



Miniszterelnökség

Iromány száma: **T/8041.**

Benyújtás dátuma: **2019-11-12 23:24**

Parlex azonosító: **PZRNWLAG0004**

Címzett: **Kövér László, az Országgyűlés elnöke**

Tárgy: **Törvényjavaslat benyújtása**

Benyújtó: **Dr. Semjén Zsolt, miniszterelnök-helyettes**

Előadó: **Dr. Palkovics László, innovációért és technológiáért felelős miniszter**

Törvényjavaslat címe: **Egyes törvények jogharmonizációs célú módosításáról**

A Kormány nevében mellékelten benyújtom az egyes törvények jogharmonizációs célú módosításáról szóló törvényjavaslatot.

A törvényjavaslat 58. §-a az Alaptörvény 31. cikk (3) bekezdése alapján sarkalatosnak minősül, ezért elfogadásához a jelen lévő országgyűlési képviselők kétharmadának „igen” szavazata szükséges.

2019. évi törvény
egyes törvények jogharmonizációs célú módosításáról

1. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény módosítása

1. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 20. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A kiszabott bírság és a pénzkövetelés biztosítása összegének megfizetésével kapcsolatos jogszabályban meghatározott költséget az állam viseli. A kiszabott bírság és a pénzkövetelés biztosítása összegének megfizetése e törvény felhatalmazása alapján kiadott jogszabályban meghatározott számlaszámra történő befizetéssel történik. A megfizetett bírság és a pénzkövetelés biztosítása összegét – az azt megállapító döntés véglegessé válásáig – az eljáró hatóság elkülönítetten kezeli.”

2. §

A Kkt. 21/K. § a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A közreműködő felelős azért, hogy az átadott adatok joghatással járó mérés eredményeként előállított, hatósági eljárás lefolytatását megalapozó, bizonyító erővel bíró adatok legyenek. A NÚSZ. Zrt. és a hatóság közötti, a Nemzeti Tengelysúlymérő rendszer keretében végmenő, zárt, közvetlen adatkapcsolaton keresztül történő adatátadás az e § szerinti eljárás tekintetében kötelező erejű okirati bizonyítéknak tekintendő.”

3. §

A Kkt. 22. § (5) bekezdése a következő c) ponttal egészül ki:

(Az engedélyezett járműtípusokkal, valamint a jóváhagyott alkatrészekkel, tartozékokkal és önálló műszaki egységekkel kapcsolatos ellenőrzésekre a közlekedési hatóság)

„c) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet”
(szerinti műszaki szolgálatot jelöl ki.)

4. §

A Kkt. 22/C. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„22/C. §

A közlekedési hatóság látja el

a) a mezőgazdasági és erdészeti járművek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, 2013. február 5-i 167/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben,
b) a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, 2013. január 15-i 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben, valamint
c) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott piacfelügyeleti feladatokat.”

5. §

A Kkt. 49. § (1) bekezdése a következő j) ponttal egészül ki:

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

„j) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet.”

6. §

A Kkt.

a) 18. § (12) bekezdésében a „(10) bekezdés” szövegrész helyébe a „(11) bekezdés” szöveg,
b) 45/B. § 2., 4., 6. pontjában és a 48. § (3) bekezdés a) pont 47. alpontjában az „elektromos meghajtású jármű” szövegrész helyébe az „elektromos meghajtású gépjármű” szöveg,
c) 45/B. § 9. pontjában az „elektromos meghajtású járművek” szövegrész helyébe az „elektromos meghajtású gépjárművek” szöveg
lép.

2. A helyi adókról szóló 1990. évi C. törvény módosítása

7. §

A helyi adókról szóló 1990. évi C. törvény 36/A. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„36/A. §

A helyi iparűzési adóból származó bevétel elsőként – a fővárosi önkormányzat esetén külön törvényben meghatározottak szerint – a helyi közösségi közlekedési feladat ellátására, a helyi közösségi közlekedési feladat ellátásához szükséges összesen felüli bevétel különösen a települési önkormányzat képviselő-testületének hatáskörébe tartozó szociális ellátások finanszírozására használható fel. A helyi iparűzési adóból származó bevétel az önkormányzati hivatal állományában foglalkoztatottak személyi juttatásai és az ahhoz kapcsolódó munkaadókat terhelő járulékok és

szociális hozzájárulási adó finanszírozására nem fordítható azt meghaladó mértékben, mint amilyen mértékben a települési önkormányzatot az adóerő-képessége szerint a központi költségvetésről szóló törvényben meghatározott hivatali működési támogatáshoz kapcsolódó beszámítás terheli.”

3. A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény módosítása

8. §

A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (a továbbiakban: Gjt.) 7. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Az ideiglenesen forgalomban tartott gépjármű után személyszállító gépjármű esetében 10 000 forint, tehergépjármű esetében pedig 46 000 forint adót kell fizetni. A rendszám-tábla próbajárműre való kiadása esetén 23 000 forint adót kell fizetni. A gépjármű állandó rendszám-táblával való ellátását követő hónap első napjától az adófizetési kötelezettségre az általános szabályok az irányadók.”

9. §

(1) A Gjt. 18. § 26. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(E törvény alkalmazásában:)

„26. lassú jármű és a lassú jármű pótkocsija: a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 2021. január 1-jén hatályos rendelkezései alapján igazolólap-pal ellátott jármű, amely a sík úton önerejéből vagy vontatója által 25 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes,”

(2) A Gjt. 18. §-a a következő 32-34. pontokkal egészül ki:

(E törvény alkalmazásában:)

„32. ideiglenesen forgalomban tartott gépjármű: A Korm. rendelet 63/A. § (2) bekezdés 1-2., 4-5. pontja szerint „I” betűjelű ideiglenes rendszám-táblával ellátott gépjármű,

33. próbajármű: A Korm. rendelet 63/A. § (2) bekezdés 7-11. pontja szerint „I” betűjelű ideiglenes rendszám-táblával ellátott gépjármű,

34. kiviteli célú gépjármű: A Korm. rendelet 63/A. § (2) bekezdés 13-18. pontja szerint „I” betűjelű ideiglenes rendszám-táblával ellátott gépjármű.”

10. §

A Gjt.

a) 1. § (2) bekezdésében a „CD, a CK, a DT, az OT és a Z betűjelű rendszám-táblával ellátott gépjárműre,” szövegrész helyébe a „CD, az OT és Z betűjelű rendszám-táblával ellátott gépjárműre, a kiviteli célú gépjárműre,” szöveg,

b) 2. § (6) bekezdésében, a 3. § (2) bekezdésében és a 9. § (3) bekezdésében az „az E” és „P” betűjelű ideiglenes rendszám-táblával ellátott gépjármű” szövegrész helyébe az „az ideiglenesen forgalomban tartott gépjármű és a próbajármű” szöveg

lép.

11. §

Hatályát veszti a Gjt. 3. § (1) bekezdésében a „valamint a „V” betűjelű ideiglenes rendszámtáblával” szövegrész,

4. A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosítása

12. §

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 29. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légijármű, komponens és polgári légiközlekedéssel kapcsolatos eszköz gyártásának, javításának és karbantartásának általános szabályait a Kormány rendeletben állapítja meg.”

13. §

(1) Az Lt. 73. § (1) bekezdése a következő e)-f) pontokkal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg)

„e) az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légijármű, komponens és légiközlekedéssel kapcsolatos eszköz gyártásának, javításának és karbantartásának általános szabályait,

f) a polgári célú légiközlekedési szakszemélyzet tagjainak körét, akiknek képzéséhez a légiközlekedési hatóság engedélye szükséges, továbbá a képzési engedély tartalmára vonatkozó általános szabályokat.”

(2) Az Lt. 73. § (1) bekezdése a következő k) és l) pontokkal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg)

„k) a polgári légijármű, valamint a légiközlekedéssel kapcsolatos eszköz típusalkalmassági tanúsítvány felfüggesztésének és visszavonásának részletes szabályait,

l) a légialkalmassági tanúsítvány kötelező tartalmi elemeit, valamint az üzemben tartónak a légialkalmasság fenntartásával és igazolásával összefüggő általános feladatait.”

14. §

Az Lt.

a) 19. § (6) bekezdésében az „eljárásjogi szabályait,” szövegrész helyébe az „eljárásjogi szabályait, az üzemeltetési engedély kötelező tartalmi elemeit,” szöveg,

b) 19. § (7) bekezdés g) pontjában az „érvényességi idejét” szövegrész helyébe az „időbeli hatályát” szöveg,

c) 51. § (9) bekezdésében az „a repülőtér akadálykorlátozási felületeinek kijelöléséről, a légiközlekedési akadályok jelölésének főbb szabályairól valamint Magyarország légiközlekedési

terep és akadály adatbázisának létrehozásáról és fenntartásáról rendelkező kormányrendeletben, meghatározott” szövegrész helyébe az „a légitörvényről szóló törvény végrehajtásáról szóló kormányrendeletben meghatározott” szöveg,

d) 73/B. § a) pontjában a „részletes szabályait” szövegrész helyébe az „eljárásjogi szabályait, valamint az üzemeltetési engedély kötelező tartalmi elemeit” szöveg lép.

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

15. §

A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kknyt.) 2. § 19. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(E törvény alkalmazása során)

„19. Ideiglenes rendszámot nyilvántartása: a Magyarországon ideiglenesen forgalomba helyezett vagy ideiglenesen forgalomban tartott járművekhez kiadott, a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló kormányrendeletben (a továbbiakban: Korm. rendelet) meghatározott ideiglenes rendszámotjának és az ideiglenes rendszámotja jogosultjának elektronikus nyilvántartása.”

16. §

(1) A Kknyt. 9/D. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Az ideiglenes rendszámotja nyilvántartása a 2021. január 1-jét megelőzően kiadott „P” betűjelű, valamint a 2021. január 1-jét követően a Korm. rendeletben meghatározott kivétellel tartalmazza az ideiglenes rendszámotjával ellátott járművek:

- a) alvázszámát,
- b) gyártmányát,
- c) típusát,
- d) színét.”

(2) A Kknyt. 9/D. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Az ideiglenes rendszámotja nyilvántartása tartalmazza a 2021. január 1-jét megelőzően kiadott „E” és „P” betűjelű, valamint a 2021. január 1-jét követően a Korm. rendelet alapján kiadott rendszámotja használatának korlátozására vonatkozó adatokat.”

6. A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény módosítása

17. §

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 21. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A 20 tengeri mérföldnél hosszabb utakon közlekedő tengeri személyhajó és tengeri gyorsjáratú

vízijármű, az államhatárt átlépő belvízi személyhajó, valamint a nyaralóhajó üzemben tartója köteles felkutatási és mentési, valamint hatósági feladatok végrehajtását biztosító célokra a hajón utazó személyek nevét, életkorát, nemét és állampolgárságát tartalmazó utasnyilvántartást vezetni, és azt szükség esetén a felkutató és mentőszolgálatok, valamint – a hatóság adatkérése esetén – a 48/A. § (1) bekezdésében megjelölt hatóságok rendelkezésére bocsátani.”

18. §

A Vkt. 24. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„24. §

(1) Belföldi forgalomban magyar lajstromban nyilvántartott személyhajó és áruszállító hajó, továbbá komp és gazdasági célú hajózási tevékenység végzése céljából üzemeltetett kishajó csak abban az esetben vehet részt, ha az üzembentartó érvényes hajó-felelősségbiztosítási szerződéssel rendelkezik.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott vízi jármű esetében a rendőrség ellenőrzi az (1) bekezdésben foglalt hajó-felelősségbiztosítási szerződés meglétét, és ha annak hiányát állapítja meg, a további közlekedést megtiltja.

(3) A hajó-felelősségbiztosítási szerződés megkötését tanúsító bizonylatot (kötvény, igazolólap) a vízi jármű vezetője köteles a vízi járművön tartani, és azt jogszabályban meghatározott esetben felmutatni.

(4) Ha megállapítást nyer, hogy az (1) bekezdésben megjelölt vízi járműre nincs érvényes hajó-felelősségbiztosítási szerződés, az üzembentartó lakhelye (székhelye) szerinti illetékes hajózási hatóság tizenöt napon belül felhívja az üzembentartót a biztosítási szerződés megkötésének igazolására. Amennyiben az üzembentartó a felhívás kézhezvételétől számított nyolc napon belül a biztosítási szerződés fennállását nem igazolja, a hajózási hatóság a hajózási engedélyt visszavonja.”

19. §

A Vkt. 25. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„25. §

(1) A biztosítási szerződés akkor felel meg a 24. § (1) bekezdésében írt követelményeknek, ha az fedezetet nyújt a 2017. évi CVII. törvénnyel kihirdetett a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló 2012. évi strasbourgi egyezmény (CLNI 2012) 2. cikkében meghatározott korlátozás hatálya alá eső követelések kockázati körében bekövetkezett károkra – beleérte a sérelemdíjat – a CLNI 2012-ben meghatározott biztosítási összegek legalább 10%-os mértékéig.

(2) A biztosító a 2017. évi CVII. törvénnyel kihirdetett a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló 2012. évi strasbourgi egyezményben (CLNI 2012) foglalt korlátozások esetein kívül is mentesülhet szolgáltatási kötelezettsége alól.

(3) Ha megállapítást nyer, hogy az (1) bekezdésben megjelölt vízi járműre nincs érvényes hajó-felelősségbiztosítási biztosítási szerződés, az üzembentartó lakhelye (székhelye) szerinti illetékes hajózási hatóság tizenöt napon belül felhívja az üzembentartót a biztosítási szerződés megkötésének igazolására. Amennyiben az üzembentartó a felhívás kézhezvételétől számított nyolc napon belül a biztosítási szerződés fennállását nem igazolja, a hajózási hatóság a hajózási engedélyt visszavonja.”

20. §

(1) A Vkt. 87. §-a a következő 21a. ponttal egészül ki:

(E törvény alkalmazásában)

„21a. kishajó: minden saját gépi berendezésével hajtott kishajó, kivéve azokat a kishajókat, amelyeknél a motort csak korlátozott mértékű helyváltoztatásra (kikötőben vagy be- és kirakodó helyen), illetve azok vontatásakor vagy tolásakor a műveletképesség növelésére használják;”

(2) A Vkt. 87. §-a a következő 29a. ponttal egészül ki:

(E törvény alkalmazásában)

„29a. nyaralóhajó: az a 12 főnél nem nagyobb befogadóképességű kedvtelési célú kishajó, amelynek hajótesten mért hossza a 15 métert nem haladja meg, és legnagyobb holtvízi sebessége nem több 15 km/h-nál; és amelyre a hajózási hatóság nyaralóhajó bérbeadása hajózási tevékenységre engedélyt adott ki;”

7. A regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény módosítása

21. §

A regisztrációs adóról szóló 2003. évi CX. törvény (a továbbiakban: Rega tv.) 12. § b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Az adót nem kell megfizetni)

„b) I betűjelű ideiglenes rendszámmal ellátandó gépjármű forgalomba helyezése esetén

ba) a belföldön vásárolt és Magyarországon forgalomba nem helyezett jármű kivételére,

bb) a belföldön forgalomba helyezett és átmeneti időszakra a forgalomból kivont jármű kivételére,

bc) indokolt esetben a Magyarországon már forgalomba helyezett, külföldön tartózkodó, érvényes hatósági jelzéssel nem rendelkező jármű hazaszállítására,

bd) az érvényes hatósági engedély nélkül Magyarországon tartózkodó gépjármű reexportjára,

be) a Magyarországon elvesztett, megrongálódott, vagy érvénytelen külföldi rendszámtábla ideiglenes pótlására,

bf) a Magyarországon még forgalomba nem helyezett új jármű külföldre vitelének és a 30 napon belüli visszahozatalának esetére;”

22. §

A Rega tv. 13. § (2) bekezdés b) pont bb) alpontjában a „Z betűjelű” szövegrész helyébe a „12. § b) pontban meghatározott betűjelű” szöveg lép.

