

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KORMÁNYA

T/1746. számú

törvényjavaslat

egyres közlekedési tárgyú törvények módosításáról

Előadó: Dr. Fellegi Tamás
nemzeti fejlesztési miniszter

Budapest, 2010. november

2010. évi ... törvény**egyres közlekedési tárgyú törvények módosításáról****1. a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosítása****1. §**

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

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

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

jogszabály eltérő rendelkezéseket állapíthat meg.”

2. §

A Kkt. 8. § (1) bekezdés c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A közúti közlekedéssel összefüggő állami és önkormányzati feladatok:)

„c) a közúti közlekedés hatósági, igazgatási és nyilvántartási feladatainak ellátása;”

3. §

A Kkt. 9. §-a a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A 8. § (1) bekezdés a)-h) pontjaiban meghatározott állami feladatok ellátását a közlekedésért felelős miniszter koordinálja.”

4. §

(1) A Kkt. 12. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A közút területén, a közút felett és mellett – a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről szóló miniszteri rendeletben meghatározott területen belül – tilos elhelyezni olyan jelet, jelzést, egyéb tárgyat és berendezést, amely a közúti jelzésekkel – azok alakjával, színével – összetéveszthető, a láthatóságot akadályozza, alkalmas arra, hogy a közlekedők figyelmét elterelje, vagy a közlekedés biztonságát egyéb módon veszélyezteti. Tilos továbbá elhelyezni – a járda, a gyalogút, a kerékpárút, és a közút úttesten kívüli burkolatlan területének a kivételével – a közút területén, a közút felett, az út műtárgyán, az út tartozékán, közvilágítási-, villany-, telefon-, és egyéb oszlopon, valamint a közút lakott területen kívüli szakasza mellett reklámtáblát, reklámhordozót és egyéb reklámcélú berendezést. Ez utóbbi tilalom nem vonatkozik a 42/A. § (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott távolságon kívül elhelyezett, 4 m² felületet meg nem haladó reklámtáblára, reklámhordozóra és egyéb reklámcélú berendezésre, valamint az üzemanyag-töltő állomások területén elhelyezett cégjelzést, és üzemanyag árat tartalmazó táblákra, továbbá azokra a – közvetlenül a közút

mellett elhelyezett – berendezésekre, amelyek kizárólag a közlekedés biztonságát elősegítő közérdekű tájékoztatást tartalmaznak.”

(2) A Kkt. 12. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A közlekedési hatóság annak az ingatlannak – az ingatlan-nyilvántartás szerinti – tulajdonosát, amelynek területén a (3) bekezdésben megállapított tilalmat megszegik, a jel, jelzés, reklámtábla, reklámhordozó, reklámcélú berendezés vagy egyéb tárgy eltávolítására és 500 000 forint összegű bírság fizetésére kötelezi. A bírság ismételten is kiszabható. A beszedett bírság összege a Magyar Köztársaság központi költségvetésének bevétele. Beszedéséről a kiadó hatóság gondoskodik.”

(3) A Kkt. 12. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A közút kezelője a hozzájárulása nélkül vagy attól eltérő módon az út területén elhelyezett reklámcélú tárgyat vagy berendezést a reklám célú tárgy tulajdonosának költségére eltávolíthatja.”

5. §

A Kkt. 14. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Aki az (1) bekezdésben foglaltakon kívül az országos és helyi közutat, vagy a közforgalom elől el nem zárt magánutat engedély nélkül lezárja, azt a közlekedési hatóság az eredeti állapot helyreállítására kötelezi.”

6. §

A Kkt. a következő 16/B. §-sal egészül ki:

„16/B. § (1) Ha e törvény vagy a felhatalmazása alapján kiadott jogszabály közúti közlekedési szakkérdésben közúti biztonsági auditor (a továbbiakban: auditor) igénybevételét írja elő, vagy auditor igénybevételéhez jogkövetkezményt állapít meg, auditorként kizárólag az a személy vehető igénybe, valamint a jogszabályban meghatározott jogkövetkezmények csak annak az auditornak az igénybevételéhez fűződnek aki:

a) büntetlen előéletű,

b) rendelkezik az e törvény felhatalmazása alapján a Kormány által kiadott rendeletben meghatározott szakmai képesítéssel, szakirányú végzettséggel és megfelel az abban meghatározott egyéb feltételeknek,

c) rendelkezik a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló törvényben meghatározott területi mérnöki kamarának (a továbbiakban: kamara) engedélyével.

(2) A kamara az auditori tevékenység végzésére jogosult személyekről nyilvántartást vezet, amely tartalmazza az auditori tevékenység végzésére jogosult személy természetes személyazonosító adatait, valamint a képzettségét és a gyakorlati idejét. A nyilvántartásból kizárólag az auditori tevékenység végzésére való jogosultság igazolása céljából szolgáltatható adat.

(3) Az auditori tevékenység engedélyezése iránti kérelem benyújtásával egyidejűleg a kérelmező hatósági bizonyítvánnyal igazolja azt a tény, hogy büntetlen előéletű, és nem áll az auditori tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt, vagy kéri, hogy e tények fennállására vonatkozó adatokat a bűnügyi nyilvántartó szerv a kamara részére - annak az auditori tevékenység engedélyezése iránti kérelem elbírálása céljából benyújtott adatigénylése alapján - továbbítsa. Az adatigénylés során a kamara a (4) bekezdésben meghatározott adatokat igényelheti a bűnügyi nyilvántartó szervtől.

(4) A kamara az auditori tevékenység gyakorlásának időtartama alatt lefolytatott hatósági ellenőrzés keretében ellenőrzi azt is, hogy az auditor büntetlen előéletű, és nem áll az auditori tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt. A hatósági ellenőrzés céljából a kamara adatot igényelhet a bűnügyi nyilvántartási rendszerből. Az adatigénylés kizárólag azon adatra irányulhat, hogy az auditor büntetlen előéletű-e, valamint, hogy az auditori tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt áll-e."

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 – 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 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.”

(2) A Kkt. 18. § (9) bekezdés b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A névjegyzék – a szolgáltatási tevékenység megkezdésének és folytatásának általános szabályairól szóló törvényben meghatározott adatokon túl – tartalmazza a következő adatokat:)

„b) engedélyes lakcíme és elérhetőségei (értesítési cím, telefonszám, email cím),”

(3) A Kkt. 18. § (11) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(11)) Az iskolavezetői, a szakoktatói és a vizsgabiztosi tevékenység végzésére jogosító engedélyt a közlekedési hatóság visszavonja és az iskolavezetőt, a szakoktatót, a vizsgabiztost a névjegyzékből törli, ha:

- a) az engedélyezés feltételei nem állnak fenn,
- b) nem rendelkezik érvényes vezetői engedéllyel,
- c) kötelező továbbképzésen nem vett részt vagy nem tett sikeres vizsgát,
- d) az iskolavezetői, a szakoktatói és a vizsgabiztosi tevékenységre – a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló rendeletben – meghatározott rendelkezéseket súlyosan vagy ismételten megsérti,
- e) a névjegyzékbe felvett személy ezt kérelmezi, vagy
- f) a névjegyzékbe felvett személy elhalálozott.”

8. §

A Kkt. 18/B. § e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A 18/B-18/J. §-ok alkalmazásában)

„e) önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezető:

- ea) minden olyan személy, aki az Európai Unió kötelező jogi aktusa értelmében közösségi engedély vagy bármely egyéb szakmai engedély alapján foglalkozásszerűen személyek közúti szállítását vagy áruk közúti fuvarozását végzi harmadik fél számlájára,
- eb) aki jogosult a saját számlájára munkát vállalni, és aki nem kötődik munkaadóhoz, sem munkaszerződéssel, sem egyéb munkavégzésre irányuló, alá-, fölrendeltségen alapuló jogviszony formájában,
- ec) aki munkatevékenységét maga szervezi,
- ed) akinek a jövedelme közvetlenül a megtermelt nyereségtől függ, és
- ee) akinek megvan az a lehetősége, hogy egyénileg vagy más önálló vállalkozó gépjárművezetőkkel történő együttműködés keretein belül több ügyféllel is üzleti kapcsolatot tartson fenn.”

9. §

A Kkt. a következő 18/L. §-sal egészül ki:

„18/L. § (1) A közúti közlekedési szolgáltatást végző személyek munkával töltött idejéről a munkáltató nyilvántartást köteles vezetni. A nyilvántartást legalább a szóban forgó időszakot követő két évig kell megőrizni. A munkáltató felelős az utazó munkavállalók munkaidejének nyilvántartásáért. A munkáltatók kötelesek kérésre átadni az utazó munkavállalóknak a ledolgozott munkaórák számáról szóló nyilvántartás egy példányát.

(2) Az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezetők esetében munkaidőnek minősül a munka kezdetétől a munka végéig tartó időszak, amely során az önálló vállalkozói tevékenységet folytató gépjárművezető a munkahelyén tartózkodik és az ügyfelek rendelkezésére áll, valamint a folyamatban lévő fuvarozási tevékenységgel nem összefüggő általános ügyviteli munka kivételével feladatait ellátja, illetve tevékenységeit végzi.”

10. §

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

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

„k) a megengedett legnagyobb sebességre („gyorshajtás”), a biztonsági öv használatára, a továbbhaladás tilalmára („tilos jelzésen történő áthaladás”), és a járművezető szervezetében a szeszes ital fogyasztásából származó alkohol tilalmára („ittas vezetés”)”

(vonatkozó rendelkezések megsértői bírság fizetésére kötelezhetők.)

(2) A Kkt. 20. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Az (1) bekezdés a)-j) pontjában foglalt valamely rendelkezés megsértőjével szemben 10 000 forinttól 800 000 forintig, a k) pontban foglalt esetben 10 000 forinttól 300 000 forintig terjedő bírság szabható ki. Az egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabandó bírságok, valamint a több jogsértő cselekmény vagy mulasztás esetén az ugyanabban az eljárásban kiszabható bírság maximális összegét külön jogszabály állapítja meg. Nincs helye bírság kiszabásának, ha a jogsértő cselekmény elkövetése óta két év eltelt (elévülés).”

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

„(4a) A közúti forgalomban történő ellenőrzés során, ha a 20. § (1) bekezdés k) pontjában meghatározott szabályszegést elkövető személye a helyszínen megállapítást nyer, a hatóság eljáró tagja határozathozatal nélkül szabja ki a bírságot és döntését közli az elkövetővel. Ha az elkövető a jogsértés tényét nem vitatja, a döntéssel szemben fellebbezésnek nincs helye, amelyről az ügyfelet a helyszínen tájékoztatni kell.”

(4) A Kkt. 20. § (6) és (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A beszedett bírság a központi költségvetés központosított bevételét képezi. A kivetett bírság összegének megfizetése meghatározott számlára történő befizetéssel történik. A megfizetett bírság, illetőleg a pénzkövetelés biztosítás összegét a külön jogszabályban foglaltak szerint, az azt megállapító döntés jogerőre emelkedéséig az eljáró hatóságnak letétként kell kezelnie.

(7) A közúti forgalomban történő ellenőrzés esetén a járművet - a veszélyes áru, a gyorsan romló élelmiszer és az élő állat szállítmány feltartóztatására vonatkozó előírások megtartásával - a bírság, illetőleg a pénzkövetelés biztosítás megfizetéséig az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvénynek a biztosítási intézkedésekre vonatkozó feltételek szerint vissza lehet tartani.”

(5) A Kkt. 20. § (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) A jármű vezetőjét a külön jogszabályban foglaltak szerint írásban tájékoztatni kell magyar, angol, német vagy orosz nyelven a (4a) bekezdés szerint kiszabott bírságról, illetve a

(8) bekezdés szerint kijelölt várakozási helyről valamint annak megközelítési útvonaláról, továbbá a bírságotlasi eljárás lefolytatására vonatkozó jogszabályi rendelkezésekről.”

(6) A Kkt. 20. §-a a következö (15) bekezdéssel egészül ki:

„(15) Amennyiben az eljáró hatóság a közúti ellenörzés során megállapítja, hogy a jármű vezetőjének, vagy üzemben tartójának közigazgatási bírság tartozása áll fenn, a (7)-(10) bekezdésekben foglaltak szerint kell eljárni.”

11. §

(1) A Kkt. 21. §-a a következö (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Amennyiben a 20. § (1) bekezdés k) pontjában foglalt szabályszegést elkövetö kiléte a helyszíni intézkedés során ismertté válik, a (2) bekezdésben meghatározott bírság helyett a jármű vezetőjével szemben a 20. § (4a) bekezdése szerint kell eljárni.”

(2) A Kkt. 21. § (4) bekezdése helyébe a következö rendelkezés lép:

„(4) A bírságotlással kapcsolatos eljárás lefolytatására a Kormány által rendeletben kijelölt hatóság jogosult. A hatóság az (1) bekezdésben meghatározott szabályszegés miatt hozott határozatát az ügyfél részére az előírás megszegését követö 90 napon belül kézbesíti. A 21. § (2) bekezdése szerinti közigazgatási bírságot kiszabó, elsőfokú határozat meghozatala informatikai eszközzel, automatizált módon történhet. Automatizált egyedi döntésen a kiadmányozásra jogosult aláírása és a hatóság bélyegzőlenyomata is informatikai eszközzel rögzíthető, ha az aláírás és a bélyegzőlenyomat hitelességét a hatáskör gyakorlója egyedi döntésével hitelesítette.”

(3) A Kkt. 21. §-a a következö (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) Az (1) bekezdésben meghatározott szabályszegés miatt indult első fokú eljárást az előírás megszegését követö hat hónapon belül be kell fejezni.”

12. §

A Kkt. 21/B. § (2) bekezdésének helyébe a következö rendelkezés lép:

„(2) Helyszíni bírság, továbbá szabálysértési eljárásban pénzbírság nem szabható ki azzal a személlyel szemben, akivel szemben a szabálysértés alapjául szolgáló előírás megsértése miatt a 21. § (1) és (2) bekezdése alapján vagy a 21/A. § (2) bekezdése alapján közigazgatási bírság kiszabásának van helye, vagy a 20. § (4a) bekezdése alapján bírságotl szabtak ki.”

13. §

A Kkt. a következö címmel és 21/C – 21/J. §-okkal egészül ki:

„A központi közlekedési közigazgatási bírságotllyvántartás

21/C. § (1) A központi közlekedési közigazgatási bírságnyilvántartás (a továbbiakban: közigazgatási bírságnyilvántartás) célja a 20. §-ban meghatározott szabályszegések elkövetése alapján eljárás alá vont természetes személy, jogi személy, illetve jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetre (a továbbiakban együtt: szabályszegőre), a szabályszegésre, továbbá a kiszabott bírság megfizetésére vonatkozó adatok nyilvántartása a közigazgatási eljárás gyors és pontos lefolytatása, a végrehajtási rendszer megerősítése, továbbá a nyilvántartásból történő adatszolgáltatás útján az érintett jogai gyakorlásának biztosítása.

(2) A közigazgatási bírságnyilvántartás tekintetében az adatkezelői feladatokat a közlekedési hatóság látja el.

21/D. § (1) A közigazgatási bírságnyilvántartás tartalmazza a nyilvántartott

a) természetes személyazonosító adatait [családi nevét és utónevét (utóneveit), születési családi nevét és utónevét (utóneveit), nemét, születési helyét és idejét, anyja születési nevét], személyi azonosítóját, állampolgárságát, lakó-, illetve tartózkodási helyét, előző családi és utónevét (neveit),

b) jogi személy vagy jogi személyiséggel nem rendelkező szervezet megnevezését, székhelyének (telephelyének) címét, cégjegyzék-, illetőleg nyilvántartási számát,

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

ca) a szabályszegés megnevezését,

cb) a szabályszegés elkövetésének helyét, idejét,

d) a kiszabott bírság mértékét,

e) az alkalmazott intézkedést és annak mértékét,

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

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

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

(2) A közigazgatási bírságnyilvántartás részére az (1) bekezdésben meghatározott adatokat az eljáró hatóság, illetve a bíróság jogszabályban meghatározott formában és módon közli.

21/E. § (1) A nyilvántartó szerv a közigazgatási bírságnyilvántartásba felvett adatokat a bírság megfizetését, illetve bírságfizetési kötelezettség megszűnését követően hat hónapig kezeli.

(2) Törölni kell a nyilvántartásból annak a személynek az adatait, akire vonatkozóan a nyilvántartási idő eltelt.

21/F. § (1) A közigazgatási bírságnyilvántartásból törvényben meghatározott feladataik ellátása céljából adatok átvételére jogosult

a) a 20. § (11) bekezdésében, valamint a 21. § (4) bekezdésében meghatározott ellenőrző hatóságok a hatáskörükbe tartozó ügyeket érintően,

b) a rendőrség,

c) az ügyészség,

d) a bíróság.

(2) Az (1) bekezdésben felsoroltakon kívül a közigazgatási bírságnyilvántartásból adatigénylésre jogosult az is, akit a hatáskörébe tartozó feladat ellátása érdekében törvény feljogosít a közigazgatási bírságnyilvántartás adatainak megismerésére.

21/G. § (1) A közigazgatási bírságnyilvántartásból kérelemre teljesíthető adatszolgáltatás. A kérelemnek tartalmaznia kell az adatigénylő nevét vagy megnevezését, az adatigénylés célját és jogalapját.

(2) Az adatszolgáltatást meg kell tagadni, ha

- a) az jogszabályba ütközik,
- b) a kérelem nem a jogosulttól származik,
- c) a kérelemben megjelölt adatok személyazonosításra alkalmatlanok.

(3) A nyilvántartó szerv a jogosultak részére az adatigénylés iránti kérelem kézhezvételétől számított nyolc napon belül teljesíti az adatszolgáltatást.

(4) A nyilvántartó szerv az érintettnek a róla nyilvántartott személyes adatáról a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvényben foglaltak szerint ad tájékoztatást.

(5) Az adatigénylés és a tájékoztatás iránti kérelem elektronikus úton is előterjeszthető.

21/H. § Az adatkezelés jogszerűségének ellenőrzése érdekében a közigazgatási bírságnyilvántartásba a nyilvántartó szerv szakmai felügyeletét ellátó miniszter, az adatvédelmi biztos, illetve az általuk meghatalmazott személy, valamint a törvényességi felügyeletet ellátó ügyész tekinthet be.

21/I. § A nyilvántartásban kezelt adatok statisztikai, illetve tudományos kutatási célra - személyazonosításra alkalmatlan módon - átadhatók és felhasználhatók.

21/J. § (1) A közigazgatási bírságnyilvántartásból teljesített adatszolgáltatásokról adattovábbítási nyilvántartást kell vezetni.

(2) Az adattovábbítási nyilvántartást a nyilvántartó szerv vezeti.

(3) Az adattovábbítási nyilvántartás tartalmazza:

- a) a szabályszegő adatait,
- b) az adatkezelő nyilvántartási azonosítóját,
- c) az adattovábbítás időpontját,
- d) az adattovábbítás célját és jogalapját, valamint
- e) az adatigénylő nevét vagy megnevezését.

(4) A szolgáltatott adatok nem képezik az adattovábbítási nyilvántartás részét.

(5) Az adattovábbítási nyilvántartásból az érintett jogosult megismerni, hogy adatszolgáltatás alanya volt-e. Ez a jogosultság a nemzetbiztonság, a bűnmegelőzés vagy a bűnüldözés érdekében a rendőrség és a nemzetbiztonsági szolgálatok részére történt adatszolgáltatás esetén korlátozható vagy kizárható.

(6) Az adattovábbítási nyilvántartásból adatigénylésre jogosult az érintetten kívül

- a) az adatvédelmi biztos,
- b) bűncselekmény gyanúja esetén az eljáró nyomozó hatóság vagy ügyészség,
- c) az adattovábbításban érintett szabálysértési hatóság vezetője,
- d) a nemzetbiztonsági szolgálatok.

(7) Az adattovábbítási nyilvántartást az adattovábbítástól számított öt évig meg kell őrizni.”

14. §

A Kkt. 24. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép és a § a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(7) A 24/A. § (2) bekezdésében említett vizsgáló állomást a miniszter által rendeletben meghatározott hatósági eljárások díjának a jogszabályban foglalt hányada illeti meg.

(8) A közlekedési hatóság a forgalomba helyezés előtti és az időszakos vizsgálaton bemutatott jármű vizsgálatát és a vizsgálati eredmények rögzítését követően, a vizsgálati eredmények valódisága ellenőrzésének idejére, de legfeljebb két óra időtartamra, a jármű vizsgáló állomáson történő visszatartását rendelheti el.”

15. §

A Kkt. 24/A. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A jármű forgalomba helyezés előtti és időszakos vizsgálata, valamint az ennek keretében elvégzett rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat során – a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló miniszteri rendeletben meghatározott feltételek esetén – a közlekedési hatóság által engedélyezett tanúsító szervezet (a továbbiakban: vizsgáló állomás) működik közre a tényállás tisztázásában.”

16. §

A Kkt. 26. §-a a következő e) ponttal egészül ki:

(A járműállomány zavartalan üzemeltetése érdekében hazai gyártású járműveknél a gyártó, importból származó járműveknél az importáló feladata)

„e) a hulladékká vált gépjárművekről szóló kormányrendeletben meghatározott, a gyártókra vonatkozó kötelezettségek teljesítése.”

