



Országgyűlési képviselő

Törvényjavaslat száma: T/12742/5

ORSZÁGGYŰLÉS HIVATALA

Érkezett: 2016 NOV 10.

Címzett: **dr. Kövér László az Országgyűlés elnöke**

Benyújtó: **Schmuck Erzsébet (Lehet Más a Politika)**

Jogsabályi hivatkozás: **Az egyes hárszabályi rendelkezésekről szóló 10/2014 (II. 24.) OGY határozat 40. § (1) bekezdés**

Törvényjavaslat címe: **A közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról**

A módosító javaslatot tárgyaló bizottság: **Gazdasági bizottság**

Módosító javaslat

Módosítópont sorszáma: **1.**

A javaslat érintett rendelkezése: **6. és 7. alcím**

Módosítás jellege: **elhagyás**

[6. A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény módosítása

33. §

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Ngtv.) 6/D. §-a a következő (3)-(9) bekezdéssel egészül ki:

„(3) A Kormány rendeletben (a továbbiakban e §-ban: rendelet) állapíthatja meg a közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósításához szükséges – a vizsgálati dokumentáció és a területrendezési tervtanulmány alapján 1:10 000 méretarányú helyszínrajzon elfogadott, legfeljebb 200 méter szélességű – területsávot vagy nyomvonalat (a továbbiakban együtt: nyomvonal) a következő tartalommal:

a) a nyomvonal táblázatos meghatározását az út tengelyében felvett, egymástól 100 méterre lévő pontokkal (a pont EOVS koordinátája, valamint a pont GPS koordinátája),

b) M = 1:10.000 méretarányú áttekintő térképpel (az út tengelyének, a nyomvonal táblázatos meghatározása során a nyomvonalat meghatározó pontoknak, azok egyedi jelzéseinek, az út tengelyétől számított, gyorsforgalmi út esetén legfeljebb 100-100 méter, egyéb között esetén legfeljebb 50-50 méter, vasút esetén legfeljebb 100-100 méter, kerékpárút esetében legfeljebb 25-25 méter széles sávnak, mint a rendelet területi hatálya jelzésének, ezen sávot érintően az ingatlan-nyilvántartási térképen szereplő, beazonosításra alkalmas telekosztásnak feltüntetésével),

c) a nyomvonallal érintett ingatlanok helyrajzi számainak megjelölésével, és

d) a 6/L. § szerinti védettség időtartamának meghatározásával.

(4) A rendeletben meghatározott közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítása közérdeket szolgál.

(5) A rendelet hatályba lépésére a környezetvédelmi engedély jogerőre emelkedését követően kerülhet sor, amennyiben a közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósításához környezetvédelmi engedély szükséges.

(6) A közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítása során az Étv. építési tevékenység végzésére vonatkozó rendelkezéseit a (7)-(9) bekezdésben foglalt eltéréssel kell alkalmazni.

(7) Az építési engedély iránti kérelmet – a településrendezési eszközöknek a rendelettel való összhangja hiányában – a rendelet követelményeinek megfelelően kell elbírálni. Ebben az esetben az építési engedélyezési eljárásban a jegyző (főjegyző) településrendezési követelmények és a helyi építési követelmények megfeleléséről szóló szakhatósági nyilatkozatát nem kell beszerezni.

(8) A rendelettel megállapított nyomvonal nem pótolja a településrendezési eszközöket, és nem érinti az érintett település önkormányzatának a 6/H. § (1) bekezdésében foglalt kötelezettségét.

(9) A rendelet hatálybalépésétől az államot – más jogszabállyal megjelölt jogosultakat megelőzően – elővásárlási jog illeti meg a rendelettel meghatározott nyomvonalon található földrészlet tekintetében. Az elővásárlási jogot az állam nevében az építető gyakorolja. A megvásárolt földrészlet és a kisajátítással megszerzett földrészlet az állam tulajdonába kerül. Az állam javára adásvétel vagy kisajátítás útján megszerzett ingatlanok vagyongazdálkodási jogának ingatlan-nyilvántartási bejegyzése és annak az ingatlan-nyilvántartásból való törlése után igazgatási szolgáltatási díjat nem kell fizetni.”

