



Miniszterelnökség

Iromány száma: **T/9723.**

Benyújtás dátuma: **2024-10-29 23:51**

Parlex azonosító: **PDZLE78R0001**

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

Tárgy: **Törvényjavaslat benyújtása**

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

Előadó: **Lázár János, építési és közlekedési miniszter**

Törvényjavaslat címe: **Egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról**

A Kormány nevében benyújtom az egyes közlekedéssel összefüggő törvények módosításáról szóló törvényjavaslatot.

2024. évi törvény

egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról

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

1. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény a következő 14/B. §-sal egészül ki:

„14/B. §

(1) E § alkalmazásában a bárki által igénybe vehető létesítményhez vezető közforgalom elől el nem zárt magánútra, valamint az ahhoz tartozó belső úthálózatra a közterületre vonatkozó szabályokat kell alkalmazni és a közterület-felügyelet alatt a közterület-felügyelőt is érteni kell.

(2) A bárki által igénybe vehető létesítményhez vezető közforgalom elől el nem zárt magánút, valamint az ahhoz tartozó belső úthálózat tulajdonosa vagy üzemeltetője (a továbbiakban együtt e § tekintetében: kezelő) kezdeményezésére a közterület-felügyelet a megállást vagy várakozást tiltó és az elszállításra figyelmeztető jelzőtáblával kiegészített jelzőtábla hatálya alá eső (1) bekezdés szerinti területen szabálytalanul várakozó járművet a (3)-(10) bekezdésben szereplő rendelkezések alkalmazásával elszállíthatja vagy elszállíttathatja. A közterület-felügyelet a jármű elszállításáról egyidejűleg értesíti a rendőrséget. A kezelő az elszállított jármű forgalmi rendszámát saját honlapján, ennek hiányában az (1) bekezdésben említett létesítményben közzéteszi, a közleményben megjelölve azt is, hogy az intézkedés során mely közterület-felügyeleti szerv járt el és mely elérhetőségen kérhet további tájékoztatást az elszállított jármű tulajdonosa vagy üzemeltetője.

(3) A jármű elszállításakor a járműhasználat akadályoztatása folytán keletkezett kárért a kezelőt és a közterület-felügyeletet nem terheli kártalanítási kötelezettség.

(4) Ha a jármű üzemeltetője vagy tulajdonosa megállapítható, a kezelő a (2) bekezdés szerint szabálytalanul várakozó jármű elszállíttatásának kezdeményezését megelőzően, igazolható módon felhívja a jármű üzemeltetőjét vagy tulajdonosát, hogy a járművet a felhívás közlésétől számított 20 napos határidőn belül szállítsa el, egyben tájékoztatja, hogy ennek elmulasztása a jármű elszállítását vonhatja maga után.

(5) A jármű elszállításának akkor is helye van, ha a jármű üzemeltetője vagy tulajdonosa a szabálytalan várakozás megkezdésétől számított 30 napon belül nem állapítható meg vagy a felhívására tett kísérlet igazolható módon 30 napon túl nem vezetett eredményre.

(6) A (4) és (5) bekezdésben foglalt felhívási kötelezettségre tekintet nélkül a hatósági engedéllyel nem rendelkező járművet, amely a közúti forgalomban csak ilyen jelzéssel vehet részt, valamint az olyan járművet, amely láthatóan a közúti forgalom biztonságát veszélyeztető műszaki állapotban van, a szabálytalan várakozás megkezdésétől számított 5 nap elteltével a kezelő kezdeményezésére a tulajdonos vagy az üzemeltető egyidejű értesítése mellett a közterület-felügyelet elszállítja.

(7) A kezelő az e §-ban foglalt feladatai ellátásához szükséges alábbi adatokat azon időtartam alatt kezeli, ameddig a jármű elszállításával és őrzésével összefüggésben keletkezett jogviszonnyal

kapcsolatban igény érvényesíthető:

- a) a jármű tulajdonosának vagy üzemeltetőjének
 - aa) természetes személyazonosító adatai,
 - ab) lakó- vagy tartózkodási helyének, ennek hiányában szálláshelyének adatai, és
- b) a jármű azonosító adatai.

(8) A közterület-felügyelet az e §-ban nem szabályozott kérdésekben a közterület-felügyeletről szóló 1999. évi LXIII. törvény 20. §-ának alkalmazásával jár el. A közterület-felügyelet intézkedésének költségeit a jármű üzemeltetője vagy tulajdonosa fizeti, a kezelő megelőlegezi. A közterület-felügyelet a jármű üzemeltetőjének vagy tulajdonosának a teljesítése folytán, ennek hiányában a jármű értékesítése vagy egyéb módon történő hasznosítása – ide értve az egyéb módon nem hasznosítható járműnek regisztrált bontó-hulladékkezelő részére történő átadását is – során befolyt összeget saját – előlegezéssel nem rendezett – költségeinek levonását követően a kezelő részére az intézkedésével összefüggésben megelőlegezett költségek erejéig visszatéríti.

(9) Ha az elszállított jármű üzemeltetője vagy tulajdonosa az értékesítést, a más módon történő hasznosítást – ide értve az egyéb módon nem hasznosítható járműnek regisztrált bontó-hulladékkezelő részére történő átadását is – követően jelentkezik, a tulajdonos részére az ekként befolyt és a felmerült költségekkel csökkentett ellenértéket ki kell fizetni.

(10) A közterület-felügyelet a jármű értékesítése vagy egyéb módon történő hasznosítása során – ide értve az egyéb módon nem hasznosítható járműnek regisztrált bontó-hulladékkezelő részére történő átadását is – meg nem térült indokolt és igazolt költségeit, ha azok a jármű üzemeltetőjének vagy tulajdonosának a teljesítése folytán az elszállítást követő 1 éven belül nem térültek meg, a kezelővel szemben érvényesítheti. Ezt meghaladóan a közforgalom elől el nem zárt magánút kezelőjével szemben az intézkedés során eljáró közterület-felügyelet a jármű elszállítással és további kezelésével összefüggésben igényt nem érvényesíthet.”

2. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 18. §-a a következő (8e) és (8f) bekezdéssel egészül ki:

„(8e) A (8a) szerinti vizsga esetében a felnőttképzésről szóló 2013. évi LXXVII. törvény 1. § (2) bekezdése szerinti hatósági adatszolgáltatási kötelezettséget

- a) az Nkt.-ban meghatározott oktatási központ feladatainak ellátásra kijelölt szerv,
 - b) a Kormány által állami szakképzési és felnőttképzési szervként kijelölt szerv, és
 - c) a Magyar Honvédség
- teljesíti

(8f) A (8e) bekezdés szerinti adatszolgáltatáshoz szükséges adatokat elméleti képzés esetén

- a) a köznevelési intézmények a (8e) bekezdés a) pontjában,
 - b) a szakképző intézmények a (8e) bekezdés b) pontjában
- meghatározott szerv felé – a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának általános szabályairól szóló kormányrendeletben meghatározott időben – teljesítik.”

3. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (7) és (7a) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(7) Ha a járművet az ellenőrző hatóság a közúti forgalomban ellenőrzi – a veszélyes áru, a gyorsan romló élelmiszer és az élő állat szállítmány feltartóztatására vonatkozó előírások megtartásával – az ellenőrző hatóság a bírság, illetve a pénzkövetelés biztosítás megfizetéséig az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) biztosítási intézkedésekre vonatkozó szabályai, valamint a 44. § (9)–(12) bekezdésében foglaltak szerint visszatarthatja.

(7a) A jármű nem tartható vissza különösen abban az esetben, ha

- a) a bírságfizetésre kötelezett székhelye, illetve lakóhelye vagy szokásos tartózkodási helye Magyarország területén van és a kötelezett rendelkezik az állami adóhatóság által kiadott adószámmal, illetve adóazonosító jellel, vagy
- b) a bírságfizetési kötelezettség teljesítéséért pénzügyi intézmény kezességet, garanciát vállal vagy a kötelezettséget belföldön bejegyzett, adószámmal rendelkező gazdálkodó szervezet átvállalja és ezt a tényt a bírságfizetésre kötelezett az eljárás során hitelt érdemlően igazolja.”

4. §

(1) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21/L. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Amennyiben az ellenőrzés során az ügyfél tolmácsot kér, annak megérkezéséig, de legfeljebb 48 óra időtartamig a hatóság a járművet visszatarthatja a 44. §-ban foglaltak szerint.”

(2) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 21/L. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) Ha a közlekedési hatóság által lefolytatott ellenőrzés során felvett ellenőrzési jegyzőkönyvet aláíró, a személyazonosságát igazoló dokumentum alapján azonosított ügyfél aláírás képének rögzítése és az ezt az adatot is tartalmazó elektronikus dokumentum létrehozása megfelel a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról, valamint az 1999/93/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. július 23-i 910/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott eszköz- és rendszerkövetelményeknek, akkor az így felvett elektronikus dokumentum az ellenkező bizonyításáig teljes bizonyítékul szolgál arra, hogy

- a) az ügyfél az ellenőrzési jegyzőkönyvet megismerte és aláírta,
- b) a jegyzőkönyvben tett nyilatkozatait saját maga tette meg.”

5. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 22. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A hatóság a típusvizsgálat során azt ellenőrzi, hogy a járműtípus megfelel-e a jogszabályban meghatározott műszaki, közlekedésbiztonsági, környezetvédelmi és munkavédelmi követelményeknek, valamint a vonatkozó járműműszaki előírásoknak.”

6. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 24/A. § (5a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5a) A vizsgáló állomás által a közúti járművek időszakos vizsgálatával és rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálatával kapcsolatos rendelkezések megsértése esetén a közlekedési hatóság a vizsgáló állomással szemben 130 000 forinttól 1 300 000 forintig terjedő bírságot szabhat ki. Az egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabandó bírságok, valamint a több jogsértő cselekmény vagy mulasztás esetén az ugyanabban az eljárásban kiszabható bírság maximális összegét a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló kormányrendelet állapítja meg.”

7. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény a következő 24/C. §-sal egészül ki:

„24/C. §

(1) A járműműszaki előírás a közúti járművek, továbbá ezek tulajdonságai, alkatrészei, tartozékai és önálló műszaki egységei műszaki, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi követelményeire vonatkozó technikai, technológiai jellegű műszaki és szakmai követelmény, olyan szakmai szabály, amelynek alkalmazása a címzettek számára kötelező, betartását a közlekedési hatóság ellenőrzi és megsértését szankcionálja.

(2) A járműműszaki előírásokat a nemzetközi és uniós jogi aktusok, valamint a hazai jogszabályok alapulvételével, azokkal összhangban, a tudomány, a technika és a technológia mindenkori állásának megfelelően, közlekedési szakértői vélemények mérlegelésével, valamint az európai és nemzeti szabályokra és szabványokra is figyelemmel kell kidolgozni.

(3) Az e törvény felhatalmazása alapján kiadott miniszteri rendeletben kijelölt felelős szakértői testület dolgozza ki a járműműszaki előírásokat, technológiai folyamatokat, eljárásrendeket. A járműműszaki előírásokat a szakértői testület javaslata alapján a közlekedési hatóság közzéteszi a honlapján.”

8. §

(1) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 29. § (1)–(1f) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(1) Az országos közutak építtetője – a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével – az országos közúthálózat fejlesztési és építetői feladatainak ellátásáért felelős gazdasági társaság vagy szerv (a továbbiakban: közútfejlesztési gazdasági társaság).

(1a) A Kormány közútfejlesztési gazdasági társaságként

- a) állami tulajdonban álló gazdasági társaságot,
- b) a nemzeti vagyonról szóló törvény szerinti vagyonkezelői jog jogosultját,
- c) a nemzeti vagyonról szóló törvény szerinti kizárólagos gazdasági tevékenységhez kapcsolódó működtetési jog jogosultját, vagy

d) költségvetési szervet
jelöl ki.

(1b) Az út 33. § (1) bekezdés b) pontja szerinti kezelője a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével építtetőnek minősül a miniszter rendelete alapján – önkormányzati tulajdonú helyi közút esetében az érintett önkormányzat egyetértése esetén –, valamint jogszabály szerinti felújítási, karbantartási és fejlesztési feladatok ellátása tekintetében. A közút kezelője a feladatok finanszírozására a forrást biztosító szervezettel szerződést köt. A vízi létesítmény építtetője a vízgazdálkodási beruházás részeként megvalósuló közúti felújítás, karbantartás, valamint fejlesztés tekintetében is – ha rendelkezik a közútkezelő hozzájárulásával és országos közút esetén a vagyonkezelő hozzájárulásával – építtetőnek minősül.

(1c) Az építtető – a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével – az állam javára és nevében jár el.

(1d) Az állam tulajdonába és ellenérték nélkül – ha törvény vagy az e törvény végrehajtására kiadott kormányrendelet eltérően nem rendelkezik – a közútfejlesztési gazdasági társaság vagyonkezelésébe kerül

- a) az országos közút fejlesztéséhez szükséges megvásárolt, kisajátított vagy az építtető által más jogcímen a magyar állam javára megszerzett földrészlet;
- b) – ha a közútfejlesztési gazdasági társaság vagy a közút 33. § (1) bekezdés b) pont ba) alpontja szerinti kezelője építtetői feladatai ellátása során a helyi közút építtetőjeként jár el – a helyi közút létesítésének céljára megvásárolt, kisajátított vagy az építtető által más jogcímen az állam tulajdonába megszerzett földrészlet.

(1e) A vagyonkezelői jog ingatlan-nyilvántartásba történő bejegyzéséről az építtető gondoskodik. Az építtető a vagyonkezelői jog bejegyzésére vonatkozó, az ingatlanügyi hatóság által kiadott határozatot, annak kézhezvételét követően haladéktalanul megküldi a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (a továbbiakban: MNV Zrt.) részére. Az (1d) bekezdés szerinti ingatlan vagyonkezelői jogának ingatlan-nyilvántartási bejegyzése és annak ingatlan-nyilvántartásból való törlése után igazgatási szolgáltatási díjat nem kell fizetni.

(1f) Ha a közútfejlesztési gazdasági társaság a helyi közút építése során lát el építtetői feladatokat a helyi önkormányzati tulajdonban álló ingatlanokon, az építtető vagy megbízottja az e törvény végrehajtására kiadott rendeletben meghatározottak szerint az ingatlanra a tulajdonos előzetes tájékoztatása mellett beléphet, a beruházás megvalósításához szükséges munkákat elvégezheti. Az ingatlan tulajdonosa vagy használója ezen munkák végzését tűrni köteles, azok végzését nem akadályozhatja.”

(2) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 29. §-a a következő (1g) és (1h) bekezdéssel egészül ki:

„(1g) Az építtető által az állam részére megvásárolt, kisajátított vagy más jogcímen az állam javára megszerzett földrészlet, és az országos vagy helyi közutakkal kapcsolatban létrehozott vagy megszerzett ingatlanok, egyéb eszközök e törvény erejénél fogva az építtető vagyonkezelésébe és az építtető és a tulajdonosi joggyakorló között fennálló vagyonkezelési szerződés hatálya alá kerülnek. Az országos vagy helyi közutak végleges vagy ennek hiányában ideiglenes forgalomba helyezése napján az építtető vagyonkezelői joga e törvény erejénél fogva megszűnik az építtető által az állam javára megvásárolt, kisajátított, létrehozott vagy megszerzett ingatlanok, valamint egyéb eszközök tekintetében.

(1h) A közútfejlesztési gazdasági társaság vagyonkezelésébe kerül a megvalósítást megelőzően állami tulajdonban álló ingatlan, vagy a beruházással érintett területrésze, az ingatlanon, vagy annak egy részén más szerv javára fennálló vagyonkezelési vagy haszonbérleti szerződés módosítását vagy megszüntetését, illetve ezen jogok ingatlan-nyilvántartásból vagy földhasználati nyilvántartásból történő törlését követően. A vagyonkezelői jog bejegyeztetésére az (1d) bekezdésben foglaltak az irányadók.”

9. §

(1) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 29/E. § (2) és (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(2) A közműszolgáltató – a közúthálózat fejlesztésének közérdekűségére tekintettel, az útépités mint közérdekből megvalósítandó beruházás megvalósítása érdekében – az (1) bekezdés szerinti értesítés kézhezvétele után az abban feltüntetett határidőn belül köteles a műszakilag feltétlenül szükséges mértékű közműszakasz kiváltását vagy fejlesztését elvégezni vagy elvégeztetni, amelyre az építető a körülmények által indokolt mértékű, a közműszolgáltatóval egyeztetett – 30 napnál nem rövidebb, közműszakasz fejlesztés esetén, ha azt egyéb jogszabályi és más kötelezettségek lehetővé teszik, maximum 12 hónap – határidőt határoz meg. A közműszolgáltató a véleményét az építető értesítésének kézhezvételétől számított tíznapos határidőn belül köteles közölni az építetővel. Az építető és a közműszolgáltató – a közműszolgáltató véleményének kézhezvételétől számított 30 napon belül – a közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésére vonatkozóan kötelesek egymással megállapodást kötni.

(3) A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésének vagy elvégeztetésének megtagadása esetén az építető jogosult a közműkiváltást vagy -fejlesztést (beleértve a tervezési munkákat is) a vonatkozó jogszabályok szerinti eljárásban általa kiválasztott, megfelelő szakmai képesítéssel rendelkező vállalkozóval elvégeztetni, amelyet a közműszolgáltató túrni köteles.”

(2) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 29/E. §-a a következő (12) bekezdéssel egészül ki:

„(12) Ha a közúthálózat fejlesztésének végleges nyomvonalával érintett ingatlanon fogyasztói mérőóra helyezkedik el, a fogyasztó ellátását szolgáló közműszakasz bontását és a mérőóra leszerelését a közműszolgáltató köteles az építető kérelmére 30 napon belül elvégezni, ha a tulajdonosi hozzájárulást rögzítő birtokbavételi jegyzőkönyvet az építető csatolja.”

10. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 33/C. § (1) bekezdés c) pont ca) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A díjköteles országos közutak díjfizetés ellenében történő használatának ellenőrzésére jogosult szervezetek a díjköteles utak használati díja megfizetésének helyszíni ellenőrzése, valamint a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek helyszíni ellenőrzése alkalmával hatósági ellenőrzés keretében eljárva jogosultak:

a rendőrség általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerve intézkedését kérni, és annak megérkezéséig – de legfeljebb két óra időtartamra – feltartóztatni azt, aki a gépjármű okmányait nem adja át, vagy személyazonosságát nem igazolja, vagy az intézkedést más módon

akadályozza,)

„ca) a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek helyszíni ellenőrzése során megállapított, a 44. § (8) bekezdésében meghatározott mértékű szabályszegés esetén az eljárásra hatáskörrel rendelkező hatóság kiérkezéséig a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést, tengelycsoport-terhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló miniszteri rendelet szerinti, egyedi elbírálás alapján kiadható közútkezelői hozzájárulással közlekedtethető járművet két órát meghaladó időtartamon túl is, az egyszerűsített eljárásban kiadható közútkezelői hozzájárulással közlekedtethető járművet legfeljebb két óra időtartamra,”

11. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 35. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„35. §

(1) Az út kezelője az útkezelői kötelezettségének megszegésével okozott kárt a polgári jog általános, felróhatóságon alapuló felelősségi alakzata szabályai szerint köteles megtéríteni. A kártérítési követelést a kár keletkezését követően 30 napos határidővel kell a közút kezelőjéhez bejelenteni. A polgári jog általános felelősségi szabályaitól eltérően, ha a károsult a bejelentésre előírt 30 napos határidőt elmulasztja, a közútkezelő felelőssége nem áll be, kivéve, ha a károsult bizonyítja, hogy a kárt okozó, a közút kezelőjének a kárfelelősségébe tartozó állapot a kár bejelentésének időpontjában is fennáll.

(2) Ha az út kezelője a tevékenységére irányadó jogszabályoknak megfelelően járt el, akkor nem állapítható meg az útkezelő felróható magatartása.”

12. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 43. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A közútnak hófúvás és környezeti károk elleni védelme, valamint a közút környezetének a közúti közlekedés károsító hatásától való megóvása érdekében a közút mellett a veszélyeztetett helyeken erdő, fasor vagy cserjesáv telepíthető. Az ebből a célból az erdőről, az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény (a továbbiakban: Evtv.) hatálya alatt telepített vagy Evtv. szerint erre a célra alkalmas erdőt védelmi rendeltetésű erdőnek kell nyilvánítani. A telepítésekhez minden esetben meg kell szerezni a szükséges földterület tulajdon- vagy vagyonkezelői jogát, vagy az ingatlan tulajdonosának vagy vagyonkezelőjének a hozzájárulását.”

13. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 44. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„44. §

(1) A közúti közlekedés ellenőrzésének ki kell terjednie

a) a közúti közlekedés rendjére,

- b) a közúti forgalom szabályozására,
- c) a közúti közlekedési szolgáltatások és a közúti járművek üzemeltetésének szabályszerűségére, illetve a jármű üzemeltetésére vonatkozó előírások megtartására, ideértve az adott tevékenységhez előírt okmányok, engedélyek, jelzések, felszerelések ellenőrzését is,
- d) a járművek műszaki állapotára, közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi megfelelésére, továbbá a felelősségbiztosítási kötelezettség teljesítésére,
- e) a járművek összeépítésére és átalakítására vonatkozó előírások megtartására, valamint a közúti járművek műszaki megvizsgálásról szóló miniszteri rendeletben meghatározott alkatrészek minősége tanúsításának meglétére,
- f) a járműfenntartó tevékenység folytatása feltételeinek megtartására, és
- g) a közút kezelőjének hozzájárulásához vagy a közlekedési hatóság engedélyéhez kötött járművek közlekedésére.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott ellenőrzési feladatok végzésére

- a) az a) pont tekintetében a rendőrség;
 - b) a b), d), e) és g) pont tekintetében külön jogszabály alapján a rendőrség;
 - c) a b)–g) pont tekintetében a közlekedési hatóság;
 - d) a c) és d) pont tekintetében a 20. § (11) bekezdésében meghatározott hatóság
- (a továbbiakban együtt: ellenőrző hatóság) jogosult.

(3) Az (1) bekezdés a) és g) pontja tekintetében a külföldi járművek ellenőrzését a rendőrség, illetve a közlekedési hatóság végzi. Az ellenőrzést végző személy az ellenőrzési jogosultságát köteles igazolni.

(4) Az ellenőrző hatóság jelzésére a jármű vezetője a járművet köteles megállítani, személyazonosságát és járművezetési jogosultságát igazolni, a jármű és tartozékai, a rakomány, az okmányok ellenőrzésével kapcsolatos felhívásnak eleget tenni. Az ellenőrzés során az ellenőrző hatóság a járműhöz és tartozékaihoz, a rakományhoz tartozó okmányokat a helyszínen időlegesen elveheti.

(5) Az ellenőrző hatóság, amennyiben azt a jármű műszaki állapota indokolja, a jármű műszeres ellenőrző vizsgálatát vagy kötelező javítását rendeli el, amelynek a helyszínére történő közlekedésre a jármű vezetőjét utasíthatja. A kötelezően elrendelt javítás elvégzéséről az ellenőrző hatóságnak meg kell győződnie, az ezzel kapcsolatosan a hatóság részéről felmerült költségeket az eljáró hatóság megtéríti a jármű üzemeltetőjével.

(6) A jármű vezetőjének vezetési és pihenőidejére vonatkozó – a 20. § (1) bekezdés c) pontjában meghatározott – előírások megsértése esetén az ellenőrző hatóság a pihenőidő letöltését rendeli el.

(7) Ha az ellenőrzés alá vont jármű a külön jogszabályban összefoglalva, tengelyterhelésre és méretre meghatározott előírásoknak nem tesz eleget, illetve műszaki állapota szerint balesetveszélyes, az ellenőrző hatóság a jármű továbbközlekedését megtiltja. A jármű a közúti forgalomban történő részvétellel – a továbbközlekedés tilalmára okot adó szabálytalanságok megszüntetéséig – a kijelölt várakozó helyet nem hagyhatja el. Ha a jármű, a hiányosságok megállapítását követően az ellenőrzés helyét nem a közúti forgalomban történő részvétellel hagyja el és a közúti forgalomba történő visszatérése egyértelműen kizárható, az ellenőrző hatóság eltekinthet a várakozó hely kijelölésétől. A (4) bekezdés szerint időlegesen elvett okmányok visszaadását megelőzően az ellenőrző hatóság újabb ellenőrzést végezhet.

(8) Amennyiben az ellenőrző hatóság megállapítja, hogy a 20. § (1) bekezdés c), e) és h) pontjában felsorolt szabályok valamelyikét megsértették és a szabályszegés a közlekedés biztonságára

kockázatot jelent, (5)–(7) bekezdésbe nem tartozó esetekben az eljáró hatóság az erre vonatkozó külön határozat kiadása nélkül az Ákr. biztosítási intézkedésekre vonatkozóan megállapított feltételei szerint a járművet visszatartja a közlekedésbiztonsági kockázat elhárításáig.

(9) A jármű részére a visszatartás idejére várakozó helyet kell kijelölni, és a (4) bekezdés szerint időlegesen elvett okmányok mellett a jármű hatósági jelzéseit – az átvételét igazoló elismervény egyidejű kiállítása és annak a járművezető részére történő átadása mellett – a visszatartás időtartamára el kell venni. A külföldi hatóság által kiadott forgalmi engedélyt és hatósági jelzést – ha azt a jogosult a visszatartás időtartamának lejáratát követő három napon belül nem veszi át – a kiállító hatósághoz, az időlegesen elvett okmányokat a jármű külön jogszabályban meghatározott üzemben tartója részére kell megküldeni.

(10) A jármű vezetőjét a külön jogszabályban foglaltak szerint az Európai Unió hivatalos nyelvén, továbbá – a jármű honossága szerint – orosz, szerb, török vagy ukrán nyelven írásban tájékoztatni kell a (9) bekezdés szerint kijelölt várakozási helyről, valamint annak megközelítési útvonaláról, továbbá a bírságolási eljárás lefolytatására, illetve a hatósági ellenőrzés során foganatosítható intézkedésekre vonatkozó jogszabályi rendelkezésekről.

(11) A közúti ellenőrzések során – ha a jármű üzembentartója nincs jelen – az ellenőrző hatóság az üzemben tartóval szemben helyszínen alkalmazott intézkedéseiről a jármű vezetőjét is tájékoztatja.

(12) A jármű visszatartásából eredő kárért az eljáró hatóság felelősséggel nem tartozik.

(13) A közlekedési hatóság a külön engedély alapján üzemeltetett, valamint a nem közúti közlekedési szolgáltatást végző járművek esetében az (1) bekezdés c)–e) pontjában megjelölt ellenőrzéseket a jármű telephelyén is végezheti, az (1) bekezdés f) pontjában meghatározott járműfenntartó tevékenységet csak telephelyen ellenőrizheti.

(14) A közlekedési hatóság a törvényben meghatározott ellenőrzési feladatai ellátásához közvetlen adathozzáféréssel, díjmentesen átveszi a más ellenőrzésre jogosult hatóság által végzett közúti ellenőrzések során keletkezett, valamint a külön jogszabály szerinti útdíjszedő, a közút kezelője vagy az általa megbízott közreműködő által kezelt adatokat.”

14. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 46/A. §-a a következő (9) és (10) bekezdéssel egészül ki:

„(9) A 18. § (8e) bekezdés szerinti adatokat adatszolgáltatási kötelezettség teljesítése és ellenőrzése érdekében az ott megjelölt szervek az átvétel időpontjától számított 5 évig kezelik.

(10) A középiskolát a középiskolai tanfolyam és vizsga ellátásával összefüggésben történő adatkezelése tekintetében képző szervnek és vizsgaközpontnak kell tekinteni. A középiskola az általa kezelt adatokat – személyazonosításra alkalmatlanná tett módon – statisztikai célokra felhasználhatja, azokból statisztikai célra adatot szolgáltatathat.”

15. §

(1) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés b) pontja a következő 13. alponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap
a miniszter, hogy)

„13. a 24/C. § szerinti járműműszaki előírások kidolgozását végző szakértői testület létrehozására, összetételére, feladatkörére és működésére vonatkozó részletes szabályokat,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(2) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés b) pont 18. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap
a miniszter, hogy)

„18. a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának, valamint a középiskolában és szakképző intézményben folytatott járművezetői képzésnek és vizsgáztatásnak a részletes szabályait,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(3) A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdés b) pont 27. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap
a miniszter, hogy)

„27. a meghatározott össztömeget, tengelyterhelést és méretet, továbbá össztömegkorlátozást meghaladó járművek közúti közlekedéséről, a közútkezelői feladatokról, a díjfizetés, a szakkíséret és kíséret személyi és tárgyi feltételeiről szóló, valamint az össztömeg és tengelysúlyméréssel összefüggő közlekedési szabályokat,”

(rendeletben állapítsa meg.)

16. §

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény

1. 12. § (4) bekezdésében a „130 000 forinttól 650 000” szövegrész helyébe a „156 000 forinttól 780 000” szöveg,
2. 14/A. § (10) bekezdésében a „650 000” szövegrész helyébe a „780 000” szöveg,
3. 18. § (3) bekezdésében a „továbbképzésen részt vett és vizsgakötelezettségének eleget tett” szövegrész helyébe a „továbbképzést teljesítette” szöveg,
4. 18. § (7) bekezdésében a „13 000 000” szövegrész helyébe a „15 600 000” szöveg,
5. 18. § (17) bekezdés b) pontjában a „13 millió” szövegrész helyébe a „15 600 000” szöveg,
6. 18/K. §-ában a „szolgáltatást” szövegrész helyébe a „szolgáltatást” szöveg,
7. 20. § (1a) bekezdésében a „szerint rendkívül” szövegrész helyébe a „szerint súlyos, rendkívül” szöveg,
8. 20. § (4) bekezdésében a „13 000 forinttól 1 500 000” szövegrész helyébe a „16 000 forinttól 1 800 000” szöveg és a „13 000 forinttól 390 000” szövegrész helyébe a „16 000 forinttól 468 000” szöveg,
9. 20. § (15) bekezdésében a „(7)–(10) bekezdésekben” szövegrész helyébe a „(7) bekezdésben, valamint a 44. § (9)–(12) bekezdésében” szöveg,
10. 20. § (16) bekezdésében a „(7)–(10) bekezdésben” szövegrész helyébe a „(7) bekezdésben, valamint a 44. § (9)–(12) bekezdésében” szöveg,

11. 21. § (2) bekezdés a) pontjában a „13 000 forinttól 390 000” szövegrész helyébe a „16 000 forinttól 468 000” szöveg,
12. 21. § (2) bekezdés b) pontjában a „13 000 forinttól 1 500 000” szövegrész helyébe a „16 000 forinttól 1 800 000” szöveg,
13. 21/L. § (3) bekezdésében a „20. § (9)” szövegrész helyébe a „44. § (10)” szöveg,
14. 23. § (4b) bekezdésében a „130 000 forinttól 1 300 000” szövegrész helyébe a „156 000 forinttól 1 560 000” szöveg,
15. 44/A. § (10) bekezdésében a „kell rögzíteni” szövegrész helyébe a „szükséges rögzíteni” szöveg,
16. 47. § 9. pontjában a „két méternél kisebb” szövegrész helyébe a „két méteres vagy annál kisebb” szöveg,
17. 47. § 10. pontjában az „a közút határától számított két méter távolságon” szövegrész helyébe az „az út területén” szöveg lép.

17. §

Hatályát veszti a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (8)–(10) bekezdése.

2. A polgárok személyi adatainak és lakcímének nyilvántartásáról szóló 1992. évi LXVI. törvény módosítása

18. §

A polgárok személyi adatainak és lakcímének nyilvántartásáról szóló 1992. évi LXVI. törvény 21/B. § d) pontjában a „légiközlekedési hatóság;” szövegrész helyébe a „légiközlekedési hatóság; és” szöveg lép.

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

19. §

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 2. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A légiközlekedési szakszemélyzeti képesítések és vizsgáztatói tanúsítás – ide nem értve a léginavigációs szolgáltatásokat nyújtó, valamint a léginavigációs szolgáltatások nyújtását közvetlenül támogató munkakörökben foglalkoztatottak képesítéseit és azok vizsgáztatói tanúsítását, valamint a légiutas-kísérők tanúsítványát –, valamint a koordinációs feladatok ellátására szolgáló földi rádióállomás kezelői engedély megszerzéséhez szükséges vizsgáztatást – jogszabály eltérő rendelkezése hiányában – e törvény felhatalmazása alapján a Kormány által a közúti közlekedési, a hajózási, valamint a vasúti vizsgáztatásra kijelölt közlekedési vizsgaközpont (a továbbiakban: légiközlekedési vizsgaközpont) végzi.”

20. §

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 3. § (2f) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2f) Az ügyintézési határidő 90 nap a katonai légügyi hatóság állami légi jármű, pilóta nélküli

állami légi jármű, légi jármű-berendezés és pilóta nélküli állami légi jármű rendszer tervező, gyártó, javító, karbantartó és az állami légi jármű folyamatos légialkalmassága fenntartását végző szervezet tevékenységének engedélyezésére vonatkozó közigazgatási hatósági eljárásában.”

21. §

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény a következő 4/A. §-sal egészül ki:

„4/A. §

A léginavigációs, távközlési és légtér ellenőrzési szolgáltatás és szolgálat folyamatos biztosítása érdekében szükséges átjárhatósági keretszabályokat a Kormány rendeletben állapítja meg.”

22. §

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 29. § (1a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1a) Az állami légi jármű tervezéséhez, gyártásához, javításához és karbantartásához, a pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről szóló kormányrendeletben meghatározott esetben a pilóta nélküli állami légi jármű tervezéséhez, gyártásához, javításához és karbantartásához, valamint az állami légi jármű folyamatos légialkalmasságát fenntartó tevékenység végzéséhez a katonai légügyi hatóság engedélye szükséges.”

23. §

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 30. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„30. §

(1) A 2018/1139/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légiközlekedési szakszemélyzet képzésének részletes szabályait – a 20. § (3) bekezdése szerinti kivétellel – a polgári légiközlekedés területén a miniszter, az állami célú légiközlekedés területén a rendészetért felelős miniszter egyetértésével a honvédelemért felelős miniszter rendeletben állapítja meg.

(2) Polgári légiközlekedési szakszemélyzet képzése esetén a légiközlekedési hatóság ad engedélyt, vagy bejelentéshez kötött képzési tevékenység esetén nyilvántartásba veszi a bejelentést.

(3) Állami célú légiközlekedés esetén a légiközlekedési szakszemélyzetek képzését a katonai légügyi hatóság által kiadott képzési engedéllyel rendelkező oktató szervezet végzi.

(4) Ha a jogosult a jogszabályokban foglaltakat nem tartja meg, vagy ha a képzés színvonala vagy biztonsága nem éri el az előírt szintet, akkor a légiközlekedési hatóság, illetve a katonai légügyi hatóság az engedélyt felfüggeszti vagy visszavonja, bejelentés alapján folytatott képzési tevékenység esetén a tevékenység folytatását megtiltja.”

24. §

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 33. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A légi járművel – ide nem értve az állami légi járművet – végzett nyilvános repülőrendezvényekre vonatkozó szabályokat a Kormány rendeletben állapítja meg.”

25. §

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 65/A. § (3a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3a) A 2018/1139/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá nem tartozó légi jármű üzemben tartójának, az állami légi jármű, és a pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről szóló kormányrendeletben meghatározott esetben a pilóta nélküli állami légi jármű üzemben tartójának és üzemeltetőjének, az állami repülések céljára szolgáló repülőter üzemeltetőjének, az állami légiforgalmi szolgáltatnak a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló törvényben meghatározott események bejelentésére, elemzésére, nyomon követésére valamint a szükséges intézkedések meghozatalára a repülésbiztonsági szervezeten belül baleseti készenléti szolgálatot, továbbá a légiközlekedés biztonsága érdekében repülésbiztonsági szolgálatot kell fenntartania, vagy csatlakoznia kell olyan szervezethez, amely a légiközlekedési hatóság jóváhagyásával e szolgálatok feladatait átvállalja, vagy az állami légi jármű, a pilóta nélküli állami légi jármű üzemben tartója és üzemeltetője, az állami repülések céljára szolgáló repülőter üzemben tartója és üzemeltetője, és az állami légiforgalmi szolgálat esetén a katonai légügyi hatóság jóváhagyásával e szolgálatok feladatait átvállalja.”

26. §

(1) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 66/A. § (2a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2a) A bírság összegét – a közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló törvényben meghatározott szempontokon túlmenően – a jogsértés veszélyességének mértékére tekintettel, valamint az (1) bekezdés k) pontja esetén az (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendelet 12. cikkében foglaltakra tekintettel kell meghatározni.”

(2) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 66/A. §-a a következő (14) bekezdéssel egészül ki:

„(14) Az (1) bekezdés k) pontja alapján kiszabott közigazgatási bírsággal megegyező összeget az (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendelet 12. cikkében foglaltak teljesítése érdekében kell felhasználni.”

27. §

(1) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 67. § (12a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(12a) A légiközlekedési hatóság az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendeletnek való megfelelés céljából, nemzetbiztonsági célokból, valamint az érintett személyt érintő eljárások lefolytatása céljából kezeli a védelmi háttérellenőrzés alá vont személy természetes

személyazonosító adatait, lakcímével összefüggő adatokat, valamint az általa lefolytatott hatósági eljárás során a (12) bekezdésben foglaltakkal összefüggésben tudomására jutott adatokat a védelmi háttérellenőrzésre kötelezett személy foglalkoztatásának megszűnésétől, valamint a nyilvántartásból való törléstől számított 5 évig.”

(2) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 67. §-a a következő (23)–(32) bekezdéssel egészül ki:

„(23) A légiközlekedési hatóság az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet szerint a védelmi háttérellenőrzésre kötelezett személyekről nyilvántartást vezet.

(24) A nyilvántartás tartalmazza a védelmi háttérellenőrzés alá vont személy

- a) természetes személyazonosító adatait, személyazonosság igazolására alkalmas hatósági igazolvány okmányazonosítóját, lakcímét,
- b) a foglalkoztatójának nevét, lakcímét vagy székhelyét,
- c) a foglalkoztatóval létrejövő jogviszony kezdő időpontját, a jogviszony megszűnésének időpontját,
- d) a védelmi háttérellenőrzésének fokozatát,
- e) nyilvántartásba vétel számát, időpontját,
- f) nyilvántartásból való törlés számát, időpontját.

(25) A (23) bekezdés szerinti nyilvántartás a (24) bekezdés d)–f) pontjában szereplő adatok vonatkozásában közhiteles hatósági nyilvántartásnak minősül.

(26) A légiközlekedési hatóság a védelmi háttérellenőrzés alá vont személyt, az ellenőrzés sikeres lefolytatását követően hivatalból nyilvántartásba veszi.

(27) A légiközlekedési hatóság nyilvántartásában szereplő adatok valóságáért az felel, akinek foglalkoztatásában a nyilvántartott személy áll. A foglalkoztató a jogviszony tekintetében bekövetkező változást annak bekövetkeztétől számított 15 napon belül köteles a légiközlekedési hatóság felé írásban bejelenteni.

(28) A légiközlekedési hatóság törli a védelmi háttérellenőrzés alá vont személyt a nyilvántartásból

- a) a védelmi háttérellenőrzés alá vont személy halála esetén,
- b) a foglalkoztatóval fennálló jogviszony megszűnését követő egy év eltelte esetén, kivéve, amennyiben a jogviszony megszűnésétől számított egy éven belül ismételt olyan foglalkoztatóval létesít jogviszonyt, ahol védelmi háttérellenőrzési kötelezettsége fennáll.