17. §

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

„29. § (1) Az országos közutak építetője – a koncessziós szerződés keretében megvalósuló utak kivételével – a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével, a Magyar Állam kizárólagos tulajdonában lévő, az országos közúthálózat fejlesztési és építetői 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 – építetőnek minősül a vele – az országos közutak kezelésének szabályozásáról szóló miniszteri rendelet alapján – megkötött szerződés szerinti felújítási, karbantartási, illetőleg fejlesztési feladatok tekintetében. Az építető – 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 építető vagyonkezelésébe kerül, amelyet köteles az ingatlan-nyilvántartásba bejegyeztetni. Az építető 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 vagyongazdálkodói jogának ingatlan-nyilvántartási bejegyzése és annak ingatlan-nyilvántartásból való törlése után igazgatási szolgáltatási díjat nem kell fizetni.

(2) Az építető – a koncessziós szerződés keretében megvalósuló utak kivételével a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével, a beruházás előkészítéseként teljes körűen elkészítteti a szükséges terveket, tanulmányokat. Az építető 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 építető építési szerződéseket köt a megvalósításra, gondoskodik az építési műszaki ellenőri tevékenység ellátásáról, lebonyolítja a műszaki átadás-átvételt.

(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 projektekkel kapcsolatban létrehozott vagy megszerzett egyéb eszközöket is magában foglaló földterületet, mint állami vagyont a vagyongazdálkodói 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 vagyongazdálkodásért felelős miniszter egyetértésével – kijelölt szervezet részére vagyongazdálkodásba ad és azzal vagyongazdálkodási szerződést köt. A más vagyongazdálkodásban álló állami vagyongazdálkodás végzett értéknövelő beruházások, felújítások, azokhoz kapcsolódó új eszköz létrehozása esetén a NIF Zrt. azt a vagyongazdálkodó részére adja át, amely köteles az MNV Zrt. felé a vagyongazdálkodási szerződésében foglaltak szerint a vagyongazdálkodás értékének változásával elszámolni.

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

(5) A (3) bekezdés szerinti vagyongazdálkodás mentes az adó-, 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 vagyongazdálkodásába kerül, amely köteles azt az ingatlan-nyilvántartásba bejegyeztetni. A miniszter által a (3) bekezdésben foglaltak szerint kijelölt szervezet a vagyongazdálkodói 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 átadás, 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 – építtetőnek minősül az országos közutat vagy annak területét érintő autóbuszöböl-építés, útsatlakozás 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 – építtetőnek 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.”

18. §

(1) A Kkt. 29/B. § (2) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

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

„a) engedélyezési eljárásokban ügyfélnek minősül az építtető, a vagyonkezelő, a közművek tulajdonosa, kezelője, továbbá az ügyféli minőség vizsgálata nélkül azon személyek, mint, az ingatlan tulajdonos, vagy az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett jogszerű használó, akinek ingatlana a hatásterületen fekszik.”

(2) A Kkt. 29/B. § (2) bekezdése a következő e) ponttal egészül ki:

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

„e) az engedélyezési eljárásokban hatásterületnek minősül azon ingatlanok területe, amelyeket a tervezett tevékenység terület-igénybevétellel érinti, vagy amely a tevékenységgel igénybevett ingatlan tervezési határok közötti területével közvetlenül határos, vagy amelynek a kapubejárója az eljárás tárgyát képező útszakaszhoz közvetlenül csatlakozik.”

(3) A Kkt. 29/B. §-a a következő (7)-(8) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Ha jogszabály az engedélyezési eljárás során helyszíni szemle tartását írja elő, a közmeghallgatás a helyszíni szemlével együtt lebonyolítható.

(8) A közlekedési hatóság a forgalomba helyezési eljárás során nem tart közmeghallgatást.”

19. §

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

„29/D. § Az építtető köteles a közúti projektek vonatkozásában közúti biztonsági hatásvizsgálatot és a tervezőtől és kivitelezőtől független közúti biztonsági auditot készíttetni a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésről szóló kormányrendeletben foglaltak szerint.”

20. §

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

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

21. §

A Kkt. 42/A. § (1) bekezdés b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A közút kezelőjének hozzájárulása szükséges)

„b) belterületen – a közút mellett – ipari, kereskedelmi, vendéglátó-ipari, továbbá egyéb szolgáltatási célú építmény építéséhez, bővítéséhez, rendeltetésének megváltoztatásához, valamint a helyi építési szabályzatban, vagy a szabályozási tervben szereplő közlekedési és közműterületen belül nyomvonal jellegű építmény elhelyezéséhez, bővítéséhez, továbbá a közút területének határától számított két méter távolságon belül fa ültetéséhez vagy kivágásához.”

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 áru fuvarozás*: a közúti járművel végzett áru fuvarozás, valamint az áruszállító gépjármű gépjárművezetővel együtt történő rendelkezésre bocsátása;
6. *vevőszolgálati javítói hálózat*: 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 vízvezető 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. *útcsatlakozás*: útnak, járműforgalmat szolgáló létesítmény (pl. üzemanyag-töltő-állomás) területének, vagy a járművek közút melletti ingatlanról közútra való ráhajtását szolgáló területnek a közúthoz csatlakozása;

15. *útépítési érdekelttségi hozzájárulás [31. § (2) bek.] szempontjából a közút használatában érdekelt*: 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. személytaxi szolgáltatói képesítéshez kötött tevékenységet folytató járművezető,

22.1.2. személygépkocsi személyszállító szolgáltatói képesítéshez kötött tevékenységet folytató járművezető,

22.1.3. személytaxi 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 áru fuvarozás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló külön jogszabályban meghatározott, áru fuvarozó 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 össztömeget, 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. *zárt rendszerű elektronikus távoktatás (e-learning)*: elméleti képzési ismeretanyag oktatását digitális tananyag formájában informatikai hálózaton (Internet, intranet) keresztül zárt rendszerű képzésmenedzsment rendszerrel megvalósító távoktatási forma, ahol az oktató, az oktatásszervező és a hallgató közös kommunikációs eszköze a számítógép, az informatikai hálózat és a zárt rendszerű képzésmenedzsment rendszer; e törvény alkalmazásában a „zárt rendszerű elektronikus távoktatás” és az „e-learning” kifejezések azonos jelentéssel bírnak;

28. *zárt rendszerű elektronikus 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;

29. *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 építetőtől és a kivitelezőtől független – részletes, módszeres műszaki biztonsági ellenőrzést végző természetes személy.”

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 közlekedéspolitikai 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. alponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap)

[b) a miniszter, hogy]

„32. az intelligens közúti közlekedési rendszerek fejlesztésének és üzemeltetésének feltételeit,”

(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) ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap)

„m) a honvédelemért felelős, valamint az egyes rendvédelmi szerveket irányító miniszter, hogy – a közlekedésért felelős miniszterrel egyetértésben – a Magyar Honvédség, a nemzetbiztonsági szolgálatok és a rendvédelmi szervek személyi állománya, járművei és magánújtjai, valamint az általuk üzemben tartott járművek forgalomba helyezése és időszakos vizsgálata tekintetében az eltérő rendelkezéseket,

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.”

24. §

A Kkt. 49. § (2) bekezdése a következő e) ponttal egészül ki:

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

“e) az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelv (2008. november 19.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről, 3. cikk (1) bekezdés, 4. cikk (1) bekezdés, 9. cikk (4) bekezdés.”

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. 48. § (3) bekezdésének c) pontjában a „közlekedésrendészetért felelős miniszter” szöveg hatályát veszti.

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

2. a légitörvényről szóló 1995. évi XCIV. törvény módosítása

26. §

(1) A légitörvényről szóló 1995. évi XCIV. törvény (a továbbiakban: Lt.) 2. § (1) bekezdés m) pontjának helyébe a következő rendelkezés lép és a bekezdés a következő o) ponttal egészül ki:

[(1) Az állam feladatai:]

„m) a légiforgalmi irányító szakszemélyzet képzéséről való gondoskodás;”

„o) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerében kidolgozott teljesítménytervek elfogadása és az Európai Bizottság számára történő elküldése.”

(2) Az Lt. 2. § (2) bekezdés b) pontjának helyébe a következő rendelkezés lép:

[(2) Az (1) bekezdésnek]

„b) a d), az l), az n) és az o) pontjaiban felsorolt feladatokat a közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: a miniszter);”

[látja el.]

27. §

(1) Az Lt. 3/A. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„ (1) A légitörvény hatóság, az állami célú légitörvényekkel összefüggő feladatok tekintetében a katonai légügyi hatóság jogosult

a) a légitörvény hatóság szakszolgálati engedélyével összefüggésben a kérelmező természetes személyazonosító és lakcímadatait, elérhetőségét, a tevékenység ellátásához szükséges alkalmasság igazolása céljából az igazoláshoz szükséges egészségi állapotára, kóros szenvedélyére vonatkozó adatait, a vizsgaeredményeket, alkalmassági minősítéseket, képesítéseket, továbbá, amennyiben a szakszolgálati engedély kiadásának feltétele, a nyelvvizsga eredményeket,

b) a légitörvény hatóság vizsgáztatásával összefüggésben a vizsgázó természetes személyazonosító és lakcímadatait, elérhetőségét, valamint a vizsgaeredményeket,

c) a szakszemélyzet repülő-egészségügyi alkalmasság megállapításával és minősítésével összefüggésben a vizsgált személy természetes személyazonosító és lakcímadatait, elérhetőségét, a tevékenység ellátásához szükséges alkalmasság igazolása céljából az igazoláshoz szükséges egészségi állapotra, kóros szenvedélyre vonatkozó adatot, valamint az alkalmassági minősítéseket,

d) légi jármű üzemben tartási, légitörvény hatóság és légitörvényekkel összefüggő tevékenység végzésével összefüggésben a tevékenységet végző szervezet szakmai irányítását ellátó személyek természetes személyazonosító és lakcímadatait, elérhetőségét, továbbá a közreműködő szakszemélyzet a) pont szerinti adatait,

e) a nemzeti minőségbiztosítási ellenőrök, védelmi oktatók, védelmi tisztek, meghatalmazott ügynökök, ismert szállítók, a fedélzeti ellátmány vagy a repülőtéri készlet meghatalmazott beszállítójának természetes személyazonosító és lakcímadatait, gazdasági társaság esetén

cégnevét, székhelyét (telephelyét), elérhetőségét, a vizsgaeredményeket, alkalmassági minősítéseket, valamint képesítéseket
a légiközlekedés biztonsága, a tevékenység ellátásához szükséges alkalmasság igazolása céljából az igazoláshoz szükséges egészségi állapotra és kóros szenvedélyre vonatkozó adatok kivételével az adatok hitelességének utólagos ellenőrzése, valamint nyilvántartás vezetése céljából kezelni.”

(2) Az Lt. 3/A. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Az (1) bekezdés a) pontjában meghatározott kérelmező – a Magyar Honvédség személyi állománya kivételével - a szakszolgálati engedély, valamint a szakszolgálati engedélyhez kapcsolódó előjogok, jogosultságok kiadása iránti kérelem benyújtásával egyidejűleg hatósági bizonyítvánnyal igazolja azt a tényt, hogy büntetlen előéletű, nem áll a szakszolgálati tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás vagy légi-járművezetéstől eltiltás hatálya alatt, és hogy bíróság nem rendelte el kényszergyógyítását vagy kényszergyógykezelését, vagy kéri, hogy e tények fennállására vonatkozó adatokat a bünyügyi nyilvántartó szerv a légiközlekedési hatóság, az állami célú légiközlekedéssel összefüggő feladatok tekintetében a katonai légügyi hatóság részére - annak a szakszolgálati engedély, valamint a szakszolgálati engedélyhez kapcsolódó előjogok, jogosultságok kiadása iránti kérelem elbírálása céljából benyújtott adatigénylése alapján - továbbítsa. Az adatigénylés során a légiközlekedési hatóság a (3) bekezdésben meghatározott adatokat igényelheti a bünyügyi nyilvántartó szervtől.”

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

„(6) A légiközlekedési hatóság, az állami célú légiközlekedéssel összefüggő feladatok tekintetében a katonai légügyi hatóság az (1) bekezdés a)-e) pontjai szerinti adatokat a tevékenység folytatása megszüntetésének bejelentését követő egy évig kezeli, a kezelt adatokat személyazonosító és lakcímadatok, elérhetőségi adatok nélküli anonimizált formában statisztikai célokra felhasználhatja, azokból statisztikai célra adatokat szolgáltatathat.”

(4) Az Lt. 3/A. § a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) A védelmi oktató és védelmi tiszt kijelölésének jóváhagyása iránti kérelem benyújtásával egyidejűleg a légiközlekedési hatóság a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló 2010. március 4-i 185/2010/EU bizottsági rendelet Melléklet 11.1.3. pont b) alpontja alapján a kérelmezőnek a bünyügyi nyilvántartásból megkért adatait a kijelölés jóváhagyása iránti kérelem jóváhagyási eljárásának befejezéséig kezeli.”

28. §

Az Lt. 26/A. § a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Amennyiben a 261/2004/EK rendelet 7-9. cikkei és 14. cikke szerinti kötelezettséget a személyszállítást végző légitfuvarozó nem saját alkalmazottja útján teljesíti, úgy köteles e kötelezettségeinek ellátására – arra engedéllyel rendelkezővel – szerződést kötni. Képviselője vagy megbízottja tevékenységéért a légitfuvarozó a felelős.”

29. §

Az Lt. 30. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A légiközlekedési szakszemélyzet képzésére a légiközlekedési hatóság, az állami célú légiközlekedés tekintetében a katonai légügyi hatóság ad engedélyt.”

30. §

Az Lt. 31. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„31. § Az állami célú légiközlekedés tekintetében a katonai légiforgalmi irányító és a légvédelmi irányító szakszolgálat ellátásához szükséges szakmai ismeretekre vonatkozó képzést a honvédelemért felelős miniszter által kijelölt intézetek végzik. A képzés feltételeiről a honvédelemért felelős miniszter gondoskodik.”

31. §

Az Lt. 52. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A lajstromozásra kötelezett légi jármű, illetve állami légi jármű vezetéséhez, e légi járművek és berendezéseik légi alkalmasságának, üzemképességének tanúsításához, továbbá az 53.§ (7) bekezdése szerinti rendeletben meghatározott egyéb tevékenységek ellátásához szakszolgálati engedély szükséges.”

32. §

Az Lt. 61/A. § (3) bekezdés j) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[(3) A Társaság feladatai:]

„j) a légiforgalmi irányító és körzeti repüléstájékoztató szakszemélyzet munkahelyi képzése, illetve továbbképzése;”

33. §

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

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

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

vonatkozó rendelkezések megsértőivel szemben – a légitörvények bírság kivételének részletes szabályairól és a beszedett bírság összegének felhasználási rendjéről szóló miniszteri rendeletben meghatározottak szerint az utasforgalom figyelembe vételével megállapított – 100 000 000 Ft-ig terjedő bírság szabható ki. A bírság kiszabásáról szóló határozattal szemben előterjesztett jogorvoslatnak a bírság megfizetésére nincs halasztó hatálya.”

(2) Az Lt. 66/A. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép és egyidejűleg a § a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2) A bírsággal kapcsolatos eljárást:

- a) a légitörvények hatósága,
- b) a légitörvények védelmével kapcsolatos feladatok körébe tartozó, a légitörvények biztonságát sértő vagy veszélyeztető cselekmény esetén - amennyiben az eljárás a rendőrségnél indult - a rendőrség folytatja le.

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

34. §

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

„(2) A légitörvények 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 bíz meg.”

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

„(2a) A Kormány rendeletben határozza meg azokat az eseteket, amelyekben – az üzemeltető 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 üzemeltetőjétől a rendőrség részben vagy egészben átveszi.

(2b) Az (1) bekezdésben meghatározott szervezetek és személyek légitörvények védelmével kapcsolatos tevékenységét a rendőrség és a légitörvények hatósága a Kormány által rendeletben meghatározottak szerint felügyeli és ellenőrzi.”

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

„(6) A légitörvények védelme érdekében a repülőtér, a légitörvényi irányító, repülőtéri koordinációs, repüléstájékoztató, riasztó, légitörvényi-tájékoztató, valamint a légitörvényi és távközlési szolgálatot fenntartó szervezet, valamint a légitörvényi karbantartó és javító szervezet nyilvánosság számára hozzá nem férhető zárt területére – a repülőtér vonatkozásában az utas kivételével – kíséret nélkül belépő, továbbá 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 háttérellenőrzés után léphet, illetve végezhet légitözlekedés-védelmi ellenőrző tevékenységet. A védelmi háttérellenőrzés a belépésre jogosultság fennállása alatt 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 légitözlekedés 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 légitözlekedés 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.”

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) 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 üzemeltetője nem az (1) bekezdésben meghatározott célra használta fel.

(5) 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 üzemeltetőjét.

(6) A rendőrség a (4) bekezdés alapján jár el, akkor is, ha a nyilvános repülőtér üzemeltetője 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.”

36. §

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

„(1) A nyilvános repülőtér, a lajstromba bejegyzett polgári légi jármű, a lajstromozásra nem kötelezett polgári légi jármű üzemben tartása, valamint polgári légi forgalmi irányító szolgálat által légi forgalmi irányítói tevékenység– harmadik személynek okozott kár megtérítése céljából – felelősségbiztosítási fedezet fennállása esetén végezhető. A nyilvános repülőterek esetében a felelősségbiztosítási fedezet összegét a tárgyévet megelőző három év statisztikai adatai alapján számított átlagos éves utasforgalom alapján kell megállapítani.”

37. §

Az Lt. 71. § 12. pont e) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(71. § A törvény alkalmazásában

12. légiközlekedéssel összefüggő tevékenység:)

„e) a léginavigációs szolgálat és légi forgalmi szolgáltatások ellátása,”

38. §

Az Lt. 74. § (1) bekezdésének t) és u) pontjai helyébe a következő rendelkezések lépnek:

[Felhatalmazást kap]

„t) a rendészetért felelős miniszter, hogy – a miniszterrel egyetértésben – a védelmi ellenőrzést végző személyek képzésének és vizsgáztatásának szabályait,

u) a rendészetért felelős miniszter, hogy a miniszterrel egyetértésben a védelmi ellenőrzést végzők felügyeletének és szakmai irányításának a szabályait,”

(rendeletben állapítsa meg)

39. §

(1) Az Lt. 74. § (1) bekezdés a következő x) ponttal egészül ki:

(74. § (1) Felhatalmazást kap)

„x) a miniszter, hogy – a rendészetért felelős miniszterrel és az Alkotmányvédelmi Hivatal felügyelő miniszterrel egyetértésben – a Magyar Köztársaság Nemzeti Polgári Légiközlekedés Védelmi Képzési Programját és a Magyar Köztársaság Nemzeti Polgári Légiközlekedés Védelmi Minőségbiztosítási Programját.”

(rendeletben állapítsa meg.)

(2) Az Lt. 74. § (2) bekezdés e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

((2) Felhatalmazást kap)

„e) a honvédelemért felelős miniszter, hogy az állami célú légiközlekedés tekintetében – a rendészetért felelős miniszter és a 30. § (1) bekezdése szerinti engedélyezés tekintetében a miniszter egyetértésével – a légiközlekedési szakszemélyzet képzésének részletes szabályait, valamint a képzést végző intézetek kijelölését,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(3) Az Lt. 74. § (2) bekezdés s) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap)

„s) a miniszter, hogy az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben – a légiközlekedés védelme tekintetében a rendészetért felelős miniszter egyetértésével is – és a légiközlekedési hatóság által kijelölt zajgátló védőövezet által érintett települési önkormányzatokkal egyeztetve a légiközlekedési bírság kivetésének a részletes szabályait és a beszedett bírság összegének felhasználási rendjét,”

(rendeletben állapítsa meg.)

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

((2) Felhatalmazást kap)

„w) a honvédelemért felelős miniszter, hogy – a külpolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben – a magyar állami légi járművek nemzetközi repüléseihez szükséges engedélyezési eljárásrend részletes szabályait”

(rendeletben állapítsa meg.)

40. §

(1) Az Lt. 74/A. § (1) bekezdése a következő j)-m) ponttal egészül ki:

(74/A. § (1) Ez a törvény a következő uniós jogi aktusok végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg:)

„j) a Bizottság 185/2010/EU rendelete (2010. március 4.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkötelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról;

k) a Bizottsági 255/2010/EU rendelete (2010. március 25.) a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról, 15. cikk;

l) a Bizottság 285/2010/EU rendelete (2010. április 6.) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról;

m) a Bizottság 691/2010/EU rendelete (2010. július 29.) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének megállapításáról, valamint a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról szóló 2096/2005/EK rendelet módosításáról, 12. cikk.”

(2) Az Lt. 74/A. § (2) bekezdése a következő e) ponttal egészül ki:

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

„e) Az Európai Parlament és a Tanács 2009/12/EK irányelve (2009. március 11.) a repülőtéri díjakról.”

41. §

Az Lt. 38. § (2) bekezdésében az „illetve” szövegrész helyébe a „vagy” szöveg, a 41. § (2) bekezdésében a „nemzetközi kereskedelmi repülőtér” szövegrész helyébe a „kereskedelmi repülőtér” szöveg, 61. § (5) bekezdés 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 a „huszadik munkanapjáig” szövegrész helyébe a „tizenötödik napjáig” szöveg, a 67. § (7) bekezdés bevezető szövegrészében 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.

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

42. §

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) Az autóbusszállomáson 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 életének, személyének, testi épségének és vagyontárgyaik védelme céljából 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 adatkezelőnek minősül.