34. §

Az Ngtv. „A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházással összefüggő ügyekre vonatkozó eltérő rendelkezések” alcíme a következő 6/L. §-sal egészül ki:

„6/L. § (1) Az országos településrendezési és építési követelményekről szóló kormányrendeletben megjelölt gazdasági terület kivételével nem nyilvánítható beépítésre szánt területté a 6/D. § (3) bekezdésben megjelölt rendeletben megállapított nyomvonallal érintett területsáv.

(2) Az (1) bekezdés szerinti korlátozás a közút vagy vasút építésére kiadott jogerős építési engedély időbeli hatályával együtt szűnik meg, kivéve ha az érintett önkormányzatok a településrendezési eszközeikben átvezették a közút vagy vasút építésének tényét és területigényét, ebben az esetben a módosított településrendezési eszköz hatálybalépésével egyidejűleg megszűnik a korlátozás.

(3) A 6/D. § (3) bekezdésben megjelölt rendeletben megállapított nyomvonallal érintett területsávon a területsáv védettségének időtartamán belül tilos a terepviszonyokat megváltoztató munkát végezni. Ez a tilalom a megjelölt időtartamon belül az ingatlan vagy egy része állami tulajdonként való birtokba vételéig áll fenn.

(4) A 6/D. § (3) bekezdésben megjelölt rendeletben megállapított nyomvonallal érintett területsávon a területsáv védettségének időtartamán belül

- a) más hatóság hatáskörébe tartozó építési vagy egyéb sajátos építményfajtákra vonatkozó jogerős engedély alapján végezhető tevékenység csak akkor kezdhető meg, illetve folytatható,
- b) a földrészlet művelési ágát és minőségi osztályát csak akkor lehet megváltoztatni,

ha azt előzetesen a közlekedési hatóság engedélyezte.

(5) A (4) bekezdésben foglalt korlátozás a megjelölt időtartamon belül csak a 6/D. § (3) bekezdésben megjelölt rendeletben megállapított nyomvonallal érintett területsávban levő ingatlanok állami tulajdonként, az építető általi birtokbavételéig áll fenn.

(6) A (4) bekezdés szerinti engedélyt a közlekedési hatóság megadja, ha

- a) a tevékenység bontási munka, vagy az állékonyságot, életet, egészséget, köz- és vagyonbiztonságot veszélyeztető károk megelőzését, illetve a károk elhárítását szolgálja, továbbá
- b) a tevékenység értéknövekedést nem eredményez vagy eredményez ugyan, de a tulajdonos – kisajátítás vagy a közút építetővel kötendő adásvételi szerződés esetén – lemond az ebből eredő értékvesztésnek a kártalanítás körében való megtérítéséről vagy a vételár részeként történő érvényesítéséről.

(7) Ha a nyomvonal felszín alatti vonalvezetéssel tervezett, a nyomvonal felszín alatti szakaszán a tengelytől számított 50 méteren belül a (4) bekezdés szerinti engedély a (6) bekezdésben foglaltak szerint adható ki. Az (1) bekezdés szerint védett terület fennmaradó részén a közlekedési hatóság az építető hozzájárulásával megadhatja a (4) bekezdés szerinti engedélyt, ha a tevékenység értéknövekedést nem eredményez, vagy eredményez ugyan, de a tulajdonos – kisajátítás vagy a közút építetővel kötendő adásvételi szerződés esetén – lemond az ebből eredő értékvesztésnek a kártalanítás körében való megtérítéséről vagy a vételár részeként történő érvényesítéséről.

(8) A (3)-(4) bekezdés szerinti tilalom, illetve használati korlátozás nem terjed ki a nyomvonal megállapítását megelőzően jogerősen engedélyezett építési munkákra.

(9) A (3)-(4) bekezdés szerinti tilalommal, illetve használati korlátozással bekövetkező akadályoztatás (az ingatlanok közút céljára történő rendelkezésre tartása) miatt a tulajdonos (hasznélvező) javára az akadályoztatás (rendelkezésre tartás) időtartamára, jellegére, az akadályoztatást megelőző használatához képest megállapítható mértékére figyelemmel egyszeri kártalanítást kell fizetni. Ha az ingatlan közút céljára történő megszerzése adásvétellel történik, a kártalanítás az építető és a tulajdonos (hasznélvező) közötti megállapodás tárgya, azt a kisajátítás esetén pedig a kisajátítási kártalanítás összegének megállapítása során, a kisajátítással kapcsolatos esetleges értékvesztés körében kell figyelembe venni.