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

23. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 2. § 1. pont 1.11. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Általános fogalmak:)

„1.11. vasút-villamos (tram-train): olyan vasúti jármű, amelyet a könnyű vasúti pályahálózaton és az országos vasúti pályahálózaton való kombinált használatra terveztek.”

(2) A Vtv. 2. § 5. pontja a következő 5.11. alponnttal egészül ki:

(Vasúti szervezetek:)

„5.11. vagyonműködtető: legalább többségi állami tulajdonú pályahálózat-működtető gazdasági társaság, mellyel az állam az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény 26. § (1) bekezdésében meghatározott vagyonműködtetési tevékenység érdekében vagyonműködtetési szerződést kötött;”

(3) A Vtv. 2. § 6. pont 6.1. és 6.2. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A vasúti rendszer átjárhatóságával kapcsolatos fogalmak:)

„6.1. Átjárhatósági Műszaki Előírás (ÁME): a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő azon előírások összessége, amelyek az alrendszerek közötti szükséges kölcsönös kapcsolat létrehozására és az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megteremtésére vonatkozó alapvető követelményeknek való megfelelés és az uniós vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának biztosítása érdekében az egyes alrendszerekre vagy azok részeire vonatkozó műszaki feltételeket és előírásokat szabályozza;

6.2. kölcsönös átjárhatóság: egy vasúti rendszer azon képessége, amely lehetővé teszi az ezen előírt teljesítményt elérő vonatok biztonságos és zavartalan haladását;”

(4) A Vtv. 2. § 6. pontja a következő 6.6. alponnttal egészül ki:

(A vasúti rendszer átjárhatóságával kapcsolatos fogalmak:)

„6.6. Előrehaladott fejlesztési stádiumban lévő projekt: bármely olyan projekt, amelynek a tervezési vagy kivitelezési szakasza már elérte azt a pontot, hogy a műszaki előírások módosítása veszélyeztethetné a tervezett projekt életképességét.”

(5) A Vtv. 2. § 7. pont 7.3.-7.5. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép, és a § a következő 7.6.-7.13. alponnttal egészül ki:

(A vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos fogalmak:)

„7.3. közös biztonsági célok: azok a minimális biztonsági szintek, amelyeket az uniós vasúti rendszer egészen és – amennyiben lehetséges – annak különböző részein (így különösen a hagyományos vasúti rendszeren, a nagysebességű vasúti rendszeren, a hosszú vasúti alagutakban vagy a kizárólag áru fuvarozásra használt vonalakon) meg kell valósítani. A közös biztonsági célokat az utasokkal, a személyzettel – beleértve az alvállalkozók személyzetét is – a vasúti átjárók használóival és más személyekkel, valamint a vasúti létesítményeken tartózkodó illetéktelen személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatokra, továbbá a társadalmi kockázatokra vonatkozóan a kockázatfogadási feltétel vagy a kitűzött biztonsági szint fejez ki;

7.4. közös biztonsági módszerek: a biztonsági szintek, a biztonsági célok megvalósítására és más, biztonsági követelmények teljesítésére vonatkozó értékelési eljárást meghatározó előírások összessége, amely a következőkre terjed ki:

- a) a kockázatelemzési és -értékelési módszerek,
- b) a biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek követelményeinek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerek,
- c) a közlekedési hatóság által alkalmazandó felügyeleti módszerek, valamint a vállalkozó vasúti társaságok, a pályahálózat-működtetők és a karbantartásért felelős szervezetek által alkalmazandó nyomkövetési módszerek,
- d) a vasúti üzemeltetők biztonsági szintjének és biztonsági teljesítményének nemzeti és uniós szintű értékelésére vonatkozó módszerek;
- e) a biztonsági célok megvalósításának nemzeti és uniós szintű értékelésére vonatkozó módszerek; és
- f) minden olyan módszer, amely a biztonságirányítási rendszereknek valamely, uniós szinten harmonizálásra szoruló folyamatára vonatkozik;

7.5. könnyű vasút: olyan városi vagy elővárosi vasúti közlekedési rendszer, amely (az EN 15227:2011 alapján) C-III vagy C-IV törésbiztonsággal rendelkezik, és járműveinek szilárdsága legfeljebb 800 kN (hosszirányú nyomóerő a kapcsolási ponton); a könnyű vasúti rendszerek rendelkezhetnek saját pályatesttel, vagy pályatestük lehet a közúttal közös, és járműveik általában nem vesznek részt a távolsági személyszállítási vagy áru fuvarozási forgalomban;

7.6. berakodó: az a vállalkozás, amely a küldeménydarabos árut, a kiskonténert vagy a mobil tartányt a kocsira vagy a konténerbe rakja, valamint a konténert, ömlesztettáru-konténert, MEG-konténert, tankkonténert vagy mobil tartányt a kocsira rakja;

7.7. kirakodó: a konténert, ömlesztettáru-konténert, MEG-konténert, tankkonténert vagy mobil tartányt a kocsiról eltávolító vállalkozás, vagy a küldeménydarabos árut, a kiskonténert vagy a mobil tartányt a kocsiról vagy a konténerből kirakodó vállalkozás, vagy az árukat tartálykocsiból, leszerelhető tartányból, mobil tartányból vagy tankkonténerből, battériás kocsiból vagy MEG-konténerből, valamint ömlesztettáru szállításához való vasúti kocsiból, nagykonténerből vagy kiskonténerből, vagy pedig ömlesztettáru-konténerből kirakó vállalkozás;

7.8. töltő: az a vállalkozás, amely az árut tartányba – beleértve a tartálykocsit, vagy leszerelhető tartánnyal, mobil tartánnyal vagy tankkonténerrel rendelkező kocsit –, ömlesztettáru szállításához való vasúti kocsiba, nagykonténerbe vagy kiskonténerbe, vagy battériás kocsiba vagy MEG-konténerbe tölti;

7.9. lefejtő: az a vállalkozás, amely az árut tartányból – beleértve a tartálykocsit, leszerelhető tartánnyal rendelkező kocsit, mobil tartányt és tankkonténert –, ömlesztettáru szállításához való vasúti kocsiból, nagykonténerből vagy kiskonténerből, vagy battériás kocsiból vagy MEG-konténerből lefejt;

7.10. ajánlatkérő: olyan közjogi vagy magánjogi szervezet, amely alrendszerek tervezését, kivitelezését, korszerűsítését, vagy felújítását rendeli meg;

7.11. a tevékenység jellege: a tevékenységnek kizárólag a személyszállítással – a nagysebességű szolgáltatásokkal vagy azok nélkül –, az áru fuvarozással – a veszélyes árukkal kapcsolatos szolgáltatásokkal vagy azok nélkül – vagy a tolatási szolgáltatásokkal jellemezhető típusa;

7.12. a tevékenység mértéke: a tevékenységnek az utasszámmal vagy árumennyiséggel és a vasúti társaság becsült, a vasúti ágazatban dolgozó munkavállalók számában kifejezett méretével jellemezhető mértéke;

7.13. szolgáltatási terület: az egységes biztonsági tanúsítvány szempontjából egy vagy több pályahálózat, amelyeken a vállalkozó vasúti társaság vállalkozó vasúti tevékenységet szándékozik folytatni.”

24. §

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

„(4) Az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti nemzeti biztonsági hatóság és az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti bejelentő hatóság Magyarországon a közlekedési hatóság.”

(2) A Vtv. 4. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A vasúti közlekedés igazgatásának szervezete jogi, szervezeti és döntéshozatali szempontból a pályahálózat-működtetőktől, a VPSZ-től, a kapacitásfoglalásra jogosultaktól, továbbá a vállalkozó vasúti társaságoktól függetlenül működik és rendelkezik a tevékenységének ellátásához szükséges személyi és tárgyi feltételekkel.”

(3) A Vtv. 4. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az (5) bekezdésben meghatározottakon túl a közlekedési hatóság a megfelelőségértékelő szervezetektől, az ajánlatkérőtől és bármely, közszolgáltatásra vonatkozó közbeszerzési eljárást lebonyolító szervezettől függetlenül működik.”

25. §

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

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

„b) jogszabály eltérő rendelkezése hiányában vasúti jármű típusának engedélyezéséhez és a vasúti jármű forgalomba hozatalához,”

26. §

A Vtv. 30. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Amennyiben új nemzeti szabály bevezetésére van szükség, a miniszter a nemzeti szabály tervezetét – a nem jogszabályban kihirdetett nemzeti szabályok esetén a közlekedési hatóság általi, 80. § (1) bekezdés g) pontja szerinti jóváhagyást követően – bejelenti a Bizottságnak és az Ügynökségnek, ismerteti bevezetésének indokait, valamint ellátja a bejelentéshez kapcsolódó az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendeletben foglalt vizsgálat során a tagállamot terhelő feladatokat.”

27. §

(1) A Vtv. 31. §-t megelőző alcím címe helyébe a következő alcím cím lép:

„A VASÚTI KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGÁVAL KAPCSOLATOS JOGOK ÉS KÖTELEZETTSÉGEK”

(2) A Vtv. 31. §-a a következő (1a)-(1d) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A karbantartásért felelős szervezetek, a gyártók, a fejlesztési közreműködők, a karbantartási szolgáltatók, az üzemeltetők, a szolgáltatók, az ajánlatkérők, a fuvarozók, a feladók, a címzettek, a berakodók, a kirakodók, a töltők és a lefejtők

a) egymással és más szereplőkkel együttműködve intézkedéseket tesznek a tevékenységük során feltárt kockázatok kezelésére,

b) biztosítják, hogy az általuk szállított alrendszerek, tartozékok és berendezések, valamint az általuk nyújtott szolgáltatások megfeleljenek az előírt követelményeknek és használati feltételeknek annak érdekében, hogy az érintett vállalkozó vasúti társaság és a pályahálózat-működtető biztonságosan tudja üzemeltetni azokat.

(1b) A vállalkozó vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők

a) egymással és más szereplőkkel együttműködve megteszik a szükséges kockázatkezelési intézkedéseket,

b) a biztonságirányítási rendszereikben figyelembe veszik a vasúti piaci szereplők és a harmadik felek tevékenységével összefüggő kockázatokat,

c) szerződésben állapodnak meg az (1a) bekezdésben megjelölt vasúti piaci szereplőkkel, hogy azok kockázatkezelési intézkedéseket hajtsanak végre, és

d) gondoskodnak arról, hogy az alvállalkozóik kockázatkezelési intézkedéseket hajtsanak végre a közös biztonsági módszerek alkalmazása révén.

(1c) Ha a vállalkozó vasúti társaság, a pályahálózat-működtető, vagy az (1a) bekezdésben említett valamely szereplő a műszaki berendezéseknek – beleértve azok szerkezeti alrendszereit is – a hiányosságával, nem megfelelő kivitelezésével vagy üzemzavarával összefüggésben biztonsági kockázatot észlel, vagy ilyen kockázatról kap tájékoztatást, a hatáskörén belül:

a) megteszi a szükséges korrekciós intézkedéseket az észlelt biztonsági kockázat kezelésére,

b) e kockázatokról értesíti a többi érintett felet annak érdekében, hogy azok megtehessenek minden olyan korrekciós intézkedést, amely a vasúti rendszer biztonsági teljesítményének folyamatos fenntartásához szükséges.

(1d) A vasúti járműveknek a vállalkozó vasúti társaságok közötti cseréje esetén minden érintett szereplő megosztja a többivel a működés biztonsága szempontjából lényeges információkat, így különösen az érintett jármű állapotára és üzemi előzményeire, a nyomon követhetőség céljából a karbantartási nyilvántartás egyes elemeire, a rakodási műveletek nyomon követhetőségére és a fuvarlevelekre vonatkozóan.”

(3) A Vtv. 31. §-a a következő (6)-(8) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A bejelentett szervezet részt vesz a Bizottság által létrehozott bejelentett szervezetek ágazati csoportjában. A pálya menti vagy a fedélzeti ellenőrző-irányító és jelző alrendszerek tekintetében bejelentett szervezet ezen kívül részt vesz az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet 29. cikkében említett munkacsoport tevékenységében és követi a munkacsoport tevékenysége nyomán kidolgozott iránymutatásokat.

(7) A bejelentett szervezet az Ügynökség részre megküldi az alrendszerek EK-hitelesítési tanúsítványait, valamint a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő rendszerelemek EK-megfelelőségi tanúsítványait és EK-alkalmazhatósági tanúsítványait.

(8) A pályahálózat-működtető, valamint a fejlesztési közreműködő NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság (a továbbiakban: NIF Zrt.) valamint a GSM-R fejlesztő az ÁME hatálybalépését követő 30 napon belül írásban tájékoztatja a közlekedési hatóságot az ÁME-vel érintetten megvalósuló és előrehaladott fejlesztési stádiumban lévő projektekről.”

28. §

(1) A Vtv. 33. §-át megelőző alcím címe helyébe a következő alcím cím lép:

„EGYSÉGES BIZTONSÁGI TANÚSÍTVÁNY ÉS VASÚTBIZTONSÁGI ENGEDÉLY”

(2) A Vtv. 33. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„33. §

(1) A belföldön bejegyzett vállalkozó vasúti társaság a vasúti pályahálózatot kizárólag az Ügynökség vagy a közlekedési hatóság által – jogszabályban meghatározottak szerint – kiállított egységes biztonsági tanúsítvány birtokában használhatja. Az egységes biztonsági tanúsítvány igazolja, hogy a vállalkozó vasúti társaság létrehozta a biztonsági rendszerét, és a rendeltetés szerinti szolgáltatási területén képes biztosítani a biztonságos működést.

(2) A vállalkozó vasúti társaság az egységes biztonsági tanúsítvány iránti kérelmében feltünteti a vasúti tevékenysége jellegét és mértékét, amelyekre az egységes biztonsági tanúsítvány vonatkozik, valamint a rendeltetés szerinti szolgáltatási területet.

(3) Ha az egységes biztonsági tanúsítványt az Ügynökség állítja ki, a kérelmet, valamint a kérelemre, a vonatkozó eljárások állására és kimenetelére, a fellebbezési tanács kéréseire és határozataira vonatkozó információt az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet 12. cikke szerinti egyablakos információs és kommunikációs rendszeren keresztül kell benyújtani.

(4) Ha a szolgáltatási terület Magyarország területére korlátozódik, a vállalkozó vasúti társaság kérelmére az egységes biztonsági tanúsítványt kiadása iránti eljárást a közlekedési hatóság folytatja le.

(5) A közlekedési hatóság az egységes biztonsági tanúsítványon feltünteti, hogy milyen jellegű és mértékű vasúti tevékenységekre, valamint mely szolgáltatási területre vonatkozik. Az egységes biztonsági tanúsítvány a vasúti társaság tulajdonában lévő mellékvágányokra is kiterjedhet, amennyiben azok a biztonságirányítási rendszer hatálya alá tartoznak.