(2) A szolgáltató az (1) bekezdés szerinti elektronikus biztonságtechnikai rendszer alkalmazása esetén – a vakok és gyengénlátók számára is érzékelhető módon – köteles az autóbusszállomáson és megállóhelyek bejáratánál, az autóbuszra való felszállásra szolgáló peronoknál, valamint az autóbuszokon 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.

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

2/B. § (1) A rögzített kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvételt felhasználás hiányában a rögzítéstől számítva a hetvenkettedik óra leteltekor azonnal 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 felhasználgják.

(2) Akinek jogát vagy jogos érdekét a kép-, hang-, vagy a kép- és hangfelvétel, vagy más személyes adatának rögzítése érinti, a (1) bekezdésben foglaltaknak megfelelően a kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvétel, továbbá más személyes adat rögzítésétől számított 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 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.”

43. §

A Buszvtv. 4.§ (1) bekezdés b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4. § (1) Az önkormányzat, illetve a miniszter (a továbbiakban együtt: ellátásért felelős) feladatkörébe tartozik:)

„b) a közszolgáltatási feladatok ellátására leginkább megfelelő, a legszínvonalasabb és a köz számára legkevésbé költséges szolgáltatást kínáló, az energetikai és környezeti hatások figyelembe vételével legalkalmasabb szolgáltató kiválasztása és megbízása, a szolgáltató tevékenységének folyamatos figyelemmel kísérése és ellenőrzése;”

44. §

A Buszvtv. 5.§-a a következő i) ponttal egészül ki:

(5. § A közszolgáltatási feladatokat és a kapcsolódó követelményeket a következő szempontok figyelembevételével kell meghatározni:)

„i) a közszolgáltatást ellátó közúti járművek energetikai és környezeti hatásai.”

45. §

A Buszvtv. 6. § (3) bekezdése a következő j) ponttal egészül ki, egyidejűleg a jelenlegi j) pont számozása k) pontra módosul:

(A pályázati kiírásnak a felhívásban szereplő információkon túl tartalmaznia kell:)

„j) a közszolgáltatást ellátó közúti járművek üzemeltetésével járó, a jármű teljes élettartamára vetített, a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatáról szóló Kormányrendelet szerint megállapított energetikai és környezeti hatások figyelembe vételének módját, súlyát;”

46. §

A Buszvtv. 17. §-a a következő (10) bekezdéssel egészül ki:

„(10) A belföldi menetrend szerinti személyszállítást végző szolgáltatók autóbuszvásárlásaik során a közszolgáltatást ellátó közúti járművek üzemeltetésével járó, a jármű teljes élettartamára vetített, a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatáról szóló kormányrendeletben foglaltakat figyelembe veszik.”

47. §

A Buszvtv. 18. § helyébe a következő rendelkezés lép:

„18. § (1) Ez a törvény a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikk (1) bekezdésének való megfelelést szolgálja.

(2) Ez a törvény 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 végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg.”

**4. A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény
módosítása
48. §**

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 2. § (1) bekezdése a következő 4-8. ponttal egészül ki:

(Általános fogalmak:)

„4. *kölcsönös átjárhatóság*: egy vasúti pályahálózat azon képessége, amely lehetővé teszi az ezeken a pályahálózatokon előírt teljesítményt elérő vonatok biztonságos és zavartalan haladását. Ez a képesség azoktól a szabályozási, műszaki és üzemeltetési feltételektől függ, amelyeket az alapvető követelményeknek való megfelelés érdekében be kell tartani;

5. *nyomtáv* a vasúti pálya két sínszálának egymástól való távolsága;

6. *normál nyomtáv*: a vasúti pálya két sínszálának egymástól való távolsága 1435 mm;

7. *keskeny nyomtáv*: a normál nyomtávnál keskenyebb nyomtáv;

8. *széles nyomtáv*: a normál nyomtávnál nagyobb nyomtáv.”

(2) A Vtv. 2. § (3) bekezdés 10. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Vasúti szervezetek:)

„10. *nem független vasúti pályahálózat-működtető*:

a) az integrált vasúti társaság,

b) az olyan vasúti pályahálózat-működtető, amelynek bármelyik kapcsolt vállalkozása vállalkozó vasúti társaság, kivéve, ha a kapcsolt vállalkozás a tisztességtelen piaci magatartás és versenykorlátozás tilalmáról szóló törvény szerint piaci magatartása meghatározásában önálló döntési joggal rendelkezik.”

(3) A Vtv. 2. § (5) bekezdés 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Egyéb fogalmak:)

„1. *vasúti jármű*: a vasúti pályán közlekedő vontató, vontatott vagy önjáró, saját kerekein a vasúti sínen közlekedő jármű, amely az ÁME-k szerinti egy vagy több alrendszerből, vagy ezen alrendszerek egy vagy több részéből áll;”

(4) A Vtv. 2. § (5) bekezdése a következő 19. ponttal egészül ki:

„19. *turistavasút*: kizárólag vasúti személyszállítást végző és keskeny nyomtávú vasúti pályahálózatot működtető integrált vasúti társaság.”

49. §

(1) A Vtv. 6. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Egy vasúti társaság részére egy működési engedély adható ki vasúti pályahálózat működtetésre. Ha a vasúti pályahálózat működtetője nem független vasúti pályahálózat-működtetőnek minősül, a működési engedélyben erre utalni kell.”

(2) A Vtv. 6. §-a a következő (8)-(9) bekezdéssel egészül ki:

„(8) Nem kell működési engedély

a) a turistavasútnak,

b) a sífelvonónak,

c) a saját célú vasúti pályahálózat működtetéséhez és a saját célú vasúti pályahálózaton áruszállítás végzéséhez.

(9) A (8) bekezdésben meghatározott vasúti társaságok, valamint a vasúti közlekedési tevékenységet végző szervezet tevékenységük megkezdését a vasúti igazgatási szerv és a közlekedési hatóság részére bejelentik.”

50. §

(1) A Vtv. 8. § (6)-(7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A vasúti társaság köteles bejelenteni a vasúti igazgatási szervnek, amennyiben működési engedélyköteles tevékenységét szüneteltetni kívánja, vagy azzal felhagy. Amennyiben a vasúti igazgatási szerv a vasúti társaság bejelentése alapján, vagy hatósági ellenőrzése során megállapítja, hogy a vasúti társaság nem teljesíti a működési engedély kiadásának valamely feltételét vagy a vasúti közlekedési tevékenységét az engedélyben foglaltaktól eltérően gyakorolja, vagy e tevékenységét szünetelteti, a működési engedélyt hivatalból felfüggeszti. A felfüggesztés hatálya alatt vasúti közlekedési tevékenység nem végezhető. A felfüggesztést elrendelő határozat hatályon kívül helyezésének akkor van helye, ha a vasúti társaság igazolta, hogy a felfüggesztés elrendelésének oka megszűnt vagy bejelenti, hogy a felfüggesztett tevékenységet tovább kívánja folytatni.

(7) A vasúti igazgatási szerv a működési engedélyt visszavonja, amennyiben a vasúti társaság a felfüggesztés elrendelésének alapjául szolgáló körülményt hat hónapon belül nem hártja el, vagy a vasúti társaság felszámolását a bíróság jogerős végzéssel elrendeli, vagy a vasúti társaság végelszámolással megszűnt.”

(2) A Vtv. 8. § (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) A pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos valamely követelmény nem teljesítése esetén a működési engedély felfüggesztése vagy visszavonása mellett a vasúti társaság részére a legfeljebb hat hónapos határozott időtartamra ideiglenes működési engedély adható, amennyiben a vasúti társaság továbbműködése a vasúti közlekedés biztonságát nem veszélyezteti.”

51. §

A Vtv. 10. § (1) bekezdés b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(E törvény alapján műszaki hatósági engedély (a továbbiakban: műszaki engedély) szükséges)

„b) vasúti jármű típusának engedélyezéséhez és a vasúti jármű üzembe helyezéséhez,“

52. §

A Vtv. 14. §-a a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A Magyar Állam az (1) bekezdés szerinti jogát kizárólagos tulajdonában lévő gazdasági társasága útján is gyakorolhatja. Az állam tulajdonosi jogait gyakorló kizárólagos állami tulajdonú társaság e jogait nem ruházhatja át.”

53. §

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

„21/A. § (1) A vasúti állomáson a közforgalom számára nyitva álló helyen, a megállóhelyen, valamint a személyszállító vasúti járművek belterében a vasúti állomáson és megállóhelyen található berendezések, a vasúti jármű, továbbá az utasok életének, személyének, testi épségének és vagyontárgyaik védelme céljából 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 adatkezelőnek minősül.

(2) A megfigyelő az (1) bekezdés szerinti elektronikus biztonságtechnikai rendszer alkalmazása esetén – a vakok és gyengénlátók számára is érzékelhető módon – köteles a vasúti állomások 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.

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

22/B. § (1) A rögzített kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvételt felhasználás hiányában a rögzítéstől számítva a hetvenkettedik óra leteltékor azonnal 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 felhasználgják.

(2) Az, akinek jogát vagy jogos érdekét a kép-, hang-, vagy a kép- és hangfelvétel, vagy más személyes adatának rögzítése érinti, a (1) bekezdésben foglaltaknak megfelelően a kép-, hang-, valamint kép- és hangfelvétel, továbbá más személyes adat rögzítésétől számított 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 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.”

54. §

(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 sérelem 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.”

55. §

(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 pályahálózat 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 pályahálózatán áruszállítás végzéséhez.”

56. §

A Vtv. 49. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A vasúti pályahálózat működtetője nem köteles a nyílt hozzáférést biztosítani
 a) a kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott – nem átjárható – helyi és térségi vasúti pályahálózathoz,
 b) a kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott elővárosi vasúti pályahálózathoz,
 c) a kizárólag a vasúti pályahálózat tulajdonosa által vagy az ő érdekében áruszállításra használt saját célú vasúti pályahálózathoz,
 d) a kizárólag honvédelmi célra használt vasúti pályahálózathoz.”

57. §

A Vtv. 50. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„50. § (1) A kizárólag egy, országos működési engedéllyel nem rendelkező vasúti társaság által árutovábbításra használt térségi vasúti pályahálózatra az 51-67. §-okban foglaltakat azt követően kell alkalmazni, hogy arra vonatkozóan újabb hozzáférésre jogosult vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényt jelent be.

(2) A kizárólag saját célú működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságokra az 59-66. §-okban foglaltakat nem kell alkalmazni.”

58. §

A Vtv. 61. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A felek között a vasúti pályahálózat-kapacitás rendelkezésre állására vonatkozó szerződés jön létre, ha a hozzáférésre jogosult elfogadja a vasúti pályahálózat működtetőjének ajánlatát. Amennyiben a szerződő felek a pályahasználati szerződésben a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaktól el kívánnak térni, a szerződés tervezetét a pályahálózat-működtető előzetes hozzájárulás céljából a vasúti igazgatási szerv részére megküldi. A szerződés a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaktól csak a vasúti igazgatási szerv előzetes hozzájárulásának megfelelően térhet el. A szerződés egy példányát a nem független vasúti pályahálózat-működtető köteles a vasúti igazgatási szerv részére a mindkét fél által történő aláírástól számított tizenöt napon belül megküldeni.”

59. §

A Vtv. 64. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A nem független vasúti pályahálózat-működtetőt a (3) bekezdés szerinti értesítésben foglaltaknak megfelelő tartalommal a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítása tárgyában a hozzáférésre jogosulttal szemben szerződéskötési kötelezettség terheli. Amennyiben a szerződő felek a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaktól el kívánnak térni, a szerződés tervezetét a pályahálózat-működtető előzetes hozzájárulás céljából a vasúti igazgatási szerv részére megküldi. A szerződés a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaktól csak annyiban térhet el, amennyiben a vasúti igazgatási szerv ehhez előzetesen hozzájárult. A létrejött szerződés egy-egy példányát a nem független vasúti pályahálózat-működtető köteles a vasúti igazgatási szerv és a VPSZ részére a mindkét fél által történő aláírástól számított tizenöt napon belül megküldeni.”

60. §

A Vtv. a következő 70. §-sal egészül ki:

„70. § A vasúti igazgatási szerv által lefolytatott hatósági eljárásokban az ügyfél nem jogosult és a vasúti igazgatási szerv nem köteles elektronikus úton kapcsolatot tartani.”

61. §

A Vtv. 74. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) A vasúti igazgatási szerv jogosult a működési engedélyben meghatározott tevékenységekre vonatkozó iratokról másolatot, kivonatot készíteni, feladatai ellátásához a vasúti társaságtól, a VPSZ-től, valamint a fejlesztési közreműködőtől információkat kérni. Az információk, adatok nyilvánosságra hozatalát jogszabály előírhatja.”

62. §

A Vtv. 80-80/B. §-ai helyébe a következő rendelkezés lép, ezzel egyidejűleg a Vtv. a 80/B. §-t követően a következő 80/C-80/E. §-okkal egészül ki:

„80. § (1) A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:

- a) a műszaki engedély kiadása,
- b) a vasútbiztonsági tanúsítvány, kiegészítő tanúsítvány és a vasútbiztonsági engedély kiállítása, meghosszabbítása, módosítása és visszavonása, valamint az abban foglalt feltételek teljesítésének ellenőrzése,
- c) a képzési engedély kiadása, az alapképzés és az időszakos oktatás ellenőrzése, az alapvizsga és az időszakos vizsga lefolytatása, továbbá annak ellenőrzése, hogy a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő tevékenységet végző munkavállaló a jogszabályban előírt alapvizsgával és időszakos vizsgával rendelkezik-e,
- d) a vasúti pálya, a vasúti üzemi létesítmények, a vasúti járművek, a vasúti forgalom lebonyolításának, valamint a vasúti közlekedéssel összefüggő tevékenységek ellenőrzése abból a szempontból, hogy azok megfelelnek-e a jogszabályok előírásainak, a hatósági engedélyekben és a hálózati, a forgalmi és a biztonsági szabályzatokban foglaltaknak,
- e) a vasúti járművek és a vasúti járműre szerelt vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények hatósági jelzésének kiadása,
- f) a vasúti járművek, valamint a vasúti pályák nyilvántartásának vezetése,
- g) a nemzeti vasútbiztonsági szabályok érvényesülésének figyelemmel kísérése, azok módosítására vonatkozó javaslat kidolgozása, és a módosítással kapcsolatban a szakmai egyeztetés lefolytatása,
- h) az (2) bekezdés szerinti éves jelentés elkészítése,
- i) a vasútbiztonsági tanúsítvány, kiegészítő vasútbiztonsági tanúsítvány megszerzéséhez szükséges tudnivalókról ingyenesen hozzáférhető útmutató készítése,
- j) együttműködés és információcsere a más EGT-államokban működő vasútbiztonsági hatóságokkal,
- k) az utazó vasúti munkavállalók jogaira és kötelezettségeire vonatkozó rendelkezések betartásának ellenőrzése, amely nem érinti a munkaügyi hatóságnak a rá irányadó jogszabályban foglalt ellenőrzési hatáskörét,
- l) a vasúti járművezetői engedélyek kiállítása, megújítása, nyilvántartása, másolatok készítése, az engedélyek felfüggesztése és visszavonása, valamint a kiállító vasúti társaság értesítése a tanúsítványok felfüggesztésének kéréséről, továbbá a tanúsítvánnyal kapcsolatos munkáltatói döntés felülvizsgálata,
- m) az egészségi alkalmasság megállapítása, valamint a vizsgáló szervezet 36/B. § szerinti tevékenységének ellenőrzése,
- n) a képzést és vizsgáztatást, valamint az egészségi alkalmasság vizsgálatát és véleményezését végző személyek nyilvántartásának vezetése,
- o) a hálózati forgalmi és a biztonsági szabályzatok jóváhagyása,
- p) a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezése,
- q) mindazon feladatok ellátása, amelyeket jogszabály a feladatkörébe utal.

(2) A közlekedési hatóság minden év szeptember 30-áig a vasútbiztonsági hatósági feladat- és hatáskörében végzett tevékenységéről készített éves jelentését megküldi az Európai Vasúti Ügynökségnek, és azt egyidejűleg honlapján is közzéteszi.

(3) A közlekedési hatóság kérelemre induló eljárásáért igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni.

(4) A közlekedési hatóság ellenőrzése és egyéb hivatalból indított eljárása során az ügyfél köteles az érdemi döntéshez szükséges adatokat a hatóság felhívására megadni.

80/A. § (1) A közlekedési hatóság vasúti pályával és vasúti üzemi létesítménnyel kapcsolatos eljárásában ügyfélnek minősül a vasúti pálya vagy vasúti létesítmény építése, korszerűsítése, átalakítása és megszüntetése által terület-igénybevétellel érintett, vagy a vasúti pálya, vagy a vasúti létesítménnyel szomszédos, továbbá a megvalósult vasúti pálya, vagy vasúti létesítmény környezetvédelmi hatástanulmányában, ennek hiányában a műszaki

tervdokumentációjában igazolt hatásterületen lévő ingatlan tulajdonosa, vagy az ezen ingatlan vonatkozásában a használat jogát biztosító dologi joggal rendelkező személy.

(2) A közlekedési hatóság a 80. § (1) bekezdés *a)* és *b)* pontjában meghatározott engedélyezési eljárásokban a hiányosan benyújtott kérelemmel kapcsolatos – a tartalmi és formai követelményekre vonatkozó – részletes hiánypótlási felhívást a kérelem beérkezését követő naptól számított harminc napon belül adja ki.

(3) A közlekedési hatóság ügyintézési határideje a kérelemre indult, a 80. § (1) bekezdés *a)* és *b)* pontjában meghatározott engedélyezési eljárásokban, és az ellenőrzési eljárásokban három hónap. A vasúti pálya létesítésével, korszerűsítésével, átalakításával, használatbavételével, valamint a vasúti járművek típusengedélyezésével összefüggő hatósági eljárások ügyintézési határideje hat hónap. Az eljárás megindításáról az ügyfeleket és az érdekelteket a közlekedési hatóság a kérelem beérkezésétől számított tizenöt napon belül értesíti. A vasúti szakhatósági eljárás ügyintézési határideje harminc nap.

(4) Az országos, térségi, elővárosi és helyi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya és tartozékai, valamint vasúti üzemi létesítmény engedélyezésével kapcsolatos jogerős határozattal szemben újrafelvételi kérelem nem nyújtható be.

(5) A közlekedési hatóság a vasútbiztonság körébe tartozó feladatait nem ruházhatja át, és annak elvégzésére más szervezetet – közigazgatási szerv kivételével – nem kérhet fel.

80/B. § (1) A közlekedési hatóság a 80. § (1) bekezdés *n)* és *l)* pontja szerinti személyekről a következő adattartalommal vezet nyilvántartást:

- a)* természetes személyazonosító adatok,
- b)* lakhely, elektronikus levelezési cím.

(2) A közlekedési hatóság az (1) bekezdésben meghatározott adatokat a vasúti közlekedés biztonsága érdekében nyilvántartja.

(3) A közlekedési hatóság az (1) bekezdésben meghatározott adatokat addig az időpontig tartja nyilván, amíg a képzésre és vizsgáztatásra, valamint az egészségi alkalmasság vizsgálatára és véleményezésére való jogosultsága fennáll.

(4) A közlekedési hatóság az általa kezelt adatokat személyazonosító adatok nélkül statisztikai célokra felhasználhatja, azokból statisztikai célra adatot szolgáltathat.

(5) A közlekedési hatóság az általa kezelt adatokat a külföldi hatóságok – különösen az Európai Unió Bizottsága és annak szervei, a más EGT-tagállamokban működő vasútbiztonsági hatóságok, valamint a más EGT-tagállamokban működő balesetvizsgáló szervezetek – megkeresése esetén továbbíthatja.

80/C. § (1) A közlekedési hatóság a 80. § (1) bekezdés *m)* pontja, továbbá a 81. § (2) bekezdése, (4) bekezdése, (8) bekezdésének *a)-d)* pontja, (9) bekezdésének *a)* pontja, valamint (10) bekezdésének *a)* pontja alapján hozott elsőfokú határozatát közegészségügyi, járványügyi, munkaügyi, munkavédelmi, környezet- vagy természetvédelmi okból, továbbá a közérdekű közlekedési infrastruktúra kialakítása érdekében fellebbezésre tekintet nélkül végrehajthatóvá nyilváníthatja.

(2) A 80. § (1) bekezdés *a)* és *b)* pontjában meghatározott eljárásokban hozott elsőfokú határozat ellen nem nyújthat be fellebbezést az az ügyfél, aki az eljárás megindításáról szóló szabályszerű értesítés ellenére az eljárásban nem vett részt.

(3) A 80. § (1) bekezdésében meghatározott eljárások megindítására irányuló kérelem elektronikus úton nem nyújtható be. A közlekedési hatóság által lefolytatott hatósági eljárásokban az eljárás megindítására kérelmet benyújtó ügyfél a közlekedési hatósággal elektronikus kapcsolattartásra nem jogosult.

(4) A hatóság a 10. § (1) bekezdés *a)* pontjában meghatározott eljárás megindításáról a kormányrendeletben meghatározott adatbázisban regisztrált, ügyfélnek minősülő szervezetet az általa megadott elektronikus levélcímen az eljárás megindításától számított nyolc napon belül értesíti.

(5) A kiemelt jelentőségű ügynek nyilvánított, vagy jogszabályban közérdekűnek minősített vasúti pálya kialakításával kapcsolatos műszaki engedély – a közérdekű közlekedési infrastruktúra kialakítására tekintettel – fellebbezésre tekintet nélkül végrehajthatóvá nyilvánítható.

