – de maximum évi 160 millió forint” szövegrész helyébe az „utasonként 50 forint – de maximum évi 500 millió forint” szöveg, a „huszadik munkanapjáig” szövegrész helyébe a „tizenötödik napjáig” szöveg, harmadik mondatában a „2006-tól kezdődően” szövegrész helyébe a „2012-től kezdődően” szöveg, 67. § (7) bekezdés bevezető szövegrészeiben a „nem léphet be” szövegrész helyébe a „kizárólag utasként vagy kísérettel léphet be” szöveg, a 74. § (1) bekezdés z) pontjában a „nemzetközi kereskedelmi repülőtér” szövegrész helyébe a „kereskedelmi repülőtér” szöveg lép.

## Indokolás

A hatályos Lt. 67. § (4) bekezdése – amely 2005. július 1-je óta hatályos – úgy rendelkezik, hogy a nemzetközi kereskedelmi repülőtér üzemben tartója által a légiközlekedési hatóságnak fizetett felügyeleti díj összege utasonként 25 forint, de maximum évi 160 millió forint. Márton Attila előterjesztő által is támogatott és az országgyűlés által elfogadott módosító javaslata az utasonkénti összeget 50 forintra, az éves maximumot pedig 500 millió forintra emeli. A hatályos jogszabály ugyanezen bekezdése kimondja, hogy a maximumként megállapított díj összege 2006-tól kezdődően a Központi Statisztikai Hivatal által közzétett hivatalos fogyasztói árindex mértékével évente automatikusan növekszik. A törvényben rögzített díjak összegének emelésével azonban szükséges annak kimondása, hogy a KSH indexálás a jövőben 2012-től kezdődően történjen meg, így a törvény 2011. január 1-jei hatályba lépésével a törvényben rögzített maximum díj a 2011. évre lesz érvényes, míg ezt követően – a korábbi előírásokkal is összhangban – a fogyasztói árindex mértékével évente automatikusan növekszik.

## 12. Az egységes javaslat 43. §-a a következők szerint módosul:

### 43. §

Az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény (a továbbiakban: Busztv.) 2. §-át követően a következő 2/A-2/B. §-sal egészül ki:

„2/A. § (1) A közösségi közlekedés – mint közszolgáltatás – biztonságának és zavartalan működésének, az autóbusszállomáson és trolibuszállomáson a közforgalom számára nyitva álló helyen, a megállóhelyen, valamint az autóbuszok, trolibuszok belterében az autóbusszállomáson, trolibuszállomáson és megállóhelyen található berendezések, az autóbusz, a trolibusz, továbbá az utasok, valamint az autóbusz- és trolibusz-üzem működését biztosító személyek életének, testi épségének és vagyontárgyaik védelme, továbbá az autóbusz- és trolibusz-üzem működését biztosító személyek felelősségének megállapítása céljából, a jogsértő cselekmények megelőzése, megszakítása és bizonyítása érdekében, a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvény szerinti adatvédelmi jogok érvényesítése mellett, továbbá e törvényben meghatározott korlátozó rendelkezések betartásával, a szolgáltató, valamint az autóbusszállomás, trolibuszállomás vagy megállóhely üzemeltetője (a továbbiakban együtt: szolgáltató) jogosult elektronikus biztonságtechnikai rendszeren keresztül megfigyelést folytatni, a megfigyelés során kép- és hangfelvételt készíteni, a készített kép- és hangfelvételt, valamint az azon rögzített személyes adatot kezelni. E tevékenysége során a szolgáltató adatkezelést végző munkavállalója adatfeldolgozónak minősül.

(2) Az (1) bekezdés szerinti elektronikus biztonságtechnikai rendszer akkor alkalmazható, ha a jogsértések észlelése, az elkövető tettenérése, vagy a jogsértő cselekmények megelőzése, azok bizonyítása más módszerrel nem érhető el. A szolgáltató az elektronikus biztonságtechnikai rendszer alkalmazásának szükségességét háromévente felülvizsgálja.