(10) A (9) bekezdés szerinti kártalanítást adásvételi szerződés vagy kisajátítási eljárás hiányában a tulajdonos kérelmére fővárosi és megyei kormányhivatal állapítja meg. A kártalanítás megállapítására vonatkozó eljárásra a kisajátítási eljárás szabályait kell alkalmazni.”

Az Ngtv. 12. § (5) bekezdése a következő h) ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány arra, hogy rendeletben állapítsa meg)

„h) a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházáshoz megvalósításához szükséges területsávot vagy nyomvonalat.”

36. §

Az Ngtv. a következő 15. §-sal egészül ki:

„15. § E törvénynek a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi törvénnyel (a továbbiakban: 2016. évi törvény) megállapított 6/D. § (3)-(9) bekezdését és 6/L. §-át a 2016. évi törvény hatálybalépésekor folyamatban lévő hatósági eljárásokban is alkalmazni kell.”

7. A kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény módosítása

37. §

(1) A kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény (a továbbiakban: Kstv.) 23. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Az e törvény szerinti eljárásokban ügygondnokot vagy eseti gondnokot kell kirendelni abban az esetben is, ha a tulajdonos vagy más kártalanításra jogosult személye nem állapítható meg egyértelműen. Az ügygondnokot a kisajátítási hatóság, az eseti gondnokot a kisajátítási hatóság megkeresésére a gyámhatóság rendeli ki. A gyámhatósági eljárás ügyintézési ideje 15 nap.”

(2) A Kstv. 23. §-a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Az ügyféllel való postai úton történő kapcsolattartás esetén a kisajátítási hatóság

a) a kisajátítási eljárás megindulásáról való értesítésről,

b) a szakértői szemléről való értesítésről, és

c) a tárgyalásról való értesítésről

szóló végzését ajánlott küldeményvel, és egyidejűleg a kisajátítási hatóság honlapján történő közzététellel hirdetményi úton közli az ügyféllel.”

38. §

A Kstv. 25. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Ha a kérelem és mellékletei megfelelnek az e törvényben előírt feltételeknek, a kisajátítási hatóság – a 26. §-ban foglalt kivételekkel – tárgyalást tűz ki. A kisajátítási hatóság – ha a szükséges szakértelemmel nem rendelkezik – a kisajátításra vonatkozó szakvélemény elkészítése céljából az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló törvény szerinti szakértőt (a továbbiakban: szakértő) rendel ki, és meghatározza a szakvélemény elkészítésének határidejét. A kisajátítási hatóság részleges kisajátítás esetén – ha szükséges – kötelezi a kisajátítást kérőt a kisajátítandó ingatlan határainak a szakértővel egyeztetett időpontra történő ideiglenes kitűzésére is, mely kitűzést az ingatlanon fennálló jog jogosultja tűrni köteles.”

39. §

A Kstv. 32. § (1) bekezdés f) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A kisajátítási határozat bírósági felülvizsgálata során a polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény XX. fejezetének rendelkezéseit azzal az eltéréssel kell alkalmazni, hogy)

„f) a kisajátítási határozat végrehajtásának felfüggesztését csak építménnyel rendelkező ingatlan esetében és csak ezen ingatlan kisajátítása jogalapjának vitatása esetén, és a jogalap tárgyában hozott közbenső ítélet – az e) pont eb) alpontja esetében az ítélet – jogerőre emelkedéséig terjedő időre lehet elrendelni;”

40. §

A Kstv. 37/C. §-a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az eljárásban kizárólag a kirendelés iránti kérelmet benyújtó kisajátítást kérő minősül ügyfélnek.”

41. §

A Kstv. a következő 48. §-sal egészül ki:

„48. § E törvénynek a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi törvénnyel (a továbbiakban: 2016. évi törvény) megállapított 32. § (1) bekezdés f) pontját a 2016. évi törvény hatályba lépését követően indult hatósági eljárásban hozott döntés bírósági felülvizsgálata során kell alkalmazni.”

