

## HATÁSVIZSGÁLATI LAP

**Előterjesztés, tervezet címe:** a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról

**I. Költségvetési hatások:** Az előterjesztés elfogadásával a NIF Zrt. beruházásában megvalósult/megvalósuló projektek esetében a vagyontáadásra – az előírt feltételek betartása mellett – ilyen pl. közműkiváltások és -fejlesztések esetén a műszakilag feltétlenül szükséges mérték meghatározása – adó és illetékmentesen kerül sor. Az adó és illetékmentességgel érintett beruházási elemek volumenét az előterjesztő külön nem vizsgálta.

Az előterjesztés elfogadásával az egyes kerékpárút-fejlesztések és egyéb közlekedési és turisztikai infrastruktúra-beruházások megvalósítása gazdaságosabbá válik. Ezen beruházásokkal összefüggésben felmerülő közműkiváltások költsége az érintett közműszolgáltatókra kerül telepítésre. Az előterjesztő külön nem vizsgálta, hogy ez mennyiben jelent megnövekedett költségviselési kötelezettséget a közműszolgáltatók számára, és ez vezethet-e azok költségeinek megnövekedéséhez.

A képzési és vizsgáztatási szakterületen az engedély nélkül vagy az engedélytől eltérően végzőkkel szemben kiszabható közigazgatási bírság felső határának 200.000.- Ft összegről 500.000 Ft összegre történő emelésének költségvetési hatása, hogy a kiszabott bírság növeli a központi költségvetés bevételeit, növeli a bírsággal sújthatók körének terheit, azonban a bírság összegének emelésével annak visszatartó ereje is nő, ezáltal hatékonyabban elősegítheti a jogkövető magatartást.

**II. Adminisztratív terhek:** Az előterjesztés elfogadásával, a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény módosításával a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal a közmű kiváltásának megvalósulását hivatalból vagy az építető kérelmére ellenőrzi. Amennyiben az ellenőrzés keretében megállapítja, hogy a közműkiváltás kötelezettségének teljesítése hibás vagy késedelmes, vagy mindkét eset fennáll, és a hibás vagy késedelmes teljesítés a közműszolgáltatónak felróható okból következett be, bírság egyidejű kiszabása mellett határozatban kötelezi a közműszolgáltatót a közmű megfelelő kiváltására, melynek feltétele e törvény végrehajtási rendeletének megalkotása; a bírság mértékének meghatározása és a bírsággal kapcsolatban szükséges mérlegelési szempontok beépítése a szabályozásba.

A NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság, mint építető által megvalósítandó intermodális csomópontok körének meghatározása Korm. rendeletben.

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások kapcsán kiváltásra vagy kiépítésre kerülő közművek elhelyezése érdekében a felszíni ingatlan korlátozására vonatkozó jogok tartalmával, engedélyezésével, megszűnésével és a kártalanítással kapcsolatos részletes szabályok meghatározása Korm. rendeletben.

A képzési és vizsgáztatási szakterületen az engedély nélkül vagy az engedélytől eltérően végzőkkel szemben kiszabható közigazgatási bírság felső határának 200.000.- Ft összegről 500.000 Ft összegre történő emelésének adminisztratív terhe nincs.

**III. Egyéb hatások:** Az előterjesztés elfogadásával a közúti vagyontáadás teljes körűvé tétele megvalósul, a vagyontáadás egyszerűbbé válik, különös tekintettel az önkormányzatok részére átadandó, valamint a közműkiváltások során megvalósított beruházási elemekre; továbbá az egyes kerékpárút-fejlesztések és egyéb közlekedési és turisztikai infrastruktúra-beruházások megvalósítási ideje rövidebbé válik.

Budapest, 2017. év október hónap 12. nap

## **2017. évi ..... törvény**

### **a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról**

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

##### **1. §**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 9. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki.

„(6) A közúti gépjárművezetők pályaalkalmassági vizsgálatát a közlekedési hatóság végzi. A közúti gépjárművezetők pályaalkalmassági vizsgálata ügyében hozott elsőfokú döntés ellen fellebbezésnek van helye.”

##### **2.§**

(1) A Kkt. 18. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) A közlekedési hatóság a (2) bekezdésben meghatározott engedélyköteles tevékenységet engedély nélkül vagy az engedélyben foglaltaktól eltérő módon végzőket 500.000 Ft-ig terjedő bírság fizetésére kötelezheti. A bírság ismételten is kiszabható. A bírság mellett a közlekedési hatóság – jogszabályban meghatározott esetekben – a képző szerv, iskolavezető, szakoktató vizsgabiztos engedélyét felfüggesztheti, visszavonhatja, továbbá a névjegyzékből törölheti.”

(2) A Kkt. 18. § (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) A (2) bekezdés szerinti tanfolyami képzésben az iskolavezető és a szakoktató iskolavezetői és szakoktatói tevékenységét abban az esetben végezheti, ha a külön jogszabály szerinti feltételeknek megfelel, és a közlekedési hatóság engedélyezte iskolavezetői, illetve szakoktatói tevékenységét. A járművezetők vizsgáztatását a Kormány által rendeletben kijelölt, ezen feladatok ellátására alapított, kizárólagos állami tulajdonban álló nonprofit szervezet (a továbbiakban: vizsgaközpont) végzi. A közúti közlekedési szakemberek vizsgáinak szervezésében a közlekedési hatóság által megbízott képző szerv közreműködhet. A vizsgáztatás során vizsgabiztosként csak olyan személy vehet részt, akinek a tevékenység folytatását a közlekedési hatóság engedélyezte, büntetlen előéletű, nem áll vizsgabiztosi tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás vagy közúti járművezetéstől eltiltás hatálya alatt, valamint rendelkezik a miniszter rendeletében meghatározott szakmai képesítéssel, és megfelel az ott meghatározott egyéb feltételeknek.”

(3) A Kkt. 18. § (11) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(11) Az iskolavezetői és a szakoktatói valamint a vizsgabiztosi tevékenység végzésére jogosító engedélyt a közlekedési hatóság visszavonja, és az iskolavezetőt, a szakoktatót, a vizsgabiztost a névjegyzékből törli, ha:

- a) az engedélyezés vagy a bejelentés feltételei nem állnak fenn,
- b) nem rendelkezik érvényes vezetői engedéllyel,
- c) kötelező továbbképzésen nem vett részt vagy nem tett sikeres vizsgát,
- d) a névjegyzékbe felvett személy elhalálozott,

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

e) a névjegyzékbe felvett személy ezt kérelmezi, vagy

f) az iskolavezetői, a szakoktatói és a vizsgabiztosi tevékenységre – a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló rendeletben – meghatározott rendelkezéseket súlyosan vagy ismételten megsérti.”

### 3.§

A Kkt. 24/A. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A jármű időszakos vizsgálata során a jármű műszaki megvizsgálását, illetve környezetvédelmi felülvizsgálatát a közlekedési hatóság kormánytisztviselője, állami tisztviselője, illetve a (2) bekezdésben meghatározott tanúsító szervezettel foglalkoztatási jogviszonyban álló, a közlekedési hatóság által kiadott engedéllyel rendelkező személy (a továbbiakban együtt: műszaki vizsgabiztos) végzi. Műszaki vizsgabiztosi tevékenységet az folytathat, aki büntetlen előéletű, nem áll műszaki vizsgabiztosi tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt, valamint rendelkezik a miniszter rendeletében meghatározott szakmai képesítésekkel, és megfelel az ott meghatározott egyéb feltételeknek. A közlekedési hatóság által a tevékenység folytatására jogosult személyekről vezetett közhiteles hatósági nyilvántartás tartalmazza a műszaki vizsgabiztosi tevékenység végzésére jogosult személy természetes személyazonosító adatait.

