

Érkezett: 2019 DEC 10

Címzett: Kövér László, az Országgyűlés elnöke

Tárgy: **Elfogadott törvényhez készített indokolás megküldése**

Benyújtó: **Schanda Tamás parlamenti államtitkár**

Törvényjavaslat címe, száma: **Egyes törvények jogharmonizációs célú módosításáról szóló törvényjavaslat (T/8041. szám)**

Az egyes házszabályi rendelkezésekről szóló 10/2014. (II. 24.) OGY határozat (a továbbiakban: HHSZ) 137/A. § (4) bekezdése alapján iromány-nyilvántartásba vétel céljából megküldöm az **egyes törvények jogharmonizációs célú módosításáról** szóló törvényjavaslatnak (T/8041. szám) a HHSZ 57. §-a alapján megszerkesztett elfogadott szövegéhez készített indokolást.

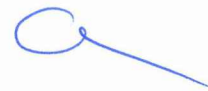
Budapest, 2019. december „10” .,,

Tisztelettel:



Schanda Tamás

parlamenti államtitkár



Előterjesztői indokolás az egyes törvények jogharmonizációs célú módosításáról szóló 20... évi törvényhez

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 kötelezettségünkönkből 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 légit közlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) módosításának célja a törvényben foglalt felhatalmazó rendelkezések pontosítása a légit közlekedésről 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 strasbourggi egyezményt (CLNI 2012) kihirdető 2017. évi CVII. törvény értelmében a Vkt. 24-25. §-ai a felelősségnek a belvízi hajózásban való korlátozásáról szóló strasbourggi egyezményvel (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 kötelezettségünkön adódóan szükségessége 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 rendszámotablák helyett egységesen „I” betűjelű ideiglenes rendszámotabla kerül kiadásra felmenő rendszerben. Az ideiglenes behozatali vámeljárással alá vont járműre kiadott „V” betűjelű ideiglenes rendszámotabla, valamint a lassú járművek speciális, fehér alapon (3-3) piros betű- és számjelű, Y kezdő betűjelű rendszámotabla megszüntetésre kerül. A „V” betűjelű ideiglenes rendszámotablák megszüntetésére azok kihasználatlansága miatt kerül sor. A lassú járművek speciális rendszámotablával való ellátása az egyszerűsítés miatt kerül kivezetésre és sorozatban előállított rendszámotablával 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 rendszámotablákhoz 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 iparüzési 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. §-hoz

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. §-hoz

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

3. §-hoz

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. §-hoz

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. §-hoz

Jogharmonizációs záradék.

6. §-hoz

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 szövegcsérés rendelkezést tartalmaz a javaslat.

7. §-hoz

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 iparüzési adó bevételét elsőként a helyi közösségi közlekedési feladat finanszírozására kell fordítania, amennyiben ilyen feladatot lát el.

8. §-hoz

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. §-hoz

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.

A gépjárműadó-törvény módosítására benyújtott javaslat célja, hogy a rendszámkiadás szabályait megfogalmazó kormányrendelet 2021. január 1-től hatályos fogalmi rendjéhez igazodjanak a gépjárműadózást meghatározó szabályok, mégpedig oly módon, hogy az adókötelezettség tartalma, mértéke ne változzék. Ezért szükséges módosítani többek között a gépjárműadó-törvény lassú jármű és lassú jármű pótkocsija fogalmát, mely járművekre egyebekben a gépjárműadó hatálya nem terjed ki. Figyelemmel azonban arra, hogy 2021. január 1-jét követően továbbra is forgalomban tarthatóak olyan lassú járművek és azok pótkocsijai, melyeket a hatályos (2021. előtti) gépjárműadó-szabályok szerint lassú járműnek lehet tekinteni, indokolt a szóban forgó fogalmat úgy változtatni, hogy ezen járművek 2021-től is lassú járműnek vagy lassú jármű pótkocsijának minősüljenek a gépjárműadó-törvény alkalmazásában. A módosító indítvány tehát biztosítja, hogy azon lassú járművekre és azok pótkocsijaira se

terjedjen ki a gépjárműadó hatálya 2021. január 1-jétől, amelyek még ezen időpont előtti gépjárműadó-szabályok szerint minősültek lassú járműnek és lassú jármű pótkocsijának.