(29) A légiközlekedési hatóság által vezetett nyilvántartásból – a törvényben meghatározottakon túl – adatkérésre jogosult különösen

- a) az általános rendőrségi feladatok ellátására létrehozott szerv,
- b) a terrorizmust elhárító szerv,
- c) az Alkotmányvédelmi Hivatal,
- d) a Nemzetbiztonsági Szakszolgálat,
- e) a Katonai Nemzetbiztonsági Szolgálat.

(30) A nyilvántartásba vett személyek védelmi háttérellenőrzésének biztosításáért a védelmi háttérellenőrzésre kötelezett személyek – az állami szervek kivételével - foglalkoztatói éves felügyeleti díjat fizetnek. A felügyeleti díjat a hatóság részére az a foglalkoztató köteles megfizetni, aki a tárgyév november 30. napján a nyilvántartás alapján legalább egy éve védelmi háttérellenőrzés

alá vont személyt foglalkoztat. A foglalkoztató és a védelmi háttérelőőrzésre kötelezett személy közötti fennálló jogviszony év közbeni megszűnése a felügyeleti díj fizetési kötelezettséget nem érinti.

(31) A felügyeleti díj éves mértéke védelmi háttérelőőrzés alá vont személyenként 30 000 forint. A felügyeleti díj 50%-át a tárgyévet követő év június 30. napjáig, a felügyeleti díj további 50%-át a tárgyévet követő év január 31. napjáig kell a légiközlekedési hatóság számlájára átutalással megfizetni.

(32) A felügyeleti díj a légiközlekedési hatóságot illeti meg, amely azt a felügyeleti feladataival összefüggésben használhatja fel.”

28. §

(1) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 71. § 2a. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A törvény alkalmazásában)

„2a. *külföldi állami légijármű*: a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, az 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és az annak módosításáról szóló jegyzőkönyvek kihirdetéséről szóló 1971. évi 25. törvényerejű rendelet 3. cikk b) pontjában meghatározott, a katonai, a vám- és a rendőri szervek repülései céljára szolgáló külföldi légijármű, ide nem értve a külföldi állam- és kormányfők, kormánytagok és hasonlóan magas állami tisztséget viselő személyek szállítását végző légijárműveket;”

(2) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 71. §-a a következő 56a. ponttal egészül ki:

(A törvény alkalmazásában)

„56a. *lakott terület*: az UAS-műveletbe be nem vont személy vagy személyek életvitelszerű tartózkodási helye;”

29. §

(1) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 73. § (1) bekezdése a következő h) ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg)

„h) a polgári és katonai légiforgalmi irányítók képzésének, feladatellátásának átjárhatósági keretszabályait,”

(2) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 73. § (1) bekezdése a következő q) ponttal egészül ki:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg)

„q) a légijárművel – ide nem értve az állami légijárművet – végzett nyilvános repülőrendezvények szabályait,”

(3) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 73. § (3) bekezdés o) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy rendeletben állapítsa meg)

„o) a fenntartható légijármű üzemanyagokkal kapcsolatos műszaki, üzemeltetési és felhasználási előírásokat, valamint a fenntartható légiközlekedéssel összefüggő támogatási rendszerre vonatkozó szabályokat.”

30. §

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény KILENCEDIK Része a következő 81. §-sal egészül ki:

„81. §

(1) E törvénynek az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2024. évi törvénnyel (a továbbiakban: Módr.tv.) megállapított 67. § (23)–(29) bekezdése szerinti nyilvántartás tekintetében a légiközlekedési hatóság hivatalból intézkedik a nyilvántartásba vétel iránt azon védelmi háttérellenőrzésre kötelezett személyek tekintetében, akik védelmi háttérellenőrzésére a Módr.tv. hatálybalépése előtt már sor került.

(2) A Módr.tv.-el megállapított 67. § (30) bekezdés szerinti felügyeleti díjat első alkalommal 2025. június 30. napjáig kell megfizetni.”

31. §

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény

- a) 3. § (2b) bekezdés a) pontjában a „jóváhagyása,” szövegrész helyébe a „jóváhagyása, a jóváhagyás módosítása,” szöveg,
 - b) 3. § (2b) bekezdés c) pontjában az „I. melléklet M. rész A. szakasz G. alrész” szövegrész helyébe a „Vc. melléklet vagy Vd. melléklet” szöveg,
 - c) 3. § (2b) bekezdés i) pontjában a „tanúsítása,” szövegrész helyébe a „tanúsítása, a tanúsítás módosítása,” szöveg,
 - d) 3/A. § (11) bekezdés c) pontjában a „légiforgalmi földi rádióállomás” szövegrész helyébe a „koordinációs feladatok ellátására szolgáló földi rádióállomás” szöveg,
 - e) 22. § (3a) bekezdésében az „A pilóta nélküli légijármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légijármű-rendszerek harmadik országbeli üzemben tartóiról szóló, 2019. március 12-i” szövegrész helyébe az „Az” szöveg,
 - f) 29. § (1) bekezdésében a „légialkalmasság-irányításához,” szövegrész helyébe a „légialkalmasság-irányításához,” szöveg,
 - g) 29. § (3) bekezdésében a „légialkalmasság-irányításának,” szövegrész helyébe a „légialkalmasság-irányításának,” szöveg,
 - h) 36. §-ában az „alkalmazásának” szövegrész helyébe az „alkalmazása” szöveg,
 - i) 71. § 58. pontjában a „nem menetrend szerinti” szövegrész helyébe az „elsősorban nem menetrend szerinti” szöveg
- lép.

32. §

Hatályát veszti a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény

- a) „Légijármű bérbeadása” alcíme,
- b) 74/A. § (1) bekezdés y) pontjában a „19. cikk (1) bekezdése” szövegrész.

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

33. §

(1) A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény 19. § (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A nyilvántartásból igényelheti(k):]

- „a) a bíróság, a bírósági végrehajtó, a közjegyző, az ügyészség, a nyomozó hatóság, az előkészítő eljárást folytató szerv, az állami adó- és vámhatóság, a nemzetbiztonsági szolgálatok, a rendőrségről szóló törvényben meghatározott terrorizmust elhárító szerv, valamint belső bűnmegelőzési és bűnfelderítési feladatokat ellátó szerv és ezek adatfeldolgozójaként felhatalmazott szervezet a törvényben meghatározott feladataik ellátásához szükséges adatokat, iratokat;”

(2) A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény 19. § (1) bekezdés h) pontja a következő hc) alponttal egészül ki:

[A nyilvántartásból igényelheti(k):]

a közterület-felügyelet]

- „hc) közútkezelői feladatainak, valamint a közterület rendjének biztosításával összefüggő feladatainak ellátásához a 8/A. § (1) bekezdés a), d), f)–i) és k) pontjában, a 9. § (1) bekezdés a) és b) pontjában, a 9. § (1) bekezdés d) pont da) és db) alpontjában és a 9. § (1) bekezdés e) pontjában, a 9. § (1a) bekezdésében, a 9. § (2) bekezdés a), b), d) és e) pontjában, a 9. § (4) bekezdésében, valamint a 9/D. § (1) bekezdés a)–c) pontjában, a 9/D. § (1) bekezdés d) pont da) és db) alpontjában és a 9/D. § (1) bekezdés e) pontjában, valamint a 9/D. § (2) bekezdés a)–c) pontjában és a 9/D. § (3) bekezdésében megjelölt adatokat;”

34. §

A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény

- a) 4. § (1a) bekezdésében a „hatáskörben eljárva, a gyártmány-típus-alvázsám” szövegrész helyébe a „hatáskörében eljárva, a gyártmány-típus” szöveg,
- b) 19. § (1a) bekezdésében a „lezárását” szövegrész helyébe a „befejezését” szöveg,
- c) 19. § (2) bekezdés m) pontjában a „valamint” szövegrész helyébe a „továbbá” szöveg,
- d) 24. § (3a) bekezdés a) pont ab) alpontjában a „kronologikus” szövegrész helyébe a „kronológikus” szöveg,
- e) 24. § (3a) bekezdés a) pont ac) alpontjában a „kivont állapot” szövegrész helyébe a „kivont és felfüggesztett állapot” szöveg,
- f) 42. § b) pontjában a „kedvezmények,” szövegrész helyébe a „kedvezmények, valamint a” szöveg,
- g) 42. § c) pontjában a „módját és” szövegrész helyébe a „módját, valamint” szöveg lép.

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

35. §

(1) A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 26. § (1)–(2) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(1) Jogszámban meghatározott úszólétesítményt az abban előírt hajózási képesítéssel rendelkező, egészségileg és a biztonságos munkavégzésre – kedvtelési célú hajó esetében vezetésre – alkalmas állapotban lévő személyzet működtethet.

(1a) Az úszólétesítményen fedélzeti és gépüzemi szolgálatot ellátó személyek, a hajózási üzemeltetési vezetők, valamint a kedvtelési céllal közlekedő úszólétesítmény vezetőjének hajózási képesítő okmányait a vizsgaközpont állítja ki.

(2) Úszólétesítményen képesítéshez kötött szolgálat csak a hajózási hatóság vagy a vizsgaközpont által kiadott, illetve honosított, továbbá nemzetközi szerződés alapján vagy a hajózási hatóság döntése által elismert képesítő okmány birtokában látható el.”

(2) A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 26. § (5) és (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(5) A hajózási hatóság a hajózási képesítésekről és a kiadott hajózási képesítő okmányokról nyilvántartást vezet. A nyilvántartás – a szolgáltatási tevékenység megkezdésének és folytatásának általános szabályairól szóló törvényben meghatározott adatokon túl – tartalmazza a következő adatokat:

- a) természetes személyazonosító adatok,
- b) a képesítéssel rendelkező lakcíme és elérhetőségei (értesítési cím, telefonszám, e-mail-cím),
- c) a képesítő okmány megnevezése, az okmány száma, a kibocsátó ország neve, a megszerzett képesítés megnevezése, a jogosult személyzeti azonosító száma (CID), a jogosult fényképe, a jogosult aláírása, a kibocsátás időpontja, a lejárat időpontja, a kiállító hatóság neve, kódolt egyedi engedélyek, korlátozások, megjegyzések, vonalkód, feladatkör, szint, beosztás tekintetében,
- d) a képesítő okmány felfüggesztésére, visszavonására, bevonására, elvesztésére, ellopására, megsemmisülésére vonatkozó adatok,
- e) a nyilvántartást vezető hajózási hatóság megnevezése,
- f) a nyilvántartásba vétel száma, időpontja,
- g) a vizsgaközpont által szervezett képesítő vizsgák adatai és a vizsgán elért eredmények.

(6) Az (5) bekezdés szerinti nyilvántartás az (5) bekezdés c)–g) pontjában szereplő adatok vonatkozásában közhiteles hatósági nyilvántartásnak minősül.”

36. §

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 26/A. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„26/A. §

(1) A hajózási hatóság a jóváhagyott képzőszervekről nyilvántartást vezet, amely az alábbi adatokat tartalmazza

- a) a képző szervezet nevét és címét;
- b) az engedély számát, dátumát és annak hatályát; valamint

c) a jóváhagyott képzés típusát.

(2) Az (1) bekezdés szerinti nyilvántartás az (1) bekezdés b)–c) pontjában szereplő adatok vonatkozásában közhiteles hatósági nyilvántartásnak minősül.

(3) A hajózási hatóság a képzőszerv engedélyét visszavonja és a képzőszervet a nyilvántartásból törli, ha

a) az engedélyezés feltételei már nem állnak fenn,

b) a képzőszerv ezt kérelmezi, vagy

c) a képzőszerv a tevékenységére vonatkozó rendelkezéseket súlyosan vagy ismételten megsérti.

(4) A hajózási hatóság hatósági ellenőrzés keretében ellenőrzi a jóváhagyott képzéseket, képzési programokat, vizsgáztatást.

(5) A hajózási hatóság hatósági ellenőrzés keretében ellenőrzi, hogy a képesítő okmánnyal rendelkező személy büntetlen előéletű-e és nem áll-e foglalkozástól vagy vízi jármű vezetésétől eltiltás hatálya alatt.

(6) A vizsgaközpont a jóváhagyott képzések, képzési programokon és képesítő vizsgákon szakfelügyeleti tevékenységet folytat.

(7) A hajózási hatóság a képzőszerv engedélyét visszavonhatja, továbbá jogsértés esetén a képzőszervet a tevékenység végzésétől eltilthatja. Az eltiltás legfeljebb 6 hónapig tarthat.”

37. §

A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény 26/B. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) E törvény felhatalmazása alapján kiadott miniszteri rendeletben meghatározott vizsgát a vizsgaközpont vizsgaszabályzata vagy képzőszervek által rendezett vizsga esetén a hajózási hatóság által kibocsátott vizsgaszabályzat szerint kell lefolytatni. A vizsgán vizsgabiztosként csak olyan személy vehet részt, akinek a tevékenységét a hajózási hatóság engedélyezte, büntetlen előéletű, összeférhetetlenségtől mentes, független és nem áll vizsgabiztosi tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt.”

38. §

(1) A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény 48. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Magyar lobogó alatt közlekedő úszólétesítményen – a (2a) bekezdésben foglalt kivétellel – szolgálat csak érvényes szolgálati könyv birtokában látható el.”

(2) A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény 48. §-a a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A hivatásos hajós képesítésekről szóló miniszteri rendelet hatálya alá nem tartozó úszólétesítmény személyzete részére hajós szolgálati könyv nem kötelező.”

39. §

A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény 48/A. § (4a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4a) A Vizsgaközpont az e törvényben, valamint e törvény felhatalmazása alapján kiadott rendeletben meghatározott vizsgáztatási és okmánykiállítási tevékenységével összefüggésben a (4) bekezdés a) pontjában foglalt adatokat, a hajózási képesítő vizsgára jelentkező és vizsgát tett személy, valamint hajózási képesítő okmányt igénylő személy egészségi alkalmassági minősítésére vonatkozó adatait, természetes személyazonosító adatait, képesítéssel kapcsolatos adatait, valamint arra vonatkozó adatait, hogy hajózási képesítéshez kötött foglalkozástól vagy járművezetéstől eltiltás hatálya alatt nem áll, – a vizsgaeredmények, a megszerzett képesítések és kiállított okmányok hitelességének utólagos igazolása céljából – a vizsgára jelentkezéstől számított, illetve az okmányigénylés benyújtását követő 40 évig kezeli.”

40. §

(1) A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény 51. § (2) bekezdés c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Nem kell hajózási engedély:)

„c) vízijármű kedvtelési célú használatához,”

(2) A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény 51. § (2) bekezdése a következő g) ponttal egészül ki:

(Nem kell hajózási engedély:)

„g) kishajóval végzett oktatási tevékenységhez.”

41. §

A víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény 60. § (1) bekezdése a következő m) és n) ponttal egészül ki:

(A jogszabályban előírt)

„m) hajózási képzési, oktatási, vizsgáztatási tevékenységre,

n) tengerész munkaközvetítői és munkaerő-kölcsönzői tevékenységre”

(vonatkozó rendelkezések megsértőit a hajózási hatóság bírság megfizetésére kötelezheti.)

42. §

Hatályát veszti a víziközeledésről szóló 2000. évi XLII. törvény 34. § (1) bekezdésében az „írásban” szövegrész.

6. A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény módosítása

43. §

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 1. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.

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

44. §

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 9/E. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„9/E. §

(1) A vasúti igazgatási szerv a működési engedély kiadása feltételeinek fennállását évente – felügyeleti díj ellenében – ellenőrzi.

(2) Az éves felügyeleti díj mértéke:

- a) országos vállalkozó vasúti tevékenység esetén 1 635 000 forint,
- b) elővárosi, városi, térségi és helyi vállalkozó vasúti tevékenység esetén 360 000 forint.

(3) Az éves felügyeleti díjat a vállalkozó vasúti társaság működési engedélyenként fizeti meg.

(4) A (2) bekezdés szerinti felügyeleti díj a vasúti igazgatási szervet illeti meg, amelyet a feladataival összefüggésben használ fel.”

45. §

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény „NEMZETI SZABÁLYOK, NEMZETI ELŐÍRÁSOK ÉS NEMZETI AJÁNLÁSOK” alcíme a következő 30/B. §-sal egészül ki:

„30/B. §

A vasúti műszaki szabályozási feladatokkal összefüggésben a miniszter egyedi támogatói döntése alapján támogatás is nyújtható. A támogatás a miniszter által vezetett minisztérium igazgatás előirányzata terhére is nyújtható.”

46. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 31. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A bejelentett szervezet

- a) részt vesz a Bizottság által létrehozott bejelentett szervezetek ágazati csoportjának tevékenységeiben,
- b) az ágazati csoportja tekintetében végzett tevékenységről emlékeztető megküldésével tájékoztatja az értékelést végzőket, és
- c) általános útmutatóként alkalmazza az az értékelést végzők adminisztratív döntéseit és leiratait.”

(2) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 31. §-a a következő (6a) bekezdéssel

egészül ki:

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

47. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 35. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) Az egységes biztonsági tanúsítvánnyal, valamint vasútbiztonsági engedéllyel rendelkező szervezetek évente május 31. napjáig felügyeleti díjat fizetnek a közlekedési hatóság részére. A közlekedési hatóság a felügyeleti tevékenysége során vizsgálja az egységes biztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállását.”

(2) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 35. § (5a) bekezdés c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Az éves felügyeleti díj mértéke:)

„c) saját célú vasutak egységes biztonsági tanúsítványa, valamint vasútbiztonsági engedélye esetén külön-külön 1 368 500 forint,”

48. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 36. § (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) Az alapképzést és az időszakos oktatást a közlekedési hatóság ellenőrzi és felügyeli.”

(2) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 36. §-a a következő (8a)–(8c) bekezdéssel egészül ki:

„(8a) Az alapképzést, valamint az időszakos oktatást végző szervezetek évente május 31. napjáig felügyeleti díjat fizetnek a közlekedési hatóság részére.

(8b) A felügyeleti díj mértéke

- a) alapképzést végző szervezetek esetén 830 000 forint,
 - b) időszakos oktatást végző szervezetek esetén 1 000 000 forint,
- amelyet a tevékenységre vonatkozó engedély alapján kell megfizetni.

(8c) A (8a) bekezdés szerinti felügyeleti díj a vasúti közlekedési hatóságot illeti meg, amelyet a feladataival összefüggésben használ fel.”

49. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 36/I. § (7) bekezdése helyébe a

következő rendelkezés lép:

„(7) A (6) bekezdés szerinti ellenőrzéssel érintett személyek és szervezetek évente május 31. napjáig felügyeleti díjat fizetnek a közlekedési hatóság részére. A felügyeleti díj a vasúti közlekedési hatóságot illeti meg, amelyet a vasúti közlekedési hatósági feladataival összefüggésben használ fel.”

(2) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 36/I. §-a a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) Az éves felügyeleti díj mértéke

- a) a vasúti járművek gyártását, javítását végző személyek és szervezetek
 - aa) járműgyártása, főjavítás végzése esetén 2 417 500 forint,
 - ab) fővizsgák végzése esetén 1 812 500 forint,
 - ac) közlekedés biztonságával összefüggő részegységek gyártása, javítása esetén 1 210 000 forint,
 - ad) vasúti járművek időszakos vizsgálata esetén 1 200 000 forint,
- b) az (6) bekezdés b)–d) pontjában meghatározott szervezetek esetén 1 817 500 forint.”

50. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 43. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A pályahálózat-működtető, a fejlesztési közreműködő és a GSM-R fejlesztő jogosult a vasúti pályán és a vasúti pálya védősávján belül, a vasúti pályát magán hordozó ingatlanon vagy a szomszédos ingatlanon – az ingatlan tulajdonosának (használójának) kártalanítása mellett – a szabad kilátást akadályozó, továbbá a vasúti vezetékek nyomvonalában lévő növényzet eltávolítására, ha azt a közlekedés biztonsága, üzemzavar megelőzése vagy vezetékek létesítése, javítása, karbantartása indokolja. A növényzet eltávolítása nem okozhat aránytalan sérelmet az érintett tulajdonosok érdekei vagy a környezet- és természetvédelmi érdekek szempontjából. A vasúti közlekedés célját szolgáló erősáramú vezetékek és tartószerkezetek idegen ingatlanon történő elhelyezésére és üzemben tartására, valamint a növényzet eltávolítására a villamos energiáról szóló törvényben foglaltakat kell alkalmazni, azzal, hogy a pályahálózat-működtetőt ugyanazok a jogok megilletik, mint a hálózati engedélyest a vezetékJog alapján.”