### 4.§

(1) A Kkt. 29. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A koncessziós szerződés keretében megvalósuló utak kivételével az országos közutak építetője – a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével – az állam kizárólagos tulajdonában lévő, az országos közúthálózat fejlesztési és építetői feladatainak ellátásáért felelős, részvénytársasági formában működő gazdasági társaság, a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság (a továbbiakban: NIF Zrt.). Az út 33. § (1) bekezdés *b)* pontja szerinti kezelője – a (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével – építetőnek minősül a miniszter elrendelése alapján, 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 építetője a vízgazdálkodási beruházás részeként megvalósuló közúti felújítás, karbantartás, valamint fejlesztés tekintetében is – ha rendelkezik a közútkezelő hozzájárulásával és országos közút esetén a vagyionkezelő hozzájárulásával – építetőnek minősül.”

(2) A Kkt. 29. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A NIF Zrt. – az elkészült utak végleges vagy ennek hiányában ideiglenes forgalomba helyezése után – a felhasznált forrásokkal és a létrehozott vagy megszerzett eszközökkel elszámol a magyar állam nevében eljáró, a forrásokat rendelkezésre bocsátó szervvel. A forgalomba helyezett út és az egyes projektekkel kapcsolatban létrehozott vagy megszerzett egyéb eszközök, illetve ezeket magában foglaló, a magyar állam tulajdonában álló egyes földterületek a végleges vagy ennek hiányában ideiglenes forgalomba helyezés napján e törvény erejénél fogva ingyenesen, könyv szerinti értéken – az építető vagyionkezelői jogának

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

egyidejű megszűnése mellett – a 32. § (6) bekezdésében kijelölt szervezet vagyonkezelésébe kerül, aki az MNV Zrt.-vel vagyonkezelési szerződést köteles kötni.”

(3) A Kkt. 29. § (3b)-(3c) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3b) Az út forgalomba helyezésekor az építető által a magyar állam nevében történő ingatlan tulajdonszerzés tárgyában már megindított, de lezárásra nem került ügyletkötésekben vagy eljárásokban az építető köteles eljárni azzal, hogy a magyar állam tulajdonjogának az ingatlan-nyilvántartásba történő bejegyzésével egyidejűleg az érintett ingatlan ingyenesen, könyv szerinti értéken a 32. § (6) bekezdésben megjelölt szervezet vagyonkezelésébe kerül.

(3c) Az út ideiglenes forgalomba helyezése és végleges forgalomba helyezése közötti időszakban az építető által a magyar állam nevében történő ingatlan tulajdonszerzés tárgyában az építető által megindított ügyletkötések vagy eljárások esetén a magyar állam tulajdonjogának az ingatlan-nyilvántartásba történő bejegyzésével egyidejűleg az érintett ingatlan ingyenesen, könyv szerinti értéken a 32. § (6) bekezdésben megjelölt szervezet vagyonkezelésébe kerül.”

(4) A Kkt. 29. § (4a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4a) Ha a NIF Zrt. helyi közút építése során lát el építetői feladatokat helyi önkormányzati tulajdonban álló ingatlanokon, a forgalomba helyezett vagy ideiglenesen forgalomba helyezett helyi közutak és az azokon létrehozott, vagy megszerzett és azokkal egyébként egybeépített egyéb eszközök az ingatlantulajdonos helyi önkormányzat tulajdonában jönnek létre. A NIF Zrt. a jelen bekezdés szerinti eszközöket a végleges vagy ennek hiányában az ideiglenes forgalomba helyezést követően, ingyenesen, könyv szerinti értéken adja át a helyi önkormányzat részére. A NIF Zrt. a forgalomba helyezést követő 6 hónapon belül elszámolási kimutatást készít annak céljából, hogy a jelen bekezdés szerinti eszközöket a forgalomba helyezés napján nyilvántartott könyv szerinti értéken a könyveiből kivezesse és az érintett helyi önkormányzat könyveiben azokat nyilvántartásba vegye.

(5) A Kkt. 29. §-a a következő (4b)-(4c) bekezdéssel egészül ki:

„(4b) Ha a NIF Zrt. helyi közút építése során lát el építetői feladatokat a magyar állam tulajdonában álló ingatlanokon, a forgalomba helyezett vagy ideiglenesen forgalomba helyezett helyi közutak és az azokon létrehozott, vagy megszerzett és azokkal egyébként egybeépített eszközök, továbbá az ezeket magukban foglaló, a magyar állam tulajdonában álló egyes ingatlanok tulajdonjogát a végleges vagy ennek hiányában az ideiglenes forgalomba helyezését követően a magyar állam képviselőjében eljáró tulajdonosi joggyakorló - ingatlan-nyilvántartáson való átvezetésre is alkalmas – megállapodással ingyenesen, könyv szerinti értéken köteles átadni az érintett helyi önkormányzat részére, amely önkormányzat pedig köteles azokat átvenni.

(4c) Az országos közutak építetője által létrehozott, megszerzett azon eszközök vonatkozásában, amelyek felett a tulajdonosi jogok és kötelezettségeket a NÚSZ Zrt. gyakorolja az út forgalomba helyezését követően e törvény erejénél fogva ingyenesen, könyv szerinti értéken a NÚSZ Zrt. tulajdonosi joggyakorlásába kerül. Ezen vagyonelemek számviteli átadását – elszámolási kimutatással – az országos közutak építetője és az NÚSZ Zrt. egymás között közvetlenül, az MNV Zrt. közreműködése nélkül végzi.”

(6) A Kkt. 29. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

„(5) A (3), a (3b), a (3c), a (4a), a (4b) és a (4c) bekezdés szerinti vagyonátadás adó- és illetékmentes azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény rendelkezései alkalmazandóak. A 32. § (6) bekezdésében meghatározott szervezet a beruházások befejezését – azaz a végleges vagy ennek hiányában ideiglenes forgalomba helyezést – követően ingyenesen veszi át az országos közúthoz tartozó értéknövelő beruházást vagy földrésztletet.”

(7) A Kkt. 29. § (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(9) A közforgalom elől elzárt magánutat a közforgalom számára megnyitni, vagy a közforgalom elől el nem zárt magánutat a közforgalom elől elzárni az utak forgalomszabályozásáról és forgalomba helyezéséről szóló miniszteri rendeletben meghatározott módon, a magánút tulajdonosának (kezelőjének) a kérelmére, a közlekedési hatóság engedélyével szabad. A magánút közforgalom számára való megnyitásának, illetve elzárásának tényét az ingatlan-nyilvántartásba be kell jegyezni. A bejegyzést a tulajdonosnak (kezelőnek) kell kezdeményeznie. A magánút közforgalom elől elzárásának tényére vonatkozó ingatlan-nyilvántartási bejegyzés hiányában a magánút közforgalom elől el nem zárt magánútnak minősül.”

(8) A Kkt. 29. §-a a következő (9a) bekezdéssel egészül ki:

„(9a) A bárki által igénybe vehető létesítményhez vezető utakat, valamint az azokhoz tartozó belső úthálózatot a közlekedési hatóság engedélyével közútként (országos közútként, helyi közútként) vagy közforgalom elől el nem zárt magánútként kell megépíteni.”

## 5. §

(1) A Kkt. 29/E. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(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 – 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.”

(2) A Kkt. 29/E. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) Ha közműszolgáltató neki felróható módon az (1) bekezdés szerinti értesítésben szereplő közműszakasz kiváltására vagy fejlesztésére vonatkozó közműkiváltási vagy -fejlesztési kötelezettségét késedelmesen teljesíti, vagy egyébként a közműkiváltást vagy -fejlesztést nem megfelelően végzi el, annak elvégzését vagy elvégeztetését, továbbá a véleményadást, illetve a megállapodás megkötését megtagadja, vagy azt késlelteti, köteles az ezzel okozott kárt a polgári jog általános szabályai szerint az építető részére megtéríteni.”