(6) Ha a vállalkozó vasúti társaság már rendelkezik az Ügynökség által kiállított egységes biztonsági tanúsítvánnyal, és ki kívánja terjeszteni az abban foglalt szolgáltatási területet, vagy ha már rendelkezik a közlekedési hatóság által kiállított egységes biztonsági tanúsítvánnyal, és az abban foglalt szolgáltatási területet ki kívánja terjeszteni egy másik Európai Unió tagállamra, a további szolgáltatási területre vonatkozó dokumentációt az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet 12. cikke szerinti egyablakos információs és kommunikációs rendszeren keresztül nyújtja be az Ügynökségnek.

(7) Ha a vállalkozó vasúti társaság már rendelkezik a közlekedési hatóság által kiállított egységes biztonsági tanúsítvánnyal, és Magyarországon belül ki kívánja terjeszteni a szolgáltatási területét, a további szolgáltatási területre vonatkozó, (3) bekezdés szerinti dokumentációt az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet 12. cikke szerinti egyablakos információs és kommunikációs rendszeren keresztül nyújtja be a közlekedési hatóságnak.”

29. §

(1) A Vtv. 35. § (1)-(2a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A jogosultnak a vasútbiztonsági engedély megszerzéséhez teljesítenie kell a vasútbiztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokról szóló miniszeri rendeletben meghatározott műszaki, működési követelményeket, valamint a személyzetre és a pályahálózat-működtető belső szervezetére vonatkozó biztonsági követelményeket.

(2) Az egységes biztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély öt évig hatályos. Az egységes biztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély időbeli hatályának újabb öt évre történő meghosszabbítását a jogosultnak kell kérelmeznie legalább fél évvel az időbeli hatály lejárta előtt. A tevékenység jellegének vagy mértékének lényeges megváltozása esetén az egységes biztonsági tanúsítvány, a pályahálózat lényeges elemei – a vasúti pálya, a jelző- és biztosítórendszer, az energiaellátás, valamint a működési vagy karbantartási szabályok – változása esetén a vasútbiztonsági engedély módosítását a jogosult köteles kérelmezni.

(2a) A (2) bekezdés alkalmazásában a tevékenység jellege tekintetében lényeges megváltozásnak minősül, ha a vállalkozó vasúti társaság által végzett vállalkozó vasúti tevékenységek köre megváltozik.”

(2) A Vtv. 35. § (3)-(5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Ha az (1) bekezdésben felsorolt engedélyezési feltételek megváltoznak, a jogosultnak új egységes biztonsági tanúsítványt és vasútbiztonsági engedélyt kell kérelmeznie.

(4) A jogosult haladéktalanul tájékoztatja a közlekedési hatóságot az – a közlekedési hatóság által kiállított – egységes biztonsági tanúsítvánnyal és a vasútbiztonsági engedéllyel kapcsolatos feltételekben bekövetkezett minden változásról, valamint minden olyan esetben, amikor új személyi állományi kategóriák vagy új típusú vasúti járművek bevezetésére kerül sor.

(5) A közlekedési hatóság évente ellenőrzi, hogy – a közlekedési hatóság által kiállított – egységes biztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e. Az ellenőrzésért felügyeleti díjat kell fizetni.”

(3) A Vtv. 35. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, és a § a következő (6a) bekezdéssel egészül ki:

„(6) Ha az egységes biztonsági tanúsítványt a közlekedési hatóság állította ki, és a közlekedési hatóság megállapítja, hogy a jogosult nem felel meg – az egységes biztonsági tanúsítványban vagy a vasútbiztonsági engedélyben megfogalmazott feltételeknek, visszavonja az egységes biztonsági tanúsítványt vagy a vasútbiztonsági engedélyt. A közlekedési hatóság az egységes biztonsági tanúsítvány visszavonásáról értesíti a vasúti pályahálózat működtetőjét.

(6a) Ha az egységes biztonsági tanúsítványt az Ügynökség állította ki és a közlekedési hatóság megállapítja, hogy a jogosult nem felel meg az egységes biztonsági tanúsítványban vagy a vasútbiztonsági engedélyben megfogalmazott feltételeknek, a vasútbiztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokról miniszteri rendeletben meghatározottak szerint az egységes biztonsági tanúsítvány és a vasútbiztonsági engedély korlátozására, visszavonására, vagy felfüggesztésére kerül sor.”

(4) A Vtv. 35. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) A közlekedési hatóság a miniszter útján a határozat véglegessé válásától számított két héten belül tájékoztatja az Ügynökséget az általa kiállított egységes biztonsági tanúsítvány és vasútbiztonsági engedély kiadásáról, meghosszabbításáról, módosításáról vagy visszavonásáról. A közlekedési hatóság tájékoztatása kiterjed az érintett vasúti társaság nevére, székhelyére, az egységes biztonsági tanúsítvány és vasútbiztonsági engedély kiállításának időpontjára, az egységes biztonsági tanúsítvány szolgáltatási területére és érvényességére, a vasútbiztonsági engedély hatályára, valamint az egységes biztonsági tanúsítvány és vasútbiztonsági engedély visszavonása esetén a döntése indoklására.”

30. §

A Vtv. 36. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) Az alapvizsga és az időszakos vizsga lebonyolítását a Kormány által a vasúti vizsgaközpont kijelöléséről szóló kormányrendeletben kijelölt vasúti vizsgaközpont, az alapképzés és az időszakos oktatás szakmai irányítását, valamint a vasútszakmai oktatók és a vasútüzemvezetők továbbképzését, továbbá a vasúti közlekedés területén hatósági vizsgabiztosi tevékenységet ellátók

képzését és továbbképzését a Kormány által a vasúti képzési módszertani központ kijelöléséről szóló kormányrendeletben kijelölt vasúti képzési módszertani központ végzi.”

31. §

(1) A Vtv. 36/I. §-t megelőző alcím címe helyébe a következő alcím cím lép:

„A VASÚTI JÁRMŰVEK FORGALOMBA HOZATALA, JAVÍTÁSA, IDŐSZAKOS VIZSGÁLATA ÉS A KARBANTARTÁSÉRT FELELŐS SZERVEZET”

(2) A Vtv. 36/I. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, és a § a következő (1a)-(1g) bekezdéssel egészül ki:

„(1) A vasúti jármű csak azt követően hozható forgalomba, hogy az Ügynökség vagy a közlekedési hatóság a forgalombahozatali járműengedélyt megadta.

(1a) A kérelmező a forgalombahozatali járműengedélyre vonatkozó kérelmében meghatározza a jármű alkalmazási területét. A kérelem tartalmazza annak igazolását, hogy sor került a jármű és az alkalmazási terület hálózata közötti műszaki összeegyeztethetőség ellenőrzésére. Ha a műszaki összeegyeztethetőséget igazoló dokumentumok megszerzéséhez próbaüzemre van szükség, a közlekedési hatóság ideiglenes engedélyt állít ki a kérelmező részére a járműnek a hálózaton gyakorlati ellenőrzés céljából való használata tekintetében. A közlekedési hatóság intézkedéseket hoz a próbaüzemek végrehajtásának biztosítására.

(1b) A kérelmet, valamint az összes, a kérelemre, a vonatkozó eljárások állására és kimenetelére, a fellebbezési tanács kéréseire és határozataira vonatkozó információt az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet 12. cikkében említett egyablakos információs és kommunikációs rendszeren keresztül kell benyújtani.

(1c) Ha a vasúti jármű alkalmazási területe Magyarország területére korlátozódik, a forgalombahozatali járműengedély megadása iránti eljárást a kérelmező kérelmére a közlekedési hatóság folytatja le.

(1d) Azon meglévő járművek felújítása vagy korszerűsítése esetén, amelyek már rendelkeznek forgalombahozatali járműengedéllyel, új forgalombahozatali járműengedélyre van szükség, ha:

- a) olyan mértékű változás következik be az ÁME-kben és a nemzeti szabályokban a vasúti jármű és az alkalmazási terület közötti műszaki összeegyeztethetőség ellenőrzésére meghatározott paraméterek értékeiben, hogy kívül esnek az ÁME-kben vagy a nemzeti szabályokban meghatározott elfogadható tartományon;
- b) a tervezett munkálatok negatív hatással lehetnek az érintett jármű általános biztonsági szintjére; vagy
- c) a vonatkozó ÁME-k megkövetelik azt.

(1e) Ha a kérelmező egy már engedélyezett jármű alkalmazási területét ki kívánja terjesztetni, a további alkalmazási területtel kapcsolatban ki kell egészítenie a dokumentációt. A kérelmezőnek a

dokumentációt be kell nyújtania az Ügynökségnek, amely az eljárási szabályokat követve kiállítja az aktualizált engedélyt, amely már a kiterjesztett alkalmazási területre vonatkozik.

(1f) Ha a kérelmező részére a (8) bekezdésnek megfelelően már kiállítottak járműengedélyt, és az adott tagállamon belül ki kívánja terjeszteni az alkalmazási területet, a további alkalmazási területtel kapcsolatban ki kell egészítenie a dokumentációt. A kérelmezőnek a dokumentációt be kell nyújtania a közlekedési hatóságnak, amely az eljárásokat követve kiállítja az aktualizált engedélyt, amely már a kiterjesztett alkalmazási területre vonatkozik.

(1g) Ha a kérelmező a vasúti járműre vonatkozó forgalombahozatali engedélyt kapott, a vasúti jármű első használatát megelőzően a közlekedési hatóság az üzembentartó kérésére a forgalombahozatali engedélyre vonatkozó adatokat a nemzeti vasúti járműnyilvántartásba bejegyzi.”

32. §

A Vtv. a 36/I. §-t követően a következő alcímmel egészül ki:

„TÍPUSENGEDÉLY

36/J. §

(1) A járművek típusengedélye iránti kérelmet, valamint az összes, a kérelemre, a vonatkozó eljárások állására és kimenetelére, a fellebbezési tanács kéréseire és határozataira vonatkozó információt az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet 12. cikkében említett egyablakos információs és kommunikációs rendszeren keresztül kell benyújtani.

(2) Ha a vasúti járműtípus alkalmazási területe Magyarország területére korlátozódik, a kérelmező kérelmére a típusengedély megadása iránti eljárást a közlekedési hatóság folytatja le.

(3) Ha az Ügynökség vagy a közlekedési hatóság forgalombahozatali járműengedélyt állít ki, ezzel egyidejűleg – a kérelmező kérésére – járműtípus-engedélyt is kiállít, amely a járműnek ugyanarra az alkalmazási területére vonatkozik.

(4) Ha változás következik be az ÁME-k vagy a nemzeti szabályok azon rendelkezéseiben, amelyek alapján a járműtípus-engedélyt kiállították, az adott ÁME vagy nemzeti szabály határozza meg, hogy a már kiállított járműtípus-engedély hatályban marad, vagy azt meg kell újítani. Ha az engedélyt meg kell újítani, az Ügynökség vagy a közlekedési hatóság által végzett ellenőrzés a módosított szabályokra korlátozódik.

(5) A közlekedési hatóság gondoskodik az általa kiállított járműtípus-engedélyeknek az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 48. cikkében említett engedélyezett járműtípusok európai nyilvántartásában történő nyilvántartásba vételéről.

(6) A valamely engedélyezett járműtípusnak megfelelő jármű vagy járműsorozat számára az adott típusnak való megfelelést igazoló, a kérelmező által benyújtott nyilatkozat alapján az

Ügynökség vagy a közlekedési hatóság további ellenőrzések nélkül kiállítja a forgalombahozatali járműengedélyt.”

33. §

A Vtv. 44/A. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A magyar állam tulajdonába és ingyenesen a NIF Zrt. vagyonkezelésébe kerül a 44. § (3) bekezdés szerinti közérdekű és közcélú tevékenység folytatása érdekében a NIF Zrt. által megvásárolt, kisajátított vagy egyéb jogcímen megszerzett földrészlet, ezeken a földterületeken létrehozott vagy megszerzett vasúti pályahálózat működéséhez szükséges eszközök, a vasútvonalak megállóhelyei megközelítésének fejlesztése és a ráhordás feltételeinek javítása érdekében létrehozott parkolók és kapcsolódó létesítmények. A vagyonkezelői jog ingatlan-nyilvántartásba történő bejegyzéséről a NIF Zrt. gondoskodik. A NIF Zrt. a vagyonkezelői jog bejegyzésére vonatkozó ingatlanügyi hatósági határozatot annak kézhezvételét követően haladéktalanul megküldi a tulajdonosi joggyakorló részére.”

34. §

(1) A Vtv. 46. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A NIF Zrt. és a NISZ Nemzeti Infokommunikációs Szolgáltató Zrt. (a továbbiakban: NISZ Zrt.), mint GSM-R fejlesztők a magyar állam és a GYSEV Zrt. tulajdonában álló vasúti pályahálózat részét képező GSM-R rendszerhálózat tekintetében központi költségvetési és európai uniós támogatásból építtetői, létesítési feladatokat láthat el – a fejlesztési közreműködő mellett – a magyar állam javára eljárva. A GSM-R rendszerhálózat megvalósítása fontos közérdekű és közcélú tevékenység.”

(2) A Vtv. 46. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A létesített – a magyar állam vagy a GYSEV Zrt. tulajdonában álló vasúti pályahálózat tartozékát képező – GSM-R rendszerhálózat és annak tartozékai e törvény erejénél fogva a magyar állam tulajdonába kerülnek. A vasúti pályahálózat tartozékaként a GSM-R rendszerhálózat és tartozékai a beruházásnak a – számvitelről szóló törvény szerinti – megvalósulásakor a vasúti pályahálózat tulajdonosának, vagyonkezelőjének, vagy vagyonműködtetőjének nyilvántartásában kerülnek aktiválásra, a beruházásnak a GSM-R fejlesztő nyilvántartásaiból – az elszámolásra kapott forrásokkal szemben – történő kivezetésével egyidejűleg.”

35. §

A Vtv. 79/B. § (1) bekezdése a következő j)-l) ponttal egészül ki:

(A kapacitásfoglalásra jogosult, a hozzáférésre jogosult vagy a nem független pályahálózat-működtető a vasúti igazgatási szervnél jogvitás eljárás megindítását kérelmezheti, ha álláspontja szerint:)

„j) a pályahálózat-működtetőnek a forgalomirányítással kapcsolatos valamely döntése ellentétes a

megkülönböztetéstől mentes eljárás követelményével,

k) a pályahálózat-működtetőnek a vasúti pályahálózat karbantartási, felújítási vagy fejlesztési munkáinak tervezésével kapcsolatos valamely döntése ellentétes a megkülönböztetéstől mentes eljárás követelményével, e törvényben, a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben vagy a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal, vagy

l) a pályahálózat-működtető vagy a VPSZ esetében a 11. § (8)-(9) bekezdésben, a 11/A.-11/C. §-okban, vagy a pályahálózat-működtető függetlenségi feltételeiről szóló miniszteri rendeletben foglalt valamely kötelezettség nem teljesül.”