(2) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 43. §-a a következő (2a)–(2c) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A pályahálózat-működtető, a fejlesztési közreműködő és a GSM-R fejlesztő vagy megbízottja a szabad kilátást akadályozó, továbbá a vasúti vezetékek nyomvonalában lévő növényzet eltávolítása feladatok ellátásához a (2) bekezdésben meghatározott ingatlanra a tulajdonos előzetes tájékoztatása mellett – a lakás céljára szolgáló helyiségek kivételével – beléphet.

(2b) Az ingatlan tulajdonosa vagy használója a (2a) bekezdésben felsorolt munkák végzését tűrni köteles, a munkák végzését nem akadályozhatja.

(2c) A pályahálózat-működtető, a fejlesztési közreműködő és a GSM-R fejlesztő megbízottja a jogosultságát az adott munka elvégzésére vonatkozó meghatalmazással igazolja.”

51. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 45. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A tulajdonos és az állami tulajdonú víziközmű vagyongazdálkodója (e § tekintetében a továbbiakban együtt: tulajdonos) – a (2) bekezdés szerinti értesítés kézhezvétele után az abban feltüntetett határidőn belül köteles a közműszakasz kiváltását vagy fejlesztését elvégezni vagy elvégeztetni. A fejlesztési közreműködő, a műszakilag feltétlenül szükséges mértékű, a tulajdonossal egyeztetett határidőt – ami 30 napnál nem rövidebb, közműszakasz fejlesztés esetén, ha azt egyéb jogszabályi és más kötelezettségek lehetővé teszik, maximum 12 hónap – határozza meg a közműszakasz kiváltására vagy fejlesztésére. A tulajdonos a véleményét a fejlesztési közreműködő értesítésének kézhezvételétől számított 8 munkanapon belül köteles közölni a fejlesztési közreműködővel. Az építető és az üzemeltető a tulajdonos véleményének kézhezvételétől számított 30 napon belül a közműkiváltás vagy fejlesztés elvégzésére vonatkozóan egymással megállapodást kötnek, amely megállapodás kiterjed a közműkiváltás vagy fejlesztés műszakilag feltétlenül szükséges mértékének meghatározására is.”

(2) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 45. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésének vagy elvégeztetésének megtagadása esetén a fejlesztési közreműködő jogosult a közműkiváltást vagy -fejlesztést (beleértve a tervezési munkákat is) a vonatkozó jogszabályok szerinti eljárásban általa kiválasztott, megfelelő szakmai képesítéssel rendelkező vállalkozóval elvégeztetni, amelyet a tulajdonos túrni köteles.”

(3) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 45. §-a a következő (9) bekezdéssel egészül ki:

„(9) Ha a vasútvonal fejlesztésének végleges nyomvonalával érintett ingatlanon fogyasztói mérőóra helyezkedik el, a fogyasztó ellátását szolgáló közműszakasz bontását és a mérőóra leszerelését a közműszolgáltató köteles az építető kérelmére 30 napon belül elvégezni, ha a tulajdonosi hozzájárulást rögzítő birtokbavételi jegyzőkönyvet az építető csatolja.”

52. §

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 67/G. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A transzeurópai hagyományos vasúti rendszer ellenőrző-irányító és jelző alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírások végrehajtására vonatkozó mindenkori hatályos bizottsági határozatban meghatározott ERTMS vasúti folyosók esetében különböző hálózathozzáférási díjak alkalmazhatók az ETCS fedélzeti berendezéssel, továbbá annak továbbfejlesztett változataival való felszerelésére ösztönzés érdekében. A különböző díjak alkalmazása nem idézhet elő átfogó változást a pályahálózat-működtető bevételeiben.”

53. §

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 73. §-a a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Nem nevezhető ki a vasúti igazgatási szerv kormánytisztviselőjének az a személy, akinek vasúti társasággal vagy vasúti pályakapacitás-elosztó szervezettel közvetlen vagy közvetett érdekeltsége áll fenn.”

54. §

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény „A vasúti igazgatási szerv kormánytisztviselője” alcíme a következő 75/B. §-sal egészül ki:

„75/B. §

A vasúti igazgatási szerv munkavállalója köteles haladéktalanul írásban bejelenteni, ha vele szemben a 73. § (1) bekezdésében meghatározott összeférhetlenségi ok merül fel, illetve ha munkaviszonyának fennállása alatt összeférhetetlen helyzetbe kerül. Ha a munkáltatói jogkör gyakorlójának összeférhetlenségi ok jut a tudomására, a jogkövetkezmények megjelölésével köteles haladéktalanul írásban felszólítani a munkavállalót, hogy az összeférhetlenséget 30 napon belül szüntesse meg. Amennyiben a munkavállaló az összeférhetlenséget a felszólítás kézbesítésétől számított 30 napon belül nem szünteti meg, munkaviszonya megszűnik.”

55. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 81. § (14) és (15) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(14) Az e §-ban foglalt jogsértések esetén a közlekedési hatóság által kiszabható bírság mértéke 50 000 000 forintig terjedhet.

(15) A közigazgatási bírság összegének meghatározása során a közlekedési hatóság figyelembe veszi

- a) a jogsértés súlyát, a vasúti közlekedés biztonságára gyakorolt hatását,
- b) a jogsértő állapot fennállásának időtartamát,
- c) a jogsértő magatartás felróhatóságát,
- d) a korábbi jogsértő magatartást, valamint
- e) a jogsértő állapot megszüntetésére hozott intézkedéseket segítő magatartást, valamint a jogsértő állapot megszüntetésére tett, a közlekedési hatóság eljárását megelőző, attól független tevékenységet.”

(2) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 81. § (16a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(16a) Az e § szerinti közigazgatási bírság ismételten is kiszabható.”

56. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 84/M. § (3) bekezdése helyébe a

következő rendelkezés lép:

„(3) A közlekedési hatóság a különleges kötőtpályás közlekedés biztonságával és a különleges kötőtpályás forgalom lebonyolításával kapcsolatos jogsértések esetén a közlekedési hatóság által kiszabható bírság mértéke 5 000 000 forintig terjedhet.”

(2) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 84/M. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A közigazgatási bírság összegének meghatározása során a közlekedési hatóság figyelembe veszi

- a) a jogsértés súlyát, a vasúti közlekedés biztonságára gyakorolt hatását,
- b) a jogsértő állapot fennállásának időtartamát,
- c) a jogsértő magatartás felróhatóságát,
- d) a korábbi jogsértő magatartást, valamint
- e) a jogsértő állapot megszüntetésére hozott intézkedéseket segítő magatartást, valamint a jogsértő állapot megszüntetésére tett, a közlekedési hatóság eljárását megelőző, attól független tevékenységet.”

57. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (1) bekezdés 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)

„1. a vasúti közlekedési hatóság vagy hatóságok, valamint a vasúti igazgatási szerv kijelölését, eljárásuk részletes szabályait, a vasúti igazgatási szervvel kormányzati szolgálati jogviszonyban vagy munkaviszonyban állókra vonatkozó összeférhetetlenségi szabályokat, az érdekeltségi és kötelezettségvállalási nyilatkozat megtételére vonatkozó szabályokat,”

(rendeletben állapítsa meg.)

(2) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. § (1) bekezdés 3. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)

„3. a vasúti piacfelügyeleti bírság legmagasabb mértékére, továbbá a megfizetésére vonatkozó részletes szabályokat,”

(rendeletben állapítsa meg.)

58. §

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény

- 1. 2. § 2. pont 2.21. alpontjában a „gyalogos alul-” szövegrész helyébe a „gyalogos és kerékpáros alul-” szöveg,
- 2. 2. § 2. pont 2.21.1. vasúti alépítmény alponjában a „vesz,” szövegrész helyébe a „vesz vagy a szerkezet védelmét biztosítja,” szöveg,
- 3. 2. § 7. pont 7.5. alpontjában a „2011” szövegrész helyébe a „2020” szöveg,
- 4. 3/B. § (6) bekezdésében az „és konzultál” szövegrész helyébe a „valamint konzultál” szöveg,

5. 25. § (1) bekezdésében a „szerződést vagy” szövegrész helyébe a „szerződést, vagy” szöveg,
 6. 26. § (1) bekezdés a) pontjában a „pályahálózat-működtető” szövegrész helyébe az „a pályahálózat-működtető” szöveg,
 7. 27. § (3) bekezdésében a „valamint” szövegrész helyébe a „továbbá” szöveg,
 8. 28. § (2) bekezdés c) pontjában a „megfeleljenek.” szövegrész helyébe a „megfeleljenek, és” szöveg,
 9. 29. § (6) bekezdésében a „felhasználhatja,” szövegrész helyébe a „felhasználhatja” szöveg,
 10. 29/A. §-ában a „biztosíthat elsősorban” szövegrész helyébe a „biztosíthat, elsősorban” szöveg,
 11. 30/A. § (2) bekezdés záró szövegrészében a „hálózati forgalmi” szövegrész helyébe a „hálózati műszaki, forgalmi” szöveg,
 12. 30/A. § (3) bekezdésében a „hálózati forgalmi” szövegrész helyébe a „hálózati műszaki, forgalmi” szöveg,
 13. 30/A. § (4) bekezdésében a „hálózati forgalmi” szövegrész helyébe a „hálózati műszaki, forgalmi” szöveg,
 14. 35. § (5a) bekezdés a) pont aa) alpontjában a „2 540 000” szövegrész helyébe a „3 302 000” szöveg,
 15. 35. § (5a) bekezdés a) pont ab) alpontjában a „4 612 500” szövegrész helyébe az „5 996 500” szöveg,
 16. 35. § (5a) bekezdés b) pont ba) alpontjában az „1 502 000” szövegrész helyébe az „1 950 000” szöveg,
 17. 35. § (5a) bekezdés b) pont bb) alpontjában az „1 955 000” szövegrész helyébe a „2 541 500” szöveg,
 18. 35. § (5a) bekezdés b) pont bc) alpontjában a „2 560 000” szövegrész helyébe a „3 328 000” szöveg,
 19. 80. § (1) bekezdés d) pontjában a „hálózati,” szövegrész helyébe a „hálózati műszaki,” szöveg,
 20. 80. § (1) bekezdés o) pontjában a „hálózati forgalmi” szövegrész helyébe a „hálózati műszaki, forgalmi” szöveg,
 21. 80/A. § (2) bekezdésében a „két” szövegrész helyébe a „három” szöveg,
 22. 81. § (11) bekezdés b) pontjában a „hálózati forgalmi” szövegrész helyébe a „hálózati műszaki, forgalmi” szöveg,
 23. 84/A. § (3) bekezdésében a „36/I. § (7)” szövegrészek helyébe a „36/I. § (8)” szöveg,
 24. 88. § (2) bekezdés 20. pontjában a „hálózati forgalmi” szövegrész helyébe a „hálózati műszaki, forgalmi” szöveg
- lép.

59. §

Hatályát veszti a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény

- a) 2. § 7. pont 7.1. alpontja,
- b) 36/I. § (6) bekezdés nyitó szövegrészében a „– felügyeleti díj ellenében –” szövegrész,
- c) 67/G. § (4) bekezdése,
- d) 73. § (6) bekezdése,
- e) 80/C. § (4) bekezdése,
- f) 84. § (3)–(5) bekezdése.

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

60. §

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

(E törvény alkalmazásában:)

„j) **súlyos vasúti baleset:** vonatok összeütközése vagy kisiklása, amely legalább egy halálos áldozattal, vagy öt vagy több személy súlyos sérülésével, vagy a járművek, az infrastruktúra vagy a környezet jelentős (a helyszínen megállapíthatóan legalább 2 000 000 eurós) károsodásával jár, valamint más, ugyanilyen következményekkel járó vasúti baleset, amelynek nyilvánvaló hatása van a vasútbiztonsági szabályozásra vagy a biztonság irányítására;”

61. §

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 7. § (1) bekezdés d) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A közlekedésbiztonsági szerv:)

„d) figyelembe véve a vasúti baleset, váratlan vasúti esemény, a víziközlekedési baleset vagy víziközlekedési esemény súlyosságát, az érintett úszólétesítmény vagy rakomány típusát, valamint azt a mértéket, amellyel a szakmai vizsgálat megállapításai hozzájárulhatnak a jövőbeli balesetek és események megelőzéséhez a vasúti baleset, váratlan vasúti esemény, a víziközlekedési baleset és víziközlekedési esemény esetén előzetes vizsgálatot végez és értékelést készít annak meghatározása érdekében, hogy folytasson-e szakmai vizsgálatot; ha a közlekedésbiztonsági szerv a vasúti baleset vagy a víziközlekedési baleset kapcsán nem indít vizsgálatot, ennek indokait rögzíti;”

62. §

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 9. § (1) bekezdése a következő j) ponttal egészül ki:

(A közlekedésbiztonsági szerv a vasúti és víziközlekedési balesetek és események tényállásának megállapítása keretében – szükség esetén a közigazgatási hatósággal egyeztetett módon, a büntetőeljárást nem akadályozva, az esemény vizsgálatára jogosult más hatóságokkal egyidejűleg is – jogosult különösen arra, hogy)

„j) a vizsgálat bármely szakaszában haladéktalanul és akadálytalanul, előzetes értesítés nélkül hozzáférhessen a fentiekben túlmenően minden általa szükségesnek tartott adathoz, információhoz, bizonyítékként értékelhető tárgyhoz.”

63. §

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 13. § (2) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(A közlekedésbiztonsági szerv vizsgálóbizottsága vezetőjének és foglalkoztatott tagjainak a következő végzettséggel és képesítéssel kell rendelkezniük:)

„a) felsőfokú iskolai végzettség és az érintett szakterületen legalább öt év szakmai gyakorlat, valamint”

64. §

(1) A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 17. § a) pont aa) alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A közlekedésbiztonsági szerv a 7. § (1) bekezdésében és az EU-rendeletben foglalt feladatának ellátása céljából a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatához elengedhetetlenül szükséges mértékben az alábbi adatok kezelésére jogosult:

a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben érintett jármű személyzete tagjainak, az érintett jármű, infrastruktúra üzemeltetésében, karbantartásában, kiszolgálásában részt vevő vagy forgalmi irányítását, tájékoztatását ellátó személy]

„aa) családi és utóneve, születési családi és utóneve, állampolgársága, születési helye, ideje, lakcíme, értesítési címe, telefonszáma és elektronikus elérhetősége,”

(2) A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 17. § c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A közlekedésbiztonsági szerv a 7. § (1) bekezdésében és az EU-rendeletben foglalt feladatának ellátása céljából a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatához elengedhetetlenül szükséges mértékben az alábbi adatok kezelésére jogosult:]

„c) a közlekedési baleset vagy egyéb közlekedési esemény tárgyában folytatott szakmai vizsgálat egyéb résztvevőjének neve, állampolgársága, születési helye és időpontja, lakcíme és értesítési címe, telefonszáma és elektronikus elérhetősége.”

65. §

Hatályát veszti a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény 20/A. § (1a) bekezdése.

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

66. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény preambuluma helyébe a következő rendelkezés lép:

„[1] Az állam által biztosított személyszállítás egyike a legfontosabb közszolgáltatásoknak, amely jelentékeny részben határozza meg a polgári élet lehetőségét és annak minőségét magyarok milliói számára.

[2] Alapvető jog tehát, hogy hazánk polgárai az ország minden pontjáról, akár a legkisebb településről megfelelő színvonalú szolgáltatással és a legfontosabb szükségleteikhez illeszkedő menetrenddel, biztosan és biztonságban juthassanak el a munkahelyükre, az oktatási vagy

egészségügyi intézményekbe, az adott térség közigazgatási központjába.

[3] E törvény részletesen és pontosan meghatározza az állampolgárok közlekedési közszolgáltatásokhoz való jogát és szavatolja annak érvényesülését a mindennapokban.

[4] A jogalkotó célja, hogy a törvényben kifejtett elvek gyakorlatba ültetésével Magyarország közlekedési közszolgáltatási rendszerében egységes és logikus szabályozás szerint készüljenek a szolgáltatói menetredek, valamint megszűnjenek a szolgáltatási színvonalban korábban tapasztalható egyenlenségek és egyenlőtlenségek.

[5] A törvény tartalmazza a különböző településtípusok esetében nyújtandó szolgáltatások mennyiségi és minőségi jellemzőit. Lépcsőzetesen – települési, járás- és vármegyeszékhelyi szinten, illetve a főváros és vonzáskörzete tekintetében – határozza meg, hol, milyen alapellátás biztosításával érvényesülnek a polgárok személyszállítási közszolgáltatásokkal kapcsolatos jogai.

[6] A személyszállítási közszolgáltatások igénybevételére vonatkozó alapvető joggal kapcsolatos törvény ezért a személyszállítási jogok legfőbb kódexe és kiindulópontja. A jövőben mobilitási közszolgáltatás csak e jogok tiszteletben tartásával és érvényesítésével szervezhető meg és működtethető Magyarországon.

[7] A törvényben felsorolt jogok érvényesítése igazságosabbá teszi a vidéken élők hozzáférését a közlekedési közszolgáltatásokhoz, ez pedig közvetett, de jelentős hatással lehet a nagyvárosokon kívüli Magyarország, a magyar vidék megtartó erejének növekedésére.

[8] Az új jogszabály révén hazánk polgárainak közlekedéssel kapcsolatos jogai ugyanakkor nemcsak a térben, de időben is hatékonyabban érvényesülnek, miután a korábbiaktól eltérően a törvény által meghatározott alapellátást immár nem csupán a hétköznapiakon, hanem a hét minden napján biztosítani szükséges. Ez a változás ugyancsak hozzájárul ahhoz, hogy a kisebb, vidéki településeken élő honfitársaink se legyenek kizárva a szokásos rendtől eltérő munkavégzés lehetőségéből, valamint ahhoz, hogy igazságosabbá, területileg kiegyenlítetté váljon a kikapcsolódási, szórakozási lehetőségekhez való hozzáférés hazánk minden polgára számára.

[9] A személyszállítási közszolgáltatások igénybevételére vonatkozó alapvető joggal kapcsolatos törvény erősíti Magyarország belső kohézióját, támogatja a szülőföldön maradás és boldogulás lehetőségét, miközben a munkaerőpiac kínálati és keresleti oldalának jobb összekapcsolása, az oktatási, egészségügyi, kulturális és rekreációs lehetőségekhez való jobb hozzáférés megteremtése révén képes környezettudatos, fenntartható módon támogatni a polgári átalakulás folyamatát: a *haza és haladás* kettős célkitűzésének érvényesülését.