(6) A 80. § (1) bekezdés *a*) pontjában meghatározott eljárásban hozott döntés fellebbezéssel nem támadott rendelkezései tekintetében beáll a jogerő, ha a döntés egyes rendelkezései ellen nyújtottak be fellebbezést, és az ügy jellegéből adódóan a fellebbezés elbírálása nem hat ki a fellebbezéssel meg nem támadott rendelkezésekre.

80/D. § (1) Ha e törvény vagy a felhatalmazása alapján kiadott jogszabály vasúti közlekedési szakkérdésben szakértő igénybevételét írja elő, vagy szakértő igénybevételéhez jogkövetkezményt állapít meg, szakértőként – az igazságügyi szakértőkről szóló törvény szerint igazságügyi szakértői tevékenység végzésére jogosult szakértőn túl – kizárólag az a személy vehető igénybe, valamint a jogszabályban meghatározott jogkövetkezmények csak annak a szakértőnek az igénybevételéhez fűződnek, aki büntetlen előéletű, nem áll a vasúti közlekedési szakértői tevékenységet kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt, valamint rendelkezik a Kormány rendeletében meghatározott szakmai képesítéssel, és megfelel az ott meghatározott egyéb feltételeknek.

(2) Aki az (1) bekezdés szerinti szakértői tevékenységet kíván folytatni, köteles az erre irányuló szándékát – az igazságügyi szakértő kivételével – a közlekedési hatóságnak vagy – a Kormány rendeletében meghatározott szakterületek esetében – a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló törvényben meghatározott területi mérnöki kamarának (a továbbiakban: kamara) bejelenteni. A bejelentésben meg kell jelölni a bejelentő természetes személyazonosító adatait.

(3) A közlekedési hatóság, vagy a kamara a szakértői tevékenység végzésére jogosult, a (2) bekezdés szerinti bejelentést tevő személyekről nyilvántartást vezet, amely tartalmazza a szakértői tevékenység végzésére jogosult személy természetes személyazonosító adatait. A nyilvántartásból kizárólag a szakértői tevékenység végzésére való jogosultság igazolása céljából szolgáltatható adat.

(4) Az (1) bekezdés szerinti szakértői tevékenység engedélyezése iránti kérelem benyújtásával egyidejűleg a szakértői tevékenységet folytatni kívánó személy hatósági bizonyítvánnyal igazolja azt a tényt, hogy büntetlen előéletű, valamint nem áll vasúti közlekedési szakértői tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt.

(5) A közlekedési hatóság, vagy a kamara a vasúti közlekedési szakértői tevékenység időtartama alatt folytatott hatósági ellenőrzés keretében ellenőrzi azt is, hogy az engedéllyel rendelkező vasúti közlekedési szakértő büntetlen előéletű-e, és nem áll-e a vasúti közlekedési szakértői tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt. A hatósági ellenőrzés céljából a közlekedési hatóság adatot igényelhet a bünygyi nyilvántartási rendszerből. Az adatigénylés kizárólag azon adatra irányulhat, hogy az engedéllyel rendelkező vasúti közlekedési szakértő büntetlen előéletű-e, valamint, hogy a vasúti közlekedési szakértői tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt áll-e.

(6) A (4) és (5) bekezdés szerinti személyes adatokat a közlekedési hatóság, vagy a kamara a vasúti közlekedési szakértő nyilvántartásból való törléséről szóló döntés jogerőre emelkedéséig kezeli.

(7) Ha hatósági eljárásban vasúti közlekedési szakkérdésben szakértő kirendelése szükséges, és jogszabály meghatározott szakértő igénybevételét nem írja elő, e § szerinti szakértőt, ennek hiányában az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló törvény szerinti igazságügyi szakértői tevékenység végzésére jogosult szakértőt kell kirendelni.

80/E. § (1) A vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésével kapcsolatos hatósági eljárásban az ügyintézési határidő az ÁME-knek megfelelő vasúti jármű esetében a kérelem beérkezését követő 45 munkanap.

(2) A vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésével kapcsolatos hatósági eljárásban az ügyintézési határidő az ÁME-nek nem megfelelő vasúti jármű esetében

a) 90 munkanap a műszaki dokumentáció beérkezését követően,

b) 45 munkanap a – a vasúti járművek üzembe helyezése engedélyezéséről, időszakos hatósági vizsgálatáról és hatósági nyilvántartásáról szóló rendelet szerint a hatóság által kért – kiegészítő információk vagy kockázatelemzés kézhezvételét követően.

(3) A közlekedési hatóság a vasúti jármű üzembe helyezése tárgyában hozott döntéssel szemben a fellebbezést a döntés kézhezvételét követő egy hónapon belül lehet előterjeszteni.

(4) A döntést helybenhagyó vagy megváltoztató másodfokú döntést a kérelem megérkezését követő 45 munkanapon belül kell meghozni. a határozat helybenhagyása esetén a kérelmező a bíróságnál kérheti a határozat felülvizsgálatát.

(5) Ha a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésével kapcsolatos hatósági eljárásban a közlekedési hatóság a döntését az előírt határidőn belül nem hozza meg, a vasúti jármű üzembe helyezését a határidő lejártát követő három hónap után engedélyezettnek kell tekinteni, amely csak arra a vasúti pályahálózatra hatályos, amelyre a kérelem vonatkozott.”

63. §

A Vtv. 85/A. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„85/A. § (1) A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (a továbbiakban: NIF Zrt.), mint fejlesztési közreműködő a vasúti pályahálózaton központi költségvetési és európai uniós támogatásból létesítési, felújítási és fejlesztési feladatokat lát el a Magyar Állam nevében és állami tulajdonon megvalósuló fejlesztés esetén a Magyar Állam javára. A NIF Zrt. – a feladat végrehajtása után – a felhasznált forrásokkal és a létrehozott eszközökkel elszámol a Magyar Állam nevében eljáró, a forrást rendelkezésre bocsátó szervvel.

(2) Az elszámolás során a létrehozott eszközöket a NIF Zrt. közvetlenül átadja (nyilvántartásaiból az elszámolásra kapott forrásokkal szemben kivezeti) állami tulajdonon megvalósuló fejlesztés esetén az MNV Zrt.-nek, nem állami tulajdonon megvalósuló fejlesztés esetén a tulajdonosnak. A létrejövő állami vagyont az MNV Zrt. a miniszter egyetértésével megjelölt szervezet részére vagyonkezelésbe adja és azzal vagyonkezelési szerződést köt.”

64. §

(1) A Vtv. 88. § (1) bekezdésének *k)* és *l)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép és a következő *m)* ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)

„*k)* az országos törzshálózati, regionális és egyéb vasúti pályának minősülő vasúti pályákat, valamint a vasúti pályáknak az egyes vasúti pályatípusok közötti átsorolásra vonatkozó szabályokat,

l) a vasúti pályákkal, a vasúti pálya tartozékaival és a vasúti üzemi létesítményekkel kapcsolatos építésügyi hatósági engedélyezési eljárások lefolytatásának részletes szabályait, valamint üzemeltetése, illetve üzemben tartása ellenőrzésének részletes szabályait,

m) a vasúti társaság indokoltnak elismert és az állam által meg nem térített költségei finanszírozására felvett hitel esetében az állami kezességre vonatkozó részletes szabályokat”

(rendeletben állapítsa meg.)

(2) A Vtv. 88. § (2) bekezdése a következő 10. ponttal egészül ki és az 1., 11. és 23. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a miniszter, hogy)

„1. a működési engedélyezés részletes szabályait, a működési engedély felfüggesztésének és visszavonásának, az ideiglenes engedély kiadásának részletes szabályait, valamint a tevékenység megkezdésének bejelentésére vonatkozó szabályokat”

„10. a vasúti járművek nyilvántartásának vezetésére vonatkozó részletes szabályokra vonatkozó rendelkezéseket,

11. a vasúti pályák nyilvántartásának vezetésére vonatkozó részletes szabályokra vonatkozó rendelkezéseket,”

„23. a vasúti járművek karbantartását, vizsgálatát végző személyek és vizsgahelyek engedélyezésére vonatkozó részletes szabályokat,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(3) A Vtv. 88. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Felhatalmazást kap a közlekedésért felelős miniszter, hogy az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben az e törvény szerinti szakértői tevékenységre vonatkozó igazgatási szolgáltatási díjakat rendeletben állapítsa meg.”

65. §

(1) A Vtv. 89. § (1) bekezdése a következő új *l*)-*m*) ponttal egészül ki:

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

„*l*) az Európai Parlament és a Tanács 2008/110/EK irányelve (2008. december 16.) a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (vasúti biztonsági irányelv) módosításáról 1. cikk 1. pont, 2. pont, 5. pont b) pontja, 7. és 9. pont,

m) az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve (2008. június 17.) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról 2. cikk b)-c) pontjai, 21. cikk (8) bekezdés, 23. cikk (7) bekezdés, 25. cikk (5) bekezdés.”

66. §

(1) A Vtv.

a) 2. § (4) bekezdés 6. pontjában az „az állam legalább többségi irányítást biztosító befolyása alatt álló” szövegrész helyébe „az állam legalább többségi befolyása alatt álló” szöveg,

b) 2. § (4) bekezdés 10. pontjában a „tételek meghatározásáról szóló, 1970. december 18-ai 2598/70/EGK bizottsági rendelet I. mellékletének” szövegrész helyébe a „tételek meghatározásáról szóló, 2006. június 9-i 851/2006/EK bizottsági rendelet I. mellékletének” szöveg,

- c) 8. § (5) bekezdésében a „haladéktalanul” szövegrész helyébe az „annak bekövetkezése után 8 napon belül” szöveg,
- d) 6. § (1) bekezdésében az „a vontatási szolgáltatás működési” szövegrész helyébe az „a vontatási szolgáltatás – a (7) bekezdésben meghatározott kivétellel – működési” szöveg,
- e) 12. § (2) bekezdésében a „tevékenységének eredményét” szövegrész helyébe a „tevékenységének árbevételét és eredményét” szöveg,
- f) 14. § (1) bekezdésében, valamint 38. § (2) bekezdésében a „legalább többségi irányítást biztosító befolyással” szövegrész helyébe „legalább többségi befolyással” szöveg,
- g) 30. § (3) bekezdésében a „80. § (4) bekezdésének g) pontja” szövegrész helyébe a „80. § (1) bekezdés g) pontja” szöveg,
- h) 31. § (2) bekezdés a) pontjában a „veszélyhelyzet” szövegrész helyébe a „katasztrófa, rendkívüli esemény, súlyos káresemény (a továbbiakban együtt: veszélyhelyzet)” szöveg, a „veszélyre (várható veszélyre)” szövegrész helyébe a „veszélyhelyzetre” szöveg,
- i) 33. § (2) bekezdés b) pontjában az „az ÁME-k és a nemzeti vasútbiztonsági szabályok alkalmazásával” szövegrész helyébe a „az ÁME-k, a nemzeti vasútbiztonsági szabályok és a vasúti pályahálózatok üzemeltetésére vonatkozó szabályok alkalmazásával” szöveg,
- j) 53/C. § (4) bekezdésében a „45 munkanapon” szövegrész helyébe a „két hónapon” szöveg,
- k) 68/A. § (1) bekezdésében az „Az Mt. rendelkezéseit” szövegrész helyébe az „a Munka Törvénykönyvéről szóló törvény (a továbbiakban: Mt.) rendelkezéseit” szöveg,
- l) 74. § (2) bekezdésében a „45 munkanap” szövegrész helyébe a „két hónap” szöveg,
- m) 74. § (4) bekezdésében a „10 munkanapon” szövegrész helyébe a „tizenöt napon” szöveg lép.

(2) Hatályát veszti a Vtv.

- a) 2. § (2) bekezdés 3. pontjában a „ , ideértve az ezekhez kapcsolódó kiegészítő tevékenységeket is” szövegrész,
- b) 2. § (2) bekezdés 4. pontjában a „ , valamint az ezekhez kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások” szövegrész,
- c) 8/A. § (1) bekezdésében az „a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény (a továbbiakban: Mt.) szerinti vezetője és” szövegrész,
- d) 73. § (1) bekezdés g) pontja és (3) bekezdése,
- e) 86. § (6) bekezdése, valamint
- f) 3. melléklet II. pont d) alpontjában az „állomási és vonali üzemszünet felfüggesztése” szövegrész.

5. 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 2009. évi LVIII. törvény módosítása

67. §

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 2009. évi LVIII. törvény a 2. §-t követően a következő 2/A-2/B. §-sal egészül ki:

- „2/A. § (1) A bizonyítvány kiállítása és érvényességének meghosszabbítása céljából a közlekedési hatóság nyilvántartja a veszélyes áru közúti szállítási biztonsági tanácsadó
- a) természetes személyazonosító adatait,

- b) állampolgárságát,
- c) veszélyes áru közúti szállítási biztonsági tanácsadó képesítéséről szóló bizonyítványának érvényességi idejét, valamint azt, hogy a bizonyítványa mely alágazat(ok)ra, valamint veszélyességi osztály(ok)ra vonatkozik.

(2) Az adatokat a bizonyítvány kiállításától számított öt évig kell megőrizni.

2/B. § Felhatalmazást kap a közlekedésért felelős miniszter, hogy a veszélyes áru közúti szállítási biztonsági tanácsadó kinevezésének és képesítésének részletes szabályait rendeletben állapítsa meg.”

6. A Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv C Függlékének Melléklete 2009. évi módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről szóló 2009. évi LIX. törvény módosítása

68. §

A Bernben, 1980. május 9-én kelt, Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF) módosításáról Vilniusban elfogadott, 1999. június 3-án kelt Jegyzőkönyv C Függlékének Melléklete 2009. évi módosításokkal és kiegészítésekkel egységes szerkezetbe foglalt szövegének kihirdetéséről szóló 2009. évi LIX. törvény a 2. §-t követően a következő 2/A-2/B. §-sal egészül ki:

„2/A. § (1) A bizonyítvány kiállítása és érvényességének meghosszabbítása céljából a közlekedési hatóság nyilvántartja a veszélyes áru vasúti szállítási biztonsági tanácsadó

- a) természetes személyazonosító adatait,
- b) állampolgárságát,
- c) veszélyes áru vasúti szállítási biztonsági tanácsadó képesítéséről szóló bizonyítványának érvényességi idejét, valamint azt, hogy a bizonyítványa mely alágazat(ok)ra, valamint veszélyességi osztály(ok)ra vonatkozik.

(2) Az adatokat a bizonyítvány kiállításától számított öt évig kell megőrizni.

2/B. § Felhatalmazást kap a közlekedésért felelős miniszter, hogy a veszélyes áru vasúti szállítási biztonsági tanácsadó kinevezésének és képesítésének részletes szabályait rendeletben állapítsa meg.”

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

69. §

A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény 42. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„42. § Felhatalmazást kap a közlekedésért felelős miniszter, hogy rendeletben állapítsa meg
a) a közlekedésrendészetért felelős miniszterrel egyetértésben a nyilvántartás, az okmánytár működtetése és az adatszolgáltatás részletes szabályait;

b) a közlekedésrendészetért felelős miniszterrel és az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben a nyilvántartásból való adatszolgáltatási díj fizetésére kötelezettek körét, a fizetési kötelezettség mértékét, beszedésének módját, a kedvezmények, mentességek körét;
 c) a közlekedésrendészetért felelős miniszterrel és az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben a közlekedési igazgatási hatósági eljárások díjait, mértékét, megfizetésének módját és feltételeit.”

8. A közbeszerzésekről szóló 2003. évi CXXIX törvény módosítása

70. §

(1) A közbeszerzésekről szóló 2003. évi CXXIX törvény (a továbbiakban: Kbt.) 404. §-ának (1) bekezdése a következő *n*) ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben szabályozza)

„*n*) a közúti járművek üzemeltetésével járó, a jármű teljes élettartamára vetített energetikai és környezeti hatások megállapítására és figyelembe vételére, valamint a kapcsolódó jelentési kötelezettségre vonatkozó részletes szabályokat;”

(2) A Kbt. 407. §-a a következő *i*) ponttal egészül ki:

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

„*i*) – a törvény végrehajtására a 404. § (1) bekezdésének *n*) pontjában adott felhatalmazás alapján megalkotott kormányrendelettel, valamint az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvénnyel együtt – az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról.”

9. Záró rendelkezések

71. §

(1) E törvény – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – 2011. január 1-jén lép hatályba.

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

72. §

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

a) az Európai Parlament és a Tanács 2008/110/EK irányelve (2008. december 16.) a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (vasúti biztonsági irányelv) módosításáról 1. cikk 1. pont, 2. pont, 7. pont és 9. pont,

b) az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve (2008. június 17.) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról 2. cikk b)-c) pontjai, 21. cikk (8) bekezdés, 23. cikk (7) bekezdés, 25. cikk (5) bekezdés,

c) az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve (2009. április 23.) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról, 5. cikk (1) bekezdés,

d) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008. november 19-i 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikk (1) bekezdésének, 4. cikk (1) bekezdésének, 9. cikk (4) bekezdés.

(2) Ez a törvény a repülőtéri díjakról szóló, 2009. március 11-i 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

(3) Ez a törvény

a) a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2004. február 11-i 261/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 7-9 cikk és 14. cikk,

b) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló, 2010. március 4-i 185/2010/EU bizottsági rendelet,

c) a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 2010. március 25-i 255/2010/EU bizottsági rendelet 15. cikk,

d) a légifuvarozókra és légi járművek üzemben tartóira vonatkozó biztosítási követelményekről szóló 785/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló, 2010. április 6-i 285/2010/EU bizottsági rendelet,

e) a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének megállapításáról, valamint a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról szóló 2096/2005/EK rendelet módosításáról szóló 2010. július 29-i 691/2010/EU bizottsági rendelet 12. cikk végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg.

73. §

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 34. § (6) bekezdésében a „tizenöt munkanapon” szövegrész helyébe a „húsz napon” szöveg, a 41/A. § (5) bekezdés a) pontjában a „tizenöt munkanapon” szövegrész helyébe a „húsz napon” szöveg, a „tizenötödik munkanapon” szövegrész helyébe a „huszadik napon” szöveg lép.

74. §

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 9. § (2) bekezdésében a „beszerezni” szövegrész helyébe a „kikérni” szöveg, 13. §-ában a „10 munkanapon” szövegrész helyébe a „tizenöt napon” szöveg, 16. § (2) bekezdésében az „öt munkanapon” szövegrész helyébe a „nyolc napon” szöveg lép.

75. §

(1) Hatályát veszti a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 21. § (2)-(3) és (5)-(6) bekezdése.

(2) Hatályát veszti a Kkt. 46. §-a, 46/C. § (2) bekezdése, 48. § (3) bekezdés a) pont 18. alpontja, a 48. § (3) bekezdés b) pont 3. alpontja.

(3) Hatályát veszti az Lt. 37/A. §-ában és a 73. § (1) bekezdés o) pontjában az „és megszüntetésének” szövegrész.

INDOKOLÁS

ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

A törvényjavaslat a járművezetők képzési rendszerének fejlesztéséhez, illetve az ezzel kapcsolatos eljárások egységesítéséhez kíván törvényi szintű szabályozást kialakítani. A módosítás lehetővé teszi a távoktatási módszernek a járművezetők és közúti közlekedési szakemberek képzésében való alkalmazását, mely alternatívaként jelenik meg a tantermi oktatás mellett. Ezzel lehetőség nyílik arra, hogy a tanuló szabadon döntsön a képzési módszer megválasztásában és akár távoktatás keretében sajátítsa el a közlekedési alapismereteket.

A javaslat egyes szakemberek, mint a járművezetők képzésében résztvevő szakoktatók, vizsgabiztosok és iskolavezetők képzését felsőoktatási intézményekhez rendeli. A felsőoktatási intézmények bevonásával biztosított e szakemberek magasabb szintű képzése.

A módosítás a járművek forgalomba helyezés előtti vizsgálata során is megteremti a közreműködői tanúsító szervezet bevonásának lehetőségét. A javaslat ugyanakkor a visszatartás jogának biztosításával a műszaki vizsgálatok során már minősített járművek ellenőrzését teszi lehetővé, ezzel megteremtve az esetleges visszaélések kiszűrését.

A javaslat biztosítja továbbá a közigazgatási bírság kiszabására jogosult hatóságok által indított eljárások során az egységes jogalkalmazást, ezzel a jogbiztonság érvényesülését.

Az útépitést érintő módosítások elsősorban az engedélyezési, ellenőrzési feladatok jogszerűbb, hatékonyabb ellátását szolgálják. Ennek érdekében indokolt az első fokon eljáró hatóság hatáskörének egyértelmű meghatározása. A javaslattal az állami tulajdonban lévő országos közutakat érintő építések kapcsán lehetőség nyílik arra, hogy az önkormányzatok és egyéb beruházók meghatározott esetekben ügyfélként jelenjenek meg az eljárások során, biztosítva ezzel, hogy EU-s támogatások elérésével és/vagy saját forrásból fejlesztést, felújítást végezzenek. Ugyanakkor indokolt a jogsértőkkel szemben a szigorúbb hatósági fellépés biztosítása, ezért a közlekedés biztonságát veszélyeztető táblák, jelzések stb. eltávolítása, illetve azok elhelyezésének megakadályozása érdekében a javaslat a jogsértőkkel szemben bírság kiszabását helyezi kilátásba.