36. §

(1) A Vtv. 80. § (1) bekezdés b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:)

„b) – ha a vállalkozó vasúti társaság szolgáltatási területe Magyarország területére korlátozódik, és a vállalkozó vasúti társaság a közlekedési hatóság eljárását kérelmezte – az egységes biztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély kiállítása, meghosszabbítása, módosítása, visszavonása, valamint az abban foglalt feltételek teljesítésének ellenőrzése,”

(2) A Vtv. 80. § (1) bekezdés g) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:)

„g) a biztonsági keretszabályok érvényesítése és fejlesztése, a nemzeti szabályok érvényesítése és érvényesülésének figyelemmel kísérése, azok módosítására vonatkozó javaslat kidolgozása, a nem jogszabályban kihirdetett nemzeti szabályok jóváhagyása,”

(3) A Vtv. 80. § (1) bekezdés i) és j) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:)

„i) az egységes biztonsági tanúsítvány megszerzéséhez szükséges tudnivalókról ingyenesen hozzáférhető útmutató készítése,

j) együttműködés és információcsera a más EGT-államokban működő vasútbiztonsági hatóságokkal döntéshozatali kritériumaik uniós szintű harmonizálása érdekében, elsősorban az Ügynökség által létrehozott hálózaton belül,”

(4) A Vtv. 80. § (1) bekezdés p) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:)

„p) a vasúti járművek – e törvényben foglaltak szerinti – forgalomba hozatalának engedélyezése, típusengedélyek kiadása,”

(5) A Vtv. 80. § (1) bekezdés t) pontja helyébe a következő rendelkezés lép, és a § a következő u) és v) ponttal egészül ki:

(A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:)

„t) együttműködés az Ügynökséggel a forgalombahozatali járműengedélyeknek az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 21. cikke (5) bekezdésének megfelelően, vagy jármű-típusengedélyeknek az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 24. cikkének megfelelően történő kiállításában, megújításában, módosításában és visszavonásában, valamint az

(EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv 10. cikk (5) bekezdése szerinti egységes biztonsági tanúsítványok kiállításában, megújításában, módosításában és visszavonásában, valamint az ÁME-k kidolgozásában és felülvizsgálatában,

u) a vasúti járművezetők munkaidejére, vezetési idejére és pihenőidejére vonatkozó szabályok betartásának vasúti közlekedésbiztonsági szempontból történő ellenőrzése,

v) mindazon feladatok ellátása, amelyeket törvény vagy kormányrendelet feladatkörébe utal.”

(6) A Vtv. 80/A. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A közlekedési hatóság ügyintézési határideje a kérelemre indult, a 80. § (1) bekezdés a) és b) pontjában meghatározott engedélyezési eljárásokban, és az ellenőrzési eljárásokban két hónap. A vasúti pálya létesítésével, korszerűsítésével, átalakításával, használatbavételével, az egységes biztonsági tanúsítvánnyal, a vasútbiztonsági engedéllyel, valamint a vasúti járművek forgalomba hozatalának engedélyezésével, típusengedélyezésével összefüggő hatósági eljárások ügyintézési határideje négy hónap. A vasúti szakhatósági eljárás ügyintézési határideje huszonegy nap.”

(7) A Vtv. 80/A. §-a a következő (3b) és (3c) bekezdéssel egészül ki:

„(3b) A vasúti pálya létesítésével, korszerűsítésével, átalakításával, használatbavételével, az egységes biztonsági tanúsítvánnyal, a vasútbiztonsági engedéllyel, valamint a vasúti járművek forgalomba hozatalának engedélyezésével, típusengedélyezésével összefüggő hatósági eljárások tekintetében a közlekedési hatóság a kérelem beérkezését követő egy hónapon belül tájékoztatja a kérelmezőt arról, hogy a dokumentáció hiánytalan vagy hiánypótlás keretében – határidő tűzésével – felhívja a kérelmezőt a megfelelő kiegészítő információk benyújtására.

(3c) Az ügyintézési határidő azt a napot követő napon kezdődik, amikor a kérelmező a döntés meghozatalához szükséges valamennyi lényeges információt a közlekedési hatóság rendelkezésre bocsátja. A közlekedési hatóság a kérelem beérkezésétől számított tizenöt napon belül értesíti az ügyfeleket és az érdekelteket az eljárás megindításáról.”

37. §

(1) A Vtv. 80/E. §-a a következő (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) Az ügyfél a vasúti közlekedési hatóság egységes biztonsági tanúsítvánnyal, jármű forgalomba hozatali engedélyezési eljárásai esetén, a döntés közlésétől számított egy hónapon belül kérheti annak felülvizsgálatát. A közlekedési hatóság két hónapon belül dönt a kérelemről, amelynek keretében megerősítheti vagy megváltoztathatja döntését. Ha a közlekedési hatóság az ügyfél kérelme alapján az elutasító döntését megerősítette, az ügyfél a döntés ellen fellebbezéssel élhet.”

(2) A Vtv. 80/E. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A közlekedési hatóságon belül a megfelelőségértékelő szervezet kijelölési és bejelentési eljárása során nem dönthet a kijelölésről és a bejelentésről az, aki a megfelelőségértékelő szervezet értékelését végezte.”

38. §

A Vtv. a 80/F. §-át követően a következő alcímmel egészül ki:

„A KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG EGYÜTTMŰKÖDÉSE AZ EURÓPAI UNIÓ VASÚTI ÜGYNÖKSÉGÉVEL

80/G. §

- (1) A közlekedési hatóság az Ügynökséggel az (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet 76. cikke szerinti együttműködési megállapodást köt.
- (2) Az együttműködési megállapodás lehet egyedi vagy keretmegállapodás.
- (3) Az együttműködési megállapodás tartalmazza a célok teljesítéséhez szükséges feladatok és feltételek részletes leírását, az alkalmazandó határidőket, valamint a kérelmezők által fizetendő díjak felosztásának módját.
- (4) A kérelmezőre háruló adminisztratív terhek és költségek csökkentése érdekében az együttműködési megállapodás egyedi együttműködési rendelkezéseket is tartalmazhat azokra a pályahálózatokra, amelyeknél földrajzi vagy történelmi okokból speciális szakértelemre van szükség.
- (5) Ha a (4) bekezdés szerinti pályahálózatok el vannak zárva az országos vasúti pályahálózattól, az együttműködési megállapodás lehetővé teheti az Ügynökség feladatainak a közlekedési hatóságra való átruházását, amennyiben ez a források hatékony és arányos kiosztásához szükséges.”

39. §

A Vtv. a következő 87/I. §-sal egészül ki:

„87/I. §

- (1) A 2020. június 16. napjáig kiadott vasútbiztonsági tanúsítványok az időbeni hatályuk lejártáig hatályban maradnak.
- (2) A járműveknek 2020. június 16. napjáig kibocsátott üzembehelyezési engedélyei, valamint minden egyéb olyan engedély, amelyet 2016. június 15. napja előtt adtak meg – a nemzetközi megállapodások, és ezen belül is különösen a RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) és a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) alapján megadott engedélyeket is ideértve – továbbra is érvényben maradnak a kibocsátásuk feltételeinek megfelelően.
- (3) A (2) bekezdés szerinti üzembehelyezési engedéllyel rendelkező járművek számára új forgalombahozatali járműengedélyt kell kiállítani annak céljából, hogy üzemelhessenek egy vagy több olyan hálózaton, amelyre még nem vonatkozik az engedélyük. Az említett további hálózatokon történő forgalomba hozatalra az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 21. cikke

vonatkozik.

(4) 2031. június 16. napjáig az Ügynökség általi, az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv 19. cikkben említett előzetes engedélyezésre vonatkozó kötelezettség nem vonatkozik a 2016. június 15. napját megelőzően aláírt szerződésekben foglalt opciókra, még abban az esetben sem, ha azokkal 2016. június 15. napját követően élnek.”

40. §

(1) A Vtv. 88. § (1) bekezdése a következő 19-21. ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)

„19. a vasút-villamosra alkalmazandó engedélyezési eljárások eljárásjogi szabályait,

20. a vasúti járművek forgalomba hozatalának engedélyezésével, típus engedélyezésével kapcsolatos eljárások eljárásjogi szabályait,

21. az egységes biztonsági tanúsítvánnyal és a vasútbiztonsági engedéllyel összefüggő eljárások eljárásjogi szabályait”

(rendeletben állapítsa meg.)

(2) A Vtv. 88. § (2) bekezdés 8. és 9. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a miniszter, hogy)

„8. a vasúti igazgatási szerv, valamint a közlekedési hatóság eljárásáért fizetendő igazgatási szolgáltatási díjak körét és mértékét, valamint az azok megfizetésére vonatkozó anyagi jogi, továbbá a közlekedési hatóság és az egyes eljárásokban közreműködők közötti megosztására vonatkozó részletes szabályokat, valamint az Ügynökség eljárásába bevont közlekedési hatóság nemzeti óradíját az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben,

9. a vasúti járművek forgalomba hozatalának engedélyezésével, típus engedélyezésével kapcsolatos eljárások anyagi jogi szabályait,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(3) A Vtv. 88. § (2) bekezdés 32. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a miniszter, hogy)

„32. a vasút-villamosra vonatkozó műszaki előírásokat, a vasút-villamos üzemeltetésére, a vasút-villamosokra alkalmazandó engedélyezési eljárásokra, továbbá a vasút-villamos közlekedése esetén követendő forgalmi szabályokra és azok hatósági jóváhagyására vonatkozó anyagi jogi szabályokat, valamint a vasút-villamos pályahálózat üzemeltetésére és forgalomirányítására vonatkozó anyagi jogi szabályokat,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(4) A Vtv. 88. § (2) bekezdése a következő 40. ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a miniszter, hogy)

„40. a kockázatértékelő szervezetekkel szembeni – ideértve a felelősségbiztosítás mértékét, továbbá a szakmai képzettségi és szakmai gyakorlati – követelményeket”

(rendeletben állapítsa meg.)

41. §

(1) A Vtv. 89. § (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

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

„a) a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv, az irányelv 3. cikk 10-14. pontjai, 20-26. cikkei valamint I. melléklete kivételével;”

(2) A Vtv. 89. § (1) bekezdés d) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

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

„d) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv;”

(3) A Vtv. 89. § (2) bekezdése a következő i)-j) ponttal egészül ki:

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

„i) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/796 európai parlamenti és tanácsi rendelet,

j) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 11. cikke szerinti gazdasági egyensúlyra irányuló vizsgálat alkalmazására vonatkozó eljárás és kritériumok megállapításáról szóló, 2018. november 20-i (EU) 2018/1795 bizottsági végrehajtási rendelet 11. cikkének (3) bekezdése.”

42. §

A Vtv.

1. 2. § 1. pont 1.10. alpontjában az „a transzeurópai hagyományos és nagy sebességű vasúti rendszerben a vasúti jármű az Átjárhatósági Műszaki Előírások szerint egy vagy több alrendszerből vagy ezen alrendszerek egy vagy több részéből áll” szövegrész helyébe a „az uniós vasúti rendszerben a vasúti jármű egy vagy több strukturális és funkcionális alrendszerből áll” szöveg,

2. 2. § 2. pont 2.19. alpontjában és a 88. § (2) bekezdés 28. pontjában az „üzembehelyezési engedéllyel” szövegrész helyébe a „forgalombahozatali járműengedéllyel” szöveg,

3. 9/C. § (3) bekezdésében a „vasútbiztonsági tanúsítvánnyal” szövegrész helyébe az „egységes biztonsági tanúsítvánnyal” szöveg,

4. 9/D. §-ában az „Európai Vasúti Ügynökséget” szövegrész helyébe az „Európai Unió Vasúti Ügynökségét (a továbbiakban: Ügynökség)” szöveg,

5. 10. § (1) bekezdés c) pontjában az „üzembe helyezéséhez” szövegrész helyébe a „forgalomba hozatalához” szöveg,

6. 32/A. § (3) bekezdésében a „Vasútbiztonsági tanúsítvány” szövegrész helyébe az „Egységes biztonsági tanúsítvány” szöveg,

7. 32/A. § (4) bekezdés b) pontjában az „a vasútbiztonsági tanúsítványban” szövegrész helyébe a „az egységes biztonsági tanúsítványban” szöveg,

8. 32/A. § (6) bekezdésében a „vasútbiztonsági tanúsítványokról” szövegrész helyébe az „egységes biztonsági tanúsítványokról” szöveg,

9. 35. § (5a) bekezdés c) és f) pontjában a „vasútbiztonsági tanúsítványa” szövegrész helyébe az „egységes biztonsági tanúsítványa” szöveg,
10. 35. § (8) bekezdésben az „A vasútbiztonsági tanúsítvánnyal, kiegészítő vasútbiztonsági tanúsítvánnyal” szövegrész helyébe az „Az egységes biztonsági tanúsítvánnyal” szöveg,
11. 35. § (8) bekezdés a) pontjában a „vasútbiztonsági tanúsítvánnyal” szövegrész helyébe az „egységes biztonsági tanúsítvánnyal” szöveg,
12. 36/I. § (3) bekezdésében az „az üzembe helyezés” szövegrész helyébe az „a forgalomba hozatal” szöveg,
13. 36/I. § (4) bekezdésében az „Az üzembe helyezés” szövegrész helyébe az „A forgalomba hozatal” szöveg,
14. 36/I. § (5) bekezdés a) pontjában a „típus- vagy üzembehelyezési engedéllyel” szövegrész helyébe a „típusengedéllyel vagy forgalombahozatali járműengedéllyel” szöveg,
15. 44. § (3) bekezdésében a „NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság (a továbbiakban: NIF Zrt.)” szövegrész helyébe a „NIF Zrt.” szöveg,
16. 78. § (3) bekezdésében a „18” szövegrész helyébe a „19” szöveg,
17. 79/A. § (1) bekezdésében az „Európai Unió Vasúti Ügynökségével” szövegrész helyébe az „Ügynökséggel” szöveg,
18. 79/B. § (2) bekezdésében a „d)–i)” szövegrész helyébe a „d)–l)” szöveg,
19. 80. § (1) bekezdés r) pontjában az „üzembe helyezésére” szövegrész helyébe a „forgalomba hozatalára” szöveg,
20. 80. § (2) bekezdésében az „Európai Vasúti Ügynökségnek” szövegrész helyébe az „Ügynökségnek” szöveg,
21. 80. § (3) bekezdésében az „a vasúti járművek üzembehelyezése” szövegrész helyébe az „a vasúti járművek forgalomba hozatali” szöveg,
22. 81. § (9) bekezdésében az „a vasútbiztonsági tanúsítvánnyal (kiegészítő tanúsítvánnyal)” szövegrész helyébe az „az egységes biztonsági tanúsítvánnyal” szöveg,
23. 81. § (9) bekezdés a) pontjában az „a vasútbiztonsági tanúsítvánnyal (kiegészítő tanúsítvány)” szövegrész helyébe az „az egységes biztonsági tanúsítvánnyal” szöveg,
24. 81. § (16a) bekezdés c) pontjában a „vasútbiztonsági tanúsítvány” szövegrész helyébe az „egységes biztonsági tanúsítvány” szöveg,
25. 84/A. § (2) bekezdésében, a 85. § (1) bekezdésében, a 85/C. § (1) bekezdésében, a 85/F. § (1) bekezdésében és a 85/O. §-ában az „a vasútbiztonsági tanúsítványra és engedélyre” szövegrész helyébe az „az egységes biztonsági tanúsítványra és vasútbiztonsági engedélyre” szöveg,
26. 88. § (1) bekezdésének 5. pontjában a „nem független pályahálózat-működtető között fennálló jogviszony feltételeit, ideértve az e szolgáltatások ellenértékeként a nem független pályahálózat-működtető” szövegrész helyébe a „pályahálózat-működtető között fennálló jogviszony feltételeit, ideértve az e szolgáltatások ellenértékeként a pályahálózat-működtető” szöveg,
27. 88. § (1) bekezdésének 6. pontjában a „vizsgaközpont” szövegrész helyébe a „vizsgaközpont, valamint vasúti képzési módszertani központ” szöveg,
28. 88. § (2) bekezdés 3. pontjában az „a vasútbiztonsági tanúsítványra” szövegrész helyébe az „az egységes biztonsági tanúsítványra” szöveg

lép.