(3) A szolgáltató az (1) bekezdés szerinti elektronikus biztonságtechnikai rendszer alkalmazása esetén – a vakok és gyengénlátók számára is érzékelhető módon – köteles az autóbusszállomáson, illetve trolibuszállomáson és megállóhelyek bejáratánál, az autóbuszra, illetve trolibuszra való felszállásra szolgáló peronoknál, valamint az autóbuszokon, illetve trolibuszokon figyelemfelhívó jelzést, ismertetést elhelyezni az elektronikus biztonságtechnikai rendszer által folytatott megfigyelés, valamint a rendszer által rögzített, személyes adatokat tartalmazó kép- és hangfelvétel készítésének, tárolásának céljáról, az adatkezelés jogalapjáról, a felvétel tárolásának helyéről, a tárolás időtartamáról, a rendszert alkalmazó (üzemeltető) személyéről, az adatok megismerésére jogosult személyek köréről, továbbá a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvénynek az érintettek jogaira és érvényesítésük rendjére vonatkozó rendelkezéseiről.

(4) Nem alkalmazható elektronikus megfigyelőrendszer olyan helyen, ahol a megfigyelés az emberi méltóságot sértheti, így különösen mosdóban, illemhelyen.

(5) Az (1) bekezdés szerinti elektronikus biztonságtechnikai rendszer alkalmazása esetén, a megfigyeléssel érintett járatokról, valamint autóbusszállomásról, trolibuszállomásról és megállóhelyről a szolgáltató a honlapján tájékoztatást tesz közzé.”

2/B. § (1) A rögzített kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvételt felhasználás hiányában a rögzítéstől számítva **[harminc nap]** a hetvenkettedik óra leteltékor azonnal elteltével meg kell



semmisíteni, vagy törölni kell. Felhasználásnak az minősül, ha a rögzített kép-, hang-, vagy kép- és hangfelvételt, továbbá más személyes adatot bírósági vagy más hatósági eljárásban bizonyítékként felhasználják.

(2) Akinek jogát vagy jogos érdekét a kép-, hang-, vagy a kép- és hangfelvétel, vagy más személyes adatának rögzítése érinti, az (1) bekezdésben foglaltaknak megfelelően a kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvétel, továbbá más személyes adat rögzítésétől számított **[harminc napon]** hetvenkét órán belül jogának vagy jogos érdekének igazolásával kérheti, hogy az adatot annak kezelője ne semmisítse meg, vagy ne törölje.

(3) Bíróság vagy más hatóság megkeresésére a rögzített kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvételt, továbbá más személyes adatot a bíróságnak vagy a hatóságnak haladéktalanul meg kell küldeni. Amennyiben megkeresésre attól számított **[harminc napon]** hetvenkét órán belül, hogy a megsemmisítés mellőzését kérték, nem kerül sor, a rögzített kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvételt, továbbá más személyes adatot meg kell semmisíteni, vagy törölni kell.”

### Indokolás

Az Alkotmánybíróság a 36/2005. (X. 5.) AB határozatában megállapította, hogy „minden olyan helyzetben, ahol pusztán a tulajdon általános veszélyeztetettségű tárgyai őrzéséhez kapcsolódik a térfigyelés, a felvétel harmincnapos tárolási időtartama a személyes adatok védelméhez való jog aránytalan korlátozását eredményezi. Ha a megfigyelőrendszer működtetése hatékony és előírászerű, akkor harminc napnál lényegesen rövidebb idő alatt kell kiderülnie, hogy történik-e felhasználás, vagyis hogy indul-e valamilyen hatósági eljárás. Ilyen esetekben az eljárás hatékonyságához fűződő érdek önmagában nem indokolhatja a tulajdont érintő jogsértő cselekmény esetleges előkészületéről történt felvételek hosszabb ideig történő tárolását. Mindezek azt támasztják alá, hogy a tulajdon alkotmányi védelme – a személyes adatok védelméhez való jog kisebb korlátozásával járó – enyhébb eszköz igénybevételével is biztosított. [...] A személyes adatok védelmének egyik legfontosabb eleme a célhoz kötöttség. Ebből – többek között – az is következik, hogy a meghatározott cél nélküli, „készletre” történő, előre nem meghatározott jövőbeni felhasználásra való adatgyűjtés és -tárolás alkotmányellenes.”

A személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény (továbbiakban: Avtv.) értelmében személyes adat meghatározott célból, törvényben meghatározott ideig lehet. Az Avtv. rögzíti, hogy „Csak olyan személyes adat kezelhető, amely az adatkezelés céljának megvalósulásához elengedhetetlen, a cél elérésére alkalmas, csak a cél megvalósulásához szükséges mértékben és ideig.” Amennyiben bírósági vagy hatósági eljárás szükséges, vagy az érdekelt egyéb indokkal kéri, akkor a bíróság, illetve hatóság, vagy az érdekelt 72 óra alatt is tudja jelezni az adatok megsemmisítésének mellőzésére vonatkozó igényét. A 30 napos határidő személyes adatok kezelésére a jelenlegi gyakorlat szerint is túlzottan hosszú, az Avtv. szerinti arányossággal nem egyeztethető össze.