42. §

A Kstv.

a) 26. § (2) bekezdésében a „legalább 10, legfeljebb 15 napnak” szövegrész helyébe a „legalább 5, legfeljebb 15 napnak” szöveg,

b) 32. § (2) bekezdésében a „Ha kisajátítás jogalapjának vitatása miatt indított közigazgatási perben” szövegrész helyébe a „Ha a közigazgatási perben” szöveg lép.

43. §

Hatályát veszti a Kstv.

a) 25. § (3) bekezdése,

b) 37/B. § (3) bekezdésében a „haladéktalanul tájékoztatja az ügyfeleket arról, hogy a szakvélemény a kisajátítási hatóságnál megtekinthető, valamint” szövegrész.]

Indokolás

1.

A kiemelt beruházási törvény és a kisajátítási törvény módosítása indokolatlan és káros.

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházások rendszerét a Gyurcsány-kormány vezette be, az Orbán-kormány pedig extrém módon kiszélesítette. Ez a rendszer kizárja az egyes beruházásokból az érintettek széles körét. Az egyének és a helyi közösségek érdekeit sértik, sokszor rosszul megtervezett vagy káros építkezésekkel. Az ezek ellen való fellépés lehetőségét

meg kellene adni, ezzel szemben a kormányzat ezt folyamatosan szűkíti. Egyrészt a folyamatból való kizárással, másrészt az információk titkosításával.

A vasúti és más infrastruktúra kisajátítási szabályainak változtatása ezen folyamat része. A 33.§-ban rögzítik, hogy az állam a nyomvonal kijelölésekor, építési engedély megadásakor különösebb gond nélkül lehessen átgázolhasson az önkormányzatok területrendezési tervein és a területek tulajdonosain, és az érintett területek kisajátításánál szokásos úgynevezett „nehézségeken”. Pedig ezek a tervek a helyiek érdekét szolgálják.

Ennek a módosításnak két aktuális oka látszik, egyik sem elfogadható.

Az egyik aktualitás a Budapest-Belgrád vasútvonal, ahol magyar pénzből építünk egy 500 milliárdos vasutat a kínai áruk részére, amik vagy jönnek, vagy nem, de a beruházás nemzetgazdasági szempontból mindenképpen veszteséges lesz. Mégis mennek előre, mint Demszky a négyes metróval, csillagászati költségbe verve az országot egy rossz beruházás miatt. S ami különösen aggasztó, ez a beruházás természetvédelmi területeket is érint. Az Orbán kormány leépítette a környezetvédelem intézményrendszerét, és közös természeti kincseink megóvása helyett azok rombolását, szabadrlását tette normává. A kiemelt beruházási törvénnyel, illetve most a kisajátítások lazításával a rombolást fékezni tudó intézményeket kiiktatja.

A másik aktualitás az Etyeki kisvasút. Itt a helyiek ellenállását a kormány ezzel a törvénnyel akarja megtörni. Aljas dolog. Eddig a felcsúti kisvasút csak egy drága és értelmetlen presztízsb beruházás volt. Most hirtelen erőszakot tesznek egy olyan településen, amelyik ezt nem akarja, senkinek nem lesz haszna belőle, nemzetgazdaságilag és egyénileg sem – kivéve az építést végző céget.

A kisajátításaik mellé társul az értelmetlen titkosítás. 30 évre titkosítanak olyan adatokat, amik alapvetően a közre tartoznak, hiszen a mi adónkból valósulnak meg, és közszolgáltató cégek pénzfelhasználásához kötődnek. Mostantól a HÉV, a metrók, a MÁV, a GYSEV és a kisvasutak helyzetéről sokkal nehezebb lesz adatokat szerezni. Nem fogjuk tudni például, hogy a felújítási, karbantartási munkák mennyibe kerülnek, mert nem biztos, hogy tudni fogjuk, hogy pontosan mit kellett megépíteni. Az indoklás bűncselekmények megelőzését és terrorizmust emleget, ami nevetséges. Nem bűncselekményeket akarnak megelőzni, hanem bűncselekményeket, például lopást, hűtlen kezelést takargatni.

Budapest, 2016. november 10.



.....
Schmuck Erzsébet