43. §

Hatályát veszti a Vtv.

- a) 2. § 6. pont 6.3. alpontja,
- b) 35. § (5a) bekezdés d) pontja,
- c) 79/B. § (1) bekezdés h) pontjában a „vagy” szövegrész,
- d) 80/E. § (1) és (2) bekezdése, valamint (5) bekezdése,
- e) 87/D. § (2) bekezdése,
- f) 89. § (1) bekezdés e) pontja.

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

44. §

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 3. § (7) bekezdése a következő j) ponttal egészül ki:

(A közlekedésbiztonsági szerv független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek, így különösen:)

„j) az Európai Unió Vasúti Ügynökségétől.”

45. §

(1) A Kbt. 7. § (1) bekezdés f) pontja a következő fe) alponttal egészül ki:

(A közlekedésbiztonsági szerv:

a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események megelőzése érdekében biztonsági ajánlást tesz)

„fe) súlyos vasúti baleset, vasúti baleset és váratlan vasúti esemény esetén – amennyiben az ajánlás jellege miatt ez szükséges – az Ügynökségének;”

(2) A Kbt. 7. § (1) bekezdése a következő o) ponttal egészül ki:

(A közlekedésbiztonsági szerv:)

„o) az Európai Unió más tagállamainak vasúti kivizsgáló szervezeteivel együttműködve részt vesz egy vasúti szakértői értékelő program kialakításában, és bekapcsolódik abba saját hatékonyságának és függetlenségének nyomon követése érdekében.”

46. §

A Kbt. 10/C. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Súlyos vasúti baleset esetén – valamint, ha a közlekedésbiztonsági szerv úgy dönt, hogy vasúti balesettel vagy váratlan vasúti eseménnyel kapcsolatban szakmai vizsgálatot indít – a

közlekedésbiztonsági szerv vezetője a szakmai vizsgálat megindításáról szóló döntés meghozatalát követő egy héten belül tájékoztatja az Európai Unió Vasúti Ügynökségét. A tájékoztatás tartalmazza a baleset dátumát, idejét és helyét, valamint annak jellegét és következményeit a halálos áldozatok, személyi sérülések és anyagi károk tekintetében.”

47. §

A Kbt. 14/A. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„14/A. §

Vasúti baleset vagy esemény bekövetkezése esetén a biztonsági ajánlások címzettjeit, a vasúti közlekedési hatóságot, az Európai Unió Vasúti Ügynökségét, a balesetben vagy eseményben érintett mentőszolgálatokat, a megsérült vagyontárgyak tulajdonosait, a gyártókat, az érintett szolgáltatások igénybevevőinek képviselőit és a munkavállalók képviselőit igény esetén tájékoztatni kell a vizsgálat folyamatáról, és lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a tájékoztatás kézhezvételétől számított 30 napon belül írásban ismertessék álláspontjukat és véleményüket a vizsgálattal kapcsolatban, valamint megjegyzést tegyenek a zárójelentés-tervezetben szereplő információkra.”

48. §

A Kbt. 15. § (2a) bekezdése a következő c)-e) ponttal egészül ki:

(A (2) bekezdésben foglaltakon kívül meghatalmazott képviselőt delegálhat továbbá)

„c) annak az EU tagállamnak a kivizsgáló szerve, amely a súlyos vasúti balesetben, a vasúti balesetben és a váratlan vasúti eseményben érintett vállalkozó vasúti társaság letelepedési helyének minősül és működését ott engedélyezték,

d) annak az EU tagállamnak a kivizsgáló szerve, amelyben a súlyos vasúti balesetben, a vasúti balesetben és a váratlan vasúti eseményben érintett vasúti járművet nyilvántartásba vették, vagy

e) annak az EU tagállamnak a kivizsgáló szerve, amelynek a területén a súlyos vasúti balesetben, a vasúti balesetben és a váratlan vasúti eseményben érintett vasúti jármű karbantartására sor került.”

49. §

A Kbt. 23. § (1) bekezdés c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

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

„c) a 22. § (1) bekezdés a) pontjában adott felhatalmazások alapján kiadott rendeletekkel együtt a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikk 10-14. pontjai, 20-26. cikkei valamint I. melléklete;”

50. §

A Kbt.

a) 2. § 1) pontjában az „a vonatok üzemeltetését és az üzemeltetés” szövegrész helyébe az „a vasúti tevékenységek” szöveg,

- b) 3. § (4) bekezdésében az „Európai Vasúti Ügynökség” szövegrész helyébe az „Európai Unió Vasúti Ügynöksége (a továbbiakban: az Ügynökség)” szöveg,
 - c) 5. § (1) bekezdésben az „a közigazgatási hatósági eljárás általános szabályairól szóló törvényt” szövegrész helyébe az „az általános közigazgatási rendtartásról szóló törvényt” szöveg,
 - d) 9. § (1) bekezdésben az „akadályozva” szövegrész helyébe az „akadályozva, az esemény vizsgálatára jogosult más hatóságokkal egyidejűleg is” szöveg,
 - e) 14. §-ában a „folyamatáról” szövegrész helyébe a „folyamatáról kérésükre” szöveg,
 - f) 15. § (2b) bekezdés a) pontjában a „roncsokat” szövegrész helyébe a „roncsokat, és részt venni a bizonyítékok összegyűjtésében” szöveg,
 - g) 16. § (6) bekezdésében az „Európai Vasúti Ügynökségnek” szövegrész helyébe az „Európai Unió Vasúti Ügynökségének” szöveg,
 - h) 19. § (2) bekezdésében az „Európai Vasúti Ügynökséget” szövegrész helyébe az „Európai Unió Vasúti Ügynökségét” szöveg
- lép.

51. §

Hatályát veszti a Kbt. 9. § (1) bekezdés a) pontjában a „- az esemény vizsgálatára külön jogszabály alapján jogosult más hatóságokkal egyidejűleg is -” szövegrész.

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

52. §

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Ngt.) 2. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) Közlekedési infrastruktúra-beruházás megvalósítása során az építető kérelmére a hatóság köteles lefolytatni azt az Étv. szerinti, valamint a környezet védelmének általános szabályairól szóló törvény szerinti előzetes vizsgálati eljárást és környezeti hatásvizsgálati engedélyezési, valamint a már kiadott engedély módosítására irányuló eljárást is, ha az adott tevékenységre vonatkozóan jogszabály már nem ír elő engedélyt. Ilyen esetben az engedélyezésre vonatkozó korábbi – a hatályvesztésüket megelőző napon hatályos – jogszabályi rendelkezéseket kell alkalmazni.”

53. §

Az Ngt. 3. § (5) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:
(Az ügyintézési határidő:)

„a) a környezet védelmének általános szabályairól szóló törvény szerinti előzetes vizsgálati eljárás esetén az ott meghatározott határidő, környezeti hatásvizsgálati eljárás esetén hatvan nap,”

54. §

Az Ngt. 6/G. § (1)-(2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közlekedési infrastruktúra-beruházás során

- a) az építési engedélyezés és a vízjogi létesítési engedélyezés iránti kérelem nem utasítható el,
- b) a megindult építési engedélyezési eljárás és a vízjogi létesítési engedélyezési eljárás nem szüntethető meg, továbbá
- c) az építési engedélyezési eljárás és a vízjogi létesítési engedélyezési eljárás nem függeszthető fel

arra tekintettel, hogy a környezetvédelmi engedéllyel szemben bírósági felülvizsgálat van folyamatban.

(2) A közlekedési infrastruktúra-beruházás során

- a) az építési engedélyezés és a vízjogi létesítési engedélyezés iránti kérelem nem utasítható el,
- b) a megindult építési engedélyezési eljárás és a vízjogi létesítési engedélyezési eljárás nem szüntethető meg

arra tekintettel, hogy az építési vagy a vízjogi létesítési engedély alapját képező környezetvédelmi engedélyezés iránti eljárás van folyamatban. Az építési engedélyezési eljárást és a vízjogi létesítési engedélyezési eljárást a határozathozatal előtt a környezetvédelmi engedély kiadását követő nyolcadik napig a hatóság felfüggeszti.”

55. §

Az Ngt. 6/L. § (9)-(10) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) A (3) és (4) bekezdés szerinti használati korlátozással bekövetkező akadályoztatás (az ingatlannak közút céljára történő rendelkezésre tartása) miatt a tulajdonos (haszonélvező) javára az akadályoztatás időtartama, jellegére, az akadályoztatást megelőző, tulajdonos (haszonélvező) általi tényleges használat mértékére figyelemmel egyszeri kártalanítást kell fizetni. Ha az ingatlan közút céljára történő megszerzése adásvétellel történik, a kártalanítás az építető és a tulajdonos (haszonélvező) 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 a fővárosi vagy a megyei kormányhivatal állapítja meg. A kártalanítás megállapítására vonatkozó eljárásra a kisajátítási eljárás szabályait kell alkalmazni. Amennyiben az ingatlan megvásárlására, kisajátítására az egyszeri kártalanítás megállapítását és kifizetését követően sor kerül, úgy a vételár, kártalanítási összeg meghatározása során az ingatlan – (3) bekezdés szerinti tilalom és (4) bekezdés szerinti használati korlátozás figyelmen kívül hagyásával megállapított – forgalmi értékéből az egyszeri kártalanítás összegét le kell vonni.”

11. A fővárosi önkormányzat és a kerületi önkormányzatok közötti forrásmegosztásról szóló 2006. évi CXXXIII. törvény módosítása

56. §

A fővárosi önkormányzat és a kerületi önkormányzatok közötti forrásmegosztásról szóló 2006. évi CXXXIII. törvény 3. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„3. §

A fővárosi önkormányzatot és a kerületi önkormányzatokat a 2. § alapján osztottan megillető bevételekből a fővárosi önkormányzatot 54%, a kerületi önkormányzatokat együttesen 46% részesedés illeti meg. A fővárosi önkormányzat az őt megillető 54%-ból a helyi iparüzési adó részesedésének összegét elsőként a helyi közösségi közlekedési feladat ellátására köteles fordítani.”

12. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény módosítása

57. §

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény 45. § (2) bekezdésében a „kivonja a forgalomból” szövegrész helyébe a „kivonja a forgalomból, vagy az ideiglenes rendszámot visszavonja” szöveg lép.

13. Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény módosítása

58. §

Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 13. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az (1) bekezdés 18. pontja szerinti helyi közösségi közlekedési feladat ellátásának forrása helyi önkormányzatnál a helyi iparüzési adóból származó bevétel, a fővárosi önkormányzat esetében elsőként a külön törvény alapján a fővárosi önkormányzatot osztottan megillető adóbevétel.”

59. §

Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 112. §-a a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A helyi önkormányzatok helyi közösségi közlekedési feladatellátásának forrása a fővárosi önkormányzat esetében elsőként a külön törvény alapján fővárosi önkormányzatot osztottan megillető adóbevétel, más önkormányzatnál pedig a helyi iparüzési adóból származó bevétel. A helyi iparüzési adóbevételekből a közösségi közlekedési feladat ellátási összegén felüli bevétel különösen a települési önkormányzat képviselő-testületének hatáskörébe tartozó szociális ellátások finanszírozására használható fel.”

14. A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény módosítása

60. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (a továbbiakban: Sztv.) 2. §-a a következő 42-45. ponttal egészül ki:

(E törvény alkalmazásában:)

„42. autóbusz-állomás: a 181/2011/EU rendelet 3. cikk m) pontjában meghatározott autóbusz-állomás;

43. autóbusz-megállóhely: a 181/2011/EU rendelet 3. cikk n) pontjában meghatározott autóbusz-megálló;

44. autóbusz-állomás üzemeltető szerv: az autóbusz-állomás ingatlan-nyilvántartásban feltüntetett tulajdonosa, vagy a tulajdonos többségi befolyása alatt álló gazdasági társaság, vagy az autóbusz-állomás üzemeltetésre alapított költségvetési szerv, vagy a tulajdonossal az üzemeltetésre vonatkozóan megállapodást kötő személyszállítási közszolgáltatást nyújtó szolgáltató vagy más gazdasági társaság;

45. autóbusz-megállóhely üzemeltető szerv: az út közúti közlekedésről szóló törvény szerinti kezelője, a közút területén kívül elhelyezkedő autóbusz-megállóhelyek kivételével, ahol az autóbusz-megállóhely üzemeltetője az autóbusz-megállóhely ingatlannyilvántartásban feltüntetett tulajdonosa vagy az üzemeltetésre vonatkozóan megállapodást kötő személyszállítási közszolgáltatást nyújtó szolgáltató vagy más gazdasági társaság.”

61. §

Az Sztv. 3. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közforgalmú személyszállítási szolgáltatást, a külön célú menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást, valamint a különjáratú személyszállítást végző közlekedési szolgáltatók, valamint a személyszállítási szolgáltatási tevékenység végzéséhez szükséges autóbusz-állomások, autóbusz-megállóhelyek, valamint egyéb utasforgalmi létesítmények üzemeltetői kötelesek a személyszállítási szolgáltatási tevékenységek hatékony ellátása érdekében egymással együttműködni. Ennek keretében az üzemeltető – amennyiben jogszabály másként nem rendelkezik – legfeljebb a fenntartás és az üzemeltetés költségeit, az értékcsökkenést és a tőkemegtérülés alapján számított nyereséget magában foglaló önköltség fejében az egyenlő elbánás elve mellett, erre irányuló szerződés alapján, a személyszállítási közszolgáltatás nyújtó szolgáltatók elsőbbségének a biztosításával, a biztonságos közlekedés feltételeinek figyelembevételével köteles hozzáférést biztosítani

a) a közforgalmú személyszállítási szolgáltatást igénybe vevő utasok kiszolgálásához közvetlenül kapcsolódó szolgáltatásokhoz, így az utasok fel- és leszállásához, utazási okmány vásárlásához, az utastájékoztatási rendszerhez, a várakozást szolgáló és a szociális létesítményekhez és

b) a közforgalmú közlekedési szolgáltatások nyújtásához szükséges autóbusz-állomásokhoz, autóbusz-megállóhelyekhez, valamint egyéb utasforgalmi létesítményekhez

más személyszállítási szolgáltatást nyújtó szolgáltatók számára.”

62. §

Az Sztv. a következő 3/A. §-sal egészül ki:

„3/A. §

(1) A 3. §-ban meghatározott együttműködési kötelezettség alapján az autóbusz-állomás, autóbusz-megállóhely üzemeltetője köteles az általa üzemeltetett autóbusz-állomás és autóbusz-megállóhely hozzáféréseire vonatkozó előírásokat honlapján hozzáférési szabályzatban közzétenni.