Az utóbbi időben egyre gyakoribb, hogy a közigazgatási bírságot az ügyfelek nem fizetik meg, illetve a külföldi elkövetők esetében a technikai eszközökkel észlelt szabályszegés esetében a járművezető, illetve az üzemmentartó személyi adatainak ismerete hiányában nem kerülhet sor felelősségre vonásukra.

A javaslat a közigazgatási bírságot szabályszegések körét átalakítja, egyszerűsíti az eljárás lefolytatását. A visszatartás jogintézményénél megszünteti a diszkriminációt, így azonos módon kell eljárni a magyar és a külföldi szabályszegőkkel szemben. A közigazgatási bírság kikényszerítése, a befizetési hajlandóság növelése és a hatékonyabb végrehajtás érdekében a javaslat további szigorításokat vezet be. Az objektív felelősség esetében

egyértelműsíti, hogy a jelenlegi 60 nap eljárási határidőnek minősül és az elkövetéstől számított hat hónap után felelősségre vonásra nem kerülhet sor.

A közigazgatási bírság hatékony végrehajtásának egyik jelentős akadálya az, hogy jelenleg nincs egységes, központi közigazgatási bírság nyilvántartás. A törvény ezt a hiányosságot pótolja, és megteremti a központi közigazgatási bírság nyilvántartás alapjait.

A légitársaságokról szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) módosítását elsősorban Magyarország Európai Unió tagságából eredő jogharmonizációs kötelezettség indokolja.

A légitársaságok védelmével összefüggésben álló módosítások egyrészt a légitársasági hatóság adatkezelésére vonatkozó, másrészt a miniszteri rendeletalkotásra irányuló felhatalmazó rendelkezéseket tartalmazzák.

Az izlandi vulkáni hamufelhő okozta nemzetközi légiforgalmi fennakadások irányították rá a figyelmet arra, hogy noha az Európai Unió rendelettel szabályozza a légiutastársaságok jogait járatkésések és törlések esetén, a gyakorlatban az utasok tájékoztatása több alkalommal nem valósult meg, mivel a légitársaságnak az adott repülőtéren nem volt képviselője. Az ilyen helyzetek elkerülésére vonatkozik az előterjesztés azon rendelkezése, amely szerint a légitársaságok kötelesek szerződést kötni képviselőjük ellátására ha saját maguk nem rendelkeznek képviselővel.

A repülőterei díjakról szóló 2009. március 11-i 2009/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv előírásait 2011. március 15-ig kell átültetnie a tagállamoknak. Az irányelvnek való megfelelést szolgálja az Lt. azon módosítása, hogy a korábban csak nemzetközi kereskedelmi repülőterek igénybevételéért fizetendő díjra vonatkozó szabályok a kereskedelmi repülőterekre vonatkozzanak. Ezzel kapcsolatban szükséges a miniszteri felhatalmazás módosítása is.

A Bizottság 691/2010/EU rendelete előírja, hogy a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerében a nemzeti felügyeleti hatóság által kidolgozott teljesítményterveket a tagállam hagyja jóvá. A módosítás a teljesítménytervek elfogadását állami feladatként rögzíti, amely ellátására a közlekedésért felelős minisztert jelöli ki.

Az Lt. módosításával a légiforgalmi irányító és a körzeti repüléstájékoztató szolgálat tagjainak képzése nem képezne kivételt a hatósági engedélyezés alól, így nem a miniszter által kijelölt szervezet, hanem valamennyi engedéllyel rendelkező szervezet végezheti a képzési tevékenységet, ezáltal biztosítva a versenyt a képzés területén.

A légitársaságokkal összefüggő tevékenységek meghatározására a vonatkozó közösségi rendeletekkel összhangban kerül sor.

A fentiekben túl az előterjesztés több pontosítást is tartalmaz, amely a jogalkalmazást segíti és fokozza a légitársaságok biztonságát.

2009. június 4-én hatályba lépett az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról. Az irányelv átültetésének határideje 2010. december 4. Az irányelv célja, hogy ösztönözze és a tiszta és energiahatékony járművek beszerzését, piacot teremtsen a gyártók korszerű és környezeti, energetikai szempontból kedvező jellemzőkkel bíró gyártmányainak, ezáltal javítsa a közúti közlekedési alágazatnak környezetvédelmi, éghajlat- és energiapolitikájához való hozzájárulását. Ennek érdekében előírja az ajánlatkérő szervezetek, az ajánlatkérők és egyes piaci szereplők számára, hogy a közúti járművek beszerzésekor vegyék figyelembe a járművek teljes élettartamához kapcsolódó energetikai és környezeti hatásokat, beleértve az energiateljesítményt, valamint a szén-dioxid- és bizonyos szennyezőanyagok kibocsátását.

Az irányelv nem határoz meg környezeti és energetikai minimum követelményeket, nem írja elő a közbeszerzés során környezeti hatások figyelembe vételének súlyát, csupán azt rögzíti, hogy a tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2010. december 4-től a közbeszerzési eljárás lefolytatására kötelezett ajánlatkérő szervek, valamint a közlekedési közszolgáltatást végző piaci szereplők a közúti járművek beszerzésekor, vegyék figyelembe az üzemeltetéssel járó, a jármű teljes élettartamára megállapított energetikai és környezeti hatásokat.

A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló, az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelvének (a továbbiakban Irányelv) előírásai egyebek mellett a közszolgáltatási szerződés alapján menetrend szerinti autóbuszos személyszállítást végző szolgáltatók járműbeszerzéseit is szabályozni kívánja abból a célból, hogy az ilyen célra beszerzett autóbuszok a környezetet jobban kímélő és gazdaságosabb energiafelhasználású járművek legyenek.

A Busz tv. javasolt módosításával biztosítható az az uniós és hazai elvárás, hogy a közösségi közlekedésben működő szolgáltatók egyre inkább környezetbarát és energiahatékony autóbuszokat üzemeltessenek. Ennek érdekében az autóbuszos közszolgáltatási személyszállítási kötelezettséget ellátó szolgáltatók kiválasztása során is elbírálási szempontként meg kell jelennie, valamint a közszolgáltatási feladatok meghatározása körében az ellátásért felelősök számára feladatként kell meghatározni a környezetkímélő és energiahatékony járművek alkalmazását.

A jogharmonizációs záradékban jelezzük, hogy a Busz tv. tervezett módosítása az Irányelvnek csak részbeni harmonizációját valósítja meg, a teljes harmonizációhoz szükséges kormányrendelet megalkotása is.

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) módosítása azért szükséges, mert a Vtv. megalkotásakor a jogalkotók csak az ún. nagyvasútra vonatkozó szabályokat alakították ki, a keskeny nyomtávú vasútra, az iparvágányokra (a Vtv. fogalom meghatározása szerint: saját célú pályahálózatra) és a sífelvonókra vonatkozó kedvezőbb rendelkezések kialakítására nem került sor. A törvény készítésekor általános nézet volt, hogy a magyar vasutak olyan leromlott állapotban vannak, amely miatt szükségesnek mutatkozott a nagyobb hatósági kontroll az engedélyezési és felügyeleti eljáráson keresztül, így az új, európai uniós jogszabályokon alapuló intézmények esetén – bár az irányelvek átültetésekor lehetőség lett volna a mentességek alkalmazására – a nagyvasútra vonatkozó szabályok átültetésére került sor megkülönböztetés nélkül valamennyi vasúti társaságra. Ennek az eredménye az lett, hogy a kis költségvetésből gazdálkodó vasutak esetében a működési engedély, a vasútbiztonsági tanúsítvány és engedély, valamint a kapcsolódó ellenőrzési eljárások indokolatlan terhet jelentenek, költségeit a kisebb vasúti társaságok nem tudják megfizetni. Erre tekintettel – a törvény hatálybalépése óta felszínre került problémák kezelése végett – a Vtv. módosítása szükséges, mivel arra az EU által elfogadott jogi normák lehetőséget biztosítanak, tagállami hatáskörbe utalva az önálló rendszerek mentesítését az Irányelv rendelkezései alól.

Az előbb felvázolt problémákon túl a törvényjavaslat a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (vasúti biztonsági irányelv) módosításáról szóló 2008. december 16-i 2008/110/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közös biztonsági mutatók és a balesetek költségeinek számítására szolgáló közös módszerek tekintetében

történő módosításáról szóló 2009. november 27-i 2009/149/EK bizottság irányelv egyes rendelkezésének átültetését is megvalósítja.

A törvényjavaslat ezen kívül a jogszabály gyakorlati alkalmazása során feltárt problémák megoldását is célozza. Megoldást kínál például a működési engedély felfüggesztésének és visszavonásának részletes szabályai hiányából adódó problémákra. A módosítás nyomán nem csak a vasúti járművek üzembe helyezési engedélye, hanem az elvi előzetes típusengedély, az előzetes típusengedély és a típusengedély is műszaki engedélynek minősül, így ezeknek az esetében is érvényesülnek a műszaki engedélyre vonatkozó szabályok, ezzel kitöltve a joghézagot ezeknek az engedélyeknek az esetében.

A módosítás pontosítja továbbá, hogy kinek kell benyújtania a hálózat hozzáférési szerződést a közlekedési hatósághoz abban az esetben, ha a felek el kívánnak térni a hálózati Üzletszabályzatban meghatározott feltételektől.

A javaslat rendezni kívánja azt a problémát is, hogy a vasúti igazgatási szerv feladatai maradéktalan ellátása érdekében ne csak a vasúti pályahálózat működtetőhöz tudjon adatok kérése végett fordulni, hanem ugyanolyan feltételekkel a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezethez és a fejlesztési közreműködőhöz is.

A módosítás tartalmazza továbbá a veszélyes áruk szállításáról szóló nemzetközi egyezmények becikkelyezésére szolgáló törvényeket is azért, hogy a veszélyes áruszállítási biztonsági tanácsadóra vonatkozó személyes adatokat nyilván lehessen tartani, ami adatvédelmi okok miatt csak törvényben szabályozható.

A javaslat tartalmazza továbbá a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvényben („Vkt.”), valamint a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvényben („Aptv.”) az eddig munkanapokban meghatározott közigazgatási eljárási határidők naptári napokban történő meghatározását is.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

az 1. §-hoz

A javaslat lehetőséget teremt a honvédségi járművek műszaki vizsgáztatása esetében az általánostól eltérő szabályozás létrehozására, mely lehetőség a hatályos jogszabályi rendelkezések értelmében a Magyar Honvédség, a nemzetbiztonsági szolgálatok és a rendvédelmi szervek tagjai, egyes járművei és magánújtjai tekintetében is biztosított. Az eltérés természetesen csak abban az esetben és annyiban indokolt, amennyiben az a közlekedésbiztonság veszélyeztetésével nem jár.

a 2. §-hoz

A közlekedési hatósági feladatok különleges csoportját képezik a közúti közlekedési igazgatási és nyilvántartási feladatok, amelynek önálló megjelenítése az állami feladatok sorában indokolt annak érdekében, hogy ezen hatósági feladatkörben is a közúti közlekedésről szóló törvény alapján történő szabályozás és hatósági feladat-ellátás legyen kialakítható.

a 3. §-hoz

A közúti közlekedés állami feladatainak ellátása a Kormány felelőssége, azonban indokolt a Kormány tagjai közül kiemelni a közlekedésért felelős miniszter különleges szerepkörét, amely a miniszterek között elsődleges felelősségében nyilvánul meg a közúti közlekedés vonatkozásában és megalapozza az ágazat irányítása és felügyelete tekintetében elsődleges felelősségét.

a 4. §-hoz

A közutak mentén elhelyezett, a közlekedés biztonságát veszélyeztető táblák, jelzések hatékonyabb visszaszorítása érdekében szabályozni szükséges az 50 és 100 méterre elhelyezhető táblák méretét, továbbá a szankcionálás lehetőségét.

a 5. §-hoz

A javaslat megteremti a jogalapot a közlekedési hatóság részére az engedély nélküli útlezárások esetében az intézkedés lehetőségére.

a 6. §-hoz

A közúti biztonsági auditori tevékenység folytatásának alapvető szabályait határozza meg a javaslat, melyet törvényi szinten indokolt szabályozni.

a 7. §-hoz

A közúti közlekedés résztvevőinek nevelése, oktatása, szakképzése körében alkalmazott módosítások a képzés modernizációjához, illetőleg a színvonal emeléséhez szükséges jogi kereteket teremtik meg.

Alapvető igazgatási cél, hogy a hatóság a járművezetőkről és a közúti közlekedési szakemberekről egységes nyilvántartási rendszert tudjon vezetni, amely rendszerben minden olyan adat megtalálható legyen, ami ahhoz szükséges, hogy a hatóság folyamatosan nyomon követhesse a különböző kategóriájú vezetői engedélyeket, illetőleg a közúti közlekedési szakemberek jogosultságait. Az első cél tehát az, hogy a hatóság átlássa a mindenkori helyzetet és egységes, átfogó képpel rendelkezzen arról, hogy ki, és mit vezethet, illetőleg vizsgáztathat. Ez a rendszer későbbiekben lehetőséget teremt arra is, hogy a járművezetők teljes előéletét, vizsgáit és a velük kapcsolatos problémákat a közlekedési hatóság statisztikai szempontból elemezze és ebből a fejlesztésre vonatkozó következtetéseket vonhasson le.

A jelen törvényjavaslattal bevezetendő változások is azt a célt szolgálják, hogy forgalom résztvevőinek vizsgáztatása egységesen magas színvonalon és átláthatóan valósuljon meg.

Hosszú távú cél továbbá, hogy a járművezetői vizsgabiztosok, szakoktatók és iskolavezetők képzése felsőoktatási képzési rendszerben történjen. Ennek első lépése, hogy ezen szakemberek képzését a jogszabály szakirányú felsőoktatási intézményekhez rendeli. Jelen javaslattal még nem lesz kötelező a diplomás képzés bevezetése és a tevékenység gyakorlásának sem feltétele ilyen, vagy ehhez hasonló képesítés megszerzése, azonban a hosszú távú cél az, hogy ezek a szakemberek mindenképpen rendelkezzenek a szakmájuknak megfelelő felsőfokú végzettséggel. Ez a célkitűzés összhangban van az Európai Unió Parlamentjének és Tanácsának 2006/126/EK Irányelvével, amely IV. számú Melléklete konkrét ajánlást tartalmaz a járművezetői vizsgabiztos képesítésére vonatkozóan.

a 8. és 9. §-hoz

A javaslat a már korábban átültetett közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való pontosabb megfelelést szolgálja.

a 10. §-hoz

A törvényjavaslat összhangban áll a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokön átnyúló végrehajtásának elősegítéséről szóló az Európai Bizottság által tárgyalt

irányelv-javaslatlalt, amely arra irányul, hogy az alábbi szabályszegések esetében biztosítsa a vonatkozó szabályok végrehajtását függetlenül attól, hogy az Európai Unión belül hol követték el a jogellenes cselekményt, illetve hogy az elkövetéskor használt járművet hol tartják nyilván.

Ebbe a körbe tartozik a biztonsági öv használatának elmulasztása, az ittas vezetés, a gyorsajtás, és a tilos jelzésen áthaladás.

A javaslat lehetővé teszi, hogy ezeknél a tényállásoknál a helyszíni ellenőrzés alkalmával a bírság kiszabására határozathozatal nélkül kerüljön sor.

A közúti forgalomban történő ellenőrzés során, ha az elkövető személye a helyszínen megállapítást nyer, a hatóság eljáró tagja a 20. § (4a) bekezdés szerinti bírság kiszabásáról hozott döntését közli az elkövetővel.

Ha az elkövető a jogsértés tényét nem vitatja, a döntéssel szemben fellebbezésnek nincs helye, amelyről az ügyfelet a helyszínen tájékoztatni kell.

Az ügyfél a bírság kiszabásáról egy több nyelven kiállított bizonylatot kap, hasonlóan a visszatartás alkalmazása során átadott irathoz. A bizonylat részletes tartalmát kormányrendelet határozza meg.

A bírság kiszabására vétkességi felelősség elvén kerül sor, amely a biztonsági öv elmulasztása és az ittas vezetés esetében eddig is így volt (bár ez utóbbinál szabálysértés miatt, amely ezzel megszűnik). Alapvető különbség a jelenlegi szabályozáshoz, hogy a gyorsajtás és a tilos jelzésen áthaladás esetében, amennyiben a járművezető a helyszínen ismertté válik, vele szemben az eddig lefolytatott szabálysértés helyett a helyszínen bírság kerül kiszabásra, az üzembentartó nem vonható felelősségre. Azonos jogsértéshez azonos szankció tartozik úgy a vétkességi, mind az objektív felelősségnél. Ezért a 20. § k) pontjában meghatározott tényállásokhoz fűzhető szankció 10.000 –300.000 forint között kerülhet meghatározásra. Az ide tartozó tényállásokat és az azokhoz kapcsolódó bírság mértékét kormányrendelet határozza meg.

A szabályszegés elkövetése esetén a visszatartás jogintézményénél a javaslat megszünteti a különbséget a belföldön, illetve a külföldön forgalomba helyezett járművek között. Ezzel is biztosítva, hogy a kiszabott bírság megfizetésre kerüljön a felelősök részéről. Ha a járművezető a szabályszegés esetén kiszabandó (kiszabott) bírság összegének megfelelő pénzkövetelést biztosítékként befizeti, úgy a biztosítás összegét a külön jogszabályban foglaltak szerint, a bírságot megállapító határozat jogerőre emelkedéséig letétként kell kezelni.

a 11. §-hoz

A törvény rendelkezése szerint a bírságot a szabályszegést követő hatvan napon belül kell kiszabni. A végrehajtásáról szóló kormányrendelet ezt a határidőt jogvesztőnek minősítette, amely az ügyek egy részénél nem tartható. A cselekmény elkövetésétől az eljárás megindításáig – mivel a felvételeket több szervezeti egység készíti – több nap is eltelhet. Az eljárás megindításáról szóló értesítéshez, az egyéb eljárási cselekményekhez az ügyfél jogainak biztosításához szükséges időtartam – pl. annak érdekében, hogy az ügyfél élhessen kimentési jogaival, az eljárás megindításáról szóló értesítés kézbesítésétől számított 22 nap múlva kerül sor a bírság kiszabására, vagy az irat-megismerési jog gyakorlásának biztosítása, amely akár több hetet is igénybe vehet – már önmagában a jogvesztő határidő beálltát eredményezheti. Ez ahhoz vezetett, hogy az ügyek egy részében az eljárást a határidő eltelte miatt meg kellett szüntetni, amely az objektív felelősség létjogosultságát kérdőjelezte meg.

A javaslat szerint az elkövetéstől számított hatvan nap áll rendelkezésre a hatóságnak az eljárás lefolytatására, amely a Ket. alapján ügyintézési határidő. Ez a rendelkezés azonban nem eredményezheti, hogy a hatóság az elkövetéstől számítva bármikor eljárást indíthat, ezért

a jogbiztonság érdekében a javaslat meghatározza, hogy az objektív felelősség hatálya alá tartozó szabályszegések miatt a cselekmény elkövetésétől számított hat hónapon túl közigazgatási eljárás nem indítható.

A javaslat szerint – összhangban a Ket. rendelkezéseivel – az ügyintézési határidőn belül a hatóságnak nem csupán a döntést kell meghoznia. E szabály alapján nem elegendő, hogy a határozathozatal megtörténjen, hanem ezt követően haladéktalanul – még az ügyintézési határidőn belül – intézkedni kell a hatóság döntésének közzéadása (a postára adás) érdekében.

a 12. §-hoz

A törvény meghatározza, hogy amennyiben a technikai eszközökkel rögzített szabályszegés miatt a járművezető felelősségre vonására került sor, az üzembentartóval szemben a 21. § (2) bekezdés szerinti eljárás nem indítható.

a 13. §-hoz

Az európai uniós kötelezettségek, valamint a közigazgatási bírság hatékonyabb érvényesítése és végrehajtása szükségessé teszi egy olyan központi nyilvántartás létrehozását, amely egységesen tartalmazza minden közigazgatási hatóság által megállapított közigazgatási bírságra, egyéb intézkedésre (visszatartás) és annak végrehajtására vonatkozó adatokat. Az e nyilvántartás felállítására, az abban szereplő adatok kezelésére vonatkozó rendelkezések törvényi szabályozást igényelnek, figyelemmel a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvényben előírt alkotmányos követelményekre.

A nyilvántartással kapcsolatos eljárás nem a közigazgatási bírságot eljuttató eljárás része. Erre vonatkozóan nem a Kkt.-t, hanem a Ket.-nek a hatósági nyilvántartásokra vonatkozó szabályait kell alkalmazni.