[10] Mindezekre tekintettel az Országgyűlés az Alaptörvény végrehajtására, az Alaptörvény XI. cikk (1) és (2) bekezdése, XII. cikk (1) és (2) bekezdése, XIX. cikk (1) és (2) bekezdése, XX. cikk (1) és (2) bekezdése, valamint XXII. cikk (1) bekezdése alapján a következő törvényt alkotja:”

67. §

(1) A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 2. § 1. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(E törvény alkalmazásában:)

„1. *alapellátás*: az országos, a regionális és az elővárosi személyszállítási közszolgáltatások esetében e törvényben foglaltak alapján a közlekedésért felelős miniszter által rendeletben meghatározott mértékű szolgáltatás, a főváros és a helyi személyszállítási közszolgáltatást működtető megyei jogú városok esetében a Főváros Közgyűlésének vagy a megyei jogú város képviselő-testületének rendeletében meghatározott szolgáltatási szint;”

(2) A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 2. §-a a következő 6a. ponttal

egészül ki:

(E törvény alkalmazásában:)

„6a. *garantált átszállás*: a közforgalmú menetrend által biztosított átszállási lehetőség a közösségi közlekedés járatai között;”

(3) A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 2. §-a a következő 7a. ponttal egészül ki:

(E törvény alkalmazásában:)

„7a. *haváriahelyzet*: természeti csapás, emberi tevékenység vagy mulasztás hatására előállt helyzet, baleset, katasztrófa vagy hirtelen bekövetkező műszaki jellegű meghibásodás, amely a személyszállítási közszolgáltatás ellátásában zavart okoz;”

(4) A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 2. §-a a következő 13. ponttal egészül ki:

(E törvény alkalmazásában:)

„13. *kiemelt közszolgáltatói közreműködő*: az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatások teljesítésébe – stratégiai tervezési és ellenőrzési, valamint összehangolási feladatok ellátása érdekében – bevont, a személyszállítási közszolgáltatási szerződésben ekként nevesített szervezet;”

68. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 25. §-a a következő (9) és (10) bekezdéssel egészül ki:

„(9) Országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatások esetében a szolgáltató a közszolgáltatási szerződés teljesítésébe a személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó

- a) stratégiai tervezési,
 - b) nyomkövetési,
 - c) fejlesztés és működés összehangolási,
 - d) az infrastrukturális feltételek összehangolási,
 - e) utastájékoztatási – ideértve a haváriahelyzetben történő utastájékoztatást is – összehangolási, és
 - f) haváriahelyzetben történő közlekedésirányítás összehangolási
- közfeladatainak egységes ellátására – az ellátásért felelős előzetes jóváhagyásával – kiemelt közszolgáltatói közreműködőt vonhat be azzal, hogy a kiemelt közszolgáltatói közreműködő a közszolgáltatási szerződés keretében nem láthat el a közszolgáltatási szerződés tárgya szerinti tevékenységi engedélyhez kötött tevékenységet.

(10) Kiemelt közszolgáltatói közreműködőként kizárólag a nemzeti vagyonról szóló törvény szerint átlátható szervezetnek minősülő szervezet vonható be.”

69. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 26. § (1) bekezdése helyébe a

következő rendelkezés lép:

„(1) Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatások biztosításának módját az ellátásért felelősnek e törvény szerint és az Országgyűlés és a Kormány közlekedéspolitikai célkitűzéseivel összhangban – különös tekintettel a vidéki lakosság és a munkaerő mobilitására, az oktatás, a szociális és egészségügyi szolgáltatások elérhetőségére, a gazdaság támogatására, a környezet védelmére, a fenntarthatóságra, a költséghatékonyságra és a kötöttpályás közlekedés lehetőség szerinti előnyben részesítésére – kell kialakítania.”

70. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 27. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„27. §

(1) Ha a közlekedési hálózat műszaki állapota lehetővé teszi, az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó alapellátást minden település számára elsődlegesen menetrend szerinti közlekedéssel kell biztosítani.

(2) Az országos, regionális és elővárosi szegmensenként egy vonalon egyféle, az azonosítható utazási igények leghatékonyabb kiszolgálását célzó közlekedési mód finanszírozását biztosítja a megrendelő. A megrendelő dönthet a közlekedés módjának megváltoztatásáról, további közlekedési módok alkalmazásáról. A megrendelő a közszolgáltatási menetrendet az azonosítható utazási igények figyelembevételével határozza meg.

(3) A (2) bekezdés első mondatában az országos, regionális és elővárosi szegmensenként egy vonalon egyféle, az azonosítható utazási igények leghatékonyabb kiszolgálását célzó közlekedési mód tekintetében kivételt képeznek a főváros és a megyei jogú városok elővárosaiban 20 km távolságon vagy 30 percen belüli eljutások. Nem szűnhet meg olyan vonat és busz közötti párhuzamosság, ahol a párhuzamosság megszüntetése 50%-nál nagyobb mértékű eljutási idő növekedést jelentene.

(4) Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatást igénybe vevő – az államháztartás teherbíró képességének keretein és az infrastrukturális adottságon belül, az e törvény felhatalmazása alapján kiadott kormányrendeletben meghatározott esetek kivételével, térítés ellenében – az alapellátás keretében legalább a következő szolgáltatások igénybevételére jogosult:

- a) adott település és a járásközpont közötti közvetlen eljutási lehetőség,
- b) a járásközpont és a vármegyeszékhelye közötti közvetlen eljutási lehetőség,
- c) a szomszédos vármegyeszékhelyek közötti közvetlen eljutási lehetőség, valamint
- d) a főváros és a vármegyeszékhelyek közötti közvetlen eljutási lehetőség.

(5) Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatásokat igénybe vevőknek naponta legalább három alkalommal a (4) bekezdés a) pontjában, és naponta legalább két alkalommal a (4) bekezdés b)-d) pontjában meghatározott viszonylatokon nyújtott alapellátás biztosított településenként, a települési önkormányzattal az egységes egyeztetési eljárás keretében történő egyeztetések eredményének figyelembevételével kialakított menetrend szerint közlekedő járással.

(6) A lakosság mobilitásának elősegítése érdekében a (4) és (5) bekezdésben foglaltakon felül a

közlekedésért felelős miniszter rendeletben az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozóan további kötelező eljutási lehetőségek biztosítását határozhatja meg.

(7) Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozó alapellátás keretében a (4)–(6) bekezdésben meghatározott szolgáltatási mennyiség biztosítása a hét valamennyi napján kötelező.

(8) Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatásokat megrendelő ellátásért felelős a (2)–(7) bekezdésben meghatározott személyszállítási közszolgáltatásokat különösen

- a) a munkába járás és az oktatási, nevelési intézményekbe történő eljutás biztosítását,
 - b) a közigazgatási, az egészségügyi- és szociális szolgáltatásokhoz való hozzáférés biztosítását,
 - c) az alapvető életszükségletek kielégítéséhez szükséges kereskedelmi szolgáltatásokhoz való hozzáférés biztosítását,
 - d) az elmaradott térségek közlekedési kapcsolatainak fenntartását,
 - e) a környezetvédelem és a fenntarthatóság érvényre juttatását,
 - f) az egyes alágazatok közötti hatékony és takarékos együttműködés előmozdítását,
 - g) a legkisebb költség és a működési hatékonyság érvényesülésének biztosítását
- figyelembe vevő szempontok szerint alakítja ki.

(9) Az éves menetrendben meg kell határozni a (4)–(8) bekezdés szerinti alapellátást biztosító járatokat, amelyeket elsősorban a munkába és iskolába járás szempontjának érvényesülése és az utasforgalom nagyságrendje alapján kell kijelölni.

(10) Ha a közlekedési hálózat műszaki állapota lehetővé teszi, a (4)–(8) bekezdés szerinti alapellátást haváriahelyzetben is biztosítani szükséges.”

71. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 29. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) Ha a vasúti személyszállítási közszolgáltatást végző közlekedési szolgáltató által végzett személyszállítási közszolgáltatás műszaki okból vasúti járművel nem látható el, a közlekedési szolgáltató az (5) bekezdésben meghatározott feltételeket nem köteles teljesíteni.”

72. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 37. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A menetkedvezményre jogosultság biztosítása céljából menetkedvezményt biztosító országos, regionális vagy elővárosi vasúti személyszállítási közszolgáltatást végző vasúti társaság az utazási kedvezményre jogosult munkavállaló, kormánytisztviselő, köztisztviselő, közalkalmazott, egészségügyi szolgálati jogviszonyban álló személy rendvédelmi igazgatási alkalmazott, honvédelmi alkalmazott, nyugdíjas, valamint ezek igényjogosult hozzátartozója (5) bekezdésben meghatározott adatait a menetkedvezményre való jogosultság megszűnéséig, illetve a kedvezmény igénybevételeire jogosító igazolvány vasúti társaság részére történő visszaszolgáltatásáig kezeli.”

73. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 37/A. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„37/A. §

Az országos, regionális vagy elővárosi közúti vagy helyi menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást vagy a menetrend szerinti vízi személyszállítási szolgáltatást végző közlekedési szolgáltató munkavállalói és jogszabályban meghatározott igényjogosultjai számára az alkalmazott menetdíjakból díjkedvezményt nyújthat. A közlekedésszervező és az 5. § (6) bekezdése szerinti szervezet 5. § (6) bekezdés a)–d) pontjában meghatározott feladatokat ellátó munkavállalóját a menetkedvezmények szempontjából a személyszállítási közszolgáltatást végző közlekedési szolgáltató munkavállalójának kell tekinteni.”

74. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 39. § (1)–(4) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(1) A sztrájkokról szóló 1989. évi VII. törvény 4. § (2) bekezdésében meghatározott, még elégséges szolgáltatás mértéke a munkabeszüntetésben érintett időszak vonatkozásában nem lehet kevesebb, mint

- a) helyi személyszállítási közszolgáltatások esetén a megrendelt személyszállítási közszolgáltatás mennyiségének 66%-a,
- b) országos, elővárosi és regionális személyszállítási közszolgáltatások esetén a (3) bekezdésben jóváhagyott sztrájkmenetrend.

(2) A személyszállítási közszolgáltatást végző közlekedési szolgáltató minden menetrendi évben sztrájk-menetrendtervezetet készít, és azt az éves menetrend jóváhagyását követő 30 napon belül jóváhagyásra megküldi a megrendelőnek.

(3) A lakosság közszolgáltatásokhoz való hozzáféréseinek biztosítása érdekében a közlekedési szolgáltató köteles legalább a (2) bekezdés szerinti, a megrendelő által jóváhagyott sztrájkmenetrendet leközlekedtetni.

(4) A még elégséges szolgáltatás mértéke az (1) bekezdésben meghatározott mennyiséget a munkabeszüntetés szervezői és a munkáltató közös megállapodásával meghaladhatja.”

75. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 51. §-a a következő (14) és (15) bekezdéssel egészül ki:

„(14) E törvénynek az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2024. évi ... törvénnyel (a továbbiakban: Módtv.) megállapított 27. §-át és 39. § (1)–(4) bekezdését első alkalommal a 2025/2026. évi menetrend tervezése során kell alkalmazni.

(15) A (14) bekezdésben foglalt időtartamig a Módtv. hatályba lépése előtt hatályos, még elégséges szolgáltatás mértékére vonatkozó rendelkezések szerint köteles a szolgáltató sztrájk esetén a

közszolgáltatást ellátni.”

76. §

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény

- a) 8. § (2) bekezdés záró szövegrészában a „képfelvételt,” szövegrész helyébe a „képfelvételt vagy kép- és hangfelvételt,” szöveg és a „képfelvételeket.” szövegrész helyébe a „képfelvételeket vagy kép- és hangfelvételeket.” szöveg,
- b) 37. § (5) bekezdés e) pontjában az „adatok,” szövegrész helyébe az „adatok, és” szöveg,
- c) 45. § (1) bekezdésében az „a hazai” szövegrész helyébe az „a nyílt hozzáférésű hazai” szöveg,
- d) 49. § (2) bekezdés b) pontjában a „menetkedvezményre jogosultságának” szövegrész helyébe a „menetkedvezményre való jogosultságának” szöveg lép.

77. §

Hatályát veszti a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 37. § (6) bekezdése.

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

78. §

Az autópályák, autóutak és főutak használatáért fizetendő, megtett úttal arányos díjról szóló 2013. évi LXVII. törvény 17. § (5) bekezdése a következő i) ponttal egészül ki:

(Az UD rendszerben kezelt adatok teljes körét egyedi informatikai alkalmazás igénybevételel közvetlen adathozzáféréssel jogosult átvenni)

- „i) a közúti járműre előírt tömeg- és mérethatárok betartásának ellenőrzésére, valamint a meghatározott engedélyhez és meghatározott okmány meglétéhez kötött nemzetközi közúti közlekedési szolgáltatás ellenőrzéséről szóló kormányrendeletben kijelölt közútkezelő a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (11) bekezdés a) pont ab) alpontjában és 20. § (11) bekezdés b) pont bc) alpontjában foglalt hatósági, valamint 33/B. § (8) bekezdésében és 33/C. § (1) bekezdésében meghatározott feladatainak ellátása céljából.”

11. A vasútnak nem minősülő egyéb kötöttpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény módosítása

79. §

A vasútnak nem minősülő egyéb kötöttpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény 3. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„3. §

Az egyéb kötöttpályás közlekedéssel összefüggő hatósági tevékenységet a vasúti közlekedési hatóság (a továbbiakban: közlekedési hatóság) látja el.”

80. §

A vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény 6. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„6. §

(1) Egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenység a közlekedési hatóság részére – a tervezett tevékenység megkezdése előtt legalább 30 nappal – tett bejelentés mellett végezhető.

(2) Az (1) bekezdés szerinti bejelentés alapján a közlekedési hatóság az egyéb kötőtpályás tevékenységet végző személyt vagy szervezetet nyilvántartásba veszi.

(3) A folyamatos üzemeltetésű egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységet, a tervezett kezdőnapot legalább 15 nappal megelőzően, a közlekedési hatóságnak megtett bejelentést követően lehet szüneteltetni.

(4) Az időszakos üzemeltetésű egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységet végző szervezet a tevékenységének egy vagy több üzemeltetési cikluson át történő szüneteltetését a közlekedési hatóságnál – az üzemeltetési ciklus kezdőnapját megelőzően legalább 15 nappal – bejelenti. Az üzemeltetési ciklusok közötti leállást nem kell bejelenteni.

(5) Az e § szerinti bejelentés alapján a tevékenység szüneteltetés tényét a közlekedési hatóság a (2) bekezdés szerinti nyilvántartásában rögzíti.

(6) Az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységgel felhagyni – a tevékenység befejezésének tervezett napját legalább 15 nappal megelőzően – a közlekedési hatóságnak megtett bejelentést követően lehet.

(7) Az (6) bekezdés szerinti bejelentés alapján a közlekedési hatóság a (2) bekezdés szerinti nyilvántartásából törli az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységgel felhagyó személyt vagy szervezetet, ha valamennyi egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységével felhagy.”

81. §

(1) A vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény 6/A. § (1) és (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(1) A jelen alcím szerinti bejelentést tevő a közlekedési hatóság rendelkezésére bocsátja a vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerekkel kapcsolatos építésügyi hatósági engedélyezési eljárások lefolytatásának részletes szabályairól és egyes kapcsolódó kormányrendeletek módosításáról szóló kormányrendeletben meghatározott információkat.

(2) A közlekedési hatóság az (1) bekezdés alapján nyilvántartásba veszi

- a) a tevékenységet végző személy nevét, a szervezet cégnevét,
- b) a személy vagy szervezet címét, székhelyét, levelezési címét, telefonszámát,
- c) a kapcsolattartó személy nevét, levelezési címét és telefonszámát, és
- d) az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók és egyéb foglalkoztatott személyek nevét és munkakörét.”

(2) A vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény 6/A. §-a a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Az adatokat a közlekedési hatóság a tevékenység felhagyását követő 12 hónapig kezeli.”

82. §

A vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény 15. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik

- a) a műszaki engedély kiadása,
- b) az alapképzés és az időszakos oktatás ellenőrzése, az alapvizsga és az időszakos vizsga alapján a hatósági igazolás kiállítása, továbbá annak ellenőrzése, hogy az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakörben foglalkoztatott személy a jogszabályban előírt alapvizsgával és időszakos vizsgával rendelkezik-e,
- c) a siklók, sífelvonók, és az egyéb kötőtpályás üzemi létesítmények, az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységek ellenőrzése abból a szempontból, hogy azok megfelelnek-e a jogszabályok előírásainak, a hatósági engedélyekben foglaltaknak,
- d) az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerek műszaki-biztonsági, valamint a kötőtpályás közlekedési tevékenységet végző szervezetek nyilvántartásának vezetése,
- e) az egészségi alkalmasság megállapítása és ellenőrzése, valamint a vizsgáló szervezet 12/A. § szerinti tevékenységének ellenőrzése,
- f) jogszabály eltérő rendelkezésének hiányában a képzést és vizsgáztatást, valamint az egészségi alkalmasság vizsgálatát és véleményezését végző személyek nyilvántartásának vezetése,
- g) egyéb kötőtpályás tevékenységet végző személyek és szervezetek kötelező baleseti kárfedezeti képessége biztosításának részletes szabályairól szóló kormányrendeletben foglaltaknak való folyamatos megfelelés ellenőrzése, a feltételek nem teljesítése esetén az érintett tevékenység megtiltása,
- h) mindazon feladatok ellátása, amelyeket kormány- vagy miniszteri rendelet feladatkörébe utal.”

83. §

A vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény 20/A. § (2)–(4) bekezdése helyébe a következő rendelkezések lépnek:

„(2) Ha a közlekedési hatóság ellenőrzése során megállapítja, hogy az (1) bekezdés szerinti személy vagy szervezet a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmassággal kapcsolatos feltételnek nem felel meg, a közlekedési hatóság a megfelelés igazolásáig, legfeljebb hat hónapra megtiltja a tevékenység folytatását, és ennek tényét az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységet végző szervezetek nyilvántartásában rögzíti.

(3) A közlekedési hatóság a tevékenység folytatását megtiltja, és ennek tényét rögzíti az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységet végző szervezetek nyilvántartásában – továbbá, ha a személy vagy szervezet felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmassággal kapcsolatos feltételek nem teljesítése a személy vagy szervezet által végzett valamennyi tevékenységet érinti, akkor a személyt vagy szervezetet a nyilvántartásból törli –, ha a személy vagy szervezet a feltételeknek való megfelelést a tevékenységet megtiltó határozat véglegessé válását

követő hat hónapon belül nem igazolja.

(4) Az e törvény szerinti bejelentésre vonatkozó követelményeket nem teljesítő személyre vagy szervezetre kiszabható bírság legmagasabb összege 500 000 forint.”

84. §

(1) A vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény 24. § (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)

„a) a közlekedési hatóság kijelölését, eljárása szabályait,”
(rendeletben állapítsa meg.)

(2) A vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény 24. § (1) bekezdés d) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)

„d) a közlekedési hatóság által kiszabható bírság megfizetésére vonatkozó szabályokat,”
(rendeletben állapítsa meg.)

(3) A vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény 24. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) Felhatalmazást kap a közlekedésért felelős miniszter, hogy

- a) az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszereken közlekedő járművek műszaki engedélyezésének szabályait,
 - b) az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésére és vizsgáztatására, a vizsgaközpont és képzőszervezetek működésére, a képzési engedélyre vonatkozó szabályokat,
 - c) az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer üzemeltetési szabályzatának tartalmi és a formai követelményeire, valamint közlekedési hatósági jóváhagyására vonatkozó szabályokat, valamint az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer üzemeltetési engedélyezési szabályait
 - d) a közlekedési hatóság eljárásáért fizetendő igazgatási szolgáltatási díjak körét és mértékét, továbbá az azok megfizetésére, a közlekedési hatóság és az egyes eljárásokban közreműködők közötti megosztására vonatkozó részletes szabályokat az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben
 - e) az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakör betöltéséhez szükséges vizsgán való részvételért fizetendő díjak körét és mértékét, valamint azok megfizetésére vonatkozó részletes szabályokat
- rendeletben állapítsa meg.”

85. §

Hatályát veszti a vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény

- a) 6/A. § (6) bekezdésében a „vasúti igazgatási szerv és a” szövegrész,
- b) 12/A. alcíme,

- c) 22/B. §-a,
- d) 15. alcíme,

12. Az állami építési beruházások rendjéről szóló 2023. évi LXIX. törvény módosítása

86. §

Az állami építési beruházások rendjéről szóló 2023. évi LXIX. törvény 61. §-a a következő (2a)–(2c) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) E törvény hatálya a hatálybalépését megelőzően elvégzett, 7. § (2) bekezdés szerinti előkészítési tevékenységekre nem terjed ki.

(2b) Azon beruházások esetében, amelyek előkészítése nem állami építési beruházásként kezdődött meg, az 5. § (1) bekezdés 1. pontjában meghatározott mértékű forrás utólagos bevonására a 7. § (2) bekezdése szerinti előkészítési szakasz lezárását megelőzően van lehetőség.