(2) A hozzáférési szabályzat legalább a következőket tartalmazza:

- a) a nyújtott szolgáltatás helyszíne, kapacitása, leírása,
- b) a szolgáltatás műszaki, technikai jellemzői,
- c) a szolgáltatás díja.

(3) Az autóbuszos hatóság ellenőrzi az (1)-(2) bekezdésben foglaltak megtartását és a hozzáférési szabályzat tartalmának helytállóságát, jogszerűségét.”

63. §

Az Sztv. 15. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) Az autóbuszos hatóság az autóbuszos közúti személyszállítási szolgáltatást végző közlekedési szolgáltatókat, autóbusz-állomás és autóbusz-megállóhely üzemeltető szervet, valamint a közlekedésszervezőt az autóbusszal végzett közúti személyszállítási szolgáltatási piac felügyeletével kapcsolatos tevékenység ellátásához szükséges információk, adatok szolgáltatására kötelezheti.”

64. §

Az Sztv. 17. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Az autóbuszos hatóság felügyeli az autóbuszos személyszállítást igénybe vevő utasok jogaira vonatkozó jogszabályi rendelkezéseknek az autóbuszos személyszállító szolgáltatók, az autóbusz-állomást és az autóbusz-megállóhelyet üzemeltető szervek, valamint a közlekedésszervezők általi megtartását. E tevékenysége körében hivatalból ellenőrzi és elemzi a 181/2011/EU rendeletben, az e törvényben és az autóbuszos személyszállítási szolgáltatásnak a 181/2011/EU rendeletben nem szabályozott részletes feltételeire, valamint a 181/2011/EU rendeletben foglaltak alóli mentességekre, a közúti személyszállítási üzletszabályzatra, továbbá annak jóváhagyására vonatkozó szabályokat meghatározó kormányrendeletben, az autóbuszos személyszállító szolgáltatók személyszállítási üzletszabályzatában és a közlekedésszervezők személyszállítási üzletszabályzatában foglaltak megtartását.”

65. §

Az Sztv. 47. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülésének megállapítása során a vasúti igazgatási szerv a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 11. cikke szerinti gazdasági egyensúlyra irányuló vizsgálat alkalmazására vonatkozó eljárás és kritériumok

megállapításáról szóló, 2018. november 20-i (EU) 2018/1795 bizottsági végrehajtási rendelet alapján jár el.”

66. §

Az Sztv. 51. §-a a következő (10) bekezdéssel egészül ki:

„(10) A 47. § (6) bekezdésében foglaltaktól eltérően a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülésének megállapítása során a vasúti igazgatási szerv az új vasúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2014. augusztus 11-i 869/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet alapján jár el, ha a 2019. január 1. után beérkezett, a 2012/34/EU irányelv 38. cikk (4) bekezdésében említett, a kérelmezni szándékozott személyszállítási szolgáltatásról szóló tájékoztatás alapján az új személyszállítási szolgáltatást 2020. december 12. előtt megkezdik.”

67. §

Az Sztv. 52. § (2) bekezdése a következő g) ponttal egészül ki:

(Ez a törvény a következő rendeletek végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg:)

„g) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 11. cikke szerinti gazdasági egyensúlyra irányuló vizsgálat alkalmazására vonatkozó eljárás és kritériumok megállapításáról szóló, 2018. november 20-i (EU) 2018/1795 bizottsági végrehajtási rendelet.”

68. §

Az Sztv.

a) 15. § (3) bekezdésében az „a közlekedési hatóság” szövegrész helyébe az „az autóbuszos hatóság” szöveg,

b) 18. § (3) bekezdésében az „az autóbuszos közlekedési hatóság” szövegrész helyébe az „az autóbuszos hatóság” szöveg

lép.

15. Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény módosítása

69. §

Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény 26. § (3) bekezdés d) pontjában a „3 napig” szövegrész helyébe a „70 napig” szöveg lép.

16. Az adózás rendjéről szóló 2017. évi CL. törvény módosítása

70. §

Az adózás rendjéről szóló 2017. évi CL. törvény 88. §-ában az „az „E” és „P” betűjelű ideiglenes rendszám-tábla kiadásáról” szövegrész helyébe az „a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a

közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló kormányrendeletben meghatározott ideiglenes rendszámtábláról” szöveg lép.

17. Záró rendelkezések

71. §

(1) Ez a törvény – a (2)-(4) bekezdésben meghatározott kivétellel – 2020. január 1-jén lép hatályba.

(2) A 23. § (1) és (3)-(5) bekezdése, a 24-25. §, a 27-29. §, a 31. § és 32. §, a 36. § (1) és (3)-(7) bekezdése, a 37. § (1) bekezdése, a 38. § és a 39. §, a 40. § (1)-(3) bekezdése, a 41. §, a 42. § 1-15., 17., 19-25. és 28. pontja, a 43. § a), b), d) és f) pontja, valamint a 9. alcím 2020. június 16-án lép hatályba.

(3) A 61. § és a 62. § 2020. július 1-jén lép hatályba.

(4) A 3. alcím, az 5. alcím, a 7. alcím, a 12. alcím és a 16. alcím 2021. január 1-jén lép hatályba.

72. §

Az 58. § az Alaptörvény 31. cikk (3) bekezdése alapján sarkalatosnak minősül.

73. §

(1) A 3. §, a 4. § és az 5. § a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapít meg.

(2) A 23. § (1) és (3)-(5) bekezdése, a 24-26. §, a 27-29. §, a 31. § és 32. §, a 36. §, a 37. §, a 38. § és a 39. §, a 40. §, a 41. §, a 42. § 1-15., 17., 19-25. és 27-28. pontja, a 43. § a), b), d) és f) pontja, valamint a 9. alcím a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, valamint a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

(3) Ez a törvény a következő uniós jogi aktusok végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapít meg:

- a) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 796/2016 európai parlamenti és a tanácsi rendelet,
- b) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 11. cikke szerinti gazdasági egyensúlyra irányuló vizsgálat alkalmazására vonatkozó eljárás és kritériumok megállapításáról szóló, 2018. november 20-i (EU) 2018/1795 bizottsági végrehajtási rendelet 11. cikkének (3) bekezdése.

Általános indokolás

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) módosítása a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 30-i (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az európai uniós tagállami kötelezettségünkéből adódó szükséges hazai átültetését szolgálja. A módosítás törvényi szabályozási szinten határozza meg – az uniós rendeletben előírt – a szükséges, a jármű vizsgálatát, ellenőrzését, vagy értékelését végző műszaki szolgálat kijelölési és a járművekre vonatkozó piacfelügyeleti feladatot, amely feladatokra a javaslat a közlekedési hatóságot jelöli ki. A közlekedési hatóság ezeket a feladatokat eddig is végezte a két- és háromkerekű járművek, valamint négykerekű motorkerékpárok, továbbá a mezőgazdasági és erdészeti járművek tekintetében. Azonban ez a feladat most az uniós rendelet megjelenésével kibővült a gépjárművekre és pótkocsijaikra, tehát így már az összes közúti járműkategóriára kiterjed.

Az autóbusz-megállóhely több szolgáltató általi igénybevételéhez kapcsolódóan arról, hogy ebben az esetben a szolgáltatók milyen módon tehetnek eleget a kötelezettségeinek – elkerülvén a felelősségi körök egyértelmű meghatározásának hiányából adódó esetleges félreértést és jogvitát – rendelkezni szükséges, amelynek érdekében a kezelővel megállapodást szükséges kötniük.

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) módosításának célja a törvényben foglalt felhatalmazó rendelkezések pontosítása a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény végrehajtásáról szóló 141/1995. (XI. 30.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Vhr.) jogbiztonságot szolgáló alkalmazása érdekében az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvényben foglaltakkal összhangban.

A víziközlekedésről szóló 2000. évi LXII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) módosítása megteremti Magyarországon az Európa-szerte népszerű nyaralóhajózás lehetőségét. A nyaralóhajózás a kedvtelési célú belvízi hajózásnak az a turisztikai lehetősége, amely hajóvezetői engedély nélkül vezethető, szállást is nyújtó hajókon teszi lehetővé a nyaralást az erre alkalmas, nyaralóhajózásra kijelölt vízterületen.

A Vkt. módosításáról szóló másik javaslat célja a hajózási felelősségbiztosítás kérdésének rendezése. A felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló 2012. évi strasbourgi egyezményt (CLNI 2012) kihirdető 2017. évi CVII. törvény értelmében a Vkt. 24-25. §-ai a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló strasbourgi egyezménnyel (CLNI) egyidejűleg – 2019. július 1. napján – léptek hatályba, mely időpontot – az egyezmény nemzetközi jogi hatályba lépése alapján – a külügyminiszter határozott meg közleményében (2/2019. (I. 17.) KKM közlemény).

A törvénymódosítás alapján személyhajó és áruszállító hajó, továbbá komp és gazdasági célból üzemeltetett kishajó kizárólag akkor vehetnek részt a belföldi forgalomban, ha üzembentartói rendelkeznek a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló strasbourgi egyezménynek (CLNI) is megfelelő és érvényes hajó-felelősségbiztosítási szerződéssel.

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (a továbbiakban: Sztv.) módosításának célja a jogharmonizáció végrehajtása.

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosításának célja a vasúti közlekedéssel kapcsolatos európai politika célja az egységes európai vasúti térség létrehozása. Az egységes európai vasúti térség kiteljesítésére irányuló negyedik jogszabálycsomag elfogadására 2016 áprilisában (Műszaki Pillér) és 2016 decemberében (Politikai Pillér) került sor. A 4. Vasúti Csomag Műszaki Pillérének részét képezi a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/798/ európai parlamenti és tanácsi irányelv. Magyarországnak 2020. június 16. napjáig eleget kell tennie jogharmonizációs kötelezettségének. A törvényjavaslat e jogharmonizációs kötelezettség teljesítésének első lépéseként a fenti két irányelvnek az európai uniós tagállami kötelezettségünkéből adódóan szükséges hazai átültetését szolgálja, törvényi szinten.

A törvényjavaslat előkészíti továbbá a jelenlegi rendszámok kivezetésével kapcsolatos módosításokat. 2021. január 1-jével az ideiglenes rendszámok összevonására kerül sor, amely alapján a korábban „E”, „M”, „SP”, „P” és „Z” betűjelű ideiglenes rendszám táblák helyett egységesen „I” betűjelű ideiglenes rendszám tábla kerül kiadásra felmenő rendszerben. Az ideiglenes behozatali vámeljárással alá vont járműre kiadott „V” betűjelű ideiglenes rendszám tábla, valamint a lassú járművek speciális, fehér alapon (3-3) piros betű- és számjelű, Y kezdő betűjelű rendszám tábla megszüntetésre kerül. A „V” betűjelű ideiglenes rendszám táblák megszüntetésére azok kihasználatlansága miatt kerül sor. A lassú járművek speciális rendszám táblával való ellátása az egyszerűsítés miatt kerül kivezetésre és sorozatban előállított rendszám táblával látják el a jövőben e járműveket. A jelenlegi rendszámok kivezetése a járműtulajdonos részére nem jelent adóteher-növekedést. Ezzel együtt a módosítás okán szükséges az ideiglenes rendszám táblákhoz kapcsolódó egyes pénzügyi és közlekedési tárgyú törvények technikai jellegű pontosítása. A módosítás az állampolgárokra nézve többletkötelezettséget, tehernövekedést nem jelent.

A Kormány az önkormányzati feladatellátás közül kiemelten fontosnak tartja a kötelező önkormányzati feladatok ellátásához szükséges források megteremtését, a városi tömegközlekedés zavartalan biztosítását, ezért különösen a budapesti tömegközlekedés működőképességének biztosítása érdekében arra is törvényi garancia szükséges, hogy az önkormányzatok az iparűzési adót elsőként a helyi tömegközlekedés finanszírozására legyenek kötelesek fordítani.

Ezen indokolás a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 18. § (3) bekezdése, valamint a Magyar Közlöny kiadásáról, valamint a jogszabály kihirdetése során történő és a közjogi szervezetszabályozó eszköz közzététele során történő megjelöléséről szóló 5/2019. (III. 13.) IM rendelet 20. § (2) bekezdés a) pontja alapján a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Indokolások Tárában közzétételre kerül.

Részletes indokolás

1. §

A javaslat a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 20. § (6) bekezdése módosításával rendezi, hogy a Kkt. szerinti bírság megfizetésénél ne a befizetőt terhelje a megfizetéssel kapcsolatos – jelenleg a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírsággal összefüggő hatósági feladatokról szóló a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet 15/A. §-ban szabályozott – költség, hanem azt az állam viselné. A törvényjavaslatban foglaltak megvalósulása hiányában a jogsértő magatartás eredményeként kiszabott bírság vagy bármely pénzkövetelés befizetői hátrányos megkülönböztetésben részesülhetnek, hiszen többféle bírságösszeg terhelheti őket attól függően, hogy ki milyen formában és mely hatóságnál kívánja megfizetni a bírság összegét.

2. §

A Nemzeti Tengelysúly-mérő Rendszerrel összefüggésben, az abban közreműködő, az ED törvényben meghatározott UD rendszer üzemeltetőjének feladatainak pontosítása.

3. §

Jogharmonizációs kötelezettségünk szerint – az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet 68. cikkében foglaltakra tekintettel – szükséges meghatározni a járművek vizsgálatát, ellenőrzését, vagy értékelését végző műszaki szolgálatot végző hatóságot, mely feladatra a közlekedési hatóság lett kijelölve.

4. §

Jogharmonizációs kötelezettségünk szerint – az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletre 6. cikk (1) bekezdésében foglaltakra tekintettel – szükséges meghatározni a gépjárművekre és pótkocsijaikra vonatkozó piacfelügyeleti feladatokat elvégző hatóságot, mely feladatra a közlekedési hatóság lett kijelölve.

5. §

Jogharmonizációs záradék.

6. §

Az ideiglenes rendszám táblákra vonatkozó közlekedés-igazgatási szabályok módosítása miatt indokolt a gépjárműadó-törvény ideiglenes rendszám táblával ellátott gépjárművekre vonatkozó rendelkezéseinek aktualizálása. A módosítás az adófizetési kötelezettség kapcsán érdemi változást, tehernövekedést nem eredményez, az állampolgárok számára adminisztrációs, ügyviteli, pénzügyi többletterhet nem jelent, csupán – saját fogalmi rendszer megalkotásával – igazodik a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet felmenő rendszerű új fogalmi rendjéhez, besorolási kategóriáihoz.

Ezt meghaladóan, ha a Kkt.-ben az elektromos meghajtású jármű fogalma kerül rögzítésre, a KRESZ-ben nincs lehetőség ennek közlekedésbiztonsági szempontok szerinti differenciálására, ezért szükséges az elektromos meghajtású gépjármű fogalom meghatározása, amely már megfelel a KRESZ rendelkezéseinek, illetve további szövegcsere rendelkezést tartalmaz a javaslat.

7. §

A javaslat a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvénnyel, valamint a fővárosi önkormányzat és a kerületi önkormányzatok közötti forrásmegosztásról szóló 2006. évi CXXXIII. törvénnyel való koherenciát teremti meg. A törvényjavaslat révén a helyi önkormányzatnak az iparűzési adó bevételeit elsőként a helyi közösségi közlekedési feladat finanszírozására kell fordítania, amennyiben ilyen feladatot lát el.