### 13. Az egységes javaslat 54. §-a a következők szerint módosul:

#### 54. §

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

„21/A. § (1) A közösségi közlekedés – mint közszolgáltatás – biztonságának és zavartalan működésének, a vasútállomáson a közforgalom számára nyitva álló helyen, a megállóhelyen, valamint a személyszállító vasúti járművek belterében a vasútállomáson és megállóhelyen található berendezések, a vasúti jármű, továbbá az utasok, valamint a vasúti közlekedés működését biztosító személyek életének, testi épségének és vagyontárgyaik védelme, továbbá a vasúti közlekedés működését biztosító személyek felelősségének megállapítása céljából, a jogsértő cselekmények megelőzése, megszakítása és bizonyítása érdekében, a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvény szerinti adatvédelmi jogok érvényesítése mellett, továbbá e törvényben meghatározott korlátozó rendelkezések betartásával, a vasúti társaság, a vasútállomás, vagy a megállóhely üzemeltetője (a továbbiakban együtt: megfigyelő) jogosult elektronikus biztonságtechnikai rendszeren keresztül megfigyelést folytatni, a megfigyelés során kép- és hangfelvételt készíteni, a készített kép- és hangfelvételt, valamint az azon rögzített személyes adatot kezelni. E tevékenysége során a megfigyelő adatkezelést végző munkavállalója adatfeldolgozónak minősül.

(2) Az (1) bekezdés szerinti elektronikus biztonságtechnikai rendszer akkor alkalmazható, ha a jogsértések észlelése, az elkövető tettenérése, vagy a jogsértő cselekmények megelőzése, azok bizonyítása más módszerrel nem érhető el. A szolgáltató az elektronikus biztonságtechnikai rendszer alkalmazásának szükségességét háromévente felülvizsgálja.

(3) A megfigyelő az (1) bekezdés szerinti elektronikus biztonságtechnikai rendszer alkalmazása esetén – a vakok és gyengénlátók számára is érzékelhető módon – köteles a vasútállomások és megállóhelyek bejáratánál, a vasúti járműre való felszállásra szolgáló peronoknál, valamint a vasúti járműveken figyelemfelhívó jelzést, ismertetést elhelyezni az elektronikus biztonságtechnikai rendszer által folytatott megfigyelés, valamint a rendszer által rögzített, személyes adatokat tartalmazó kép- és hangfelvétel készítésének, tárolásának céljáról, az adatkezelés jogalapjáról, a felvétel tárolásának helyéről, a tárolás időtartamáról, a rendszert alkalmazó (üzemeltető) személyéről, az adatok megismerésére jogosult személyek köréről, továbbá a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvénynek az érintettek jogaira és érvényesítésük rendjére vonatkozó rendelkezéseiről.

(4) Nem alkalmazható elektronikus megfigyelőrendszer olyan helyen, ahol a megfigyelés az emberi méltóságot sértheti, így különösen mosdóban, illemhelyen, fekvő vagy hálófülkében.

(5) Az (1) bekezdés szerinti elektronikus biztonságtechnikai rendszer alkalmazása esetén, a megfigyeléssel érintett vonatokról, valamint vasúti állomásról és megállóhelyről a szolgáltató a honlapján tájékoztatást tesz közzé.”

21/B. § (1) A rögzített kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvételt felhasználás hiányában a rögzítéstől számítva **[harminc nap elteltével]** a hetvenkettedik óra leteltekor meg kell semmisíteni, vagy törölni kell. Felhasználásnak az minősül, ha a rögzített kép-, hang-, vagy

kép- és hangfelvételt, továbbá más személyes adatot bírósági vagy más hatósági eljárásban bizonyítékként felhasználják.

(2) Az, akinek jogát vagy jogos érdekét a kép-, hang-, vagy a kép- és hangfelvétel, vagy más személyes adatának rögzítése érinti, az (1) bekezdésben foglaltaknak megfelelően a kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvétel, továbbá más személyes adat rögzítésétől számított **[harminc napon] hetvenkét órán** belül jogának vagy jogos érdekének igazolásával kérheti, hogy az adatot annak kezelője ne semmisítse meg, vagy ne törölje.