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

(3) A Kkt. 29/E. § (7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(7) Az építető köteles a közút fejlesztésével összefüggő közműkiváltás vagy -fejlesztés indokolt költségét a közműtulajdonosnak vagy jogutódjának, állami tulajdonú víziközmű kiváltása, fejlesztése esetén a víziközmű vagyongazdálkodójának megfizetni. Amennyiben a közműkiváltást vagy -fejlesztést az építető végezte el, úgy az általa létrehozott közművek annak rendeltetésszerű használatbavételével – így különösen a közmű műszaki átadás-átvételi eljárásának eredményes lezárásával vagy üzembe helyezésével – e törvény erejénél fogva a (8) bekezdésben foglaltak kivételével ingyenesen, könyv szerinti értéken, adó- és illetékmentesen a közműkiváltással vagy -fejlesztéssel érintett közmű tulajdonosának tulajdonába és üzemeltetőjének üzemeltetésébe – állami tulajdonba kerülő víziközmű esetén egyúttal a víziközmű vagyongazdálkodójának vagyongazdálkodásába – kerülnek azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény vonatkozó rendelkezései alkalmazandóak.”

(4) A Kkt. 29/E. §-a a következő (8)-(11) bekezdéssel egészül ki:

„(8) Ha a közműkiváltásra vagy -fejlesztésre műszakilag feltétlenül szükséges mértéket meghaladóan került sor, vagy a közműkiváltás vagy -fejlesztés költségei meghaladták e tevékenység szokásos piaci költségét, úgy a műszakilag feltétlenül szükséges mértéket meghaladó közműkiváltással vagy -fejlesztéssel arányos költség az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikk (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül és csak az uniós állami támogatási szabályokkal összhangban finanszírozható, vagy a közműkiváltással, fejlesztéssel érintett közműtulajdonos, az állami tulajdonú víziközmű kiváltása vagy fejlesztése esetén a víziközmű vagyongazdálkodója köteles annak költségeit megtéríteni. A közműkiváltás vagy -fejlesztés műszakilag feltétlenül szükséges mértékéről az építető és a közműkiváltással vagy -fejlesztéssel érintett közműtulajdonos, az állami tulajdonú víziközmű kiváltása vagy fejlesztése esetén az építető és a víziközmű vagyongazdálkodója kötelesek egymással megállapodni. A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzését követő 90 napon belül az építető és a közműtulajdonos, az állami tulajdonú víziközmű esetén az építető és a víziközmű vagyongazdálkodója kötelesek egymással megállapodást kötni, és tételesen elszámolni.

(9) A műszakilag feltétlenül szükséges mérték tekintetében a felek közötti vita esetén a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal dönt.

(10) Az országos közutat ellátó, annak üzemeléséhez szükséges, és a közcélú hálózat részét nem képező közművek üzemeltetéséről – a csatlakozási ponttól – a 33. § (1) bekezdés *b)* pont *ba)* alpontja szerinti országos közútkezelő köteles gondoskodni.

(11) Törvény a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közúti infrastruktúra beruházások, a kerékpárút, gyalog- és kerékpárút, gyalogút, járda, valamint kerékpárforgalmi létesítmények tartozékainak esetében a közműkiváltásra vagy -fejlesztésre az e törvényben foglaltaktól eltérő szabályokat állapíthat meg.”

## 6. §

A Kkt. a következő 29/G. §-sal egészül ki:

„29/G. § (1) Ha a külön jogszabályban meghatározott országos kerékpárút-törzshálózat és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai tekintetében a fenntartási, a fejlesztési és a fejlesztéssel összefüggő üzemeltetési feladatokat a Magyar Közút Nonprofit

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: Magyar Közút Nonprofit Zrt.) látja el a 33. § (1) bekezdés *d*) pontja szerint, úgy az illetékes önkormányzat tulajdonában lévő helyi közútról (kerékpárútról) kinyert vissznyereményi anyagok – különösen, de nem kizárólag a mart vagy bontott aszfalt, beton, faanyag, jelzőtábla, pad, asztal – e törvény erejénél fogva térítésmentesen közvetlenül a Magyar Közút Nonprofit Zrt. tulajdonába kerülnek a kitermeléssel.

(2) Ha a Magyar Közút Nonprofit Zrt. olyan fejlesztési, felújítási, beruházási feladatot végez, amelynek eredményeként a külön jogszabályban meghatározott országos kerékpárút-törzshálózat és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai tekintetében helyi közúti vagyonelemet hoz létre, úgy az műszaki átadás-átvételi eljárás keretében e törvény erejénél fogva térítésmentesen az illetékes önkormányzat tulajdonába kerül. A Magyar Közút Nonprofit Zrt. a felhasznált forrásokkal és a létrehozott eszközökkel minden esetben köteles elszámolni a forrásokat rendelkezésre bocsátó szervvel. A fejlesztési, felújítási és beruházási feladatok során létrehozott vagyonelemekről a Magyar Közút Nonprofit Zrt. a számviteli nyilvántartása alapján egyoldalú elszámolási kimutatást készít annak céljából, hogy a létrehozott eszközöket, vagyonelemeket a műszaki átadás-átvétel napján nyilvántartott könyv szerinti értéken a könyveiből kivezesse és azokat az illetékes önkormányzat könyveiben nyilvántartásba vegye.”

## 7. §

A Kkt. 32. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) Ha az (1) bekezdésben megjelölt utak forgalmi jellege (az út jelentősége, forgalmi terhelése és a forgalom összetétele) megváltozik, a 29. §, valamint a 46/A. § szerint hatáskörrel rendelkező közlekedési hatóság országos közút esetén a vagyongekezelő, helyi közút és magánút esetén a tulajdonos kérelmére a vonatkozó elfogadott terület-, illetve településrendezési eszközök szükség szerinti módosítását követően az országos közút helyi közúttá vagy magánúttá, a helyi közút országos közúttá vagy magánúttá, a magánút helyi közúttá vagy országos közúttá minősítéséről határozatot hoz. Az utak tulajdonosai ezt követően az utak tulajdonjogának egymás javára – helyi és országos közutak esetén – történő átadásáról a változások ingatlan-nyilvántartáson való átvezetésére alkalmas megállapodást kötnek. Amennyiben a közlekedési hatóság állami tulajdonú ingatlanon megépített utat helyi közúttá vagy önkormányzati tulajdonú ingatlanon megépített utat országos közúttá minősít, vagy akként helyez forgalomba az érintett ingatlan tulajdonosa és országos közút esetén a magyar állam képviselőjében eljáró szerv, helyi közút esetén a helyi önkormányzat a közút tulajdonjogának átruházására köteles – az ingatlan-nyilvántartáson való átvezetésére alkalmas – megállapodást kötni, és köteles azt átadni és átvenni. Az átruházásra ingyenesen, könyv szerinti értéken, adó- és illetékmentesen kerül sor azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény rendelkezései alkalmazandóak.”

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

## 8. §

A Kkt. 32/A. § (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) Az országos közutak építetője által létrehozott közúti hírközlő hálózatok körébe tartozó vagyonelemek vonatkozásában az országos közutak építetőjének vagyonelemkezelői joga a műszaki átadás napján megszűnik, és ezen vagyonelemek e törvény erejénél fogva, az (1)-(7) bekezdésben foglaltak szerint ingyenesen, könyv szerinti értéken, adó és illetékmentesen az MVM NET Zrt. vagyonelemkezelésébe kerülnek azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény rendelkezései alkalmazandók. Ezen vagyonelemek számviteli átadását az országos közutak építetője és az MVM NET Zrt. egymás között közvetlenül, a tulajdonosi joggyakorló közreműködése nélkül végzi. A NIF Zrt. a vagyonelemkezelői jogának megszűnését követő hat hónapon belül elszámolási kimutatást készít annak céljából, hogy az érintett eszközöket a megszűnés napján nyilvántartott könyv szerinti értéken a könyveiből kivezesse és az MVM NET Zrt. könyveiben azokat nyilvántartásba vegye.”

## 9. §

A Kkt. a következő 46/L. §-sal egészül ki:

„46/L. § (1) Az e törvénynek a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2017. évi .....törvény (a továbbiakban: Módtv2.) által megállapított 9. § (6) bekezdését, 18. § (7), (8) és (11) bekezdését, valamint 24/A. §. § (6) bekezdését a 2018. január 1. napját követően indult és megismételt eljárásokban kell alkalmazni.