8. §

Az ideiglenes rendszám táblákra vonatkozó felmenő rendszerű közlekedés-igazgatási szabályok módosítása okán indokolt a gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény (Gjt.) ideiglenes rendszám tábla-kiadással összefüggő adókötelezettségi szabályban a megfelelő fogalmak használata. A javaslat az adókötelezettség tartalmát egyebekben nem változtatja meg, így az állampolgárokra többletkötelezettséget, valamint tehernövekedést nem jelent.

9. §

A javaslat a Gjt. értelmező rendelkezéseinek aktualizálásával, illetve új értelmező rendelkezések törvénybe iktatásával biztosítja, hogy a gépjárműadó-szabályozás az ideiglenes rendszám táblákra vonatkozó ágazati szabályokkal összhangban legyen.

Erre figyelemmel változik a lassú jármű és a lassú jármű pótkocsija Gjt.-beli fogalma.

Új értelmező rendelkezésként a Gjt.-be épül három, a közlekedés-igazgatási szabályok módosulása okán „I” betűjelű, ideiglenes rendszámmal ellátott gépjármű-kategória. Ezen hármas fogalmi rendszer Gjt.-n belüli kialakítását az indokolja, hogy a felmenő rendszerben kiadott új „I” betűjelű ideiglenes rendszám három különböző – a gépjárműadó vonatkozásában – három különféle szabályozás alá eső ideiglenes rendszámot („E”, „P” és „Z” rendszámot) vált fel. A szabályozás háromféle volta ugyanakkor – az egyértelmű jogértelmezés érdekében – indokolttá

teszi a gépjárműadó-szabályozás vonatkozásában a három különböző gépjármű-kategória fenntartását. Módosítás technikai jellegű, az állampolgárokra nézve többletkötelezettséget, illetve tehernövekedést nem jelent.

10. §

Az ideiglenes rendszámátlákra vonatkozó közlekedés-igazgatási szabályok módosítása okán indokolt a gépjárműadó-törvény ideiglenes rendszámátlával ellátott gépjárművekre vonatkozó rendelkezéseinek aktualizálása. Erre tekintettel a módosítás szövegcsérés megoldás alkalmazásával biztosítja a Gjt. közlekedés-igazgatási jogszabályokkal való összhangját. Módosítás technikai jellegű, az állampolgárokra nézve többletkötelezettséget, illetve tehernövekedést nem jelent.

11. §

A „V” betűjelű ideiglenes rendszámátlák megszüntetése okán indokolt a Gjt.-ből az e rendszámátlára való utalás hatályon kívül helyezése.

12. §

Az Lt. 29. §-ának a törvényjavaslat 12. §-ával beillesztendő (4) bekezdése a 13. § által újonnan beillesztendő egyik felhatalmazó rendelkezés normaszöveggel való viszonyát rendezi.

13. §

Az Lt. 73. § (1) bekezdésében foglalt, a Kormány jogalkotási hatáskörére vonatkozó felhatalmazó rendelkezések kiegészítése.

14. §

Az Lt. szövegcsérés módosításai jellemzően a Vhr.-hez tartozó felhatalmazó rendelkezések megalkotásához kapcsolódnak, továbbá megvalósul az Lt. 51. § (9) bekezdésben szereplő hivatkozás pontosítása, tekintettel arra, hogy a repülőtér akadálykorlátozási felületeinek kijelöléséről, a légiközlekedési akadályok jelölésének főbb szabályairól, valamint Magyarország légiközlekedési terep és akadály adatbázisának létrehozásáról és fenntartásáról rendelkező kormányrendelet tervezett rendelkezései a Vhr. részeként jelentek meg.

15. §

Az ideiglenes rendszámátlá nyilvánntartás fogalmának pontosítása szükséges, mert nem jött még létre az elektronikus nyilvánntartás. Az ideiglenes rendszámátlák nyilvánntartása a „P” betűjelű rendszámátlá kivételével továbbra is tartalmazza az ideiglenes rendszámátlával ellátott járművek alvázszámát, gyártmányát, típusát és színét.

16. §

Biztonsági okokból, illetve a felkutatási és mentési műveletek gyors és eredményes végrehajtásának előmozdítására jogszabályban szükséges rögzíteni, hogy a nyaralóhajózásban

résztvevőkről utaslista készüljön. Ennek megfelelően a már a Vkt.-ben szabályozott esetkört célszerű a nyaralóhajóra is kiterjeszteni. A nyaralóhajó utasnyilvántartásában szerepelnie kell a hajón utazó személyek nevének, életkorának, nemének és állampolgárságának. Az utasnyilvántartást szükség esetén a felkutató és mentőszolgálatok részére a felkutatási és mentési műveletek végrehajtása céljára át kell adni. Az utasnyilvántartásban a személyes adatokat legalább az utazás időtartama alatt, illetve addig kell megőrizni, ameddig a felkutatás és a mentés tart, ezt követően azokat törölni kell.

17-19. §

A felelősségbiztosítás kötésére kötelezettek körét indokolt a CLNI hatályával megegyezően szabályozni, illetve a hatályos szabályozáshoz képest szűkíteni, mivel indokolatlan terhet jelentene minden gazdasági célból üzemeltetett vízi jármű esetében, például a csónakokat gazdasági célból üzemeltetők számára.

A §-ok biztosítási jogviszony Egyezménynek megfelelő feltételeit, követelményeit szabályozzák.

20. §

Jelenleg Magyarországon a nyaralóhajó jogi fogalomként nem létezik. A Nyugat-Európában nyaralás céljára használt hajók a hazai jogszabályok szerint is kedvtelési célú kisgéphajónak minősülnek, vezetésükhöz nemzetközi kedvtelési célú kisgéphajó-vezetői képesítés szükséges.

Ahhoz, hogy a nyaralóhajó vezetésére – a kisgéphajótól eltérő – rendelkezések vonatkozzanak, szükséges – a nemzetközi gyakorlatra is figyelemmel – meghatározni a nyaralóhajó fogalmát, mely a kisgéphajó kategórián belül egy szűkebb halmazt jelent. A nyaralóhajó olyan kedvtelési célú kisgéphajó, amelynek a hossza nem haladja meg a 15 métert, és a legnagyobb holt vízi sebessége nem nagyobb 15 km/h-nál.

21-22. §

A regisztrációs adóról szóló törvény módosítása az ideiglenes rendszám táblákra vonatkozó közlekedés-igazgatási szabályok változásának következtében aktualizálja az I betűjelű ideiglenes rendszám táblával ellátott gépjárművek forgalomba helyezésére vonatkozó adómentességi szabályokat.

23. §

Az átjárhatósági irányelvnek és a vasútbiztonsági irányelvnek a törvényi szintet igénylő fogalmainak átültetését tartalmazza, illetve megtörténik a vagyonműködtető fogalmának meghatározása.

Az átjárhatósági irányelvnek és a vasútbiztonsági irányelvnek a törvényi szintet igénylő fogalmainak átültetését tartalmazza.

24. §

A nemzeti biztonsági hatóság feladatait Magyarországon a vasúti közlekedési hatóság látja el. A vasútbiztonsági irányelv a korábbiakhoz képest szigorúbb függetlenségi szabályokat állapít meg, azonban lehetővé teszi, hogy azok teljesülése esetén a hatóság a közlekedésért felelős miniszter irányítása alatt álló szervezet egyik szervezeti egysége is lehessen.

25. §

Az átjárhatósági irányelv alapján a vasúti járművek üzembe helyezését a továbbiakban a vasúti társaság az érintett pályahálózat-működtető bevonásával maga végzi, és a vasúti járművek forgalombahozatali engedélye, valamint a járművek típusengedélye minősül majd műszaki engedélynek.

26-29. §

Az átjárhatósági irányelv és a vasútbiztonsági irányelv átírta a nemzeti szabályokra vonatkozó előírásokat. Nemzeti szabályokat azokra az esetekre lehet létrehozni, melyekről az adott európai uniós átjárhatósági műszaki előírás nem rendelkezik. E nemzeti szabályokat a megalkotásuk során a Bizottsággal, az Európai Unió Vasúti Ügynökségével és az Európai Unió többi tagállamával egyeztetni szükséges. Sürgős esetben a nemzeti szabályt az előírt eljárás mellőzésével is meg lehet alkotni, elsősorban baleset elkerülése érdekében. Ebben az esetben utólagos egyeztetési kötelezettség áll fenn. A nemzeti szabály fenti egyeztetése a közlekedésért felelős miniszter feladata.

A vasútbiztonsági irányelv a korábbiakhoz képest szélesebb körben határozza meg a vasúti piac szereplőinek jogait és kötelezettségeit a vasúti közlekedés biztonságának előmozdítása és fenntartása tekintetében. A vasúti társaságok kockázatértékelést végeznek, kockázatkezelési intézkedéseket tesznek, szerződéseikben kötelezhetik a piac többi szereplőjét, hogy meghatározott intézkedéseket tegyenek a lehetséges kockázatok kezelése érdekében. Emellett a társaságok értelmzett piaci szereplőknek, úgymint a karbantartásért felelős szervezeteknek, a gyártóknak, a karbantartási szolgáltatóknak, az üzemeltetőknak, a szolgáltatóknak, az ajánlatkérőknek, a fuvarozóknak, a feladóknak, a címzetteknek, a berakodóknak, a kirakodóknak, a töltőknek és a lefejtőknek is hasonló kockázatkezelési intézkedéseket kell meghozniuk. Ha e piaci szereplőknek kivitelezési vagy üzemeltetési hiányosság jut tudomására, akkor a hatáskörükön belül meg kell, hogy tegyék a szükséges intézkedéseket a kockázatok csökkentésére.

A vasútbiztonsági irányelv a vasútbiztonsági tanúsítványra és engedélyekre vonatkozó rendelkezéseket újraszabályozta. 2020. június 16. napjától alapesetben az Európai Unió Vasúti Ügynöksége adja ki az egységes vasútbiztonsági tanúsítványt azon vállalkozó vasúti társaságok számára, melyek szolgáltatási területe egy vagy több európai uniós tagállamra terjed ki. Az Európai Unió Vasúti Ügynöksége az érintett tagállamok nemzeti biztonsági hatóságait véleményezési jogkörrel az eljárásába bevonja ugyan, azonban a végső döntést ő

hozza meg.

Az adott tagállam nemzeti biztonsági hatósága az egységes vasútbiztonsági tanúsítványt csak akkor állítja ki, ha a kérelmező vállalkozó vasúti társaságszolgáltatási területe csak ennek a tagállamnak a területére korlátozódik és a kérelmező kifejezetten azt kérte, hogy a nemzeti biztonsági hatóság járjon el. Ugyanis a kérelmezőnek még ebben az esetben is joga van az Európai Unió Vasúti Ügynöksége eljárását kérnie.

A kiegészítő biztonsági tanúsítvány intézménye az új eljárásban megszűnt.

A vasútbiztonsági engedélyt – mivel az a pályahálózat-működtetői tevékenységhez kapcsolódik – a továbbiakban is az adott tagállamban található pályahálózat nemzeti biztonsági hatósága adja ki, azonban a vasútbiztonsági irányelvben meghatározott eljárásrend szerint.

30. §

A Vtv. 36. § (7) pontja alapján az alapvizsga és az időszakos vizsga lebonyolítását, valamint az alapképzés és az időszakos oktatás szakmai irányítását a Kormány által külön jogszabályban kijelölt vasúti vizsgaközpont végzi, illetve a 36. §. (9) pontja alapján az alapvizsgáztatást és az időszakos vizsgáztatást a vasúti vizsgaközpont, mint tanúsító szerv a külön jogszabályban előírt feltételeknek megfelelő, a közlekedési hatóság vizsgabiztosi névjegyzékébe felvett és közlekedési hatóság által kinevezett vizsgabiztosok bevonásával szervezi és végzi. A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-t a vasúti vizsgaközpont kijelöléséről szóló 338/2010. (XII.27.) Korm. rendelet jelölte ki országos illetékességgel eljáró vasúti vizsgaközpontként.

A módosítással lehetővé válik a vasúti – valamint közúti és vízi – vizsgáztatási, vizsgaszervezési és módszertani feladatok ellátására több közlekedési ágazatot is magába foglaló vizsgaközpont létrehozása, míg a vasútbiztonság szempontjából stratégiai munkakörök – vasútszakmai oktatók, vizsgabiztosok, illetve a vasútüzem vezetők – képzése, továbbképzése tekintetében a kormányzati és a közlekedési szakpolitikák, valamint stratégiák hatékony megvalósításának érdekében továbbra is a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. látja el a feladatot.

A Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközponttal kapcsolatos rendelkezés.

31. §

Az átjárhatósági irányelv értelmében a járművek üzembehelyezését felváltja a járművek forgalomba hozatalának engedélyezési eljárása, az ezzel kapcsolatos irányelvi rendelkezések átültetésére kerül sor.

32. §

A járművek típusengedélyeztetésével kapcsolatos szabályok megalkotása.

33. §

Vasúti építetők beruházás során a magyar állam tulajdonába kerülő ingatlanok vonatkozásában a Vtv. 44/A. § (1) bekezdése szerint csak a kisajátított vagy a kisajátítást helyettesítő adásvétellel megszerzett ingatlanok vonatkozásában lesz vagyongazdálkodó. Az építetők vagyongazdálkodói joga nem jön létre a más jogcímen megszerzett vagy eleve a magyar állam tulajdonában álló ingatlanok vonatkozásában tekintettel arra, hogy nem a hatályos jogszabályban megjelölt jogcímenek kerülne sor a szerzésre. Ennek okán célszerű a beruházásokkal érintett ingatlanok vonatkozásában szabályozni a vagyongazdálkodói jog megszerzését más esetekre, például ingyenes vagyontárgy átadás esetére is.

34. §

A Vtv. 46. § (1) bekezdésére figyelemmel a NISZ Zrt., mint GSM-R fejlesztő a GSM-R nagyprojekt első fázisa tekintetében részben GYSEV Zrt. vagyongazdálkodásában, illetve vagyontárgy üzemeltetésében lévő ingatlanokon valósította meg a GSM-R I. projekt keretében létrehozott, illetve beszerezett eszközöket és meghatározott egyéb vagyontárgyakat. A most induló GSM-R nagyprojekt második fázisa a GYSEV Zrt. tulajdonában álló pályahálózatot is érinteni fogja. A Vtv. 46. § (1) és (3) bekezdésének a módosítása segítségével a létesítésre kerülő GSM-R projekt vagyontárgyai akkor is állami tulajdonba kerülhetnének, ha azok a GYSEV Zrt. tulajdonában lévő vasúti pályahálózaton kerülnek létesítésre.

35., 37. §

A vasútbiztonsági irányelv rendelkezései alapján a fellebbezés lehetőségének biztosítása szükséges az egységes biztonsági tanúsítvánnyal, valamint a jármű forgalomba hozatali engedélyezési eljárással összefüggésben, továbbá szükséges rendelkezni arról is, hogy a fellebbezés lehetősége az ügyfelet az irányelv rendelkezése alapján csak meghatározott esetekben illeti meg.