A törvény létrehozza a központi közigazgatásibírság nyilvántartást, amely nyomon követhetővé teszi többek között azt is, hogy az ugyanazon jogsértés miatt szabott-e ki valamely hatóság közigazgatási bírságot. Ezzel kizárható a kétszeres büntetés, illetve a más jogágba tartozó eljárás megindítása. A központi nyilvántartás lehetővé teszi azt is, hogy a közúti ellenőrzések során az eljáró hatóságok észlelhessék a fennálló közigazgatási bírságtartozást és annak megfizetésig alkalmazhassák a visszatartás jogintézményét, függetlenül attól, hogy azt más hatóság szabta ki.

a 14. §-hoz

A hatályos szabályozásban lévő hivatkozás nem volt megfelelő, ezért indokolt a módosítás, valamint a javaslat megteremti a jogszabályi alapot az ellenőrzést végző hatóság számára a műszaki vizsgáztatás során a már minősített járműveknek a vizsgálat helyszínén történő ellenőrzésére.

a 15. §-hoz

A javaslat a hatósági szerződéssel rendelkező tanúsító szervezetek esetében teszi lehetővé a forgalomba helyezés előtti vizsgálat során a tényállás tisztázásában való közreműködést. Tekintettel arra, hogy a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 10. § (1) és (8) bekezdése ma is biztosítani kívánja a tanúsító szervezet részére az e tevékenységben való közreműködést, így e jogosultság törvényi szinten történő szabályozása is szükséges.

a 16. §-hoz

A hulladékgazdálkodásról szóló 2000. évi XLIII. törvény csak általánosságban, a hulladékká vált termékekkel kapcsolatban rögzíti a gyártói és forgalmazói kötelezettséget. Indokolt törvényi szinten meghatározni a hulladékká vált gépjárművek esetében fennálló gyártói, forgalmazói kötelezettséget, mely a gépjárművek bontására vonatkozik.

a 17. §-hoz

A módosítás lehetővé teszi továbbá az önkormányzatok és egyéb beruházók esetében is az építetói jogkör gyakorlását, azonban csak a javaslat szerinti esetekben. Ezen szabályozás lehetővé teszi az országos utakat érintő új építéseket, fejlesztéseket.

a 18. §-hoz

Az engedélyezési eljárások esetében indokolt a hatásterület fogalmának tisztázása, pontosítása, mellyel a közigazgatási eljárások gyorsabbá, hatékonyabbá válhatnak.

A közmeghallgatás kizárására – a Ket. rendelkezéseire figyelemmel – törvényi szabályozással van lehetőség. A javaslat az engedélyezési eljárások egyszerűbb lebonyolítását biztosítja.

a 19. §-hoz

A javaslat a közúti biztonsági audit elvégzésének kötelezettségét rögzíti, melyet törvényi szinten szükséges rendezni.

a 20. §-hoz

A Kkt. 32. § (1) bekezdésének fenti mondatát az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2007. évi CLXXV. törvény módosította 2008. január 1-jei hatállyal, azonban a megváltoztatott fogalomhasználat szakmai szempontból nehezen kezelhető és pontatlan. A korábbi fogalomrendszerhez visszatérés, a szakmailag helyes törvényi szöveg újbóli beépítése a törvény szövegébe jobban szolgálja a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény rendelkezéseinek való megfelelést.

a 21. §-hoz

A közút kezelőjének esetlegesen felmerülő kártérítési felelősség alóli kimentése érdekében indokolt közútkezelői hozzájáruláshoz kötni a közúttól két méter távolságon belüli fa ültetését, kivágását.

a 22. §-hoz

A javaslat bevezeti a tanfolyam, a szaktanfolyam, a zárt rendszerű elektronikus távoktatás és zárt rendszerű képzés menedzsment rendszer fogalmát, megteremtve ezzel a korszerű képzés lehetőségét. Ezzel lehetőség nyílik arra, hogy a tanuló szabadon döntsön a képzési módszer megválasztásában és akár távoktatás keretében sajátítsa el a közlekedési alapismereteket. Ennek törvénybe iktatása az információs társadalom fejlődése által támasztott új követelmény.

A hatályos közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény szövegezése nem jeleníti meg az e-learning lehetőségét, azonban nem is zárja ki annak alkalmazását a járművezető-képző tanfolyamokon. A törvényi szabályozás tervezete ebben az esetben elsősorban a minőség biztosítását kívánja megvalósítani azáltal, hogy az elektronikus távoktatási formában megvalósuló elméleti képzést, illetőleg az ehhez szükséges informatikai háttérrel csak olyan

szolgáltatással teszi lehetővé megvalósítani, amely – a jogszabály kötelező rendelkezése miatt – megfelel a meghatározott minőségi követelményeknek. A részletes szabályozás kialakításához kormányrendeleti és miniszteri rendeleti szabályozás is szükséges, azonban a törvény szintjén is indokolt megjeleníteni az e-learning fogalmát, az alkalmazásának lehetőségét és a követelmények fő jellemzőit.

a 23. §-hoz

A felhatalmazó rendelkezések módosítását, kiegészítését a javaslatban foglalt normatív rendelkezések végrehajtási normáinak kidolgozásához szükséges felhatalmazások biztosítása, illetve a hatályos felhatalmazó rendelkezések pontosítása indokolja.

A közlekedésbiztonsági tevékenységek szakmai követelményrendszerét valamennyi közútkezelő számára kötelező érvénnyel kell kormányrendeleti szinten szabályozni, valamint az intelligens közlekedési rendszerek kiépítésének, üzemeltetésének, fejlesztésének részletes szabályait kormányrendeletben kell megállapítani.

A § a közlekedésért felelős miniszter részére megadja a közlekedési igazgatási feladatok rendeleti szinten történő szabályozására a felhatalmazást.

A Magyar Honvédség által üzemeltetett járművek műszaki vizsgáztatására, környezetvédelmi felülvizsgálatára vonatkozó speciális jogszabályi rendelkezések miniszter által történő megállapításához törvényi felhatalmazás szükséges.

A kiszabott bírságok befizetési hajlandósága az utóbbi időben jelentősen csökkent, közel 4 milliárd forint megfizetésére nem került sor. A végrehajtási eljárás hosszadalmas, gyakran nem vezet eredményre. A javaslat ezért lehetővé teszi, hogy amennyiben a járműnyilvántartásban szereplő üzembentartó a jogerősen kiszabott és végrehajtható közigazgatási bírságot a rendelkezésére álló határidőn belül nem fizette be, az eljáró hatóság kezdeményezze körzetközponti jegyzőnél (okmányiroda) a szabályszegéshez használt gépjármű forgalomból történő ideiglenes kivonását.

Várhatóan ez az intézkedés ösztönözní fogja az ügyfelet, hogy még a jármű forgalomtól történő kivonásának jogerőre emelkedése előtt befizesse a bírságot, ezzel elkerülje ezen joghátrányt, másrészt a már kivont jármű ismételt forgalomba helyezésének mielőbbi elrendelése érdekében kiegyenlítsé a bírságot.

a 24. §-hoz

A javaslat a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008. november 19-i 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való részbeni megfelelést is szolgálja, ezért a Kkt. jogharmonizációs záradékának kiegészítése szükséges.

a 25. §-hoz

A javaslat 8-9. §-ai által kialakított szabályozás miatt szükséges a 18/B. § bevezető – hivatkozást tartalmazó – szövegének pontosítása, amelyre vonatkozó szövegcsérés megoldást tartalmaz a §, valamint a Ket. határidőszámításra vonatkozó szabályainak megváltozása miatt szükséges módosításokat tartalmaz.

a 26., 29., 30. és 32. §-okhoz

A hatályos Lt. 2. § (1) bekezdés m) pontja szerint az állam feladata a légiforgalmi irányító és körzeti repüléstájékoztató szakszemélyzet képzése, képzésének koordinálása. Ezen feladatát az állam a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat Zrt.-n keresztül látja el, amelynek kizárólagos részvényese. A hatályos szabályozás szerint (Lt. 30. és 31. §-ok, valamint a légiforgalmi irányító szolgálatot ellátó és a légiforgalmi szakszemélyzet képzését végző szervezetről szóló 83/2006. (XII. 13.) GKM rendelet) a légiforgalmi irányítók és körzeti repüléstájékoztatók képzését a HungaroControl Zrt. a közlekedésért felelős miniszter kijelölése alapján végzi.

A 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról, valamint a 2006/23/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 1108/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8c. cikk (7) bekezdése értelmében a légiforgalmi irányító szakszemélyzet képzését valamennyi olyan szolgáltató jogosult végezni, amely rendelkezik a rendeletben foglalt követelmények alapján kiadott engedéllyel. Addig, amíg az Európai Bizottság a végrehajtáshoz szükséges intézkedéseket meg nem hozza, a hivatkozott cikk nem alkalmazandó, ezen intézkedések meghozatalának végső határideje 2012. december 31. Mindemellett a jogszabályi kijelölés megszüntetésével szabaddá válik a képzés piaca, előkészítve ezzel a 1108/2009/EK rendelet végrehajtását. A képzési tevékenységet folytatni kívánó szolgáltatóra vonatkozó követelmények szabályozása nemzeti szinten valósult meg, a léginavigációs szolgálatot és légiforgalmi szolgáltatást ellátó szakszemélyzet szakszolgálati engedélyéről és képzéséről szóló 17/2008. (IV. 30.) GKM rendelet részletesen meghatározza a képző szervezetek engedélyezésével kapcsolatos eljárást, az engedély kiadásának feltételeit és az engedély tartalmát. A GKM rendelet a közösségi légiforgalmi irányítói szakszolgálati engedélyről szóló 2006/23/EK irányelvvel összhangban született meg, amely rendelkezései egyebekben a 1108/2009/EK rendelet 2. cikk második mondata alapján átmeneti jelleggel alkalmazandók a 8.c. cikkben említett intézkedések alkalmazásának kezdetéig.

Az állam feladatainak 2. §-ban történő módosításával az államnak ugyan már nem lesz feladata a szakszemélyzet képzése, azonban ahhoz, hogy az i) pontban állami feladatként meghatározott szolgálatot fenntartsa, nélkülözhetetlen a légiforgalmi irányítók utánpótlásáról való gondoskodás. A légiforgalmi irányítók képzése a 2006/23/EK irányelv alapján született, a léginavigációs szolgálatot és légiforgalmi szolgáltatást ellátó szakszemélyzet szakszolgálati engedélyéről és képzéséről szóló 17/2008. (IV. 30.) GKM rendelet alapján a légiforgalmi irányítók képzése kezdő képzésből és munkahelyi képzésből áll. Amennyiben a továbbiakban nem tartjuk fenn az állami kijelölést, úgy kezdő képzést bármely, az EK rendeletben támasztott feltételek alapján engedéllyel rendelkező szervezet végezhet. Munkahelyi képzést azonban kizárólag a légiforgalmi irányító szolgálat végezhet, amely Magyarországon a HungaroControl Zrt., kizárólagos állami tulajdonban lévő gazdasági társaság. A munkahelyi képzés az Lt. 61/A. § (3) bekezdés j) pontjának módosítását követően is a HungaroControl Zrt. feladata marad, ahhoz azonban, hogy legyen olyan növendék, aki alkalmas a munkahelyi képzés megkezdésére, vagyis elvégezte a kezdőképzést, az államnak gondoskodnia kell arról, hogy legyenek kezdő képzést végzett személyek, amely képzésről gondoskodhat akár saját gazdasági társasága, akár közbeszerzés útján is.

Az Lt. 30. és 31. §-ának módosítása a HungaroControl miniszteri kijelölésének megszüntetését szolgálja, így a módosítással bármely engedéllyel rendelkező szervezet folytathat képzést.

Az Lt. 2. § (1) bekezdésében az állami feladatok sorába kerül a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerében kidolgozott teljesítménytervek elfogadása és az Európai Bizottság számára történő elküldése. A 691/2010/EU rendelet ezen feladatot a tagállamok vonatkozásában állapítja meg, azonban nemzeti szinten szükséges a felelős személy pontos meghatározása, amely a közlekedésért felelős miniszter.

a 27. §-hoz

A közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló 185/2010/EU (2010. március 4.) európai bizottsági rendelet a meghatalmazott ügynök és az ismert szállító vonatkozásában ír elő adatkezelési kötelezettséget a jóváhagyó hatóság, hazánk esetében a légiközlekedési hatóság számára. Európai uniós előírásokra figyelemmel kell rögzíteni az adatkezelést a fedélzeti ellátmány és a repülőtéri készlet meghatalmazott beszállítója vonatkozásában is. Ezen túl szükséges a védelmi tisztek esetében a nyelvtudást igazoló vizsgák eredményeinek légiközlekedési hatóság általi kezelésének rögzítése. Az Lt. módosításával pontosan meghatározásra kerülne az adatkezelés célja és időtartama.

A Magyar Honvédség hivatásos és szerződéses állományú katonáinak jogállásáról szóló 2001. évi XCV. törvény 41. § (1) bekezdése rögzíti, hogy szolgálati viszony csak büntetlen előéletű személlyel létesíthető. Mindemellett a közalkalmazottak jogállásáról szóló 1992. évi XXXIII. törvény 20. § (2) bekezdés a) pontja is megállapítja a büntetlen előélet feltételét. A szolgálati viszony létesítéséhez szükséges meghatározott adatokat és tényeket a szolgálatra, illetve beosztásra jelentkező személy hatósági bizonyítvánnyal igazolja, és a későbbiekben maga a szolgálati viszony igazolja a büntetlen előéletet. Mindezek alapján a Honvédség állományába tartozó személyek szakszolgálati engedély iránti kérelmének benyújtásához szükségtelen és indokolatlan a hatósági bizonyítvány kiváltása, ezáltal az igazgatási szolgáltatási díj megtérítésének költségei nem terhelik tovább a Honvédség költségvetését.

a 28. §-hoz

Az Európai Unió közvetlenül alkalmazandó rendeletében (a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 2004. február 11-i európai parlamenti és tanácsi 261/2004/EK rendelet) rögzíti az utasokat megillető jogokat a merevszárnyú motoros légi járművel történő utazásaik során. A gyakorlatban viszonylag nagy számban fordul el, hogy a légitársaságok az EK rendeletben előírt tájékoztatási, ellátási kötelezettségeiket nem, vagy nem megfelelően teljesítik, tekintettel arra, hogy nem rendelkeznek minden repülőtéren képvisellel. A gyakorlatban jellemzően a földi kiszolgálásukat is végző ügynökeikre hárul az, hogy járatkésés vagy járat törlés esetén az utasokat tájékoztassák, anélkül, hogy erre a légitársaságtól felhatalmazásuk lenne. A szabályozással azt kívánjuk elérni, hogy a légitársaság az EK rendeletben előforduló minden esetben, minden desztináción rendelkezzen olyan alkalmazottal vagy szerződésben meghatalmazott képviselővel, aki az EK rendeletben előírt kötelezettségeket teljesíti.

a 31. §-hoz

A módosítás téves hivatkozást javít.

a 33. §-hoz

Az Lt. 66/A. § (1) bekezdése hatályos szövege szerint a légitörvény szerinti bírság legmagasabb összege 3 000 000 Ft, amely a légitörvényben működő gazdasági társaságok számára nem jelent megfelelő visszatartó erőt. A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény 51. § (3) bekezdése alapján alkalmazható pénzbüntetés legmagasabb összege 108 000 000 Ft. A szankciórendszer alapján indokolt a légitörvény szerinti közgazgatási bírság összegét megemlíteni és annak legmagasabb összegét 100 000 000 Ft-ban meghatározni. A tervezett szabályozás figyelemmel van arra, hogy egyes nyilvános repülőtér üzemeltetők az általuk üzemeltetett repülőtér nagyságától függő pénzügyi, gazdasági helyzetben vannak, így a törvény csak a bírság legmagasabb összegét rögzíti. Az utasforgalom figyelembevételével az egyes repülőterek vonatkozásában kiszabható bírság legmagasabb összegét a légitörvény szerinti felelős miniszter rendeletben állapítja meg. A tervezett szabályozás lényeges újítása, hogy a bírság kiszabásáról szóló határozat elleni jogorvoslat a bírság megfizetésére nem jelent halasztó hatályt, a szolgáltatónak a jogorvoslati kérelemtől függetlenül azt meg kell fizetnie. Amennyiben később a fellebbezés, vagy a közgazgatási bíróság határozata alapján a bírság összegét mérséklik, vagy a határozatot megsemmisítik a bírság összegét részben vagy egészben a légitörvény szerinti hatóság vagy a rendőrség visszafizeti.

A hatályos szabályozás szerint a közgazgatási bírságot a légitörvény szerinti hatóság szabhatta ki, a javaslat szerint ezt követően a rendőrség is kiszabhatja az Lt. 66/A. § (1) bekezdés g) pontjában meghatározott esetben a bírságot, amennyiben a bírságolásra okot adó körülményt a rendőrség észleli, vagy azt a rendőrségnek jelentik be. A légitörvény szerinti bírságot a Repülőtéri Rendőr Igazgatóság szabja ki első fokon, így a másodfokú hatóság az országos rendőrfőkapitány lesz. E hatáskört megosztó szabályra tekintettel szabályozni kellett a hatásköri összeütközés esetét is. Amennyiben a két szerv között hatásköri összeütközés alakul ki, elsősorban a szervek vezetői egyeztetnek, amennyiben ez nem jár eredménnyel, az eljárásra hatáskörrel rendelkező szervet a közlekedésért felelős miniszter és a rendészetért felelős miniszter közösen jelöli ki.

a 34. §-hoz

Az Lt. 67. (2)-(2b) bekezdéseiben rögzíti, hogy a védelmi feladatok elsősorban a nyilvános repülőtér üzemeltetőjét terhelik. Szükséges azonban a törvényben rögzíteni, hogy a rendőrség – kormányrendeletben – taxatív módon meghatározott esetekben köteles átvenni e feladatok ellátását. A rendőrség akkor köteles elsősorban átvenni a védelmi feladatokat, amikor az üzemeltető nem képes vagy nem hajlandó e feladatokat megfelelő színvonalon ellátni. A nyilvános repülőterek biztonságának garantálása a nemzet biztonsága szempontjából is alapvető fontossággal bír, ezért szükséges rögzíteni egyértelműen, hogy amennyiben e kötelezettségének a szolgáltató nem tesz eleget a rendőrség védelmi költségei továbbra is a szolgáltatót terhelik. Ilyen esetekben a szolgáltató köteles átadni a rendőrség részére térítésmentesen a szükséges eszközöket, berendezéseket.

Az uniós szabályozásnak is megfelelően a nyilvános repülőtereken a biztonság fenntartása a közrend, közbiztonság és a nemzetbiztonság szempontjából is kiemelkedő fontosságú feladat. Indokolt tehát a nyilvános repülőtér meghatározott területeire kíséret nélkül belépő személyekkel szemben fokozott, a büntetlen előéletnél szigorúbb feltételeket meghatározni. Több más jogszabály – így különösen az atomenergiáról szóló törvény – is megköveteli a büntetlen előélet követelményét meghaladó feltételeket. A tervezett szabályozás pontosan,

taxatív módon meghatározza azokat a feltételeket, amelyeknek a nyilvános repülőtérre belépési engedéllyel rendelkezőknek meg kell felelniük.

Az Lt. 67. § (6) bekezdés módosítását a repülésvédelemről szóló Európai Unió jogszabályok indokolják. A 300/2008/EK rendelet értelmében a légitözlekedés-védelmi intézkedések kiterjednek mind a repülőtérre, mind a repülőtérre kívüli területekre. A repülőtérre belépő nem utas személyek kísérelővel vagy kísérelő nélkül léphetnek be. A kísérelő nélküli belépés feltétele, hogy rendelkezzenek repülőtér területére belépési jogosultságot igazoló személyazonosító igazolvánnyal, amelynek kiadása előtt és azt követően legalább 5 évente a kérelmezőnél sikeres védelmi háttérellenőrzést kell végrehajtani. Ennek alapján a légiforgalmi irányító, repülőtéri koordinációs, repüléstájékoztató, riasztó, légiforgalmi-tájékoztató, valamint a léginavigációs és távközlési szolgálatot fenntartó szervezet, a légijármű karbantartó és javító szervezet nyilvánosság számára hozzá nem férhető zárt területére történő belépésnél is hasonló eljárást kell alkalmazni. A 185/201/EU rendelet mellékletének 11.2 pontja alapján a repülőtérre kívüli légitözlekedés-védelmi eljárásokat alkalmazók esetében védelmi háttérellenőrzést vagy foglalkoztatást megelőző ellenőrzést kell végrehajtani. Az ő esetükben is indokolt védelmi háttérellenőrzés végrehajtása.

Az Lt. 67. § (7) bekezdésének nyitó szövege értelmében a repülőtér zárt területére még utasként sem léphetnek be például a büntetett előéletű személyek. A nyitó szövegrész pontosításán túl a módosítás a felsorolás kiegészítését tartalmazza. A hatályos szabályozás diszkriminálja a magyar állampolgárokat a külföldiekkel szemben, hiszen a magyar állampolgárokhoz kapcsolódóan meghatározza, hogy mely nyilvántartásokban ellenőrizhet, míg külföldiek esetében erre nincs lehetőség. A rendőrség általános idegenrendészeti tevékenységet végez, azonban a hatályos törvény szövege nem ad lehetőséget a külföldiek repülőtéri foglalkoztatásához kapcsolódóan az általános idegenrendészeti háttéranyagok beszerzésére. A külföldiek bünygyi múltjának feltérképezése érdekében szükséges a schengeni információs rendszerben való ellenőrzés lehetőségének szabályozása.

További kiegészítés, hogy a zárt területre nem léphet be, illetve a légitözlekedés területén nem foglalkoztatható az, aki esetében a védelmi háttérellenőrzést 5 évre visszamenőleg a hatóságok nem tudják végrehajtani. A 185/2010 rendelet melléklet 1.2.3 pontja és 11.3 pontja illetve 300/2008/EK rendelet mellékletének 1.2.4 pontja légitözlekedés-védelmi háttérellenőrzést ír elő legalább öt évre visszamenőlegesen. Külföldi személyek esetében ez a feladat nem minden esetben hajtható végre, mert egyes külföldi országokkal nincs megfelelő kapcsolata az erre illetékes szervezeteknek, ezért kell ezt a kitéletet rögzíteni.