(2) Az e törvénynek a Módtv2. által megállapított 18.§ (11) bekezdése szerinti névjegyzékben, valamint az e törvénynek a Módtv2. által megállapított 24/A. § (6) bekezdése szerinti nyilvántartásban 2017. december 31. napján szereplő vizsgabiztost úgy kell tekinteni, hogy a vizsgabiztosi tevékenység folytatásához engedéllyel rendelkezik.

(3) Az e törvénynek a Módtv2. által megállapított 29. § (4a), (4b) és (4c), valamint a 32. § (3) bekezdésében foglaltakat a Módtv2. hatálybalépése előtt forgalomba helyezett helyi közutak esetében is megfelelően alkalmazni kell.”

## 10. §

A Kkt. 47. § 8. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(A törvény alkalmazásában:)*

„8. közforgalom elől elzárt magánút: a sorompóval, kapuval vagy más fizikai eszközzel lezárt, vagy „Mindkét irányból behajtani tilos” jelzőtáblával és a „magánút” feliratot tartalmazó kiegészítő táblával jelzett út, amely az ingatlan-nyilvántartásban közforgalom elől elzárt magánútként van bejegyezve;”

## 11. §

(1) A Kkt. 48. § (3) bekezdés b) pont 10. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(Felhatalmazást kap*

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

*a miniszter, hogy)*

„10. az útépitésre, illetve az út üzemeltetésére szolgáló anyagok, szerkezetek és berendezések műszaki követelményeit, valamint megfelelőségük igazolásának, továbbá ezen anyagok, szerkezetek és berendezések forgalomba hozatalának, felhasználásának, továbbá az újfajta építési módok (műszaki megoldások), technológiák, eljárások engedélyezésének szabályait, valamint az utak építésével kapcsolatos minőségi követelményeket és jótállásra vonatkozó feltételeket,”

*(rendeletben állapítsa meg.)*

(2) A Kkt. 48. § (3) bekezdés *b)* pont 46. alpontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(Felhatalmazást kap  
a miniszter, hogy)*

„46. a menetíró készülék beépítését, vizsgálatát, javítását végző szakemberek, valamint járműfenntartó szervezetek ellenőrzésével kapcsolatos feladatokat, valamint a menetíró készülék (tachográf) beépítését, javítását és illesztését végző műhelyek auditálásáról szóló részletes szabályokat,”

*(rendeletben állapítsa meg.)*

(3) A Kkt. 48. § (3) bekezdése *b)* pontja az alábbi 51. alponttal egészül ki:

*(Felhatalmazást kap  
a miniszter, hogy)*

„51. a vizsgáló állomások auditálásáról valamint a tanúsítási tevékenységükről szóló részletes szabályokat”

*(rendeletben állapítsa meg.)*

## **12. §**

A Kkt.

*a)* 14. § (1) bekezdés *b)* pontjában a „tűzoltóság és” szövegrész helyébe a „tűzoltóság, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal és” szöveg

*b)* A Kkt. 32. § (6) bekezdésében az „a Magyar Közút Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: Magyar Közút Nonprofit Zrt.)” szövegrész helyébe az „Magyar Közút Nonprofit Zrt.” szöveg lép.

## 13.§

Hatályát veszti a Kkt. 46/B. §-a.

## 2. A bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény módosítása

### 14. §

A bányászatról szóló 1993. évi XLVIII. törvény (a továbbiakban: Bt.) 1. § (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Aptv.) 1. és 2. számú mellékletében meghatározott gyorsforgalmi utak földművei (töltései) megépítéséhez, továbbá a Kormány által a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény 12. § (5) bekezdés a) pontjában kapott felhatalmazás alapján a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségűvé nyilvánított közlekedésfejlesztési projektek megvalósításához szükséges célkitermelőhelyeken folytatott kitermelő tevékenységre e törvény rendelkezései csak annyiban alkalmazhatók, amennyiben azt az Aptv. elrendeli.”

### 15. §

A Bt. 3. § (1b) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1b) Törvény alapján a magyar állam nevében és javára eljáró építető részére kiadott, a bányafelügyelet engedélyétől eltérő, más hatósági engedély alapján kitermelt és magyar állam nevében s javára eljáró építető által

*a)* a magyar állam tulajdonában lévő ingatlanba beépített vagy célkitermelőhely rekultiválására felhasznált ásványi nyersanyag a kitermeléssel nem kerül ki a magyar állam tulajdonából,

*b)* az *a)* pont alapján nem beépített vagy nem felhasznált ásványi nyersanyag tulajdonjogát az építetővel a bányafelügyelet engedélyétől eltérő, más hatósági engedélyben foglaltak megvalósítására szerződést kötő vállalkozó szerzi meg.”

### 16. §

(1) A Bt. 20. §-a a következő (2a) bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Bányajáradékot fizet a vállalkozó a 3. § (1b) bekezdés *b)* pontja alapján tulajdonába került ásványi nyersanyag után.”

(2) A Bt. 20. §-a a következő (3c) bekezdéssel egészül ki:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

„(3c) A bányajáradék mértéke a 3. § (1b) bekezdés *b*) pontja alapján a vállalkozó tulajdonába kerülő ásványi nyersanyag mennyisége után keletkező értéknek az 5%-a.”

(3) A Bt. 20. § (6) bekezdés *b*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(Nem kell bányajáradékot fizetni)*

„*b*) a 3. § (1b) bekezdés *a*) pontja alapján a magyar állam tulajdonában maradó ásványi nyersanyag mennyisége után.”

## 17. §

A Bt. 38. §-a a következő (3a)-(3c) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások kapcsán kiváltásra vagy kiépítésre kerülő bányászati létesítmény, szénhidrogén-szállítóvezeték, egyéb gáz- és gáztermékvezeték elhelyezése érdekében – erre vonatkozó megállapodás hiányában és kizárólag az építés befejezéséig – a bányavállalkozó a létesítési engedélyezési eljárás keretében kérheti a Bányafelügyeletnél az elhelyezési szolgalmi jog alapítását.

(3b) A (3a) bekezdés szerint alapított elhelyezési szolgalmi jog ingatlan-nyilvántartási bejegyzést nem keletkeztet, kizárólag az építési jogosultságot biztosítja.

(3c) A felszíni ingatlan korlátozására vonatkozó jogok tartalmával, engedélyezésével, megszűnésével és a kártalanítással kapcsolatos részletes szabályokat a Kormány rendeletben állapítja meg.”

## 18. §

A Bt. 38/A. § (5b) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5b) Nem lehet vezetékJogot vagy használati jogot alapítani akkor sem, ha az elosztóvezeték vagy a 38/D. § (1) bekezdésében meghatározott létesítmény vasúti pályát, folyóvizek, csatornák területét érinti. Az ilyen terület építési tevékenységgel történő igénybevételére és a létesítmények üzemeltetésére az érintetteknek megállapodást kell kötni. A megállapodás alkalmas az építési jogosultság igazolására. A vasúti pálya, folyóvíz, csatorna tulajdonosa, vagy vagyonkezelője, üzemeltetője az elosztói engedélyes az igénybevételi megállapodás megkötését, a vezetékJog vagy használati jog alapítását kezdeményező írásbeli megkeresésének kézhezvételétől számított 30 napon belül köteles a vezetékJog vagy használati jog alapítására vonatkozó megállapodás, illetve az igénybevételre vonatkozó megállapodás megkötésére. A határidő eredménytelen elteltét követően a vezetékJog vagy használati jog, illetve az igénybevételre vonatkozó megállapodás a törvény erejénél fogva jön létre. Ha a vezeték biztonsági övezete a vasúti pályával, folyóvizekkel vagy csatornával szomszédos idegen ingatlant is érinti, és a biztonsági övezet csökkentésére nincs lehetőség, a szomszédos idegen ingatlanra vezetékJogot kell alapítani.”

