

ORSZÁGGYÜLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlés Hivatala

Dokumentumszám: 11561

Érkezett: 2014 OKT 1 C.

Képviselői önálló indítvány

2014. évi törvény

a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény, valamint a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény módosításáról

1. A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosítása

1. §

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 4. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A vasúti közlekedés igazgatásának szervezete jogi, szervezeti és döntéshozatali szempontból a pályavasúti társaságoktól, vállalkozó vasúti társaságoktól, továbbá a beszerző egységektől és szervezetektől függetlenül működik.”

2. §

A Vtv. 80. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A közlekedési hatóság a biztonsági hatósági feladatai végrehajtása során bármikor kérheti a pályavasúti társaságok, vállalkozó vasúti társaságok vagy más minősített testületek műszaki-technikai segítségnyújtását.”

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

3. §

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 10. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A vasúti vagy víziközlekedési balesetben vagy eseményben részt vevő jármű személyzete, a járművek üzemben tartói, az érintett közlekedési infrastruktúra üzemben tartói, a közlekedési hatóság, továbbá a vasúti és víziközlekedési baleset vagy esemény kivizsgálását végző más hatóságok haladéktalanul kötelesek jelenteni a közlekedésbiztonsági szervnek a bekövetkezett vasúti és víziközlekedési balesetet vagy eseményt az e törvény végrehajtására kiadott jogszabályban meghatározott adattartalommal. A bejelentési kötelezettség kiterjed a magyar úszólétesítményt külföldön ért balesetre is.”

3. Záró rendelkezések

4. §

Ez a törvény a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba.

5. §

Ez a törvény a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

Általános indokolás

A Bizottság 2014. szeptember 25-én elküldte Magyarország részére az indoklással ellátott véleményt a 2013/2267. számú kötelezettségzegési eljárásban, amelyet Magyarországgal szemben a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: irányelv) helyes átültetésének és alkalmazásának elmaradása miatt indított. A kötelezettségzegési eljárás mielőbbi lezárása érdekében szükséges a Vtv., valamint a Kbtv. módosítása.

Részletes indokolás

az 1. §-hoz

Hivatalos felszólításában a Bizottság kifejtette, hogy az irányelv 16. cikkének (1) bekezdése biztonsági hatóság létrehozatalát írja elő a tagállamoknak, amely hatóságnak mind szervezetileg, mind jogilag és döntéshozatala szempontjából is függetlennek kell lennie a vasúttársaságoktól, az infrastruktúra működtetőitől és a beszerző egységektől. A Bizottság szerint a Vtv. 4.§ (4) bekezdése nem terjed ki a beszerző egységekre.

Az eljárásban kifejtett véleményünk szerint a Vtv. módosított, 2012. augusztus 7. napjától hatályos 4.§ (4) bekezdése az ún. beszerző egységeket is lefedi, tekintettel arra, hogy az irányelv 16. cikk (1) bekezdésében foglaltaknál bővebb kört határoz meg, ezt a Bizottság nem fogadta el. A Vtv. értelmében a biztonsági hatóság a közlekedési igazgatási szervekkel és vasúti társaságokkal szerződéses kapcsolatban lévő minden személytől és szervezettől függetlenül működik, amely így magában foglalja az ún. beszerző egységeket is.

Mindamellettt annak ellenére, hogy a „beszerző egység” Magyarországon nem ismert jogintézmény, de az Unióban számos szervezeti megoldás létezik, s ezek között lehetséges olyan szervezeti szétválasztás, amely szerint a pályahálózat-működtető vagy vasúti társaság beszerzéseit egy központi beszerző egység intézi. A nemzeti vasútbiztonsági hatóságot ezektől is függetleníteni kell, ezt ki kell mondani a szabályozás szintjén is. Abban az esetben, ha Magyarországon létrejön az állami tulajdonú MÁV szétválasztása nemzeti pályahálózat-működtetőre és létrejönne egy holding struktúra, amelynek része egy központi szolgáltató szervezet, a rendelkezés alkalmazása lenne szükséges, mert ez a szervezet nem állhat semmiféle kapcsolatban a hatósággal. Továbbá ez a szabály kizárná, hogy a Közbeszerzési és Ellátási Főigazgatóság („KEF”) – amely a közigazgatás, tehát a vasútbiztonsági hatóság szerepét ellátó Nemzeti Közlekedési Hatóság közbeszerzéseit is intézi – nem láthatja el egyúttal a MÁV beszerzéseit sem.

a 2. §-hoz

A Bizottság álláspontja szerint az irányelv 17. cikke (1) bekezdésének átültetése nem megfelelő, amely rendelkezés szerint a hatóság feladatainak ellátása során bármikor kérheti az infrastruktúra működtetői, a vasúttársaságok vagy más minősített testületek technikai segítségnyújtását.

A Bizottság szerint ehhez az irányelvi cikkhez átültető jogszabályként bejelentett Vtv. 81. § (1) bekezdése nem rendelkezik a biztonsági hatóságnak a technikai segítségnyújtás igénybevételeire vonatkozó jogáról, mivel az csak a hatóság ellenőrzési jogkörére terjed ki, míg

az irányelv kifejezetten azt mondja ki, hogy a hatóság bármikor kérheti a technikai segítségnyújtást.

Az irányelv 17. cikk (1) bekezdése második mondatának átültetéséhez kapcsolódó bizottsági észrevételt elfogadva, a megfelelő átültetés érdekében a Vtv. vonatkozó, közlekedési hatóság feladat- és hatásköréről rendelkező 80. §-a kiegészítésre került.

a 3. §-hoz

A Bizottság hivatalos felszólításában vizsgált harmadik probléma az irányelv balesetek és váratlan események kivizsgálását szolgáló bejelentési kötelezettségére vonatkozó előírásának való megfelelést érinti. Az irányelv 21. cikkének (3) bekezdése szerint a baleseteket és a váratlan eseményeket a vasúttársaságok, az infrastruktúraműködtetők, és adott esetben a biztonsági hatóság is, haladéktalanul kötelesek jelenteni egy vizsgáló testületnek. A Bizottság álláspontja a Kbvt. nem kötelezi a biztonsági hatóságot egy ilyen bejelentés megtételére. A Bizottság álláspontja szerint a jogszabály pusztán azokra az esetekre tartalmaz előírást, amikor maga a biztonsági hatóság végzi a baleset, vagy váratlan esemény kivizsgálását. Ezáltal a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a magyar biztonsági hatóságra nem vonatkozik a feladatai végzése, vagy felügyeleti tevékenysége során tudomására jutott baleseti információk vizsgáló testületnek történő bejelentésére vonatkozó kötelezettség.

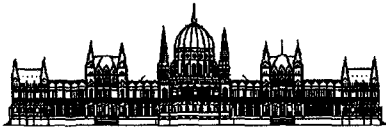
Az irányelv 21. cikk (3) bekezdésének átültetéséhez kapcsolódó bizottsági észrevételt elfogadva, a megfelelő átültetés érdekében a Kbvt. 10. § (2) bekezdése kiegészítésre került.

a 4. §-hoz

Hatályba léptető rendelkezés.

az 5. §-hoz

Jogharmonizációs záradék.



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

**Kövér László úr,
az Országgyűlés elnöke részére**

Helyben

Tisztelt Elnök Úr!

Magyarország Alaptörvénye 6. cikk (1) bekezdése alapján a mellékelt „a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény, valamint a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény módosításáról” szóló törvényjavaslatot kívánom benyújtani.

Budapest, 2014. október 10.

Dr. Völner Pál
Fidesz – Magyar Polgári Szövetség