A javaslat tartalmazza a 67. § (9) bekezdés módosítását is a következők szerint. A bevezető szövegrészben megjelenik a 300/2008/EK rendelet szerinti „védelmi háttérellenőrzés” fogalma, ezen túl a rendőrség nem csak a hatályos rendelkezésben meghatározott, hanem a repülőtérre üzemeltető szervezet nyilvántartásából is jogosult adatátvételre. Ez azért szükséges, mivel a belépési engedély elbírálását megelőzően a rendőrségnek vizsgálnia kell a kérelmező korábbi repülőtéri múltját (pl. rendelkezett-e korábban már belépővel, történt-e vele szemben súlyos szabályszegés miatt kártyabevonás), valamint folyamatos ellenőrzés szükséges ahhoz, hogy a repülőtérre már belépett és bent tartózkodó személyek jogszerűen tartózkodnak-e az adott területen. Szükség van továbbá a repülőtérre üzemeltető szervezet nyilvántartásából történő adatátvételre azért is, hogy a külön jogszabályban meghatározott, ismételt védelmi háttérellenőrzések jogszerű elvégzése előtt a rendőrség ellenőrizhesse, hogy az ellenőrizni kívánt személyt a repülőtér zárt területén foglalkoztatják-e, illetve rendelkezik-e érvényes belépési engedéllyel.

a 35. §-hoz

A nyilvános repülőtér üzemeltetője és a légitársaság jogosult a légiutasoktól a légiközlekedés-védelmi feladatainak ellátására díjat szedni. E díjat azonban kizárólag e célra, az általa üzemeltetett, azon repülőtéren használhatja fel, amelyet az azt megfizető légiutas használt. E díj felhasználását indokolt a jelenleginél hatékonyabb módon ellenőrizni. A hatályos szabályozás szerint az ellenőrzést jelenleg a légiközlekedési hatóság végzi. A javaslat az ellenőrzési kötelezettséget a rendőrségre telepíti át, amely a légiközlekedési hatóság – szakhatóságként történő – bevonásával végzi az ellenőrzést. Az ellenőrzés átadását indokolja az is, hogy a repülőtér légiközlekedés-védelmi feladatainak jelentős részét a rendőrség felügyeli, és azt meghatározott esetekben át is veszi a nyilvános repülőtér üzemeltetőjétől.

a 36. §-hoz

A 69. § (1) bekezdése a javaslat értelmében úgy módosulna, hogy a felelősségbiztosítási fedezet fennállása nem kizárólag a magyar tulajdonban lévő lajstromozásra nem kötelezett polgári légijármű üzemben tartásának a feltétele, tekintettel arra, hogy a tulajdonos honossága a repülésbiztonságot nem befolyásolja, így az ilyen alapon történő megkülönböztetés nem indokolt.

a 37. §-hoz

Az Lt. 71. § 12. pontja határozza meg a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységeket. Az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet meghatározza az egységes európai égbolt szabályozási keretének fogalmi rendszerét. A hatályos fogalom meghatározás nincs összhangban az EK rendeletben meghatározott fogalmakkal. A módosítással a légiforgalom-áramlásszervezés is légiközlekedéssel összefüggő tevékenységnek minősül. A légiforgalom-áramlásszervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 2010. március 25-i 255/2010/EU bizottsági rendelet alapján a tagállamok megállapítják a rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat. Az Lt. 66/A. § (1) bekezdés a) pontja alapján van lehetőség szankciót alkalmazni a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységre vonatkozó rendelkezések megsértőivel szemben, amely tevékenységbe a fogalom meghatározás módosításával beletartozik a légiforgalmi áramlásszervezés is.

a 38. §-hoz

Az Lt. 74. § (1) bekezdés t) és u) pontjaiban található felhatalmazó rendelkezések módosítása a hatályos szöveghez képest technikai jellegű. A törvény szövegének koherenciája szempontjából lényeges, hogy az utasforgalmi ellenőrzés kifejezést az uniós rendeletekben is használt védelmi ellenőrzés kifejezés váltsa fel.

a 39. §-hoz

Az új uniós szabályok részletesebben szabályozzák, hogy kinek, milyen képzéssel kell rendelkeznie a légiközlekedés védelme területén. A polgári légiközlekedés védelmének szabályairól és a Légiközlekedés Védelmi Bizottság jogköréről, feladatairól és működésének rendjéről szóló 169/2010. (V. 11.) Korm. rendelet 9. § (1) bekezdése alapján a Nemzeti Polgári Légiközlekedés Védelmi Képzési Program tartalmazza a védelmi személyzet

kiválasztására, az állandó repülőtéri belépő kártyával rendelkező, valamint védelmi tevékenységet ellátó személy képzésére, oktatására, vizsgáztatására, tanúsítására vonatkozó szabályokat. A javaslat alapján az utasbiztonsági ellenőrök képzése a többi védelmi tevékenységet ellátó személy képzésével összhangban lenne szabályozva.

A fentiekén túl az új európai uniós rendeletek alapján nem csak az utasokat, hanem minden nem utas személyt is ellenőrizni kell, mielőtt a szigorított védelmi területre lép, ezért az utasbiztonsági ellenőrzés kifejezés használata nem fedi le teljesen az ellenőrizendő területeket.

A jelenlegi rendszer, a 169/2010. Korm. rendelet 4. § c) pontja és 6. § (4) bekezdése, valamint a 7. § (6) bekezdése és 9. § (6) bekezdésének végrehajtása nehéz, és a Nemzeti program nem nyilvános Kormányhatározattal történő elfogadása nem teszi lehetővé, hogy a légiközlekedés védelmében közreműködő szervezetek a „szükséges, hogy ismerje” (need to know) elven hozzáférjenek ahhoz.

Az Lt-ben felhatalmazást kell adni arra, hogy hasonlóan az utasbiztonsági ellenőrök képzéséhez és felügyeletéhez (Lt. 74. § t) és u) pontok), a közlekedésért felelős miniszter a rendszertért felelős miniszterrel egyetértésben adja ki a képzési programot és minőségbiztosítási programot, amely tartalmazza a repülőtéri azonosító kártyával rendelkezők, és a légiközlekedés-védelmi eljárásokat végrehajtók oktatását, képzését, vizsgáztatását, annak igazolását, illetve külföldi igazolás elfogadásának menetét. Egyrészt az új uniós jogszabályok alapján az utasbiztonsági ellenőrzés nem csak repülőtérhez kötött, továbbá jóval szélesebb körben kötelezi a légiközlekedés-védelmi intézkedést végrehajtók képzését, minőségbiztosítási felügyeletét. Megjelenik a légi jármű átvizsgálást, a repülőtéren kívüli légiközlekedés-védelmi tevékenységet végzők képzésének követelménye, amelyet nem sorolhatunk utasbiztonsági ellenőrzés kategóriába. Ráadásul a kifejezés a repülőtéren is zavart okoz, ugyanis a személyzet nem utas, tehát a nem utas személyek légiközlekedés-védelmi ellenőrzése elvileg nem tartozik a rendelet hatálya alá.

A 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a polgári légiközlekedés-védelem terén végrehajtandó nemzeti minőségbiztosítási programokra vonatkozó követelmények tekintetében való módosításáról szóló 18/2010/EU rendelete tartalmazza a nemzeti minőségbiztosítási program követelményeit. A javaslat alapján a rendeletben megjelenő előírások mindenki számára kötelező érvényűek lennének, míg a jelenleg hatályos Korm. rendelet alapján kiadott miniszteri utasítás végrehajtása gazdasági szervezetekre, személyekre nem kötelező. A nemzeti programot viszont jogszabályban nem hirdethetjük ki, ugyanis a Bizottsági határozat, amely csak a tagországokra ír elő kötelezettségeket, nem minősített, viszont nem is publikált a hivatalos újságban, mert az a légiközlekedés védelme szempontjából érzékeny információkat tartalmaz. A követelményeket, előírásokat a nemzeti programban kell rögzíteni és a „szükséges hogy ismerje” elv alapján kell azt a légiközlekedés védelmében közreműködők részére hozzáférhetővé tenni. A Bizottsági határozatban lévő követelmények elrendelése a légiközlekedés védelmében közreműködők felé az Lt. 3/C. § (4) bekezdése alapján védelmi határozattal történne. A képzési és minőségbiztosítási program nem tartalmaz ilyen védett információkat, ezért azokat minősített információk sérelme nélkül ki lehet adni hivatalos közlőnyben.

A magyar katonai légi járművek nemzetközi repüléseivel kapcsolatos engedélyek eljárásrendje jelenleg nem szabályozott jogszabályi szinten. A magyar katonai – különösen az MH Pápa Bázisrepülőtérrel üzemelő C-17 típusú – repülőgépek nemzetközi repüléseikhez szükséges engedélyek időbeni rendelkezésre állása elengedhetetlen, különösen a nemzetközi környezetben végrehajtott műveleti feladatok végrehajtásához.

A felhatalmazó rendelkezések módosítása az előzőekben foglalt célok megvalósítását szolgálja.

a 40. §-hoz

A szakasz az Lt. jogharmonizációs záradékát egészíti ki.

a 41. §-hoz

A §-sal az Lt. 41. § (2) bekezdésének módosításával a törvény összhangját teremtjük meg a repülőtéri díjakról szóló 2009/12/EK (2009. március 11.) európai parlamenti és tanácsi irányelvvel, amely nem csak a nemzetközi kereskedelmi, hanem valamennyi kereskedelmi repülőtérre vonatkozik, amelynek éves utasforgalma az ötmillió főt meghaladja, illetve hatálya kiterjed minden tagállamban a legnagyobb utasforgalmat bonyolító repülőtérre.

a 42. §-hoz

A Buszvtv. módosítása a Vtv. módosításban szereplőhöz hasonlóan azt a célt szolgálja, hogy megteremtse a törvényi feltételeit annak, hogy az autóbusz-társaságok (szolgáltatók) az autóbuszok épsége, a buszvezetők és az utasok élete testi épsége és vagyontárgyainak védelme érdekében kamerás megfigyelést végezzenek az autóbusz-pályaudvarokon, a megállóhelyeken és a járműveken.

a 43-46. §-hoz

A § előírja az önkormányzatok és a miniszter számára, hogy a személyszállítási közszolgáltatási szerződések megkötésekor vegyék figyelembe a közszolgáltatás teljesítésére használt járművek teljes élettartamára számított energetikai és környezeti hatást is, ezzel juttatva érvényre a 2009/33/EK irányelv rendelkezéseit. Előírja továbbá a belföldi menetrend szerinti személyszállítást végző, tehát közszolgáltatási szerződés alapján tevékenykedő autóbuszos személyszállító szolgáltatók részére, hogy autóbuszvásárlásaiknál az Irányelvnek, illetve az annak alapján kiadásra kerülő Kormányrendeletnek megfelelően járjanak el. Ezzel csökkenthető az autóbuszok által kibocsátott légszennyezés mértéke.

a 47. §-hoz

A § a Buszvtv. jogharmonizációs záradékát egészíti ki a 2009/33/EK irányelvnek való megfeleléssel.

a 48. §-hoz

A § a 4. pont esetében a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanács irányelve olyan értelmező rendelkezésének átültetését tartalmazza, amely törvényi szintet igényel. Az 5-8. pontok esetében az a régi hiányosság kerül kiküszöbölésre, hogy a törvényben nincs meghatározva, hogy mi a normál nyomtáv, mi a keskeny nyomtáv, illetve a széles nyomtáv.

A nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalma módosításának indoka, hogy az eredeti meghatározás c) és d) pontjai indokolatlan – és a gyakorlatban szinte teljesíthetetlen – adminisztratív terhet ró a vasúti társaságokra. A vasúti társaságok működésének engedélyezéséről szóló 45/2006. (VII. 11.) GKM rendelet a saját célú, a térségi, az elővárosi, valamint a helyi működési engedélyek esetén könnyítéseket tartalmaz a működési engedély kérelemnél, ezért a fogalomnál is célszerű a könnyítést alkalmazni, így a két jogszabály rendelkezései koherensek lesznek.

A vasúti jármű fogalmának módosítására a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (vasúti biztonsági irányelv) módosításáról szóló 2008. december 16-i 2008/110/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 1. cikkének 2. pontjával módosított a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv 3. cikkének u) pontjában található új jármű fogalomnak való megfelelés miatt került sor.

A gyakorlatban többször problémát jelentett, hogy a Vtv. 2. § (5) bekezdésének 2. pontja a különleges vasút fogalmában felsorolja a metrót is, azonban adós maradt annak meghatározásával, hogy mi minősül metrónak. A metró fogalmának meghatározásával ez a hiányosság pótlásra kerül úgy, hogy a fogalom egyebekben összhangban van a vasúti közlekedés statisztikájáról szóló 91/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról szóló 2003. július 3-i 1192/2003/EK bizottsági rendelet 1. cikkének 8. pontjában szereplő metró fogalommal.

a 49. §-hoz

A működési engedélyre vonatkozó rendelkezés módosításával a vállalkozások adminisztratív terhei csökkennek. A vasúti társaság számára működésének megkezdéséhez a vasúti igazgatási szerv által kiállított működési engedély szükséges. Az engedély megadása során a hatóság a vállalat jó hírnevét, pénzügyi teljesítőképességét, szakemberek alkalmasságát stb. vizsgálja, amely a vállalathoz kötődik. Az engedély szempontból tehát nincs jelentősége annak, hogy hány darab vasúti pályahálózatot kíván működtetni a vasúti társaság. Erre tekintettel indokolatlan annyiszor engedélyezési eljárást indítani és a jó hírnév stb. meglétét vizsgálni, ahány vasúti pálya van, ehelyett célszerű egy működési engedélyt kiadni.

Ezen kívül a Vtv. 6. § új (7) bekezdésében a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 1995. június 19-i 95/18/EK tanácsi irányelv eddig át nem ültetett 1. cikk (2) bekezdésének áttünetese történik meg. A rendelkezés lehetőséget biztosít arra, hogy az általa meghatározott vasúti társaságoknak ne kelljen működési engedélyt kérniük. Ez a rendelkezés eddig azért nem lett áttünetve, mert a Vtv. megalkotásakor az volt az elvárás, hogy az új szervezetnek, a vasúti igazgatási szervnek legyen rálátása valamennyi vasúti társaságra. A mostani módosítás indoka, hogy az eltelt idő alatt egyértelművé vált, hogy mind a kisvasutak, mind a sífelvonók, mind pedig az iparvágányok esetében elég bejelentéshez kötni a működést. A sífelvonók bár különleges vasútnak minősülnek, és így a Vtv. hatálya alá tartoznak, azonban nagymértékben eltérnek a többi vasúti közlekedési eszköztől, valamint működésük csak néhány hónapra korlátozódik, így számukra működési engedély előírása nem indokolt. Az iparvágányok tulajdonosainak, üzemeltetőinek fő tevékenysége nem a vasúti közlekedési tevékenység, az iparvágányok fenntartásával céljuk termékeiknek, nyersanyagaiknak az olcsóbb vasúti közlekedés kihasználásával történő mozgatása. Az előírás, hogy vasúti társaságokká váljanak, indokolatlan terhet jelent a számukra. A keskeny nyomtávú vasutak tökéletesen megfelelnek a 95/18/EK irányelv 1. cikk (2) bekezdés a) pontjában meghatározott kritériumnak, miszerint olyan vasúttársaságok, amelyek csak autonóm helyi és regionális vasúti infrastruktúrán működtetnek utasszállító szolgáltatásokat. Ezek a kisvasutak azáltal, hogy keskenyebb a vasúti pályájuk nyomtávja, mint a hagyományos vasútnak, ezért nincs kapcsolat, nincs átjárhatóság a két rendszer között, azaz „autonóm” a kisvasút működése a nagyvasúttól.

az 50. §-hoz

A működési engedély felfüggesztésének és visszavonásának részletes szabályainak hiánya a jogalkalmazás számára problémát jelentett. A módosítás ezekre a problémákra ad megoldást.

az 51. §-hoz

A módosítás szövegpontosítást szolgál, annak érdekében, hogy ne csak az üzembe helyezési engedély, hanem az elvi előzetes típusengedély, az előzetes típusengedély és a típusengedély, valamint a próbaüzem engedélyezése is egyértelműen műszaki engedélynek minősüljön.

A próbaüzem esetében az elmúlt évek során a kivitelezők, és az üzemeltetők rendszeresen azt a gyakorlatot követték, hogy a beruházást egy műszaki átadás-átvétellel lezárták, a létesítményt innentől kezdve rendeltetésszerűen használták. Hatósági megkeresésre pedig a felek nyilatkoztak arról, hogy a próbaüzem még tart. Vannak olyan létesítmények, melyek próbaüzeme már közel 10 éve zajlik. Ez nem elfogadható helyzet sem jogilag, sem műszakilag.

az 52. §-hoz

A rendelkezéssel lehetőség nyílik arra, hogy az országos törzshálózati vasúti pályát és tartozékait magába foglaló pályahálózatot és a regionális vasúti pályát és tartozékait magába foglaló vasúti pályahálózatot olyan gazdasági társaság is működtethesse, amelyben a Magyar Állam csak közvetetten tulajdonos, úgy, hogy a tulajdonos gazdasági társaságnak a Magyar Állam a 100%-os tulajdonosa. Ezzel a módosítással lehetőség nyílik arra, hogy – a MÁV Zrt. átszervezésével – a vasúti pályahálózat működtetése egy holding társaság által történjen.

az 53. §-hoz

A személyszállító vasúti társaságok a járművek épségének és az utasok életének, testi épségének, poggyászainak és értékeinek védelme érdekében kamerákkal kívánják megfigyelni a járművek belsejét, amely gyakorlat nyugat-európában már régen meghonosodott. Az adatvédelmi biztos felhívta a társaságok figyelmét, hogy videokamerás megfigyelés esetén meg kell teremteni a szükséges jogszabályi háttérrel, amelyet a Vtv. új 21/A-21/B. §-ai valósítanak meg.

az 54. §-hoz

A Vtv. 28. § (1) bekezdésének módosításával és az új 28/A. §-sal az állam és a pályahálózat--működtető között megkötésre kerülő szerződés közszolgáltatási szerződésnek minősül, és az állam – amennyiben a költségvetés teherbíró képessége ezt nem teszi lehetővé – már nem csak a költségvetésben biztosíthat forrást, hanem jogszabályi állami kezességvállalás nyújtása révén is lehetővé válik a pályahálózat-működtető finanszírozása az állam kezességvállalásával. Ez az ún. I. vasúti csomag nem megfelelő átültetése miatti, az EU Bizottság által indított köteleességszegési eljárás szempontjából is fontos, mivel legalább 3 éves időszakra kell a pályahálózat-működtető finanszírozását biztosítani, ez nagyobb rugalmasságot ad ebben.

az 55. §-hoz

A Vtv. 33. §-ának (1) bekezdése esetében 2008/110/EK irányelv 1. cikk 7. pontja a) alpontjának átültetése történik meg.

A keskeny nyomközű kisvasutak, az iparvágányok és a sífelvonók esetében nem indokolt vasútbiztonsági tanúsítvány léte, mivel a 2004/49/EK irányelv 2. cikk (2) bekezdése lehetővé teszi ezeknek a vasúti társaságoknak a kivonását a tanúsítvány alól, azonban a Vtv. megalkotásakor ennek a rendelkezésnek az implementálása nem történt meg. A Vtv. 33. § (1) bekezdése alapján a vasútbiztonsági tanúsítvány azt igazolja, hogy a vasúti társaság létrehozta a biztonsági rendszerét, és képes megfelelni a kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásokban, valamint a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek. Az ún. nagyvasutakra vonatkozó átjárhatósági műszaki, előírások sífelvonók és keskeny nyomközű

vasutak esetében az eltérő rendszerek miatt szóba sem jöhet, iparvágányok esetében pedig a rövid táv miatt nincs szükség.

Az iparvágányokra a 2004/49/EK irányelv 2. cikk (2) bekezdésének c) pontja vonatkozik, azaz magántulajdonban levő olyan vasúti infrastruktúra, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállításra. a kisvasútra és a sífelvonókra pedig a d) pont vonatkozik, azaz ők a saját hálózatukon közlekedő muzeális és múzeumi, valamint turistavasutak, beleértve a műhelyeket, járműveket és a személyzetet is.

Ezzel a rendelkezésekkel az említett vasúti társaságok adminisztratív terhei csökkennek.

az 56. §-hoz

A Vtv. 49. § (2) bekezdése a nyílt hozzáférés alól ad felmentést és a 2001/14/EK irányelv 1. cikk (3) bekezdésének átültetését szolgálja, azonban a Vtv. 49. § (2) bekezdésének c) pontja nem megfelelően ültette át az irányelv 1. cikk (3) bekezdésének d) pontját, amelynek eredeti angol szövege a következő: „Member States may exclude from the scope of this Directive: d) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owner for its own freight operations.”

A szöveg alapján – a magyar szabályozástól eltérően – nem feltétel, hogy a vasúti pályahálózat tulajdonosa maga végezze az áruszállítást a saját pályahálózatán, hanem erre megbízást adhat egy vasúti társaságnak.

Ennek az iparvágányok esetén van jelentősége, ahol az iparvágány tulajdonosa nem elsősorban egy vasúti társaság, hanem olyan vállalat, amely a főtevékenységéhez nyersanyagokat szerez be és szállítat vasúton, vagy a késztermékeit vasúton fuvaroztatja. Ezeknél az iparvágányoknál történik az áru vagonokba történő rakodása, és innen indul a fuvarozás. Tipikusan egy külsős vasúti társaság veszi igénybe az iparvágányt és nem a tulajdonos használja.