(2) A Bt. 38/A. §-a a következő (5d)-(5g) bekezdéssel egészül ki:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

„(5d) Ha a vasúti pálya, folyóvíz, csatorna tulajdonosa, vagy vagyonkezelője, üzemeltetője a megállapodás megkötésével késedelembe esik, vagy a megállapodás megkötését megtagadja, köteles az ezzel okozott kárt a polgári jog általános szabályai szerint megtéríteni.

(5e) Az országos közút és tartozékai, illetve a törzshálózati vasúti pálya és tartozékai építése kapcsán kiváltásra, illetve kiépítésre kerülő elosztóvezeték esetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 29. § (1) bekezdése, illetve a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény [...] bekezdése szerinti építető külön kérelme nélkül a hatóság – az összes kiváltással illetve kiépítéssel érintett ingatlan vonatkozásában, melyek nem tartoznak az (5a) vagy az (5b) bekezdés hatálya alá – a létesítési engedélyezési eljárás keretében rendelkezik a vezetékjoggal kapcsolatosan.

(5f) Az (5e) bekezdés szerinti eljárásban nem szükséges a tulajdonosok, illetve vagyonkezelők előzetes ajánlattal történő megkeresése.

(5g) A hatóság a vezetékjogi rendelkezést tartalmazó jogerős határozatával megkeresi az ingatlanügyi hatóságot a vezetékjog ingatlan-nyilvántartásba történő bejegyzése iránt. Ha a vezetékjog nem az egész földterületet, hanem annak csak egy földrészletét érinti, akkor a hatósági határozathoz mellékelni szükséges az ingatlannak a vezetékjoggal érintett részét ábrázoló, az ingatlanügyi hatóság által záradékolt vázrajzot is. A vezetékjog a jogerős határozat alapján a bejegyzés előtt is gyakorolható.”

(3) A Bt. 38/A. §-a a következő (7)-(10) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az országos közút és tartozékai, illetve a törzshálózati vasúti pálya és tartozékai építése kapcsán idegen ingatlanon megépült földgázelosztó-vezetékek tekintetében – amennyiben azok elhelyezésére a szolgalmi jog ingatlan-nyilvántartásba való előzetes bejegyzése nem történt meg – a bejegyzésre a bányafelügyelet gázelosztó-vezetékre kiadott jogerős és végrehajtható létesítési engedélye alapján kerülhet sor. A bányafelügyelet a szolgalmi joggal kapcsolatosan a használatbavételi eljárás keretében dönt. Ha a szolgalmi jog nem az egész földterületet, hanem annak csak egy földrészletét érinti, akkor a hatósági határozathoz mellékelni szükséges az ingatlannak a szolgalmi joggal érintett részét ábrázoló, az ingatlanügyi hatóság által záradékolt változási vázrajzot is.

(8) Az országos közút és tartozékai, illetve a törzshálózati vasúti pálya és tartozékai építése kapcsán idegen ingatlanon megépült és üzembe helyezett földgázelosztó-vezetékek tekintetében – ha az azok elhelyezéséhez kapcsolódóan szükséges szolgalmi jog alapítása nem történt meg, vagy az (1) bekezdésben meghatározott létesítési engedély nem lelhető fel – a bányafelügyelet az érintett földgázelosztó-vezetékek tekintetében az engedélyes által benyújtott kérelemre a használatbavételi engedélyezési eljárás keretében vezetékjogot állapít meg. A jogerős és végrehajtható határozattal a bányafelügyelet megkeresi az ingatlanügyi hatóságot a vezetékjog ingatlan-nyilvántartásba történő bejegyzése iránt.

(9) A szolgalmi jog utólagos bejegyzése abban az esetben nem teremt jogalapot kártalanítási igény érvényesítésére, amennyiben az engedélyes hitelt érdemlően igazolja, hogy a kártalanítás megfizetésére az építés megkezdése előtt sor került.

(10) Az (1)-(3) bekezdés rendelkezéseit az elosztóvezetékhez tartozó gázfogadó és nyomákszabályozó állomásokra is alkalmazni kell, azzal, hogy a bányafelügyelet a (2) bekezdés szerinti eljárásban használati jogot állapít meg.”

### **3. A vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény módosítása**

#### **19. §**

A vízgazdálkodásról szóló 1995. évi LVII. törvény (a továbbiakban: Vgtv.) 20. §-a a következő

(1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az országos közút és műtárgyai, valamint tartozékai, illetve a törzshálózati vasúti pálya és tartozékai építése kapcsán kiváltásra, illetve kiépítésre kerülő, a (3a) bekezdés hatálya alá nem tartozó vízilétesítmények esetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény., illetve a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény szerinti építtető külön kérelme nélkül a hatóság – az összes kiváltással illetve kiépítéssel érintett ingatlan vonatkozásában – a létesítési engedélyezési eljárás keretében rendelkezik a vízvezetési szolgalmi joggal kapcsolatosan.”

#### **20. §**

A Vgtv. 20. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Az ingatlan tulajdonosát (használóját) az (1), az (1a), a (3) és a (3a) bekezdés szerinti korlátozás mértékének megfelelő kártalanítás illeti meg. Ha a korlátozás következtében az ingatlan használata, az ingatlannal kapcsolatos jog vagy foglalkozás gyakorlása lehetetlenné, illetve számottevően költségessé válik, a tulajdonos az ingatlan kisajátítását kérheti.”

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

#### **21. §**

(1) A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 3. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A légiközlekedési hatóság feladatait légiközlekedési hatóság látja el. A légiközlekedési hatóság az e törvény, valamint a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek és a rendelet végrehajtási szabályainak hatálya alá eső személyek vagy szervezetek jogosításával, illetve folyamatos felügyeletével kapcsolatos feladatait kizárólag minősített szervezetekre átruházhatja.”

(2) Az Lt. 3.§ -a a következő (2o) bekezdéssel egészül ki:

„(2o) A katonai légügyi hatóság eljárásaiban a figyelmeztetés vagy a közigazgatási óvadék szankció feltételeinek teljesülése esetén is helye van a figyelmeztetés vagy a közigazgatási óvadék szankció alkalmazása helyett a tevékenység végzésétől történő eltiltásnak vagy a kiadott hatósági engedélyek határozatlan időre történő visszavonásának. A katonai légügyi hatóság eljárásaiban a tevékenység végzésétől történő eltiltás a döntés véglegessé válásától számított 45 napnál hosszabb időre is szólhat.”

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

(2) Az Lt. 3. §-a a következő (3b) bekezdéssel egészül ki:

„(3b) A katonai légügyi hatóság eljárásáért jogszabályban meghatározott igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni. Az igazgatási szolgáltatási díj fizetésének feltételeit, módját és a díj összegét a honvédelemért felelős miniszter az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben, rendeletben állapítja meg.”

## 22. §

(1) Az Lt. 66/A. §-a a következő (4a)-(4b) bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A légiközlekedési hatóság tevékenységtől való eltiltást – a közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló törvényben foglaltakon túl – az (1) bekezdés a)-h) pontjai tekintetében akkor alkalmazhat, ha a törvényben, az e törvény felhatalmazása alapján kiadott jogszabályban és közösségi rendeletben előírt rendelkezések megsértése oly mértékű, hogy az abban foglaltaknak való megfelelés helyreállítható. Ebben az esetben a tevékenységtől való eltiltás a döntés véglegessé válásától számított 12 hónapnál hosszabb időre nem szólhat.

(4b) A légiközlekedési hatóság tevékenységtől való végleges eltiltást szabhat ki, ha

a) 1 éven belül ismételt tevékenységtől való eltiltásnak lenne helye, vagy

b) a jogsértő cselekmény megszűnésére más módon nincs lehetőség.”