(3) Bíróság vagy más hatóság megkeresésére a rögzített kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvételt, továbbá más személyes adatot a bíróságnak vagy a hatóságnak haladéktalanul meg kell küldeni. Amennyiben megkeresésre attól számított **[harminc napon] hetvenkét órán** belül, hogy a (2) bekezdés szerint a megsemmisítés mellőzését kérték, nem kerül sor, a rögzített kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvételt, továbbá más személyes adatot meg kell semmisíteni, vagy törölni kell.”

### Indokolás

Az Alkotmánybíróság a 36/2005. (X. 5.) AB határozatában megállapította, hogy „minden olyan helyzetben, ahol pusztán a tulajdon általános veszélyeztetettségű tárgyai őrzéséhez kapcsolódik a térfigyelés, a felvétel harmincnapos tárolási időtartama a személyes adatok védelméhez való jog aránytalan korlátozását eredményezi. Ha a megfigyelőrendszer működtetése hatékony és előírászerű, akkor harminc napnál lényegesen rövidebb idő alatt kell kiderülnie, hogy történik-e felhasználás, vagyis hogy indul-e valamilyen hatósági eljárás. Ilyen esetekben az eljárás hatékonyságához fűződő érdek önmagában nem indokolhatja a tulajdont érintő jogsértő cselekmény esetleges előkészületéről történt felvételek hosszabb ideig történő tárolását. Mindezek azt támasztják alá, hogy a tulajdon alkotmányi védelme – a személyes adatok védelméhez való jog kisebb korlátozásával járó – enyhébb eszköz igénybevételével is biztosított. [...] A személyes adatok védelmének egyik legfontosabb eleme a célhoz kötöttség. Ebből – többek között – az is következik, hogy a meghatározott cél nélküli, „készletre” történő, előre nem meghatározott jövőbeni felhasználásra való adatgyűjtés és -tárolás alkotmányellenes.”

A személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény (továbbiakban: Avtv.) értelmében személyes adat meghatározott célból, törvényben meghatározott ideig lehet. Az Avtv. rögzíti, hogy „Csak olyan személyes adat kezelhető, amely az adatkezelés céljának megvalósulásához elengedhetetlen, a cél elérésére alkalmas, csak a cél megvalósulásához szükséges mértékben és ideig.” Amennyiben bírósági vagy hatósági eljárás szükséges, vagy az érdekelt egyéb indokkal kéri, akkor a bíróság, illetve hatóság, vagy az érdekelt 72 óra alatt is tudja jelezni az adatok megsemmisítésének mellőzésére vonatkozó igényét. A 30 napos határidő személyes adatok kezelésére a jelenlegi gyakorlat szerint is túlzottan hosszú, az Avtv. szerinti arányossággal nem egyeztethető össze.

## 14. Az egységes javaslat 55. §-a a következők szerint módosul:

### 55. §

**[(1) A Vtv. 28. § (1) bekezdés helyébe a következő rendelkezés lép:**

„(1) Az állam nevében a miniszter – az államháztartásért felelős miniszter egyetértésével – közszolgáltatási szerződésben kötelezettséget vállal az országos törzshálózati pálya és tartozékai, a regionális vasúti pálya és tartozékai, valamint a nyílt hozzáférésű egyéb vasúti pálya működtetését végző vasúti társaságnak a pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült, és a hálózat-hozzáférési díjból, valamint a vasúti társaság egyéb üzleti tevékenységéből nem fedezett, indokoltnak elismert költségei megtérítésére. A közszolgáltatási szerződés feltételeit úgy kell meghatározni, hogy a vasúti pályahálózat működtetőjét a működtetés költségeinek és a hálózat-hozzáférési díjak csökkentésére ösztönözze, a vasúti közlekedés biztonságának és a szolgáltatások minőségének sérelme nélkül.”

**(2)] A Vtv. a 28. §-t követően a következő 28/A. §-sal egészül ki:**

„28/A. § (1) A Magyar Állam – a (2) bekezdés szerint – készfizető kezesként felel azon vasúti társaság állam által indokoltnak elismert és az állam által meg nem térített költségei finanszírozására felvett hitele és annak ügyleti kamatai megfizetéséért, amellyel az állam a 28. § (1) bekezdés szerint közszolgáltatási szerződést kötött.