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

10. §-hoz

Az ideiglenes rendszámtáblákra vonatkozó közlekedés-igazgatási szabályok módosítása okán indokolt a gépjárműadó-törvény ideiglenes rendszámtáblával 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. §-hoz

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

12. §-hoz

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

13. §-hoz

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

14. §-hoz

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.

15-16. §-hoz

Az ideiglenes rendszám tábla nyilvántartás fogalmának pontosítása szükséges, mert nem jött még létre az elektronikus nyilvántartás. Az ideiglenes rendszám táblák nyilvántartása a „P” betűjelű rendszám tábla kivételével továbbra is tartalmazza az ideiglenes rendszám táblával ellátott járművek alvázszámát, gyártmányát, típusát és színét.

17. §-hoz

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 esetkörét 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.

18-19. §-hoz

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. §-hoz

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

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

21-22. §-hoz

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. §-hoz

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. §-hoz

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. §-hoz

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. §-hoz

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 tágran értelmezett 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. §-hoz

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. lássa el a feladatot.

A Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközponttal kapcsolatos rendelkezés.

31. §-hoz

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

32. §-hoz

A járművek típusengedélyeztetésével kapcsolatos szabályok megalkotása.

33. §-hoz

Vasúti építtetői 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 építtető 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 jogcímen kerülne sor a szerzésre. Ennek okán célszerű a beruházásokkal érintett ingatlanok vonatkozásában szabályozni a vagyongazdálkodói jog megszerzését más esetekre, például ingyenes vagyontáradás esetére is.

34. §-hoz

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 vagyongazdálkodásában lévő ingatlanokon valósította meg a GSM-R I. projekt keretében létrehozott, illetve beszerzett eszközöket és meghatározott egyéb vagyonelemeket. 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 vagyonelemei akkor is állami tulajdonba kerülhetnének, ha azok a GYSEV Zrt. tulajdonában lévő vasúti pályahálózatot kerülnek létesítésre.

35., 37. §-hoz

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. §-hoz

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 Magyarországon területén belül kíván működni, illetve ha a vasúti járművet (vagy jármű-típust) csak Magyarország területén belül kíván 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. §-hoz

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. §-hoz

Átmeneti rendelkezések.

40. §-hoz

Felhatalmazó rendelkezések pontosítása.

41. §-hoz

Jogharmonizációs záradék.

42. §-hoz

Szövegcsere, pontosító rendelkezések.

43. §-hoz

Hatályon kívül helyező rendelkezések.

44. §-hoz

A Kbtv. 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. §-hoz

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 Unió 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. §-hoz

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. §-hoz

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. §-hoz

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. §-hoz

Jogharmonizációs rendelkezés.

50. §-hoz

A vasútbiztonsági irányelv a Kbt.-beli jogharmonizációs záradéka.

51. §-hoz

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 felvezető szövegbe szükséges átemelni a szövegrészt.

52-54. §-hoz

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. §-hoz

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. §-hoz

A módosítás révén a Fővárosi Önkormányzatnak a kerületek és a főváros közötti forrásmegosztás során kapott iparüzési 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 iparüzési adó bevételét elsőként a helyi közösségi közlekedési feladat finanszírozására kell fordítania, amennyiben ilyen feladatot lát el.

57. §-hoz

Szövegcsérés módosítás.

58-59. §-hoz

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 iparüzési adó bevételét elsőként a helyi közösségi közlekedési feladat finanszírozására kell fordítania, amennyiben ilyen feladatot lát el.

60. §-hoz

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. §-hoz

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 autóbussz-állomások, autóbussz-megállóhelyek üzemeltetőivel az igénybevétel feltételeiről.

62. §-hoz

Az autóbussz-állomások és autóbussz-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. §-hoz

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

64. §-hoz

Az autóbusszos hatóság eljárása során szükséges, hogy az autóbusszos piacfelügyeleti és utasjogi ellenőrzési jogkörében eljárva az autóbussz-állomások és megállóhelyek üzemeltető szervek kötelezettségteljesítését is ellenőrizni tudja.

65. §-hoz

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. §-hoz

Átmeneti rendelkezés.

67. §-hoz

Jogharmonizációs záradék.

68. §-hoz

Szövegcsere rendelkezések.

69. §-hoz

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. §-hoz

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. §-hoz

Hatályba léptető rendelkezések.

72. §-hoz

Sarkalatosági záradék.

73. §-hoz

Jogharmonizációs záradék.