(2c) A (2b) bekezdés alapján utólagosan biztosított forrás esetén e törvény rendelkezéseit a Kormány forrásbiztosító egyedi döntése napját követő tevékenységekre kell alkalmazni.”

87. §

Az állami építési beruházások rendjéről szóló 2023. évi LXIX. törvény 15. § (1) bekezdésében az „a minisztérium” szövegrész helyébe az „az építtető” szöveg lép.

88. §

Hatályát veszti az állami építési beruházások rendjéről szóló 2023. évi LXIX. törvény 62. § (3) bekezdésében az „európai uniós forrásból megvalósuló” szövegrész.

13. Záró rendelkezések

89. §

(1) Ez a törvény – a (2)–(8) bekezdésben foglalt kivétellel – a kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

(2) A 66. §, a 67. § (1)–(3) bekezdése, a 69–71. §, a 74. § és a 75. § az e törvény kihirdetését követő 15. napon lép hatályba.

(3) A 6. §, a 16. § 7. pontja, a 41. §, az 55. §, az 56. §, a 65. § és a 11. alcím az e törvény kihirdetését követő 16. napon lép hatályba.

(4) A 27. § (2) bekezdése, a 30. §, a 44. §, a 47–49. §, az 58. § 14–18. és 23. pontja és az 59. § b) pontja az e törvény kihirdetését követő 31. napon lép hatályba.

(5) A 76. § b) pontja 2025. január 1-jén lép hatályba.

(6) A 8. § 2025. január 16-án lép hatályba.

(7) A 16. § 1., 2., 4., 5., 8., 11., 12. és 14. pontja és a 19. § 2025. február 1-jén lép hatályba.

(8) A 37. §, a 38. § és a 40. § 2025. április 1-jén lép hatályba.

90. §

E törvény 86. §-a és 88. §-a az Alaptörvény 38. cikk (1) és (2) bekezdése alapján sarkalatosnak minősül.

91. §

(1) Ez a törvény

1. az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek,
2. a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, valamint
3. 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 irányelvnek

való megfelelést szolgálja.

(2) Ez a törvény

1. a polgári légi közlekedéshez kapcsolódó műszaki követelményeknek és igazgatási eljárásoknak a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő rögzítéséről szóló, 2011. november 3-i 1178/2011/EU bizottsági rendeletnek,
2. a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló, 2015. november 5-i (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendeletnek,
3. 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 rendeletnek,
4. a pilóta nélküli légijármű-rendszerekről és a pilóta nélküli légijármű-rendszerek harmadik országbeli üzemeltetéséről szóló, 2019. március 12-i (EU) 2019/945 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek, valamint
5. a fenntartható légiközlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról (ReFuelEU Aviation) szóló, 2023. október 18-i (EU) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapít meg.

1. A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 1. mellékletében foglalt táblázat C:4 mezője helyébe a következő mező lép:

”

	(C)
(4.)	M0 – Hegyeshalom határátkelőhely (kapacitásbővítés)

”

Általános indokolás

Ezen indokolás a jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 18. § (6) 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.§-a alapján a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Indokolások Tárában közzétételre kerül.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) módosítása:

A közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint a közforgalom elől el nem zárt belső úthálózaton nehézséget okoz az utak tulajdonosainak, üzemeltetőinek a kezelésük alatt álló területen, adott esetben a közúti forgalomban való részvételre alkalmatlan állapotban ott tárolt vagy huzamosabb ideig szabálytalanul várakozó járművek jelenléte. A módosítás a közúti közlekedés és közlekedési igazgatás szabályainak hatálya alatt megteremti annak lehetőségét, hogy a közforgalom elől el nem zárt magánút kezelője a közterület-felügyelet útján hatósági segítséget vegyen igénybe az ilyen úthálózat rendeltetésszerű, közcélú működtetésének biztosítása érdekében.

A módosítás meghatározza a felnőttképzésről szóló törvény szerinti hatósági adatszolgáltatási kötelezettség felelősét a középiskolákban, szakközépiskolákban megtartott „B” kategóriás járművezetői képzés vonatkozásában.

A technológia fejlődésével összhangban szükségessé vált a gépjárművekre vonatkozó szabályozás felülvizsgálata, a módosítás célja olyan szabályozási környezet kialakítása, amely lehetővé teszi a nemzetközi, az uniós és a hazai követelményeknek való megfelelés mellett a technológiai követelmények gyors lekövetését.

Az út kezelőjének a kezelői kötelezettségének megszegésével okozott kár bejelentése kapcsán a módosítás a károsult részére kedvezőbb feltételt teremt, hiszen a „haladéktalan” helyett 30 napos határidőt enged a kár bejelentésére, másfelől a jogbiztonság fenntartását is elősegíti egyértelmű időkeret meghatározásával.

A szabályozás átláthatóbbá tétele mind az ügyféli, mind az ellenőrző hatóságok számára az egyértelmű jogalkalmazást elősegítve, egy helyen, átlátható módon határozza meg, hogy az ellenőrző hatóság milyen intézkedést jogosult tenni az ellenőrzés során feltárt jogsértések vonatkozásában. A módosítás megteremti a lehetőséget arra, hogy a közúti hatósági ellenőrzés során informatikai eszköz igénybevételeével kerüljön sor mind az ellenőrzés alá vont személy, mind az ellenőrző hatóság részéről eljáró személy jegyzőkönyv általi aláírására.

A hatékonyabb jogérvényesítés érdekében egyes törvényi szabályok veszélyhelyzet idején történő eltérő alkalmazásáról szóló 184/2024. (VII. 8.) Korm. rendelettel összhangban sor kerül a kormányrendelettel érintett rendelkezések – egyes, a Kkt. alapján kiszabható közigazgatási bírságösszegek – törvényi szintű átvezetésre. Emellett a kormányrendelettel nem érintett részek

tekintetében is sor kerül a kiszabható bírságminimumok és -maximumok 20%-os emelésére. A módosítás a bírságtételek minimumának és maximumának megemelésére vonatkozik keret jelleggel, amely nem jelent önmagában automatikus bírságemelést. A konkrét bírságtételek a vonatkozó kormányrendeletekben kerülnek meghatározásra, ebben kerülhet sor a szakmai alapú differenciálás alkalmazására is.

A közlekedési beruházások megvalósítása során felmerülő közműszakasz kiváltás és fejlesztések kapcsán a vállalási határidő felső időbeli korlátját vezeti be a szabályozás, továbbá az esetleges visszaélésszerű, indokolatlanul magas díjszabáshoz vezető gyakorlat visszaszorítását előíró rendelkezéseket tartalmaz.

A jogalkalmazói bizonytalanságok elkerülése érdekében a módosítás pontosítja a közút mellett, veszélyeztetett helyen erdő, fasor vagy cserjesáv telepítését, előírva ahhoz a földterület tulajdonosának vagy kezelőjének hozzájárulását.

A módosítás pontosítja a visszatartásra vonatkozó rendelkezéseket.

Továbbá fogalmi pontosításokra, adatkezelési felhatalmazások megteremtésére, felhatalmazó rendelkezések módosítására és új felhatalmazó rendelkezések bevezetésére, valamint jogtechnikai pontosításokra kerül sor.

A polgárok személyi adatainak és lakcímének nyilvántartásáról szóló 1992. évi LXVI. törvény módosítása:

Jogtechnikai pontosítás.

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) módosítása:

A módosítás megteremti a lehetőséget annak, hogy a polgári légiközlekedési szakszemélyzet képzése bejelentés alapján folyhasson, amennyiben az adott képzési tevékenység alacsonyabb kockázatú.

Pontosításra és egyértelműsítésre kerülnek a légiközlekedési szakszemélyzeti képesítés és vizsgáztatói tanúsításokkal összefüggő rendelkezések összefüggésben azzal, hogy a koordinációs feladatok ellátására szolgáló földi rádióállomás kezelői engedély megszerzéséhez szükséges vizsgáztatást a továbbiakban a légiközlekedési vizsgaközpont végzi.

A légiközlekedés védelme érdekében a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló, 2015. november 5-i (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelettel (a továbbiakban: (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet) összhangban az ellenőrzésre kötelezett személyeknél védelmi háttérellenőrzést kell tartani. A javaslat ezzel összefüggésben hozza létre a légiközlekedési hatóság ehhez kapcsolódó nyilvántartás vezetési kötelezettségét, meghatározva az ahhoz kapcsolódó adatkezelési rendelkezéseket, a nyilvántartásba vétel, törlés szabályait. A módosítás a védelmi háttérellenőrzéssel összefüggésben – a jelenlegi, védelmi háttérellenőrzés megújítására vonatkozó igazgatási szolgáltatási díj eltörlése mellett – felügyeleti díjat vezet be, amelyet a védelmi háttérellenőrzésre kötelezett foglalkoztatók kötelesek megfizetni.

A fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló, 2023. október 18-i (EU) 2023/2045 európai parlamenti és tanácsi rendelet (a továbbiakban: (EU) 2023/2045 európai parlamenti és tanácsi rendelet) szerint a tagállamoknak törekedniük kell arra, hogy a pénzbírságokból származó bevételeket vagy e bevételek pénzügyi értékének megfelelő összeget a fenntartható légi jármű-üzemanyagok területére irányuló kutatási és innovációs projektek támogatására, fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítására vagy olyan mechanizmusokra fordítsák, amelyek lehetővé teszik a fenntartható légi jármű-üzemanyagok és a hagyományos légi jármű-üzemanyagok ára közötti különbség áthidalását. A módosítás ezzel összefüggésben rögzíti, hogy a légiközlekedési hatóság által ezen jogalapon kiszabott bírságokkal egyező összeg erre a célra fordítható.

A magyar légtérben az állam – a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről, valamint a légiforgalmi szolgálatok ellátásának szabályairól szóló jogszabály rendelkezéseinek megfelelően – léginavigációs, távközlési és légtér-ellenőrzési szolgálatot lát el. Ehhez kapcsolódóan a módosításban rögzítésre kerül, hogy ezen szolgáltatások folyamatos biztosítása érdekében szükséges átjárhatósági keretszabályokat a Kormány rendeletben állapítja meg.

Adminisztráció csökkentés érdekében módosításra került sor a jogalkalmazói tapasztalatokra és az uniós szabályokra is a légi járművek bérbeadásnak engedélyezése tárgyában.

Fogalmi pontosítások a vonatkozó uniós és nemzetközi szabályokkal való összhang megteremtése érdekében.

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

A nyilvántartó a Kknyt. értelmében az adatszolgáltatást az adatigénylő részére teljesíti. A bíróságok, a nyomozó hatóságok, a végrehajtók, a közjegyzők, a szakszolgálatok adatfeldolgozói rendszer felhasználásával igényelnek adatot, így amennyiben az adatfeldolgozó nem kerül nevesítésre, úgy valamennyi így meghozott engedélyező döntést szükséges visszavonni és az egyes szervezetek külön-külön lenne szükséges a közvetlen hozzáféréssel történő adatszolgáltatás iránti kérelmet benyújtania az adatfeldolgozó megjelölése mellett.

A forgalmi engedély nélkül vezetés bevezetésével a személyre szabott ügyintézési felületen elérhető jármű szolgáltatási platformon biztosítani kell az ügyfelek számára a lekérdezhetőségét annak, hogy egy adott jármű rendelkezik-e forgalomban való részvételi jogosultsággal.

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény módosítása:

A kishajós képesítések felülvizsgálata alapján szükségessé vált a kishajóvezetők hajózási képesítéseivel összefüggő rendelkezés pontosítása, tartalmi módosítása, ide értve a nyilvántartások tartalmát. A tervezet alapján a hajózási hatóság a jóváhagyott képzőszervekről nyilvántartást vezet. A módosítás megállapítja az ezzel összefüggő szabályokat, valamint a képzőszervvel szemben alkalmazható szankciókat is.

Megszűnik a hivatásos hajós képesítésekről szóló miniszteri rendelet hatálya alá nem tartozó úszólétesítmény személyzete részére a hajós szolgálati könyv használatának kötelezettsége, továbbá nem szükséges hajózási engedély a kishajóval végzett oktatási tevékenységhez.

Hatósági jogalkalmazói gyakorlat tapasztalatai alapján a jogszabályban bővítésre kerülnek a bírsággal szankcionálható esetkörök, így a hajózási képzési, oktatási, vizsgáztatási tevékenységre és a tengerész munkaközvetítői és munkaerő-kölcsönzői tevékenységre vonatkozó rendelkezések megsértőivel szemben is alkalmazhatóvá válik ez a jogkövetkezmény.

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény módosítása:

Az M1 autópálya bővítésével összefüggésben a módosítással a végleges építési engedélyben megállapított nyomvonal teljes hosszában létesíthető célkitermelőhely. A módosítás egyúttal megteremti az összhangot az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII.6.) Korm. rendelet vonatkozó rendelkezéseiben foglalt M1 autópályához kapcsolódó projektekkel.

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

A közlekedési beruházások megvalósítása során felmerülő közműszakasz kiváltás és fejlesztések kapcsán a vállalási határidő felső időbeli korlátját vezeti be a szabályozás, és az esetleges visszaélésszerű, indokolatlanul magas díjszabáshoz vezető gyakorlat visszaszorítását előíró rendelkezéseket tartalmaz.

A villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvénynek a veszélyeztetető fák kivágására, az idegen ingatlanra történő belépésre, a belépés megtagadására vonatkozó szabályainak az alkalmazása a vasúti védősáv esetében a fák vasúti pályára dőléséből eredő, illetve az átlógó ágak által előidézett üzemzavarok száma jelentősen csökkenne, a vasúti közlekedés kiszámíthatóbbá válna.

Az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv) a különböző hálózat-hozzáférési díjak kötelező alkalmazását feloldotta és a tagállamok saját döntésére bízta. Ezzel összefüggésben a módosítás a szabályozás pontosítását egyszerűsítését tartalmazza.

Vasúti Igazgatási Szerv kormánytisztviselő esetében az összeférhetetlenségi szabályok pontosítása, összhangban az 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 irányelvben (a továbbiakban: 2016/2370 európai parlamenti és tanácsi irányelv) foglaltakkal.

Módosul a vasúti közlekedési hatóság által, az egységes biztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély kiadásához kapcsolódó felügyeleti díjak mértéke, valamint két új felügyeleti díjtétel kerül bevezetésre: az egyiket az alapképzést, valamint az időszakos oktatást végző szolgáltatók vonatkozásában, a másikat pedig a vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző szervezetek vonatkozásában.

A hatályos jogszabályi rendelkezések alapján a vasúti közlekedési hatóság által a jogsértések esetén kiszabható bírságok mértékét egyrészt meghatározza a Vtv., másrészt pedig a vasúti közlekedési hatóság által kiszabható bírság mértékéről és megfizetésének részletes szabályairól szóló 277/2014. (XI. 14.) Korm. rendelet. Ennek alapján a bírságok kizárólag törvényi szinten kerülnek megállapításra, amelynek során a vasúti közlekedési hatóság mérlegelési jogkörében jár el.

A vasúti igazgatási szerv a működési engedély kiadása feltételeinek fennállását évente – felügyeleti díj ellenében – ellenőrzi. A 2015. óta változatlan mértékű felügyeleti díjak módosítása időszerűvé vált, azzal az országos vállalkozó vasúti társaságok éves felügyeleti díja közel 20 %-os mértékben emelkedik. A módosítás továbbá egységesíti az éves felügyeleti díjak mértékét az elővárosi, városi, térségi és helyi vállalkozó tevékenység tekintetében.

A módosítás lehetővé teszi, hogy a vasúti műszaki szabályozással összefüggő feladatokkal kapcsolatban a miniszter döntése alapján, a források rendelkezések állása esetén támogatás nyújtható, mely támogatás a közlekedésért felelős miniszter által vezetett minisztérium igazgatás előirányzata terhére is nyújtható.

Emellett a módosítás egységesíti és egyértelműsíti, hogy a vasúti közlekedési hatóság által beszedett felügyeleti díjak a vasúti közlekedési hatóságot illetik meg, amely azokat a feladataival összefüggésben használ fel. Továbbá egyértelművé teszi, hogy a felügyeleti díjat meg kell fizetnie a vasútbiztonsági tanúsítvánnyal, vasútbiztonsági engedéllyel rendelkezőknek az ellenőrzések számától függetlenül.

Továbbá fogalmi pontosítások, valamint a jogszabályi hivatkozások frissítése.

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

A súlyos vasúti baleset pontosítása a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (a továbbiakban: 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv) összhangban. Ezen irányelvvel összhangban kerül sor a vasúti baleset, váratlan vasúti esemény esetén az előzetes értékelés biztosítására, amelynek során dönt arról, hogy megkezdje-e a vizsgálatot.

A módosítás emellett egyértelművé teszi, hogy a közlekedésbiztonsági szervezet a vizsgálat bármely szakaszában haladéktalanul és akadálytalanul hozzáférhet a vizsgálatához szükséges adatokhoz.

A hatályos szabályok felsőfokú szakirányú képesítést írnak elő, a módosítás csak felsőfokú képesítés írt elő a vizsgálóbizottság vezetője vonatkozásában, a szakmai tapasztalatra vonatkozó követelmények fenntartásával. A vizsgálóbizottság tagjára ezen képesítési követelmények eltörlésre kerülnek.

Sor kerül ezen kívül a közlekedésbiztonsági szervezet által kiszabható közigazgatási bírságok egységesítésére, a víziközlekedési szakterületre vonatkozó speciális rendelkezések hatályon kívül helyezésével.

A kezelhető adatok körének kiegészítése a telefonos és elektronikus elérhetőséggel.

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

Magyarország polgárainak alapvető joga, hogy hazájuk minden pontjáról – akár a legkisebb településről – megfelelő színvonalú közszolgáltatással jussanak el lakókörnyezetükből az adott térség közigazgatási központjába, biztosítva ezzel az alapvető élethelyzetekhez szükséges mobilitási lehetőségeket.

E fontos jog levezethető az Alaptörvényből, annak tartalmával – az alapellátás pontos meghatározásával – azonban az állam mostanáig adósa maradt polgárainak.

A személyszállítási közszolgáltatások igénybevételére vonatkozó alapvető joggal kapcsolatos törvény (Sztv.) ezt az adósságot rendezi.

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény módosítása következtében megvalósul az alapellátásra vonatkozó szabályozás egyszerűsítése, a települések és a járásközpontok közötti kapcsolatra vonatkozó szabályok egységesítése. Az új jogszabály révén ugyancsak kiegészülnek azok az alapelvek, amelyek az alapellátás biztosítása során a jövőben alkalmazandók.

A módosítás az alapellátás tartalmának pontos meghatározásával és érvényesítésével, ezzel egyidejűleg pedig a szabályozás rugalmasabbá tételével nem csupán azt teszi lehetővé, hogy személyszállítási közszolgáltatások ellátása – mind a feladatellátás, mind az utasok érdekei szempontjából – hatékonyabbá váljon. Hozzájárul ahhoz is, hogy az ország belső kohéziója erősödjék, a nagyvárosi vonzaskörzetek és a kistelepülések kínálta életlehetőségek kiegyenlítődjenek, a vidéki Magyarország megtartó ereje pedig növekedjék.

A módosítással bevezetésre kerül az ún. kiemelt közszolgáltatói közreműködő bevonásának lehetősége a személyszállítási közszolgáltatási szerződések teljesítésébe, amelyre a megrendelő előzetes hozzájárulásával van lehetőség.

A módosítás a menetkedvezményekre vonatkozó adatkezelési szabályok módosítását célozza, annak érdekében, hogy a vonatkozó adatvédelmi, adatkezelési rendelkezésekkel összhangban indokolatlanul ne kerüljön sor további adatkezelésre a menetkedvezményre való jogosultság megszűnését, illetőleg a kedvezményre jogosító igazolványok vasúti társaság részére történő visszaszolgáltatását követően. Emellett az általános adatvédelmi rendeletre tekintettel bizonyos rendelkezések hatályon kívül helyezése szükséges.