## 23. §

(1) Az Lt. 74. § (1) bekezdése a következő e) ponttal egészül ki:

*(Felhatalmazást kap)*

„e) a miniszter, hogy a műszer szerinti polgári repülési eljárások tervezésének, validációjának és felülvizsgálatának részletes szabályait, valamint a műszer szerinti polgári repülési eljárásokat tervező szolgálat személyi-, tárgyi-, és működési feltételeit, továbbá annak irányítási-, és feladatrendszerét,”

*(rendeletben állapítsa meg.)*

(2) Az Lt. 74. § (2) bekezdése a következő v) ponttal egészül ki:

*(Felhatalmazást kap)*

„v) a honvédelemért felelős miniszter, hogy az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben a katonai légügyi hatóság eljárási díjai fizetésének feltételeit, módját és a díj összegét”

*(rendeletben állapítsa meg.)*

## 24. §

Az Lt. 1. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

## 25. §

Az Lt.

- a) 3. § (3) bekezdésében a „hatóságok” szövegrész helyébe a „hatóság” szöveg,
- b) 74. § (2) bekezdés a) pontjában a „hatóságok” szövegrész helyébe a „hatóság” szöveg lép.

## 26. §

Hatályát veszti az Lt.

- a) 66/A. § (5) bekezdésében az „és a beszedett bírság összegének felhasználási rendjét” szövegrész,
- b) 74. § (2) bekezdés s) pontjában az „és a beszedett bírság összegének felhasználási rendjét” szövegrész.

## 5. Az ingatlan-nyilvántartásról szóló 1997. évi CXLI. törvény módosítása

### 27. §

Az ingatlan-nyilvántartásról szóló 1997. évi CXLI. törvény a következő 94/A. §-sal egészül ki:

„94/A. § (1) A tulajdonos (kezelő) – e törvény végrehajtására kiadott rendeletben meghatározottak szerint – 2018. december 31-ig kérheti az ingatlan-nyilvántartásban kivett, saját használatú útként nyilvántartott ingatlana művelési ágának magánútként történő átvezetését a magánút közforgalom számára való megnyitása, illetve elzárása tényének bejegyezésével együtt.

(2) A magánút közforgalom számára való megnyitására, illetve elzárására vonatkozó hatósági eljárásra a közúti közlekedésről szóló törvény rendelkezései az irányadóak.”

## 6. A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény módosítása

### 28. §

A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kknyt.) 9. § (1) bekezdése a következő e) ponttal egészül ki:

*[A járműnyilvántartás tartalmazza a járműtulajdonos (üzemben tartó):]*

„e) tulajdonjoga és üzembentartói joga kezdetének, valamint megszűnésének időpontját.”

### 29. §

(1) A Kknyt.19. § (1) bekezdés r) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[A nyilvántartásból igényelheti(k):]*

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

„*r*) az országos közutak kezelői a Kkt. 15. § (1) bekezdésében meghatározott közútkezelői hozzájárulás kiadására és a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek ellenőrzésére vonatkozó feladataik ellátásához a 9. § (1)-(1a) bekezdésben, a (2) bekezdés *a*)-*b*) és *d*)-*e*) pontjában, a (3) bekezdésében, a 9/C. § (1) bekezdésében, a 9/D. § (1) bekezdésében, (2) bekezdés *a*)-*c*) pontjában és (3) bekezdésében megjelölt adatokat;”

(2) A Kknyt. 19. § (2) bekezdés *c*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(*A nyilvántartásból adatot igényelhetnek:*)

„*c*) a közlekedési hatóság a 9/A-9/B. §-ban meghatározott nyilvántartási adatok kivételével *ca*) a pályaalakmassági, képzési, utánpótlási és vizsgáztatási feladatai ellátásához a 8. §-ban meghatározott adatokat,  
*cb*) a jármű műszaki adatainak és alkalmaságának megállapításával kapcsolatos feladataik ellátásához a 9. §-ban meghatározott adatokat;”

(3) A Kknyt. 19. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A nyilvántartásból adatot igényelhet:

*a*) a külpolitikáért felelős miniszter által vezetett minisztérium konzuli szolgálata az érintett személy által közölt és a nyilvántartásban szereplő adatok egyezőségéről, továbbá az érintett személy kezdeményezésére vezetői engedélye külföldön történő cseréjének elősegítése érdekében, a 8. § (1) bekezdés *a*) pont *aa*), *ae*), *ah*), *ai*) alpontjában és *b*) pontjában meghatározott adatok tekintetében,  
*b*) az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes állam vezetői engedély kiadására, lecserélésére, pótlására, megújítására vagy visszavonására hatáskörrel rendelkező hatósága az erre irányuló eljárásához a 8. § (1) bekezdés *a*) pont *aa*), *ae*), *ah*), *ai*) alpontjában és *b*) pontjában meghatározott adatok tekintetében.”

### 30. §

A Kknyt.

*a*) 15/A. § (1) bekezdésében a „*db*) alpontjában meghatározott” szövegrész helyébe a „*db*) alpontjában és *e*) pontjában meghatározott” szöveg,  
*b*) 19. § (1) bekezdés *e*) pont *eb*) alpontjában, a 19. § (1) bekezdés *h*) pont *ha*) alpontjában és a 19. § (1) bekezdés *l*) pontjában az „és *d*) pont *da*), *db*) alpontjában, a 9. § (1a) bekezdésében” szövegrész helyébe a „*d*) pont *da*), *db*) alpontjában és *e*) pontjában, a 9. § (1a) bekezdésében” szöveg,  
*c*) 19. § (1) bekezdés *u*) pontjában a „9. § (1) bekezdés *a*) és *b*) pontjában” szövegrész helyébe a „9. § (1) bekezdés *a*), *b*) és *e*) pontjában” szöveg lép.

## 7. Az elektronikus hírközlésről szóló 2003. évi C. törvény módosítása

### 31. §

Az elektronikus hírközlésről szóló 2003. évi C. törvény 95. §-a a következő (3a) és (3b) bekezdéssel egészül ki:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

„(3a) Az országos közút és műtárgyai, valamint tartozékai, illetve a törzshálózati vasúti pálya és tartozékai építése kapcsán kiváltásra, illetve kiépítésre kerülő hírközlési létesítmények esetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 29. § (1) bekezdése, illetve a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény [...] bekezdése szerinti építető külön kérelme a Hatóság a (2) és a (4) bekezdésben meghatározott dokumentumok csatolása nélkül – az összes kiváltással illetve kiépítéssel érintett ingatlan vonatkozásában – a létesítési engedélyezési eljárás keretében rendelkezik a szolgalmi, vagy használati joggal kapcsolatosan.

(3b) Az országos közút és műtárgyai, valamint tartozékai, illetve a törzshálózati vasúti pálya és tartozékai építése kapcsán a kiváltásra, illetve kiépítésre kerülő nem engedélyköteles vezeték esetében a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 29. § (1) bekezdése, illetve a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény [...] bekezdése szerinti építető kérelmére a Hatóság a (2) bekezdésben meghatározottak igazolása nélkül, de a (4) bekezdésben meghatározott dokumentumok csatolása mellett önálló eljárásban dönt a szolgalmi, illetve használati joggal kapcsolatosan. Ezen esetekben a szolgalmi, vagy használati jog hatósági úton történő alapítására a vezeték megvalósulását követően is sor kerülhet.”

## **8. A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény módosítása**

### **32. §**

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. (a továbbiakban: Aptv.). 1. számú melléklete a 2. *melléklet* szerint módosul.

## **9. A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosítása**

### **33. §**

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 2. § 9. pontja a következő 9.6. alponttal egészül ki:

*(E törvény alkalmazásában  
Egyéb fogalmak:)*

„9.6. *Az átadás-átvétel fordulónapja:* az eszközök rendeltetésszerű használatba vételének napja. A rendeltetésszerű használatba vétel napja a távközlő, erősáramú és biztosítóberendezési eszközök vonatkozásában az eszközök üzembe helyezésének dátuma, az egyéb eszközök vonatkozásában a sikeresen lezárt műszaki átadás-átvételi eljárás dátuma, ideértve a rész műszaki átadás-átvételeket is.”