(2) Az állami készfizető kezesség mellett felvehető hitel összegét a Kormány nyilvános határozatában hagyja jóvá.

(3) A jogszabályi állami kezességért fizetendő, az európai uniós szabályoknak megfelelő, támogatástartalmat nem, vagy azt az európai uniós támogatási szabályokkal összeegyeztethető módon tartalmazó kezességvállalási díj mértékét a Kormány állapítja a (2) bekezdés szerinti nyilvános határozatában.

(4) Az (1)-(2) bekezdések szerinti állami kezesség esetén a hitel nyújtója a külön jogszabályban előírt fedezet előírására, valamint a hitelcél teljesítésének vizsgálatára nem köteles.

(5) A vasúti társaság által az (1)-(2) bekezdések szerinti hitelfelvétel esetén az Államadósság Kezelő Központ Zrt. közreműködése kötelező, amelynek formáját Kormányrendelet határozza meg.”

### Indokolás

Az egységes javaslat alapján a 28. § (1) bekezdésének szövege csak annyiban változik, hogy a pályahálózat-működtetési szerződést közszolgáltatási szerződésnek minősíti. A változtatás azonban nincs összhangban a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének e) pontjában található „közszolgáltatási szerződés” fogalommal. Az idézett rendelkezés szerint ugyanis a közszolgáltatási szerződés egy vagy több olyan jogilag kötelező erejű aktus, amely megerősíti az illetékes hatóság és a közszolgáltató közötti megállapodást, amelynek értelmében a közszolgáltatóra ruházzák a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó személyszállítási közszolgáltatások kezelését és üzemeltetését. Mindezek alapján csak személyszállítási közszolgáltatás lehet a tárgya a közszolgáltatási szerződésnek, pályahálózat

működtetése nem. Mindezek alapján a rendelkezés ellentétes lenne az uniós joggal, így törölni szükséges.

#### **15. Az egységes javaslat 56. §-a a következők szerint módosul:**

##### **56. §**

(1) A Vtv. 33. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A belföldön bejegyzett vasúti társaság a vasúti pályahálózatot – a (7) bekezdésben meghatározott kivétellel – kizárólag a közlekedési hatóság által kiállított vasútbiztonsági tanúsítvány birtokában használhatja. A vasútbiztonsági tanúsítvány igazolja, hogy a vasúti társaság létrehozta a biztonsági rendszerét, és a kockázatok korlátozása és a vasúti pályahálózaton biztonságos vasúti közlekedési tevékenység végzése érdekében képes megfelelni az ÁME-kben, valamint a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek.”

(2) A Vtv. 33. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Nem kell vasútbiztonsági tanúsítvány

- a) a turistavasútnak,
- b) a sífelvonónak,
- c) a saját célú vasúti pályahálózaton áruszállítás végzéséhez.”

(3) A Vtv. 34. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Vasúti pályahálózat irányítása, működtetése – a (3) bekezdésben meghatározott kivétellel – kizárólag a közlekedési hatóság által kiállított vasútbiztonsági engedély alapján végezhető.”

(4) A Vtv. 34. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Nem kell vasútbiztonsági engedély

- a) a turistavasútnak,
- b) a sífelvonónak,
- c) a saját célú vasúti pályahálózat irányításához, működtetéséhez.”

(5) A Vtv. 36. § (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) Az alapvizsgáztatást és az időszakos vizsgáztatást a külön jogszabályban előírt feltételeknek megfelelő, a közlekedési hatóság vizsgabiztosi névjegyzékébe felvett és a közlekedési hatóság elnöke által kinevezett vizgabiztosok tanúsító szervezetként végzik. A közlekedési hatóság eljárása során a vizsgák eredménye alapján adja ki a hatósági bizonyítványokat.”

## Indokolás:

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 34. § módosítása esetén az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló T/1746. számú törvényjavaslatnak az egyik kifejezett célja, hogy a turistavasutakat, a sífelvonókat és a saját célú vasúti pályahálózat működtetőket (korábbi szóhasználat szerint: iparvágányokat) mentesítse az indokolatlan adminisztrációs terhek alól. A törvényjavaslat alapján ezeknek a vasúti társaságoknak a működéséhez sem működési engedélyre, sem vasútbiztonsági tanúsítványra, sem engedélyre nincs szükség. A törvényjavaslat szövegéből azonban kimaradt a vasútbiztonsági engedély megszerzésének kötelezettsége alóli mentesítés, amely ezeknél az integrált vasúti társaságoknál együtt kell, hogy történjen a vasútbiztonsági tanúsítvánnyal, mert külön-külön az egyik vagy a másik kötelezettség alóli mentesítésnek esetükben nincs értelme. Erre tekintettel az egységes javaslat 56. §-ának a fentiek szerinti kiegészítése szükséges.