Ahhoz, hogy a saját célú vasúti pályahálózatot korlátozás nélkül el lehessen érni, szükséges, hogy az összekötő vasúti pályához minden esetben biztosítva legyen a nyílt hozzáférés. Az irányelv idézett rendelkezése egyébként sem engedi meg az összekötő vasúti pálya esetében a nyílt hozzáférés alóli mentesülést.

az 57. §-hoz

A saját célú vasúti pályahálózat esetében, ahol egyetlen egy vasúti társaság lát el áruszállítást a vasúti pályahálózat tulajdonosa részére nem indokolt Hálózati Üzletszabályzat készítése. Nem indokolt továbbá a kapacitáelosztás, valamint a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet kötelező igénybevétele.

A Vtv. szerinti saját célú vasúti társaságok nem minősülnek a 95/18 EK irányelv szerinti vasúttársaságnak (mivel főtevékenységük nem a vasúti tevékenység végzése), ezért nem vonatkozik rájuk a 2001/14/EK irányelv sem (ez utóbbi alól csak a tulajdonos által saját áruszállításra használt magántulajdonban lévő infrastruktúra lenne kivonható).

az 58-59. §-hoz

A vasúti pályahálózat-működtetője és a vasúti pályahálózatot igénybe vevő hozzáférésre jogosult vasúti társaság között a vasúti pályahálózat igénybevétele tárgyában szerződés jön létre a Vtv. alapján, amelynek tartalmi kérdései nagy részét a Hálózati Üzletszabályzat rendezi. A Hálózati Üzletszabályzatot a közlekedési hatóság hagyja jóvá, így ha a felek a szerződésben el kívánnak a Hálózati Üzletszabályzat rendelkezéseitől térni, akkor a közlekedési hatóságnak ezt előzetesen jóvá kell hagynia. A gyakorlatban azonban rendszeresen problémát jelentett, hogy a Vtv. nem határozta meg, hogy kinek kötelessége a szerződést jóváhagyásra benyújtani. A jelenlegi módosítás egyértelművé teszi, hogy ez a vasúti pályahálózat-működtető feladata, illetve, ha a pályakapacitás elosztását és a menetrend-

szerkesztés feladatát a vasúti pályacapacitás elosztó szervezet látja el, akkor a Vtv. 2. § (3) bekezdés 10. pontja szerinti nem független pályahálózat-működtető.

a 60. §-hoz

A Ket. alapján lehetőség van arra, hogy a közigazgatási eljárásban az ügyfél elektronikus úton tartson kapcsolatot a hatósággal. Ezzel a rendelkezéssel azonban kimondásra kerül, hogy vasúti igazgatási szerv esetében nincs elektronikus ügyintézésre lehetőség. A Ket. 28/B. § (2) bekezdése kimondja: „Ha törvény, eredeti jogalkotói hatáskörben kiadott kormányrendelet vagy önkormányzati hatósági ügyben önkormányzati rendelet eltérően nem rendelkezik, az eljárás megindítására irányuló kérelmet benyújtó ügyfél jogosult elektronikus úton kapcsolatot tartani a hatósággal, kivéve, ha az az adott kapcsolattartás tekintetében nem értelmezhető.”

a 61. §-hoz

A vasúti igazgatási szerv feladatainak maradéktalan ellátása érdekében szükséges, hogy ne csak a vasúti pályahálózat-működtetőtől tudjon adatokat kérni, hanem a vasúti pályahálózat-működtetővel rendszeres kapcsolatban, a Vtv. alapján meghatározott jogviszonyban lévő vasúti pályacapacitás-elosztó szervezettől és fejlesztési közreműködőtől is. Az iratok egy része ugyanis e két utóbbi szervezetenél keletkezik, így a vasúti pályahálózat-működtető kötelezése az adatok átadására indokolatlan terhet ró a társaságra.

a 62. §-hoz

Mivel a Vtv. 80. §-a a Vtv. megalkotása óta eltelt idő alatt keletkezett átültetési kötelezettség teljesítése, valamint egyéb ok folytán olyan sok új bekezdéssel egészült ki, hogy az már a rendelkezés kezelhetőségének a határát súrolja, ezért az újabb módosítási igény kielégítésével együtt a 80-80/B. §-ok újbóli megállapítására és átszámolására került sor. Így az eredeti három paragrafushoz képest a módosítások beépítésével együtt öt paragrafus lett (80-80/E. §-ok). A 80/B. § lehetőséget teremt arra, hogy a közlekedési hatóság az általa kezelt adatokat a külföldi hatóságok – különösen az Európai Unió Bizottsága és annak szervei, a más EGT-tagállamokban külföldi működő vasútbiztonsági hatóságok, valamint a más EGT-tagállamokban működő balesetvizsgáló szervezetek – megkeresése esetén továbbítsa. Ennek törvényi kereteit a Ket. és az Avtv. együttesen teremti meg. Az EGT-tagállamokba történő adattovábbítást az Avtv. 9. § (4) bekezdése belföldi adattovábbításnak tekinti, amely adattovábbításra a Ket. 26. §-a alkalmazandó.

A 80/C. § – a Ket. 15. § (6) bekezdésében foglaltakkal összhangban – az ügyféli jogok gyakorlását a műszaki engedély kiadása, valamint a vasútbiztonsági tanúsítvány (kiegészítő tanúsítvány) és a vasútbiztonsági engedély kiállítása, meghosszabbítása, módosítása és visszavonása, továbbá az abban foglalt feltételek teljesítésének ellenőrzése esetén ahhoz a feltételhez köti, hogy az ügyfél az elsőfokú eljárásban is részt vegyen.

A változások közül megemlítendő, hogy a közlekedési hatóság esetében nincs lehetőség az ügyfél számára az elektronikus ügyintézésre. A módosítás kimondja, hogy a vasúti pálya létesítésével, korszerűsítésével, átalakításával, használatbavételével, valamint a vasúti járművek típusengedélyezésével összefüggő hatósági eljárások ügyintézési határideje hat hónap.

A hatóság számára új feladatot jelent a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezése, amely a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008. június 17-i európai parlamenti és tanácsi 2008/57/EK irányelv 21. cikkének átültetése (Vtv. 80/E. §).

a 63. §-hoz

A Vtv. 85/A. §-a szabályozza a NIF Zrt. által EU-s forrásokból megvalósuló fejlesztések kincstári tulajdonba adásának szabályait. A NIF Zrt. olyan fejlesztéseket is folytat EU-s forrásokból, amelyek a MÁV Zrt. vagy a GySEV Zrt. tulajdonában lévő ingatlanon valósulnak meg. A § jelenleg hatályos szövegéből az következik, hogy a MÁV Zrt. és a GySEV Zrt. tulajdonában lévő ingatlanokon megvalósuló fejlesztések eredményét is az MNV Zrt-n keresztül kell a MÁV Zrt-nek vagy a GySEV Zrt-nek átadni, úgy, hogy azok az eddigi tulajdonosi pozíció helyett csak vagyongazdálkodói jogot kapnának és a fejlesztés eredménye állami tulajdonná válna, amely fejlesztési eredmény egyébként a gyakorlatban nem választható el az ingatlantól. Erre tekintettel a § módosítása javasolt, hogy ténylegesen azé legyen az eredmény, akinek a tulajdonában van az ingatlan, és akinek a részére (MÁV Zrt. és GySEV Zrt. részére) a NIF Zrt. az egész fejlesztést végezte.

a 64. §-hoz

A Vtv. 88. §-a (1) bekezdésének *k)* pontjában található felhatalmazó rendelkezés alapján született meg az országos törzshálózati, regionális és egyéb vasúti pályának minősülő vasúti pályák felsorolásáról szóló kormányrendelet. Felhatalmazó rendelkezés hiányában azonban az egyes vasúti pályatípusok közötti átsorolására vonatkozó szabályokat nem lehetett megalkotni, holott a kormányrendeletben található felsorolás nem „köbe vésett”, a gazdasági, műszaki és egyéb igényeknek megfelelően a besorolás, a jelleg megváltozhat.

A Vtv. 88. §-a (1) bekezdése *l)* pontjának módosítása szövegpontosítás, mivel a Vtv. szövegében olyan, hogy „vasúti építmény” fogalom nem szerepel, ezért annak érdekében, hogy a felhatalmazó rendelkezés is megfeleljen a jogszabály fogalomhasználatának, helyesen a „vasúti pályák”, „vasúti pályatartozékokat” és a „vasúti üzemi létesítmények” kifejezést kell használni.

A vasúti pályák tartozékának minősülő vasúti távközlő berendezések körét az állandó technikai fejlődés eredményeként nem lehet tételesen felsorolni, beazonosításuk nehézkes, helyhez kötött berendezések, azonban sem hrsz., sem más alapján nem lehet őket naprakészen felsorolni. Ezen kívül a Bizottságnak „a kölcsönös átjárhatóság műszaki előírásairól a transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozóan” címet viselő március 28-i 2006/679/EK határozatának (ún. CCS-TSI) átültetése során a távközlő berendezések köre is jogszabályi szinten kerül rögzítésre. Mivel a CCS-TSI az általános műszaki előírásokat tartalmazza, ezért átültetésére a Vtv. 88. § (2) bekezdésének 20. pontja vonatkozik, ezért külön pont fenntartása felesleges ismétlés csupán.

A Vtv. 88. § (2) bekezdés 23. pontja eredeti célja az volt, hogy a megalakulandó záhonyi vasúti társaság rendelkezésére bocsátandó épületek, építmények köre pontosan kerüljön meghatározásra még a társaság létrejötte előtt. A rendelkezés okafogyottá vált, mert a Záhony-Port, Záhonyi Logisztikai és Rakománykezelési Szolgáltató Zrt. időközben 2007 közepén létrejött, az építmények, berendezések apportálásra kerültek a cégbe, így a rendelet már csak az apportlista megismétlése lenne, így felesleges. A törölt rendelkezés helyére a Vtv. 10. § (1) e) pontjának végrehajtásához szükséges felhatalmazó rendelkezés kerül. A törölt rendelkezés helyére a Vtv. 80. § (4) f) pontjának végrehajtásához szükséges – mindaddig hiányzó – felhatalmazó rendelkezés kerül.

A Vtv. 88. § (3) bekezdésével teremtünk lehetőséget arra, hogy a szakértői tevékenység folytatásához szükséges bejelentésre igazgatási szolgáltatási díj kerüljön megállapításra.

a 65. §-hoz

A Vtv. jogharmonizációs záradéka kiegészül a törvényjavaslatban található, átültetendő rendelkezések felsorolásával.

a 66. §-hoz

A § (1) bekezdésének a) és f) pontjai szövegpontosítások. A gazdasági társaságokról szóló 1997. évi CXLV. törvény 290. §-a még meghatározta a „többségi irányítást biztosító befolyást”, azonban 2006. július 1-jén hatályon kívül helyezte a gazdasági társaságokról szóló 2006. évi IV. törvény, amely már csak a „többségi befolyást” ismeri, és összhangban van a Ptk. 685/A. §-ában található fogalommal. A Ptk.-val és a Gt.-vel való összhang megteremtése érdekében, valamint a Ket. határidőszámításra vonatkozó szabályaink megváltozása miatt a Vtv.-t módosítani szükséges.

A § (1) bekezdés b) pontja szövegpontosítás. A Vtv. hatályos szövegében található 2006. június 9-i 851/2006/EK bizottsági rendeletet hatályon kívül helyezte az 1970. december 18-ai 1108/70/EGK bizottsági rendelet I. mellékletében található számlaforma egyes rovataiban feltüntetendő tételek meghatározásáról szóló, 1970. december 18-ai 2598/70/EGK bizottsági rendelet, ezért a törvényt is módosítani szükséges.

A § (1) bekezdésének c) pontja szövegpontosítás. a gyakorlat alapján a „haladéktalanul” történő bejelentési kötelezettség helyett megfelelőbb olyan konkrét határidő előírása, amely tatható és betartása ellenőrizhető.

A § (1) bekezdésének d) pontja kapcsolódik a 2. §-nak a működési engedélyre vonatkozó rendelkezései alóli mentesülést szabályozó 6. § (7) bekezdéséhez.

A § (1) bekezdésének g) és k) pontjai szövegpontosítások. A h) pont a veszélyhelyzet fogalmát pontosítja a katasztrófák elleni védekezés irányításáról, szervezetéről és a veszélyes anyagokkal kapcsolatos súlyos balesetek elleni védekezéssel szembeni 1999. évi LXXIV. törvény fogalmihoz igazodóan. A vörösiszap-ömlés és a kelet-magyarországi árvizek által okozott katasztrófák és veszélyhelyzetek olyan új jelenségek voltak, amelyek kezelésére a Vtv. 31. §-ában meghatározott fogalom nem adott kellő lehetőséget a pályahálózat-működtető részére a cselekvésre.

A § (1) bekezdés i) pontja a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (vasúti biztonsági irányelv) módosításáról szóló 2008. december 16-i 2008/110/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 1. cikk 7. pontjának b) alpontjának átültetését célozza.

A § (1) bekezdés j), a l) és az m) pontjai esetében a munkanapokban meghatározott közigazgatási ügyintézési határidők helyett napokban kerül meghatározásra az eljárási határidő. T/1248. számú törvényjavaslat keretében sor kerül a Ket. olyan irányú módosítására, amely szerint a Ket.-ben jelenleg munkanapokban megállapított eljárási határidők naptári napokban megállapított határidőkre módosulnak. Ezzel összefüggésben az egyes ágazati törvények felülvizsgálata is szükségessé vált abból a szempontból, hogy az abban megállapított, közigazgatási hatósági eljárásokhoz kapcsolódó határidők is megfeleljenek a Ket. új rendelkezéseinek.

A (2) bekezdés szövegpontosításokat tartalmaz. Az a) pont a Vtv. 2. § (2) bekezdés 3. pontjában található kiegészítő tevékenység kifejezést törli, mivel a fogalom irányelvi átültetés eredménye, amelyben ez a kifejezés nem szerepel és semmilyen jogszabály nem határozza meg, hogy mi minősül kiegészítő tevékenységnek. A fogalom így jogbizonytalansághoz vezet.

A b) pont a Vtv. 2. § (2) bekezdés 4. pontjában található kiegészítő szolgáltatásokat törli, mivel az összetéveszhető a Vtv. 3. mellékletének II. pontjában meghatározott kiegészítő tevékenységekkel, így a gyakorlatban az alkalmazása a jogbiztonságot sérti.

A c) pont esetében indokolatlan az Mt. alapján vezető tisztségviselőnek számító munkavállaló esetében vizsgálni a büntetlen előéletet, ennek bizonyítása indokolatlan terhet ró a vasúti társaságokra.

A e) pont szövegpontosítás. A vasúti igazgatási szerv feladat- és hatáskörébe tartozik a Vtv. 37. § szerinti számviteli elkülönítési kötelezettség teljesítésének ellenőrzése a Vtv. 73. § (1)

bekezdés g) pontja alapján. A Vtv. 27/A. § (5) bekezdése, továbbá a vasúti tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló 50/2007. (IV. 26.) GKM-PM együttes rendelet azonban a Vtv. 37. §-án túlmenően további kötelezettségeket állapít meg a számviteli elkülönítéssel kapcsolatban. A Vtv. 75. § (2) bekezdése és a 76. § (1) bekezdése egyértelműsíti, hogy a számviteli elkülönítési kötelezettségek teljesítését a vasúti igazgatási szerv piacfelügyeleti tevékenysége keretében vizsgálja, amelyre a hatáskörét a Vtv. 73. § (1) bekezdés c) pontja alapozza meg. Így indokolt a 73. § (1) bekezdés g) pontjának törlése. A 73. § (3) bekezdését pedig a Ket. szabályozza, így a Vtv.-ben történő szabályozás felesleges. A 3. melléklet a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv II. számú mellékletét ültette át a hazai jogba, azonban azt kiterjesztve, mivel a Vtv. mellékletéből most törlendő szövegrész nem szerepel az irányelv szövegében, viszont fenntartása indokolatlan többletterhet jelent a pályahálózat-működtetőknek.

a 67-68. §-hoz

A veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadóra vonatkozó előírásainak végrehajtásához szükséges a tanácsadó személyes adatainak nyilvántartása, erre törvényi szinten kell megteremteni a jogosultságot a közlekedési hatóság számára. Jelenleg a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. 46/C. § (2) bekezdése ad a veszélyes áru közúti szállítási biztonsági tanácsadóra adatkezelési jogosultságot a közlekedési hatóságnak, azonban a veszélyes áruszállítási biztonsági tanácsadókra vonatkozóan egységes szabályozás megteremtése érdekében, a Genfben, 2000. május 26. napján kelt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADN) szövegének módosításáról szóló Jegyzőkönyv kihirdetéséről, valamint az ADN-hez csatolt Szabályzat kihirdetéséről és belföldi alkalmazásáról szóló 2010. évi VI. törvény 6-7. §-ában megfogalmazottakkal azonos törvényi rendelkezések megalkotása szükséges.

Az ADR, RID Szabályzat 1.8.3 szakasza tartalmazza a veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadóra vonatkozó előírásokat. Mivel egyes kérdésekben a Szerződő Felek dönthetnek a végrehajtásról, illetve más esetekben csak minimum követelmények vannak meghatározva, a megfelelő végrehajtás érdekében további részletszabályok meghatározása szükséges. Erre a közlekedésért felelős miniszter kap felhatalmazást.

a 69. §-hoz

A közúti közlekedési nyilvántartás vezetésének általános feladata a közlekedési hatóság hatáskörébe kerül. Ennek megfelelően az 1999. évi LXXXIV. törvényben a jogalkotási feladatokkal kapcsolatos rendelkezéseket pontosítani kell.

a 70. §-hoz

A rendelkezés lehetőséget ad a Kormány számára az irányelv szerinti szempontok figyelembe vételére vonatkozó részletes szabályokat és a rendelkezés betartásának ellenőrzését szolgáló jelentési kötelezettségeket tartalmazó rendelet megalkotására vonatkozó felhatalmazást.

A Kbt. jogharmonizációs záradékát egészíti ki az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelvének megfeleléssel, követve a Kbt. további jogharmonizáció tételeinél alkalmazott formát.

a 71-72. §-hoz

A § Hatályba léptető rendelkezést, valamint a törvényjavaslat jogharmonizációs záradékát tartalmazza.

a 73-74. §-hoz

A T/1248. számú törvényjavaslat keretében sor kerül a Ket. olyan irányú módosítására, amely szerint a Ket.-ben jelenleg munkanapokban megállapított eljárási határidők naptári napokban megállapított határidőkre módosulnak. Ezzel összefüggésben az egyes ágazati törvények felülvizsgálata is szükségessé vált abból a szempontból, hogy az abban megállapított, közigazgatási hatósági eljárásokhoz kapcsolódó határidők is megfeleljenek a Ket. új rendelkezéseinek. A törvényjavaslat a víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény, Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény ennek megfelelő módosítását tartalmazza.

Ezen kívül a § a légi-, a vasúti és a víziközeledési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény egyes, már hatályosult rendelkezéseinek a hatályon kívül helyezését tartalmazza.

a 75. §-hoz

A (2) bekezdés tekintetében a Kkt. 46. §-a – meghatározott feltételek fennállása esetén – anyagi jogi akadályt jelent a közigazgatási bírságolás lefolytatására. A Ket. 2010. január 1-jén hatályba lépett módosításával bevezetésre került az „eljárásjogi akadály” intézménye. Ugyanakkor a kis- és középvállalkozásokról, fejlődésük támogatásáról szóló 2004. évi XXXIV. törvény módosításáról szóló 2010. évi LXXXI. törvény 2011. január 1-jével hatályba lépő 2. § (2) bekezdésében foglalt rendelkezése szintén szabályozza a bírság kiszabása mellőzésének esetét. A kettős – anyagi jogi akadályt jelentő – szabályozással a közigazgatási eljárás bonyolulttá válik. Ugyanakkor a Kkt. 46. §-a kizárólag a közlekedési hatóság eljárására vonatkozott, más bírságolásra jogosult hatóság eljárására nem terjedt ki, melynek következtében sérült a jogbiztonság. A Kkt. 46. §-ának hatályon kívül helyezésével biztosítható a bírságolással kapcsolatos eljárás lefolytatására jogosult hatóságok egységes eljárása.

Az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről szóló 15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet módosítása miatt a Kkt. 48 § (3) bekezdés b) pont 3. alpontjának hatályon kívül helyezése szükséges, mivel – a Ket. és az épített környezet alakításáról és védelméről szóló törvényben foglaltakkal összhangban – az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésnek engedélyezését kormányrendeletben kell szabályozni.

A veszélyes áru szállítási biztonsági tanácsadóra vonatkozó rendelkezések már nemzetközi szerződésekben szabályozottak, így az egységes szabályozás érdekében a kormányrendeleti szintű szabályozás, illetve annak felhatalmazása hatályon kívül helyezésére kerül sor. Ezzel a szabályozási szint a miniszteri rendelet lesz, amelyben már csak egyes részletszabályok jelennek meg, a szükséges felhatalmazásokat a kapcsolódó nemzetközi szerződéseket kihirdető törvények teremtik meg.

A (3) bekezdésben meghatározott hatályon kívül helyezés indoka az, hogy a leszállóhely csak meghatározott ideig működik, ezért felesleges annak előírása, hogy a megszüntetéshez is engedély kell.