### **34. §**

A Vtv. 9/F. §-a a következő (3) bekezdéssel egészül ki:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

„(3) Ha a vasúti igazgatási szerv megállapítja, hogy a (2) bekezdés szerint vasúti társaság, valamint a pályahálózat-működtető a kárfedezeti képességgel kapcsolatos feltételnek nem felel meg, a vasúti igazgatási szerv a megfelelés igazolásáig, de legfeljebb hat hónapra a tevékenység folytatását felfüggeszti. A vasúti igazgatási szerv a tevékenység folytatását megtiltja és a közhiteles nyilvántartásból a vasúti társaságot vagy a pályahálózat-működtetőt törli, ha a vasúti társaság a feltételeknek való megfelelést a tevékenységet felfüggesztő határozat jogerőre emelkedését követő hat hónapon belül nem igazolja. Amennyiben a vasúti társaság, valamint a pályahálózat-működtető a feltételeknek való megfelelést a tevékenységet felfüggesztő határozat jogerőre emelkedését követő hat hónapon belül igazolja, a vasúti igazgatási szerv a tevékenység folytatásának felfüggesztését megszünteti. Amennyiben vasúti társaság, valamint a pályahálózat-működtető a feltételeknek való megfelelést a tevékenységet felfüggesztő határozat jogerőre emelkedését követő hat hónapon belül nem igazolja, a vasúti igazgatási szerv a tevékenység folytatását megtiltja és a közhiteles nyilvántartásból a vasúti társaság, vagy a pályahálózat-működtetőt törli.”

### 35.§

(1) A Vtv. 25. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A magyar állam a vasúti pályahálózatot működtető pályahálózat-működtetővel az állami tulajdonban lévő vasúti pályahálózatok vagyongazdálkodására vagyongazdálkodási szerződést (a továbbiakban: vagyongazdálkodási szerződés) vagy az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény 26. § (1) bekezdésében meghatározott tevékenység (a továbbiakban: vagyomműködtetés) érdekében – a legalább többségi állami tulajdonú gazdasági társasággal – vagyomműködtetési szerződést köt.”

(2) A Vtv. 25. § (1a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1a) A vasúti pályahálózatra vonatkozó, (1) bekezdés szerinti vagyongazdálkodási tevékenység közfeladatnak minősül.”

### 36. §

(1) A Vtv. 44. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A fejlesztési közreműködőként eljáró NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság (a továbbiakban: NIF Zrt.) mint építető az országos jelentőségű és egyéb vasútvonalakon, az azokhoz kapcsolódó ingatlanokon, valamint a vasútvonalak megállóhelyei megközelítésének fejlesztése és a ráhordás feltételeinek javítása érdekében létrehozott parkolók és kapcsolódó létesítmények, tekintetében központi költségvetési és uniós támogatásból beruházási (létesítés, felújítás és fejlesztés) feladatokat lát el az állam nevében és állami tulajdonon megvalósuló fejlesztés esetén az állam javára, amely tevékenység fontos közérdekű és közcélú tevékenységnek minősül.”

(2) A Vtv. 44. §-a a következő (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A NIF Zrt. a beruházás előkészítéseként teljes körűen elkészíti a szükséges terveket, tanulmányokat. A NIF Zrt. ügyfélként részt vesz a hatósági és egyéb igazgatási eljárásokban, saját nevére megszerzi vagy megszerzezteti az építési engedélyeket, elvégzi vagy elvégezteti a munkaterület előkészítését (beleértve különösen a területszerzést, a régészeti feltárást és a

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

közműkiváltást vagy -fejlesztést), továbbá lefolytatja a közbeszerzési eljárásokat. A NIF Zrt. építési-, és egyéb szerződéseket köt a megvalósításra, gondoskodik az építés ideje alatt a műszaki ellenőri tevékenység ellátásáról, valamint lebonyolítja az átadás-átvételt. A NIF Zrt.-re, mint építtetőre egyebekben az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény rendelkezései az irányadók.”

### 37. §

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

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

(2) A Vtv. 44/A. §-a a következő (6a) bekezdéssel egészül ki:

„(6a) Az állami beruházás érdekében a helyi vasúti pályahálózattal kapcsolatban végzett beruházás keretében létrehozott és a vasúti pályahálózat működéséhez szükséges eszközök az átadás-átvétel fordulónapján, e törvény erejénél fogva, ellenérték nélkül a NIF Zrt. által nyilvántartott könyv szerinti értéken, adó- és illetékmentesen, közvetlenül a helyi vasút pályahálózat tulajdonosának tulajdonába kerülnek, amelyről az építtető és a tulajdonos megállapodást köt azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény vonatkozó rendelkezései alkalmazandók.”

(3) A Vtv. 44/A. §-a a következő (10)-(16) bekezdéssel egészül ki:

„(10) A többségi állami tulajdonú vagy többségi önkormányzati tulajdonban álló gazdálkodó szervezet tulajdonában lévő ingatlanon, az állami beruházás keretében, a beruházás érdekében végzett értéknövelő beruházások az érintett gazdálkodó szervezet tulajdonában jönnek létre figyelemmel a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény 4. § (1) bekezdés *h*) pontjában, valamint az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény 69/A. §-ban foglalt rendelkezésekre.

(11) Ha a többségi tulajdonú állami vagy önkormányzati tulajdonú gazdasági társaság érdekében végzett beruházásban érintett eszközöket hordozó ingatlanok tulajdonjoga az ingatlan-nyilvántartás szerint nem rendezett, úgy azok rendezését a fejlesztés előkészítő szakaszában, de legkésőbb az átadás-átvételig a gazdasági társaságnak a fejlesztési közreműködővel együttműködve el kell végeznie.

(12) A helyi önkormányzati tulajdonban álló ingatlanokon a vasútvonalak megállóhelyei megközelítésének fejlesztése, a ráhordás feltételeinek javítása érdekében létrehozott parkolók és kapcsolódó létesítmények, továbbá a helyi vasúti pályahálózat működéséhez szükséges létesítmények az ingatlantulajdonos helyi önkormányzat tulajdonában jönnek létre.

(13) A NIF Zrt. a (10) és (12) bekezdés szerinti eszközöket ingyenesen, könyv szerinti értéken, adó- és illetékmentesen adja át az önkormányzat, vagy (10) bekezdés szerinti

gazdálkodó szervezet részére azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény rendelkezései alkalmazandók. A NIF Zrt. az átadás-átvételt követő hat hónapon belül elszámolási kimutatást készít annak céljából, hogy a (10) és (12) bekezdés szerinti eszközöket az átadás-átvétel fordulónapján nyilvántartott könyv szerinti értéken a könyveiből kivezesse és az érintett önkormányzat vagy a (10) bekezdés szerinti gazdálkodó szervezet a könyveiben azokat nyilvántartásba vegye.

(14) Az (2)-(12) bekezdések szerinti elszámolási kimutatásnak tartalmaznia kell az átadott létesítményeknek, berendezéseknek, egyéb eszközöknek a tulajdonos vagy vagyongazdálkodó eszköz-nyilvántartási rendje szerinti, az állami vagyon nyilvántartására vonatkozó jogszabályoknak, a számviteli törvénynek megfelelően szolgáltatandó adatait, valamint az európai uniós és a költségvetési forrásokkal kapcsolatos adatokat. A kimutatásoknak meg kell továbbá felelnie a vasúti pályaműködtetésére vonatkozó, ezen belül a vasúti pályakapacitás elosztására, a hálózat-hozzáférési díj megállapítására vonatkozó feltételeknek is. A pályahálózatműködtető köteles a NIF Zrt. adatszolgáltatáshoz szükséges információkat megadni.

(15) A vasútvonalak megállóhelyei megközelítésének fejlesztése és a ráhordás feltételeinek javítása érdekében létrehozott parkolók és kapcsolódó létesítmények üzemeltetéséről annak tulajdonosa vagy vagyongazdálkodója gondoskodik.

(16) A NIF Zrt. által végzett közérdekű és közcélú tevékenység során megszerzett, és az (1) bekezdés alapján vagyongazdálkodásában álló, vasúti pályahálózatnak nem minősülő ingatlanon a NIF Zrt. vagyongazdálkodói joga megszűnik e törvény erejénél fogva az átadás-átvétel fordulónapján. Az építetett vagyongazdálkodói jogának megszűnését követően az ingatlant a tulajdonosi joggyakorló könyveiben, nyilvántartásában kell feltüntetni.”