A Vtv. 36. § (9) bekezdésének módosítása esetén a törvényjavaslat a közlekedési hatóság tevékenységéről rendelkező Vtv. 80. § (1) bekezdésének c) pontjával megteremti az alapjait a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben meghatározott új oktatási és vizsgáztatási követelményekre vonatkozó rendelkezések átültetésének. Az új vizsgáztatási rendszer azonban érinti a Vtv. 36. § (9) bekezdésében található rendelkezést is, amely a fenti módosítás nélkül nem felel meg az irányelv rendelkezéseinek.

### 16. Az egységes javaslat 87. § (5) bekezdése a következők szerint módosul:

(5) Az Üht. 20. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy [és] az adópolitikáért felelős miniszter egyetértésével kiadott rendeletben szabályozza, hogy a felügyeleti díj megfizetésének részletes eljárási szabályait [együttes rendeletben szabályozza].”

## Indokolás

A módosító javaslat célja – jogtechnikai pontosítások mellett –, hogy megteremtse az összhangot a jogalkotásról szóló törvénnyel, valamint a Magyar Köztársaság minisztériumainak felsorolásáról szóló 2010. évi XLII. törvénnyel összefüggésben szükséges törvénymódosításokról és egyes iparjogvédelmi tárgyú törvények módosításáról szóló törvénnyel.

### 17. Az egységes javaslat 92. §-a a következők szerint módosul:

#### 92. §

Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezmény kihirdetéséről szóló 1995. évi LXXXII. törvény 3. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) E törvény végrehajtásához szükséges intézkedésekről az energiapolitikáért felelős miniszter, az erdőgazdálkodásért felelős miniszter, a gazdaságpolitikáért felelős miniszter, a vízgazdálkodásért felelős miniszter, a környezetvédelemért felelős miniszter és a külpolitikáért felelős miniszter gondoskodik.”

### Indokolás

Szövegpontosítás.

**18. Az egységes javaslat 98. §-a a következők szerint módosul:**

#### 98. §

Az Éhvt. 4. § (1) bekezdésében a „környezetvédelemért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter)” szövegrész helyébe a „környezetvédelemért felelős miniszter egyetértésben az energiapolitikáért felelős miniszterrel (a továbbiakban: miniszter), valamint az erdőgazdálkodásért felelős miniszterrel” szöveg, 4. § (4) bekezdésében „a környezetvédelmi hatóság” szövegrész helyébe „az [Országos]állami [M]eteorológiai [S]zolgálat[(a továbbiakban: Szolgálat)]” szöveg, az „a hatóság” szövegrész helyébe az „az állami meteorológiai szolgálat [Szolgálat]” szöveg, 10. § (1) bekezdésében a „kiotói egységek” szövegrész helyébe a „kibocsátási jogosultságok” szöveg, 10. § (4) bekezdésében a „(3) bekezdés” szövegrész helyébe a „(3)-(4) bekezdés” szöveg, 13. § (1) bekezdésében a „környezetvédelmi hatóság” szövegrész helyébe a „miniszter” szöveg, 13/B. § (2) bekezdésében a „miniszter rendeletében” szövegrész helyébe a „külön jogszabályban” szöveg, 13/B. § (3) bekezdésében a „miniszter rendeletében” szövegrész helyébe a „külön jogszabályban” szöveg, 13/C. § (1) bekezdésében a „miniszter rendeletében” szövegrész helyébe a „külön jogszabályban” szöveg, 13/E. §-ában a „miniszter rendeletében” szövegrész helyébe a „külön jogszabályban” szöveg lép.

### Indokolás

A módosító javaslat célja a kormány szervezetalkítási szabadságának biztosítása azáltal, hogy nem az OMSZ tulajdonnevét, hanem annak köznevesített változatát tartalmazza.

**19. Az egységes javaslat 100. §-a a következők szerint módosul:**

#### 100. §

(1) E törvény – a (2) és (3) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő napon lép hatályba.