36. §

A Vtv. 80. §-a a közlekedési hatóság hatáskörét és feladatait tartalmazza, mely feladatokat pontosítani szükséges az átjárhatósági irányelvnek és a vasútbiztonsági irányelvnek megfelelő új eljárási rendeknek megfelelően: az egységes vasútbiztonsági tanúsítványt, a forgalombahozatali járműengedélyt és a járművek típusengedélyét alapesetben az Európai Unió Vasúti Ügynöksége adja ki, a közlekedési hatóság bevonása mellett. A közlekedési hatóság akkor jár el, ha a vasúti társaság csak Magyarország területén belül kíván működni, illetve ha a vasúti járművet (vagy jármű-típust) csak Magyarország területén belül kívánnak forgalomba hozni és a kérelmező nem az Európai Unió Vasúti Ügynökségének eljárása mellett döntött. A fentieknek megfelelően került sor a közlekedési hatóság hatáskörének és feladatainak a Vtv. 80. §-a szerinti felsorolásban történő ismételt meghatározására.

A 4. vasúti csomag politikai pillérébe tartozó, a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti

infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2370 európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: (EU) 2016/2370 irányelv) 1. cikk 14. pontja úgy módosította a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: 2012/34/EU irányelv) 56. cikkét, hogy a korábbiakhoz képest még több esetet állapít meg példálózó jelleggel, amikor jogvitás eljárást lehet kezdeményezni a vasúti igazgatási szerv előtt. Mivel az irányelvi felsorolás nem taxatív, hanem példálózó („különösen”) ezért a Vtv. jelenlegi rendelkezései úgy lettek már a 2012/34/EU irányelv átültetésekor megállapítva, hogy lefedik a (EU) 2016/2370 irányelv szerinti új eseteket is, azonban a gyakorlati tapasztalatok azt mutatják, hogy a megfelelő joggyakorlat kialakulásának elősegítése érdekében szükséges a vasúti piac szereplői számára egyértelművé tenni, hogy ezekben az esetekben is van lehetőségük jogvitás eljárást kezdeményezni.

38. §

Amikor az egységes vasútbiztonsági tanúsítványt, a forgalomba hozatali járműengedélyt és a járművek típusengedélyét az Európai Unió Vasúti Ügynöksége adja ki, az eljárásba az érintett tagállamok nemzeti biztonsági hatóságait bevonja. A bevonás keretfeltételeit, az eljárási díj megosztását az Európai Unió Vasúti Ügynöksége és az adott tagállam nemzeti biztonsági hatósága az átjárhatósági irányelv és a vasútbiztonsági irányelv rendelkezései alapján együttműködési megállapodásban rendezik.

39. §

Átmeneti rendelkezések.

40. §

Felhatalmazó rendelkezések pontosítása.

41. §

Jogharmonizációs záradék.

42. §

Szövegcsere, pontosító rendelkezések.

43. §

Hatályon kívül helyező rendelkezések.

44. §

A Kbt. 3. § (7) bekezdése tartalmazza, hogy a közlekedésbiztonsági szervnek milyen piaci és egyéb szereplőktől függetlenül kell működnie. Ez a felsorolás a továbbiakban kiegészítésre kerül a vasútbiztonsági irányelv 22. cikk (1) bekezdése alapján az Európai Unió Vasúti Ügynökségével is.

45. §

A közlekedésbiztonsági szerv a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események megelőzése érdekében biztonsági ajánlásokat tesz az érintettek számára. Annak érdekében, hogy az Európai Unió Vasúti Ügynöksége átfogó képet kapjon az Unión belüli balesetekről és az arra tett ajánlásokról és így tevékenyen részt tudjon venni a balesetek megelőzésében, a vasútbiztonsági irányelv 26. cikk (2) bekezdése alapján a részére is meg kell küldeni ezeket az ajánlásokat.

Fontos, hogy az Európai Unión belüli közlekedésbiztonsági szervek között folyamatos kapcsolattartás legyen, ezért a vasútbiztonsági irányelv 22. cikk (7) bekezdése szerint közlekedésbiztonsági szerveknek az Európai Unió Vasúti Ügynöksége támogatásával szakértői értékelési programot kell kialakítaniuk, és minden közlekedésbiztonsági szervet arra kell ösztönözni, hogy hatékonyságuk és függetlenségük nyomon követése érdekében bekapcsolódjanak.

46. §

Szövegpontosítást tartalmaz mind az Európai Unió Vasúti Ügynökségének neve tekintetében, mind abban, hogy a tájékoztatási kötelezettség kezdő határideje a szakmai vizsgálat megindításáról szóló döntés meghozatala.

47. §

Szövegpontosítást tartalmaz. A közlekedésbiztonsági szerv által készített ajánlás címzettjei között a korábbi gyakorlathoz igazodóan a továbbiakban – a vasútbiztonsági irányelv 23. cikk (3) bekezdése alapján – nevesítésre kerül a vasúti közlekedési hatóság és az Európai Unió Vasúti Ügynöksége is. Ezen kívül pontosításra kerül, hogy a tájékoztatás az érintettek ilyen irányú igénye esetén kötelező csupán, van aki igényli a tájékoztatást, van aki nem.

48. §

A vasútbiztonsági irányelv 23. cikk (1) bekezdése alapján – az Európai Unió tagállamaiban működő balesetvizsgáló testületek együttműködésének előmozdítása érdekében – szélesedett azoknak a közlekedésbiztonsági szerveknek a köre, amelyek bevonhatóak a vizsgálati eljárásban. Fontos szempont például, hogy annak a tagállamnak a balesetvizsgáló testülete is bevonható legyen, amelynek területén a balesetben érintett vasúti jármű karbantartása történt.

49. §

Jogharmonizációs rendelkezés.

50. §

A vasútbiztonsági irányelv a Kbt.-beli jogharmonizációs záradéka.

51. §

Szövegpontosításokat tartalmaz. A „vasúti tevékenységek” kifejezés szélesebb kört ölel fel, mint a vonatok üzemeltetése. Az Európai Unió Vasúti Ügynökségének neve pontosításra kerül a Kbt.-ben. A Kbt. 9. § (1) bekezdésében meghatározott valamennyi tevékenységet a többi hatósággal együttműködve, egyidejűleg végezheti a közlekedésbiztonsági szerv és nem csak az a) pontban meghatározottat. A vasútbiztonsági irányelv 23. cikk (1) bekezdése előírja, hogy a Kbt. 15. § (2) és (2a) bekezdése szerinti vizsgáló testületek képviselői – a közlekedésbiztonsági szervek együttműködésének biztosítása és elősegítése érdekében – a vizsgálóbizottság vezetőjének felügyelete alatt a szakmai vizsgálat során jogosult nem csak a roncsokat megtekintetni, de adott esetben a bizonyítékok összegyűjtésében is közreműködni.

A Kbt. 9. § (1) bekezdésében meghatározott valamennyi tevékenységet a többi hatósággal együttműködve, egyidejűleg végezheti a közlekedésbiztonsági szerv és nem csak az a) pontban meghatározottat, ezért az a) pontból a fellevezető szövegbe szükséges átemelni a szövegrészt.

52-54. §

A törvényjavaslatban foglaltak célja, hogy közlekedési infrastruktúra beruházások esetében biztosítsa az építető számára azt a lehetőséget, hogy olyan esetben is hatósági vizsgálatot és hatósági határozatba foglalt döntést kérjen, amikor arra egyébként a szakági jogszabályok alapján nem lenne szükség. A javaslat az eljárási kötelezettséget nemcsak az engedélyezési, hanem az engedély módosítására irányuló eljárások esetében is biztosítja.

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt beruházások esetén az eljárás biztonságos lefolytatása biztosítása érdekében a törvényjavaslat 62 napra emeli a környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvényben a környezeti hatásvizsgálati eljárás lefolytatására jelenleg rendelt 42 napos ügyintézési határidőt.

A határidő változtatása nem eredményezi a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások elhúzódását.

A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény alapján a környezethasználat a környezeti hatásvizsgálat hatálya alá tartozó tevékenységek esetén - a tevékenységre a környezetvédelmi hatóság által kiadott környezetvédelmi engedély véglegessé válását követően kezdődhet meg, illetve folytatható. Annak érdekében azonban, hogy az építési engedélyezési eljárás már a környezetvédelmi engedélyezési eljárás alatt megindulhasson, szükséges szabályozni az építési engedélyezési eljárás kötelező felfüggesztését a környezetvédelmi engedély kiadásáig.

55. §

Jogalkalmazási ésszerűsítést szolgál az Ngt. 6/L §-a módosítása, az egyértelműsítő jellegű pontosítás célja, hogy a korlátozási kártalanítás a tényleges használat mértékéhez igazodjon.

A javaslat biztosítja ugyanakkor azt is, hogy ne kelljen többszörösen megfizetni a tulajdonjog korlátozásának, majd elvesztésének ellenértékét akkor, ha a korlátozást követően kerül sor kisajátításra. A korlátozás bekövetkezése és az állam területszerzése - azaz az adásvételi szerződés megkötése, illetőleg a kisajátítási eljárás lefolytatása - egymástól élesen elválhatnak, adott esetben akár egy évtized is eltelhet a két esemény között, ezért mindenképp célszerű különválasztani a kártalanítási folyamatokat. A korlátozás bekövetkeztének pillanatában beálló kár megtérítésére az ingatlan jogosultjának kártalanítási igénye megnyílik, a korlátozási kártalanítást a kisajátítási eljárás szabályai szerint lefolytatott eljárás nyomán a kisajátítási hatóság döntése alapján kell megfizetni a jogosult részére. Ugyanakkor az ingatlan megszerzésekor aktuális ingatlanforgalmi értékből a korlátozási kártalanítás értékét le kell vonni. Erre a legcélravezetőbb eszköz, ha a kisajátítást kérő a szakértő előzetes kirendelése során már jelzi a kisajátítási hatóság felé, hogy a szakértő feladata terjedjen ki arra, hogy a kártalanítási összeget korlátozási kártalanítás összegének figyelembevételével állapítsa meg.

56. §

A módosítás révén a Fővárosi Önkormányzatnak a kerületek és a főváros közötti forrásmegosztás során kapott iparűzési adó bevételt elsőként az általa kötelező feladatként ellátott helyi közösségi közlekedési feladat finanszírozására kell fordítania. Ezzel biztosításra kerül, hogy a Fővárosi Önkormányzat e kiemelt jelentőségű feladatára a megfelelő pénzügyi eszközöket biztosítsa. A törvényjavaslat révén a helyi önkormányzatnak az iparűzési adó bevételét elsőként a helyi közösségi közlekedési feladat finanszírozására kell fordítania, amennyiben ilyen feladatot lát el.

57. §

Szövegcsérés módosítás.

58-59. §

A helyi közösségi közlekedés biztosítása – a gazdasági és turisztikai szempontból egyaránt kiemelkedő településen – Budapesten és a nagyvárosokban nemzetgazdasági és társadalmi érdek. Ezen érdek érvényesítése okán a javaslat a fővárosi és a települési helyi közösségi közlekedés hosszú távon is biztonságos fenntartásának, illetve működtetésének biztosítását célozza. Ennek érdekében a törvényjavaslat javaslatot tesz annak előírására, hogy a Fővárosi Önkormányzat a megosztott adóbevételből elsőként a helyi közösségi közlekedési feladat ellátására köteles fordítani a feladat ellátásához szükséges összeget, a további önkormányzatok esetén pedig a helyi adóbevételek képezik a közösségi közlekedés finanszírozását. A törvényjavaslat révén az helyi önkormányzatnak a iparűzési adó bevételét elsőként a helyi közösségi közlekedési feladat finanszírozására kell fordítania, amennyiben ilyen feladatot lát el.

60. §

Az autóbusz-állomások és autóbusz-megállóhelyek üzemeltetésével kapcsolatos szabályok pontosítása érdekében szükséges a módosítások átvezetése az Sztv.-ben és végrehajtási

rendeletében. A korábbi szabályozás nem jelölte ki az üzemeltető szervet az autóbusz-állomások és autóbusz-megállóhelyek vonatkozásában. Az üzemeltetéshez kapcsolódó kötelezettségek teljesítése érdekében szükséges volt az üzemeltető szervek kijelölése és a feladatkörök pontosítása.

61. §

A szabályozás alapján nemcsak a közforgalmú személyszállítási szolgáltatást nyújtó szolgáltatók, hanem a különcélú menetrend szerint személyszállítási szolgáltatás nyújtó és különjáratú személyszállítást végző szolgáltatók is kötelesek megállapodást kötni az autóbusz-állomások, autóbusz-megállóhelyek üzemeltetőivel az igénybevétel feltételeiről.

62. §

Az autóbusz-állomások és autóbusz-megállóhelyek üzemeltetői kötelesek az általuk üzemeltetett létesítmények hozzáférésére vonatkozó előírásokat a honlapjukon szerepeltetni. A hozzáférési szabályzat közzététele erősíti a transzparenciát, tájékoztatja a szolgáltatókat az üzemeltető által biztosított hozzáférés feltételeiről.

63. §

Az autóbuszos piacfelügyeleti ügyekben az autóbuszos piacfelügyeleti és utasjogi hatóság jogosult eljárni. A közlekedési hatóság ezzel kapcsolatban nem rendelkezik hatáskörrel, így az eljárása során az autóbuszos hatóság csak a saját korábbi határozataiban foglaltakat kísérik figyelemmel eljárása során.

64. §

Az autóbuszos hatóság eljárása során szükséges, hogy az autóbuszos piacfelügyeleti és utasjogi ellenőrzési jogkörében eljárva az autóbusz-állomások és megállóhelyek üzemeltető szervek kötelezettség teljesítését is ellenőrizni tudja.

65. §

A 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 11. cikke szerinti gazdasági egyensúlyra irányuló vizsgálat alkalmazására vonatkozó eljárás és kritériumok megállapításáról szóló, 2018. november 20-i (EU) 2018/1795 bizottsági végrehajtási rendelet hatályba lépése okán szükséges módosítani a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvényt, mivel az még a korábban hatályban lévő bizottsági rendeletre hivatkozik a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélybe kerülésének a megállapítása végett lefolytatott eljárások esetén. Az ilyen eljárás lefolytatásának akkor van helye, ha a miniszter korlátozni kívánja az infrastruktúrához való hozzáférési jogot más (nem közszolgáltató) vasúti társaságok részére, ha azok tevékenysége a közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlyát veszélyeztetné.

66. §

Átmeneti rendelkezés.

67. §

Jogharmonizációs záradék.

68. §

Szövegcsérés rendelkezések.

69. §

A javaslat célja, hogy a hivatkozott törvényi rendelkezés módosításával az ott szabályozott adatkezelési jogosultság időtartama összhangba kerüljön a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21. § (4) bekezdésében foglalt, a hatósági eljárás tekintetében meghatározott határidőkkel.

70. §

Az ideiglenes rendszámok összevonására tekintettel szükséges módosítani azt az adózás rendjéről szóló törvény szerinti előírást is, amely a járási hivatal és az állami adó- és vámhatóságnak az általa kiadott ideiglenes rendszám táblákhoz kapcsolódó adatszolgáltatásáról rendelkezik. A módosítás alapján a jövőben kormányrendeleti szinten lesz meghatározott, hogy az ideiglenes rendszám táblák közül melyek esetében kell teljesíteni az adatszolgáltatást.

71. §

Hatályba léptető rendelkezések.

72. §

Sarkalatossági záradék.

73. §

Jogharmonizációs záradék.