Módosul a menetkedvezményre jogosult munkavállalók köre az Sztv. alapján a személyszállítási közszolgáltatások megrendelőjének szakmai háttértámogatását és szakmai folyamatok előkészítését ellátó szervezet érintett munkavállalóival, figyelemmel az érintett szervezet által ellátott közfeladatokra.

A módosítás kiegészíti a szolgáltatók az utasok, valamint a szolgáltató munkavállalói és megbízottai élete, személye, testi épsége, vagyontárgyai védelme, valamint a járművei, berendezései, eszközei, egyéb vagyontárgyai és a nemzeti vagyon védelme érdekében készíthető felvételekre vonatkozó szabályokat. A modern elektronikus biztonságtechnikai rendszerek hangfelvétel tárolására alkalmas

funkcióval is rendelkeznek, így szükséges az adatkezelési felhatalmazás kiegészítése a képfelvételeken kívül a kép- és hangfelvétel kezelésével.

A módosítás tartalmazza a vállalkozó vasúti társaságok infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó szabályainak pontosítását, azzal, hogy az csak a nyílt hozzáférésű nyílt hozzáférésű hazai vasúti infrastruktúra vonatkozik.

Emellett jogtechnikai pontosításokra kerül sor.

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

A közútkezelő Magyar Közút Nonprofit Zrt. az útdíj rendszerben kezelt adatokhoz jelenleg nem rendelkezik hozzáféréssel. Az útdíj rendszerben tárolt adatok, különösen a keresztmetszetek áthaladási adatai (időpont, helyszín, rendszám), a gépjárművek vagy gépjárműszerelvények forgalmi rendszámai, valamint a gépjárműveknek vagy gépjárműszerelvényeknek a díjkategória meghatározásához szükséges jellemzői szükségesek ahhoz, hogy a közútkezelő teljeskörűen ellássa a Kkt-ben rögzített hatósági, ellenőrzési tevékenységét. A módosítás ennek az adatátadásnak a lehetőségét teremti meg.

A vasútnak nem minősülő egyéb kötöttpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény módosítása:

Az egyéb kötöttpályás közlekedési tevékenység a hatályos jogszabályok alapján a vasúti igazgatási szerv, valamint a vasúti közlekedési hatóság felé történt bejelentést követően végezhető.

A módosítás ezen kötelességet megszüntetve a tevékenység végzését kizárólag a vasúti közlekedési hatóság felé történő bejelentéshez köti, eltörölve a vasúti igazgatási szerv felé történő bejelentést azzal, hogy a vasúti igazgatási szerv felé történő bejelentéshez kapcsolódó feltételeket – pl. kárfedezet fennállásának igazolása – a továbbiakban a vasúti közlekedési hatóság vizsgálja. Az ellenőrzési feladatokat a módosítást követően kizárólag a vasúti közlekedési hatóság látja el. Ezzel összefüggésben hatályon kívül helyezésre kerülnek a vasúti igazgatási szerv eljárására, továbbá az üzleti titokra vonatkozó rendelkezések is, és módosításra kerülnek az adatkezelési és felhatalmazó rendelkezések is.

Az állami építési beruházások rendjéről szóló 2023. évi LXIX. törvény módosítása

A törvényjavaslat az állami építési beruházások rendjéről szóló 2023. évi LXIX. törvény (a továbbiakban: Ábtv.) hatálybalépésétől eltelt egy év gyakorlati tapasztalatok alapján, az egységes jogalkalmazás elősegítése érdekében pontosítja a törvényt, valamint lehetővé teszi, hogy az állami építési beruházási keretprogram elfogadását megelőzően - az európai uniós forrásból megvalósuló projektek mellett - a Kormány egyedi döntése alapján a központi költségvetési forrásból finanszírozott beruházások is megindulhassanak.

Részletes indokolás

1. §

A közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint a közforgalom elől el nem zárt belső úthálózaton nehézséget okoz az utak tulajdonosainak, üzemeltetőinek a kezelésük alatt álló területen, adott esetben a közúti forgalomban való részvételre alkalmatlan állapotban ott tárolt vagy huzamosabb ideig szabálytalanul várakozó járművek jelenléte.

A módosítás a közúti közlekedés és közlekedési igazgatás szabályainak hatálya alatt megteremti annak lehetőségét, hogy a közforgalom elől el nem zárt magánút kezelője a közterület-felügyelet útján hatósági segítséget vegyen igénybe a bárki által igénybe vehető létesítményhez vezető út és belső úthálózat rendeltetésszerű, közcélú működtetésének biztosítása érdekében.

2. §

A rendelkezés meghatározza a felnőttképzésről szóló törvény szerinti hatósági adatszolgáltatási kötelezettség felelősét a középiskolákban, szakközépiskolában megtartott „B” kategóriás járművezetői képzés vonatkozásában.

3. §

A módosítás pontosítja a visszatartásra vonatkozó rendelkezéseket.

4. §

A módosítás megteremti a lehetőséget arra, hogy a közúti hatósági ellenőrzés során informatikai eszköz igénybevételel kerüljön sor mind az ellenőrzés alá vont személy, mind az ellenőrző hatóság részéről eljáró személy jegyzőkönyv általi aláírására.

5. §

A módosítás a gépjármű műszaki és technológiai szabályozás átalakítása, egyszerűsítése és deregulációja, a műszaki előírások rendszerének kialakításával összefüggésben tartalmaz módosítást.

6. §

A módosítás egyértelműsíti, hogy a vizsgálóállomásokkal szemben kiszabható, a Kkt-ben meghatározott bírság összegek keretösszegek, azaz a bírságok alapjául szolgáló egyes tényállásokat, az azok megsértése esetén kiszabható bírság összegét a kapcsolódó kormányrendelet tételesen határozza meg.

7. §

A technológia fejlődésével összhangban szükségessé vált a gépjárművekre vonatkozó szabályozás

felülvizsgálata, a módosítás célja olyan szabályozási környezet kialakítása, amely lehetővé teszi a nemzetközi, az uniós és a hazai követelményeknek való megfelelés mellett a technológiai követelmények gyors lekövetését. A kiegészítés definiálja a járműműszaki előírás tartalmi és formai követelményeit, meghatározza a kiadásért és kidolgozásért felelős szervet, továbbá a közzététel módját.

8. §

A rendelkezés jogtechnikai módosítást tartalmaz.

9. §

A közlekedési beruházások megvalósítása során felmerülő közműszakasz kiváltás és fejlesztés esetén többletenergia igény is jelentkezik, amelynek biztosítása a közműszolgáltatók feladata. A feladat elvégzésének időbeli hatálya jelenleg nem szabályozott. A gyakorlatban az energiaigény biztosítására a közműszolgáltatók adott esetben a projekt kivitelezését meghaladó határidőt vállalnak, amely a kiemelt projektek esetén nem megfelelő, így a vállalási határidő felső időbeli korlátját vezeti be a szabályozás. A közmű kiváltásra vagy fejlesztésre akkor kerülhet csak sor, amikor a beruházás már kivitelezési fázisba kerül, azaz már rendelkezik építési engedéllyel, ismert minden műszaki paraméter ami a kiváltáshoz vagy fejlesztéshez szükséges, maga a jogszabályhely is csak ebben a kivitelezési szakaszban alkalmazható.

Az esetleges visszaélészerű, indokolatlanul magas díjszabáshoz vezető gyakorlat visszaszorítását szolgálja a módosítás, azzal, hogy a közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésének vagy elvégeztetésének megtagadása esetén az építtető jogosult a közműkiváltást vagy -fejlesztést a vonatkozó jogszabályok szerinti eljárásban általa kiválasztott, megfelelő szakmai képesítéssel rendelkező vállalkozóval elvégeztetni.

10. §

A módosítás az érintett járművek körét a vonatkozó rendeletben részletezett közútkezelői hozzájárulás kiadásával kapcsolatos eljárásokhoz igazítja, mellőzve a nehezen alkalmazható, járműmérethez kötött meghatározást.

11. §

Az út kezelőjének az útkezelői kötelezettségének a megszegésével okozott kár bejelentése kapcsán a módosítás a károsult részére kedvezőbb feltételt teremt, hiszen a „haladéktalan” helyett 30 napos határidőt enged a kár bejelentésére, másfelől a jogbiztonság fenntartását is elősegíti egyértelmű időkeret meghatározásával.

12. §

A szabályozás pontosítja mely védelmi rendeltetésről van szó. Az erdő telepítésénél az erdőről, az

erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról szóló 2009. évi XXXVII. törvény ugyan előírja a tulajdonos hozzájárulását, az új szabályozás ezt előírja a fasor, cserjesáv telepítése esetére is.

13. §

A módosítás célja, hogy a szabályozás átláthatóbbá tételével mind az ügyféli, mind az ellenőrző hatóságok számára az egyértelmű jogalkalmazást elősegítve, egy helyen, átlátható módon határozza meg, hogy az ellenőrző hatóság milyen intézkedést jogosult tenni az ellenőrzés során feltárt jogsértések vonatkozásában.

14. §

Adatkezelési felhatalmazás megteremtése az érintett szervezetek részére a középiskolai „B” kategóriás jogosítvány megszerzésével összefüggésben.

15. §

A felhatalmazó rendelkezések pontosítsa, kiegészítése az azok alapján megalkotandó szabályok egyértelműsítéséhez, másrészt a járműműszaki szabályozás ésszerűsítése kapcsán új felhatalmazó rendelkezés bevezetése.

16. §

A hatékonyabb jogérvényesítés érdekében egyes törvényi szabályok veszélyhelyzet idején történő eltérő alkalmazásáról szóló 184/2024. (VII. 8.) Korm. rendelettel összhangban sor kerül a kormányrendelettel érintett rendelkezések – egyes, a Kkt. alapján kiszabható közigazgatási bírságösszegek – törvényi szintű átvezetésére.

Emellett a kormányrendelettel nem érintett részek tekintetében is sor kerül a kiszabható bírságminimumok és -maximumok 20%-os emelésére. A módosítás a bírságtételek minimumának és maximumának megemelésére vonatkozik keret jelleggel, amely nem jelent önmagában automatikus bírságemelést. A konkrét bírságtételek a vonatkozó kormányrendeletekben kerülnek meghatározásra, ebben kerülhet sor a szakmai alapú differenciálás alkalmazására is.

A módosítás alapján már a súlyosnak minősülő jogsértések esetében sem alkalmazható közigazgatási szankcióként figyelmeztetés, a jogalkalmazói tapasztalatokat figyelembe véve, növelve a közigazgatási bírságok preventív hatását.

Fogalmi és jogtechnikai pontosítások.

17. §

A módosítással összefüggésben a feleslegessé vált rendelkezések hatályon kívül helyezése.

18. §

Jogtechnikai pontosítás.

19. §

Pontosításra és egyértelműsítésre kerülnek a légiközlekedési szakszemélyzeti képesítés és vizsgáztatói tanúsításokkal összefüggő adatkezelési rendelkezés azzal összefüggésben, hogy a koordinációs feladatok ellátására szolgáló földi rádióállomás kezelői engedély megszerzéséhez szükséges vizsgáztatást a továbbiakban a légiközlekedési vizsgaközpont végzi.

20. §

A katonai légügyi hatóság hatáskörébe tartozik a pilóta nélküli állami légi jármű rendszer karbantartásának engedélyezése mellett a pilóta nélküli állami légi jármű rendszer gyártásának, javításának engedélyezését is. Ezen engedélyezési eljárások több esetben külföldi kérelmezőt érintenek, lefolytatásuk több napot igénybe vevő helyszíni szemlét, auditálási eljárást és speciális szakértelmet igényel, továbbá a külföldi telephelyeken lefolytatásra kerülő eljárási cselekmények lebonyolítása jelentős mennyiségű szervezési feladattal jár.

Az állami légi jármű vagy légi jármű komponens tervezését, gyártását, javítását, karbantartását, az állami légi jármű folyamatos légialkalmasságának fenntartását a katonai légügyi hatóság engedélyével rendelkező jogi személy végezheti. Ezen engedélyezési eljárások is általában külföldi kérelmezőt érintenek, lefolytatásuk több napot igénybe vevő helyszíni szemlét, auditálási eljárást és speciális szakértelmet igényel, a benyújtott kérelem akár többszáz oldalas iratanyagot is tartalmazhat, továbbá a külföldi telephelyeken lefolytatásra kerülő eljárási cselekmények lebonyolítása jelentős mennyiségű szervezési feladattal jár.

21. §

A magyar légtérben az állam – a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről, valamint a légiforgalmi szolgálatok ellátásának szabályairól szóló jogszabály rendelkezéseinek megfelelően – léginavigációs, távközlési és légtér-ellenőrzési szolgálatot lát el. Ehhez kapcsolódóan a módosításban rögzítésre kerül, hogy ezen szolgáltatások folyamatos biztosítása érdekében szükséges átjárhatósági keretszabályokat a Kormány rendeletben állapítja meg.

22. §

Az állami légi járművek és a pilóta nélküli állami légi járművek tervezésére, gyártására, javítására, karbantartására, valamint az állami légi jármű folyamatos légialkalmassága fenntartására vonatkozó nemzetközi és hazai előírások betartása a repülésbiztonsági szempontok érvényesítésén túl, honvédelmi és nemzetbiztonsági érdekek érvényesülése szempontjából is kiemelt jelentőséggel bír. A vonatkozó előírások betartásának ellenőrzése, az állami légi járművekkel és a pilóta nélküli állami légi járművekkel összefüggő tevékenységek felügyelete, ellenőrzése az eljárások lefolytatáshoz

szükséges személyi- és tárgyi feltételekkel, a megfelelő szakmai ismeretekkel rendelkező katonai légügyi hatóság hatáskörébe tartozik.

Az állami légi járművek tervezésére, gyártására, javítására, karbantartására és folyamatos légi alkalmassága fenntartására irányuló tevékenység tekintetében minden esetben indokolt a hatósági engedélyezési hatáskör gyakorlása. Ugyanakkor a pilóta nélküli állami légi járművek esetében a kisebb repülésbiztonsági kockázatot jelentő, sok esetben tömeges gyártásból származó, „A1”–„B2” kategóriába tartozó pilóta nélküli állami légi jármű rendszer javítását, karbantartását esetenként elvégezheti az eszköz üzemeltetője is a gyártói előírások alapján. Ezen közforgalomban megvásárolható eszközök tekintetében nem minden esetben indokolt és nem minden esetben életszerű a tervezési, gyártási és javítási tevékenység szoros szakmai, hatósági felügyelete. A nagyobb repülésbiztonsági kockázatot jelentő és összetett gyártási folyamatot feltételező, „C”–„E” kategóriájú pilóta nélküli állami légi jármű rendszerek vonatkozásában azonban minden esetben indokolt a tervezési, gyártási, javítási és karbantartási tevékenységek katonai légügyi hatósági engedélyezése. A pilóta nélküli állami légi járművek repüléséről szóló kormányrendeletben határozható meg részletesen, hogy mely esetekben indokolt a pilóta nélküli állami légi járművekkel összefüggő tevékenység végzésének hatósági engedélyhez kötése.

23. §

A módosítás megteremti a lehetőséget annak, hogy a polgári légi közlekedési szakszemélyzet képzése bejelentés alapján folyhasson, amennyiben az adott képzési tevékenység alacsonyabb kockázatú, amelynek részletszabályait külön jogszabály határozza meg. A javaslat továbbá ehhez a tevékenységhez kapcsolódó szankciókat rögzíti

24. §

A polgári légi járművel végzett nyilvános repülőrendezvények szabályai részletszabályait a Kormány rendeletben jogosult meghatározni, annak érdekében, hogy a törvényi szinten meghatározott keretszabályokhoz kapcsolódó részletszabályok is rendezettek legyenek.

25. §

Pontosítás a jogértelmezési nehézségek elkerülése érdekében.

26. §

A törvény hatályos rendelkezései alapján a légi közlekedési hatóság a fenntartható légi jármű-üzemanyagokra vonatkozó rendelkezések megsértőivel szemben 100 000 000 forintig terjedő közigazgatási bírságot szabhat ki. Az (EU) 2023/2045 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerint a tagállamoknak törekedniük kell arra, hogy a pénzbírságokból származó bevételeket vagy e bevételek pénzügyi értékének megfelelő összeget a fenntartható légi jármű-üzemanyagok területére irányuló kutatási és innovációs projektek támogatására, fenntartható légi jármű-üzemanyagok előállítására vagy olyan mechanizmusokra fordítsák, amelyek lehetővé teszik a fenntartható

légijármű-üzemanyagok és a hagyományos légijármű-üzemanyagok ára közötti különbség áthidalását. A módosítás ezzel összefüggésben rögzíti, hogy a légiközlekedési hatóság által ezen jogalapon kiszabott bírságokkal megegyező összeget erre a célra fordíthat.

27. §

A légiközlekedés védelme érdekében az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelettel összhangban az ellenőrzésre kötelezett személyeknél védelmi háttérellenőrzést kell tartani. A javaslat ezzel összefüggésben hozza létre a légiközlekedési hatóság ehhez kapcsolódó nyilvántartás vezetési kötelezettségét, meghatározva az ahhoz kapcsolódó adatkezelési rendelkezéseket, a nyilvántartásba vétel, törlés szabályait. A légiközlekedési hatóság a 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendeletnek való megfelelés céljából, nemzetbiztonsági célokból, valamint az érintett személyt érintő eljárások lefolytatása céljából kezeli a védelmi háttérellenőrzés alá vont személy adatait.

A módosítás a védelmi háttérellenőrzéssel összefüggésben – a jelenlegi, védelmi háttérellenőrzés megújítására vonatkozó igazgatási szolgáltatási díj eltörlése mellett – felügyeleti díjat vezet be, amelyet a védelmi háttérellenőrzésre kötelezett foglalkoztatók kötelesek megfizetni. A felügyeleti díjat a légiközlekedési hatóság részére az a foglalkoztató köteles megfizetni, aki a tárgyév november 30. napján a nyilvántartás alapján legalább egy éve védelmi háttérellenőrzés alá vont személyt foglalkoztat. A felügyeleti díj éves mértéke a védelmi háttérellenőrzés alá vont személyenként 30 000 forint. A javaslat meghatározza a felügyeleti díj megállapításával, megfizetésével kapcsolatos részletszabályokat, valamint az átmeneti rendelkezéseket.

28. §

Fogalmi pontosítások a vonatkozó uniós és nemzetközi szabályokkal való összhang megteremtése érdekében.

29. §

Új felhatalmazó rendelkezések bevezetése a polgári légijárművel végzett nyilvános repülőrendezvények, a polgári és katonai légiforgalmi irányítók képzésének, feladatellátásának átjárhatósági keretszabályai, valamint a fenntartható légijármű üzemanyagokkal kapcsolatos támogatási rendszer vonatkozásában.

30. §

Átmeneti rendelkezés a védelmi háttérellenőrzéssel összefüggésben bevezetett nyilvántartással és a felügyeleti díjjal kapcsolatban.

31. §

Fogalmi pontosítások a jogalkalmazói tapasztalatok és a vonatkozó uniós szabályokkal való

összhang megteremtése érdekében.

32. §

Adminisztrációcsökkentés érdekében hatályon kívül helyező rendelkezés, figyelemmel a jogalkalmazói tapasztalatokra és az uniós szabályokra is a légi járművek bérbeadásnak engedélyezése tárgyában.

33. §

A nyilvántartó a Kknyt. értelmében az adatszolgáltatást az adatigénylő részére teljesíti. A bíróságok, a nyomozó hatóságok, a végrehajtók, a közjegyzők, a szakszolgálatok adatfeldolgozói rendszer felhasználásával igényelnek adatot, így amennyiben az adatfeldolgozó nem kerül nevesítésre, úgy valamennyi így meghozott engedélyező döntést szükséges visszavonni és az egyes szervezetek külön-külön lenne szükséges a közvetlen hozzáféréssel történő adatszolgáltatás iránti kérelmet benyújtania az adatfeldolgozó megjelölése mellett.