(2) Az 1-3. §, a 4. § (1) és (3) bekezdése, az 5-9. §, a 11. § (2)-(3) bekezdése, a 14-[70]43. §, 63. §, 70. §, 102-103. §, 104. § (1)-(3) bekezdés, valamint a 105. § [a 72-74 és a 75. § (1)-(3) bekezdése] 2011. január 1. napján lép hatályba.

(3) A 4. § (2) bekezdése, a 10. §, a 11. § (1) bekezdése, valamint a 12. § és 13. §-a 2011. július 1-jén lép hatályba.

(4) E törvény hatálybalépésekor az Üht. 10. §-ának (3) bekezdése alapján folyamatban levő ügyekben az energiapolitikáért felelős miniszter hoz határozatot.

### Indokolás

A Ket. határidő számítási szabályainak megváltozása miatt szükséges a (2) bekezdésben felsorolt rendelkezések 2011. január 1-jei hatálybalépése.

#### **20. Az egységes javaslat a következő 107. §-sal és 108. §-sal egészül ki:**

„107. § (1) A jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 44. § (39) bekezdése a következő szöveggel lép hatályba:

„(39) A légitölekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 39. § (2) bekezdésében, 41. § (2) bekezdésében, 53. § (7) és (8) bekezdésében, 74. § (1) bekezdés a), g), h) és z) pontjában, valamint 74. § (2) bekezdés f) pontjában az „együttesen” szövegrész helyébe az „egyetértésben” szöveg, 43. § (3) bekezdésében az „együttes rendeletben határozzák meg” szövegrész helyébe az „egyetértésével kiadott rendeletben határozza meg” szöveg, 53. § (6) bekezdésében a „miniszterrel együttesen” szövegrész helyébe a „miniszter egyetértésével kiadott rendeletben” szöveg, 74. § (1) bekezdés i) pontjában az „együttesen –” szövegrész helyébe a „, valamint” szöveg, a „miniszter egyetértésével –” szövegrész helyébe a „miniszterrel egyetértésben” szöveg, 74. § (1) bekezdés m) pontjában az „is –,” szövegrész helyébe az „– egyetértésben” szöveg, 74. § (2) bekezdés k) és l) pontjában a „miniszter az” szövegrész helyébe a „miniszter, hogy” szöveg, az „együttesen, hogy” szövegrész helyébe az „egyetértésben” szöveg, 74. § (2) bekezdés g) pontjában az „együttesen” szövegrész helyébe az „is egyetértésben” szöveg lép.”

(2) A jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 44. § (51) bekezdése a következő szöveggel lép hatályba:

„(51) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 46/B. § (2) bekezdésében az „a közlekedésrendészetért felelős miniszter és a miniszter, hogy az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben” szövegrész helyébe a „a miniszter, hogy az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésével kiadott rendeletben szabályozza” szöveg, 48. § (3) bekezdés c) pontjában a „miniszter, a közlekedésrendészetért felelős miniszter és a környezetvédelemért felelős miniszter, hogy” szövegrész helyébe a „miniszter, hogy” szöveg, az „együttesen” szövegrész helyébe az „a környezetvédelemért felelős miniszter egyetértésével kiadott” szöveg, j) pontjában a „miniszterrel és az adópolitikáért felelős miniszterrel együttesen” szövegrész helyébe a „miniszter és az adópolitikáért felelős miniszter egyetértésével” szöveg lép.”

108. § Nem lép hatályba a Magyar Köztársaság minisztériumainak felsorolásáról szóló 2010. évi XLII. törvénnyel összefüggésben szükséges törvénymódosításokról és egyes iparjogvédelmi tárgyú törvények módosításáról szóló 2010. évi CXLVIII. törvény 79. alcíme, 103. alcíme és 117. alcíme.”



## **Indokolás**

A módosító javaslat egyrészt a jogalkotásról szóló törvénnyel való összhangot biztosítja, másrészt a 2010. évi CXLVIII. törvény a Kkt., az Üht. és az Éhvt. a jelen egységes javaslatról eltérő tartalmú módosítását tartalmazza. A két törvényszöveg közötti ellentmondások megszüntetését célozza a törvény egyes rendelkezéseinek hatályba nem lépéséről való rendelkezés.

Budapest, 2010. december „ „



**Dr. Fónagy János**  
*országgyűlési képviselő*  
**Fidesz-MPSZ**