A módosítás emellett a közúti közlekedésről szóló törvény új, 14/B. §-ában foglalt rendelkezéshez tartozó jogalap megteremtését szolgálja adatszolgáltatás céljából.

34. §

A járműnyilvántartás informatikai rendszerének megújítása eredményeképpen a gyártmány-típus-alvázsám összefüggések helyességének biztosítása érdekében a nyilvántartó általi előzetes ellenőrzése megszűnt, helyette a gyártmány-típus összefüggések helyességének előzetes ellenőrzését végzi a nyilvántartó, ezt a pontosítást tartalmazza a módosítás.

A forgalmi engedély nélkül vezetés bevezetésével a személyre szabott ügyintézési felületen elérhető jármű szolgáltatási platformon biztosítani kell az ügyfelek számára a lekérdezhetőséget annak, hogy egy adott jármű rendelkezik-e forgalomban való részvételi jogosultsággal.

Jogtechnikai pontosítások.

35. §

Megszűnik a hivatásos hajós képezésekről szóló miniszteri rendelet hatálya alá nem tartozó úszólétesítmény személyzete részére a hajós szolgálati könyv használatának kötelezettsége, továbbá nem szükséges hajózási engedély a kishajóval végzett oktatási tevékenységhez.

A kishajós képezések felülvizsgálata alapján szükségessé vált a kishajóvezetők hajózási képesítéseivel összefüggő rendelkezés pontosítása, tartalmi módosítása, ide értve a nyilvántartások tartalmát is.

36. §

A módosítás alapján a hajózási hatóság a jóváhagyott képzőszervekről nyilvántartást vezet. A módosítás megállapítja az ezzel összefüggő szabályokat, részletezi a hajózási hatóság feladatait, valamint a képzőszervvel szemben alkalmazható szankciókat is.

37. §

Jogalkalmazói tapasztalatokon alapuló pontosítás.

38. §

Megszűnik a hivatásos hajós képesítésekről szóló miniszteri rendelet hatálya alá nem tartozó úszólétesítmény személyzete részére a hajós szolgálati könyv használatának kötelezettsége.

39. §

A kiállított okmányok hitelességének utólagos igazolásával kapcsolatos adminisztratív terhek csökkentését célozza az a módosítás, amely a vizsgaközpont 40 évben meghatározott adatkezelési jogosultságát az egészségi alkalmassági minősítésre vonatkozó adatra is kiterjeszti. A kezelt adatok köre bővítésre kerül továbbá az ügyfél arra vonatkozó adataival, hogy hajózási képesítéshez kötött foglalkozástól vagy járművezetéstől eltiltás hatálya alatt nem áll, ez ugyanis a vonatkozó miniszteri rendelet alapján a gyakorlati vizsgára bocsátás feltétele.

40. §

Nem szükséges hajózási engedély a kishajóval végzett oktatási tevékenységhez, valamint a vízijármű kedvtelési célú használatához.

41. §

Hatósági jogalkalmazói gyakorlat tapasztalatai alapján a jogszabályban bővítésre kerülnek a bírsággal szankcionálható esetkörök, így a hajózási képzési, oktatási, vizsgáztatási tevékenységre és a tengerész munkaközvetítői és munkaerő-kölcsönzői tevékenységre vonatkozó rendelkezések megsértőivel szemben is alkalmazhatóvá válik ez a jogkövetkezmény.

42. §

Hatályon kívül helyező rendelkezés.

43. §

Az M1 autópálya bővítésével összefüggésben a módosítással a végleges építési engedélyben megállapított nyomvonal teljes hosszában létesíthető célkitermelőhely. A módosítás egyúttal megteremti az összhangot az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánításáról és az eljáró

hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII.6.) Korm. rendelet vonatkozó rendelkezéseiben foglalt M1 autópályához kapcsolódó projektekkel.

44. §

A vasúti igazgatási szerv a működési engedély kiadása feltételeinek fennállását évente – felügyeleti díj ellenében – ellenőrzi. A 2015. óta változatlan mértékű felügyeleti díjak módosítása időszerűvé vált, azzal az országos vállalkozó vasúti társaságok éves felügyeleti díja közel 20 %-os mértékben emelkedik. A módosítás továbbá egységesíti az éves felügyeleti díjak mértékét az elővárosi, városi, térségi és helyi vállalkozó tevékenység tekintetében.

45. §

A módosítás lehetővé teszi, hogy a vasúti műszaki szabályozással összefüggő feladatokkal kapcsolatban a miniszter döntése alapján, a források rendelkezések állása esetén támogatás nyújtható, mely támogatás a közlekedésért felelős miniszter által vezetett minisztérium igazgatás előirányzata terhére is nyújtható.

46. §

A bejelentett szervezetek tevékenységével kapcsolatos pontosítás az uniós szabályokkal összhangban, annak előírásával, hogy a bejelentett szervezetnek gondoskodnia kell arról, hogy az értékelő személyzetük tájékoztatást kapjon az adminisztratív döntésekről, dokumentumokról.

47-49. §

Felügyeleti díjjal kapcsolatos rendelkezések pontosítása, felügyeleti díj emelése, továbbá új felügyeleti díj bevezetése az alapképzést, valamint az időszakos oktatást végző szolgáltatók, valamint a vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző szervezetek vonatkozásában a vasúti hatóság tevékenységével összefüggésben. Emellett a módosítás egységesíti és egyértelműsíti, hogy a vasúti közlekedési hatóság által beszedett felügyeleti díjak a vasúti közlekedési hatóságot illetik meg, amely azokat a feladataival összefüggésben használ fel. Továbbá egyértelművé teszi, hogy a felügyeleti díjat meg kell fizetnie a vasútbiztonsági tanúsítvánnyal, vasútbiztonsági engedéllyel rendelkezőknek az ellenőrzések számától függetlenül.

50. §

A vasúti pályát magánhordozó ingatlannal szomszédos ingatlanokon (vasúti védősávon kívül) is van olyan növényzet (vagy átlóg), mely veszélyezteti a közlekedés biztonságát és/vagy a vasúti közlekedés célját szolgáló vezetékek üzemeltetését. A módosítással a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvénynek a veszélyeztető fák kivágására, az idegen ingatlanra történő belépésre, a belépés megtagadására vonatkozó szabályainak az alkalmazása révén a fák vasúti pályára dőléséből eredő, illetve az átlógó ágak által előidézett üzemzavarok száma jelentősen

csökkenne, a vasúti közlekedés kiszámíthatóbbá válik. A kiegészítés eredményeként biztosítható a tulajdonos jogainak kielégítő védelme. A túrési kötelezettség, másrészt a feladatok elvégzése közérdekű tevékenység elvégzésével és a közlekedés biztonságos lebonyolításával van összefüggésben.

51. §

A közlekedési beruházások megvalósítása során felmerülő közműszakasz kiváltás és fejlesztés esetén többletenergia igény is jelentkezik, amelynek biztosítása a közműszolgáltatók feladata. A feladat elvégzésének időbeli hatálya jelenleg nem szabályozott. A gyakorlatban az energiaigény biztosítására a közműszolgáltatók adott esetben a projekt kivitelezését meghaladó határidőt vállalnak, amely a kiemelt projektek esetén nem megfelelő, így a vállalási határidő felső időbeli korlátját vezeti be a szabályozás. A közmű kiváltásra vagy fejlesztésre akkor kerülhet csak sor, amikor a beruházás már kivitelezési fázisba kerül, azaz már rendelkezik építési engedéllyel, ismert minden műszaki paraméter ami a kiváltáshoz vagy fejlesztéshez szükséges, maga a jogszabályhely is csak ebben a kivitelezési szakaszban alkalmazható.

Az esetleges visszaélészerű, indokolatlanul magas díjszabáshoz vezető gyakorlat visszaszorítását szolgálja a módosítás, azzal a közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésének vagy elvégeztetésének megtagadása esetén az építtető jogosult a közműkiváltást vagy -fejlesztést a vonatkozó jogszabályok szerinti eljárásban általa kiválasztott, megfelelő szakmai képesítéssel rendelkező vállalkozóval elvégeztetni.

52. §

A 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv a különböző hálózat hozzáférési díjak kötelező alkalmazását feloldotta és a tagállamok saját döntésére bízta. Ezzel összefüggésben a módosítás a szabályozás pontosítását és a jogszabályi hivatkozások egyszerűsítését tartalmazza.

53-54. §

Az összeférhetlenségi szabályok pontosítása a kormánytisztviselők és munkavállalók tekintetében, összhangban az 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 irányelvben foglaltakkal.

55-56. §

A hatályos jogszabályi rendelkezések alapján a vasúti közlekedési hatóság által a jogsértések esetén kiszabható bírságok mértékét egyrészt meghatározza a Vtv., másrészt pedig a vasúti közlekedési hatóság által kiszabható bírság mértékéről és megfizetésének részletes szabályairól szóló 277/2014. (XI. 14.) Korm. rendelet. A módosítás révén a bírságok kizárólag törvényi szinten kerülnek

megállapításra, amelynek során egyrészt a kiszabható közigazgatási bírságok maximuma egységes összegben kerül meghatározásra, továbbá rögzítésre kerülnek azon szempontok, amelyeket a vasúti közlekedési hatóság mérlegelési jogkörében eljárva figyelembe vesz a közigazgatási bírság kiszabása során.

57. §

Felhatalmazó rendelkezések pontosítása.

58. §

A vasúti hatóság tevékenységével összefüggő felügyeleti díjak 30%-os emelése, továbbá fogalmi pontosítások, uniós jogszabályi hivatkozások frissítése és jogtechnikai pontosítások. A hiánypótlási lehetőségek számának emelése két alkalomról három alkalomra.

59. §

Deregulációs okokból, valamint a Vtv. jelen módosításával összefüggésben hatályát veszítő rendelkezések, amely révén többek között megszűnik a Vasúti Igazgatási Szerv üzleti titok feloldására vonatkozó intézkedési lehetősége.

60. §

A súlyos vasúti baleset fogalmának a pontosítása az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban.

61. §

Az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban kerül sor a vasúti baleset, váratlan vasúti esemény esetén az előzetes értékelés biztosítására, amelynek során a közlekedésbiztonsági szervezet dönt arról, hogy megkezdje-e a vizsgálatot.

62. §

A jogalkalmazói tapasztalatok alapján a módosítás egyértelművé teszi, hogy a közlekedésbiztonsági szervezet a vizsgálat bármely szakaszában haladéktalanul és akadálytalanul hozzáférhet a vizsgálatához szükséges adatokhoz.

63. §

A hatályos szabályok felsőfokú szakirányú képesítést írnak elő a vizsgálóbizottság vezetője és tagjai vonatkozásában, a módosítás ezt felsőfokú képesítésre változtatja.

64. §

A kezelhető adatok körének kiegészítése a telefonos és elektronikus elérhetőséggel.

65. §

Hatályon kívül helyező rendelkezés.

66. §

A preambulum meghatározza a törvény célját, figyelemmel a közlekedési közszolgáltatásoknak az Alaptörvényben rögzített alapjogok – így különösen a művelődéshez, az oktatáshoz, a munkavállaláshoz, a szociális biztonsághoz, az egészségügyi ellátáshoz, a közszolgáltatásokhoz való hozzáféréshez való jogok – érvényesülése érdekében betöltött szerepére is.

67. §

A módosítás az alapellátás fogalom-meghatározásának pontosítását tartalmazza, a törvényben meghatározott elvek alapján lehet az alapellátás teljesítésére vonatkozó részletszabályokat miniszteri rendeletben meghatározni.

Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatások teljesítésébe bevonható speciális közreműködői típus meghatározása.

68. §

A módosítással bevezetésre kerül az ún. kiemelt közszolgáltatói közreműködő bevonásának a lehetősége a személyszállítási közszolgáltatási szerződések teljesítésébe, amelyre a megrendelő előzetes hozzájárulásával van lehetőség.

69. §

A módosítás – többek között az esélyegyenlőség és a vidékfejlesztés szolgálatában – kiegészíti a személyszállítási közszolgáltatások biztosítására vonatkozó alapelveket a vidéki lakosság és a munkaerő mobilitásának támogatása, az oktatás, a szociális és egészségügyi szolgáltatások elérhetősége, a gazdaság támogatása, környezetvédelem, fenntarthatóság és a hatékonyság szempontjaival.

70. §

Módosításra kerülnek a különböző településtípusok esetében nyújtandó személyszállítási közszolgáltatások mennyiségi és minőségi jellemzői. A módosítás következtében a szabályozás egyszerűsítése történik lépcsőzetes logikával felépítve, település-járasszékhely-megyeszékhely-főváros viszonylatban egységes szabályozás kerül meghatározásra. Az alapellátás keretében a korábbiaktól eltérően nem csak a hétköznapiakra vonatkozóan, hanem a hét minden napján

kötelezően biztosítandó lesz a település és a járásközpont viszonylatában napi háromszor, egyéb – a törvényben felsorolt – viszonylatokon napi kétszer településenként a közvetlen eljutás. Részletesen meghatározásra kerülnek továbbá a személyszállítási közszolgáltatás kialakítása során figyelembe veendő elvek.

71. §

A módosítás lehetővé teszi, hogy a vasúti személyszállítási közszolgáltatás biztosítását akadályozó tényezők fennállása esetén, azok megszűnéséig, rugalmasabban lehessen vonatpótló szolgáltatást végezni.

72. §

A módosítás a menetkedvezményekre vonatkozó adatkezelési szabályok módosítását célozza, annak érdekében, hogy a vonatkozó adatvédelmi, adatkezelési rendelkezésekkel összhangban indokolatlanul ne kerüljön sor további adatkezelésre a menetkedvezményre való jogosultság megszűnését, illetőleg a kedvezményre jogosító igazolványok vasúti társaság részére történő visszaszolgáltatását követően.

73. §

Módosítja a menetkedvezményre jogosult munkavállalók körét az Sztv. alapján a személyszállítási közszolgáltatások megrendelőjének szakmai háttértámogatását és szakmai folyamatok előkészítését ellátó szervezet érintett munkavállalóival, figyelemmel az érintett szervezet által ellátott közfeladatokra.

74. §

A módosítás a még elégséges szolgáltatásra vonatkozó szabályok módosításával kellő egyensúlyt kíván teremteni a közszolgáltatás és a sztrájkjog gyakorlása között azzal, hogy sztrájk esetén előre kiszámítható jogi kereteket ad: a személyszállítási közszolgáltatónak minden évben sztrájkmenetrendet kell készítenie, amelyben az alapellátás nem sérülhet, és azt jóváhagyásra meg kell küldenie a megrendelőnek. Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatások esetében a még elégséges szolgáltatás mértékeként legalább a megrendelő által jóváhagyott sztrájkmenetrendet szükséges biztosítani, míg helyi személyszállítási közszolgáltatások esetében marad a megrendelt személyszállítási szolgáltatás mennyiségének 66%-a. A közszolgáltató és a megrendelő közötti megállapodás, megegyezés végső soron a kölcsönös együttműködést, a sztrájkjog kiszámíthatóbb gyakorlását szolgálja. A közszolgáltatásban részesülő lakosság kellő ellátása és a kiszámíthatóság érdekében a módosítás egyértelművé teszi, hogy sztrájk esetén a jóváhagyott sztrájkmenetrendtől eltérni nem lehet az utasok hátrányára.

75. §

Átmeneti rendelkezések.

76. §

A módosítás kiegészíti a szolgáltatók az utasok, valamint a szolgáltató munkavállalói és megbízottai élete, személye, testi épsége, vagyontárgyai védelme, valamint a járművei, berendezései, eszközei, egyéb vagyontárgyai és a nemzeti vagyon védelme érdekében készíthető felvételekre vonatkozó szabályokat. A modern elektronikus biztonságtechnikai rendszerek hangfelvétel tárolására alkalmas funkcióval is rendelkeznek, így szükséges az adatkezelési felhatalmazás kiegészítése a képfelvételeken kívül a kép- és hangfelvétel kezelésével.

A módosítás tartalmazza a vállalkozó vasúti társaságok infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó szabályainak pontosítását, azzal, hogy az csak a nyílt hozzáférésű nyílt hozzáférésű hazai vasúti infrastruktúra vonatkozik.

Emellett jogtechnikai pontosításokat tartalmaz.

77. §

Hatályon kívül helyező rendelkezés a menetkedvezményekre vonatkozó adatkezelési szabályok változásával és az általános adatvédelmi rendeletre tekintettel.

78. §

A közútkezelő Magyar Közút Nonprofit Zrt. az útdíj rendszerben kezelt adatokhoz jelenleg nem rendelkezik hozzáféréssel. Az útdíj rendszerben tárolt adatok, különösen keresztmetszetek áthaladási adatai (időpont, helyszín, rendszám), a gépjárművek vagy gépjárműszerelvények forgalmi rendszámai, valamint a gépjárműveknek vagy gépjárműszerelvényeknek a díjkategória meghatározásához szükséges jellemzői szükségesek ahhoz, hogy a közútkezelő teljes körűen ellássa a Kkt-ben rögzített hatósági, ellenőrzési tevékenységét.

79-85. §

Az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenység a hatályos jogszabályok alapján a vasúti igazgatási szerv, valamint a vasúti közlekedési hatóság felé történt bejelentést követően végezhető.

A módosítás ezen kötelességet megszüntetve a tevékenység végzését kizárólag a vasúti közlekedési hatóság felé történő bejelentéshez köti, eltörölve a vasúti igazgatási szerv felé történő bejelentést, azzal, hogy a vasúti igazgatási szerv felé történő bejelentéshez kapcsolódó feltételeket – pl. kárfedezet fennállásának igazolása – a továbbiakban a vasúti közlekedési hatóság vizsgálja. Az ellenőrzési feladatokat a módosítást követően kizárólag a vasúti közlekedési hatóság látja el. Ezzel összefüggésben hatályon kívül helyezésre kerülnek vasúti igazgatási szerv eljárásra, továbbá az üzleti titokra vonatkozó rendelkezések is, és módosításra kerülnek az adatkezelési és felhatalmazó rendelkezések is.

86. §

Az Ábtv. hatálybalépését követő gyakorlati tapasztalatokra tekintettel szükséges az átmeneti rendelkezés módosítása, mivel vannak olyan beruházások, amelyek az előkészítés olyan előrehaladott fázisában kerültek a törvény hatálya alá, amikor a korábban már elvégzett és lezárt tevékenységekre vonatkozó új előírásoknak való megfelelés ésszerű keretek között nem teljesíthető.

87. §

A jogalkotói szándék az volt, hogy a projektszervezetet minden esetben az építető hozza létre. A projektszervezet minisztérium általi létrehozása akkor értelmezhető, ha a projektben építettként eljár, ezért a rendelkezés szövegcsérés pontosítása szükséges.

88. §

Az Ábtv. 62. § (3) bekezdésében foglalt átmeneti rendelkezés alapján a keretprogram Kormány általi elfogadását megelőzően az európai uniós forrásból megvalósuló állami építési beruházás megindításáról a Kormány egyedi határozatban dönt, azaz jelenleg kizárólag az európai uniós forrásból megvalósuló projektek tekintetében van lehetőség a Kormány egyedi döntését kérni a keretprogram elfogadását megelőzően, hogy állami építési beruházás megindulhasson.

A jelenlegi szabályozás szerint a központi költségvetési forrásból finanszírozott beruházások tehát csak az állami építési beruházási keretprogram elfogadását követően kezdhetők meg. Vannak azonban olyan, az Ábtv. hatálybalépésekor már előrehaladott előkészítettségű projektek, amelyek megvalósításának késedelme a hazai költségvetésre nézve pénzügyi érdeksérelemmel járna, így szükséges az egyedi kormánydöntés lehetőségének kiterjesztése az állami finanszírozású projektekre is.

A módosítás célja, hogy keretprogram elfogadásáig ne csak az európai uniós forrásból megvalósuló beruházások indulhassanak el, hanem azon központi költségvetési forrású beruházások megvalósítása is, amelyekről a Kormány ekként döntött.

89. §

Hatályba léptető rendelkezések.

90. §

Sarkalatossági záradék.

91. §

Jogharmonizációs záradék.