### 38. §

(1) A Vtv. 45. § (3)-(5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A tulajdonos – az állami tulajdonú víziközmű kiváltása vagy fejlesztése esetén a víziközmű vagyongazdálkodója – 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 – az állami tulajdonú víziközmű kiváltása vagy fejlesztése esetén a víziközmű vagyongazdálkodójával – egyeztetett határidőt – ami harminc napnál nem rövidebb – határoz meg a közműszakasz kiváltására vagy fejlesztésére. A tulajdonos – az állami tulajdonú víziközmű kiváltása vagy fejlesztése esetén a víziközmű vagyongazdálkodója – a véleményét a fejlesztési közreműködő értesítésének kézhezvételétől számított nyolc munkanapon belül köteles közölni a fejlesztési közreműködővel. Az építetett és az üzemeltető a tulajdonos – az állami tulajdonú víziközmű kiváltása vagy -fejlesztése esetén a víziközmű vagyongazdálkodója – véleményének kézhezvételétől számított 30 napon belül a közműkiváltás vagy fejlesztés elvégzésére vonatkozóan kötelesek egymással megállapodást kötni, amely megállapodásnak ki kell terjednie a közműkiváltás vagy fejlesztés műszakilag feltétlenül szükséges mértékének meghatározására is.

(4) A fejlesztési közreműködő köteles a közműkiváltás vagy -fejlesztés indokolt költségeit a tulajdonosnak, vagy annak jogutódjának – állami tulajdonú víziközmű kiváltása vagy -fejlesztése esetén a víziközmű vagyongazdálkodójának – megfizetni, vagy a fejlesztési közreműködő által létrehozott közművet annak rendeltetésszerű használatbavételét – így különösen a közmű műszaki átadás-átvételi eljárásának eredményes lezárását vagy üzembe helyezését - követően, e törvény erejénél fogva, ingyenesen, könyv szerinti értéken, adó- és

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

illetékmentesen, a közműkiváltás vagy -fejlesztés megvalósítása előtti tulajdonos vagy annak jogutódja tulajdonába, üzemeltetőjének üzemeltetésébe – az állami tulajdonba kerülő víziközmű esetén egyúttal a víziközmű vagyongazdálkodójának vagyongazdálkodásába – kerülnek azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény vonatkozó rendelkezései alkalmazandók.

(5) A közmű ingyenesen, könyv szerinti értéken, adó- és illetékmentesen akkor adható át a tulajdonosnak – állami tulajdonú víziközmű kiváltása vagy fejlesztése esetén a víziközmű vagyongazdálkodójának – ha a közműkiváltásra vagy -fejlesztésre műszakilag feltétlenül szükséges mértékben került sor és a közműkiváltás vagy -fejlesztés költségei nem haladták meg a közmű szokásos piaci költségét azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény vonatkozó rendelkezései alkalmazandók. Amennyiben a közműkiváltásra vagy -fejlesztésre a műszakilag feltétlenül szükséges mérték meghaladóan került sor, úgy a műszakilag feltétlenül szükséges mérték meghaladó közműkiváltással vagy -fejlesztéssel arányos költséget a tulajdonos – állami tulajdonú víziközmű kiváltása vagy fejlesztése esetén a víziközmű vagyongazdálkodója – köteles megtéríteni. A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzését követő 90 napon belül a fejlesztési közreműködő és a tulajdonos – az állami tulajdonú víziközmű kiváltása vagy fejlesztése esetén a víziközmű vagyongazdálkodója kötelesek egymással tételesen elszámolni, valamint megállapodást kötni.”

(2) A Vtv. 45. §-a a következő (6)-(11) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A műszakilag feltétlenül szükséges mérték tekintetében a felek közötti vita esetén a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal dönt.

(7) Ha a tulajdonos neki felróható módon a (2) bekezdés szerinti értesítésben szereplő közműszakasz kiváltására vagy fejlesztésére vonatkozó közműkiváltási vagy -fejlesztési kötelezettségét késedelmesen teljesíti, vagy egyébként a közműkiváltást vagy -fejlesztést nem megfelelően végzi el, vagy annak elvégzését vagy elvégeztetését, továbbá a véleményadást, illetve a megállapodás megkötését megtagadja, vagy azt késlelteti, köteles az ezzel okozott kárt a polgári jog általános szabályai szerint az építető részére megtéríteni.

(8) A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésének vagy elvégeztetésének megtagadása esetén a fejlesztési közreműködő jogosult a közműkiváltást vagy -fejlesztést a megfelelő szakmai képesítéssel rendelkező vállalkozóval elvégeztetni, amelyet a tulajdonos tűrni köteles.

(9) A tulajdonost a – közműkiváltással vagy -fejlesztéssel összefüggésben bekövetkezett – vagyonnövekedés tekintetében illetékfizetési kötelezettség nem terheli.

(10) A törzshálózati vasutat ellátó, annak üzemeléséhez szükséges és a közcélú hálózat részét nem képező közművek üzemeltetéséről – a csatlakozási ponttól – a pályavasút üzemeltetője köteles gondoskodni.

(11) Törvény a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű vasúti infrastruktúra beruházások esetében a közműkiváltásra vagy -fejlesztésre az e törvényben foglaltaktól eltérő szabályokat állapíthat meg.”

### 39. §

A Vtv. 46. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A többségi állami tulajdonban lévő gazdasági társaság részére történő GSM-R rendszerhálózat és tartozékai vagyontáradása során a 44/A. § (10), (12) és (13), valamint a 45. § (4), (5) és (8) bekezdéseinek vonatkozó rendelkezései alkalmazandók.”

#### 40.§

A Vtv. 58. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A felek között a vasúti pályahálózat-kapacitás rendelkezésre állására vonatkozó szerződés jön létre, ha a hozzáférésre jogosult elfogadja a pályahálózat-működtető ajánlatát. A kapacitásigény benyújtásának előfeltétele a hálózat-hozzáférési szerződés pályahálózat-működtetővel történő megkötése. Ha a szerződő felek a hálózat-hozzáférési szerződésben a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaktól el kívánnak térni, a szerződés tervezetét a pályahálózat-működtető előzetes hozzájárulás céljából a vasúti igazgatási szerv részére megküldi. A hálózat-hozzáférési szerződés a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaktól csak a vasúti igazgatási szerv előzetes hozzájárulásának megfelelően térhet el. A vasúti igazgatási szerv az előzetes hozzájárulási kérelem kézhezvételét követő harminc napon belül döntést hoz. A hálózat-hozzáférési szerződés egy példányát a pályahálózat-működtető köteles a vasúti igazgatási szerv részére a mindkét fél által történő aláírástól számított tizenöt napon belül elektronikus úton –ideértve az elektronikus levelet (e-mail) is – megküldeni.”

#### 41.§

A Vtv. 67/R. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A nem független pályahálózat-működtetőt a (3) bekezdés szerinti értesítésben foglaltaknak megfelelő tartalommal a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítása tárgyában a kapacitásigénylővel szemben szerződéskötési kötelezettség terheli. Ha a szerződő felek a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaktól el kívánnak térni, a szerződés tervezetét a pályahálózat-működtető előzetes hozzájárulás céljából a vasúti igazgatási szerv részére megküldi. A szerződés a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaktól csak annyiban térhet el, ha a vasúti igazgatási szerv ehhez előzetesen hozzájárult. A létrejött szerződés egy-egy példányát a nem független pályahálózat-működtető köteles a vasúti igazgatási szerv részére elektronikus úton – ideértve az elektronikus levelet (e-mail) is – és a VPSZ részére a mindkét fél által történő aláírástól számított tizenöt napon belül megküldeni.”

#### 42.§

A Vtv.

a) 3/B. § (4) bekezdésében a „meghatározza az országos jelentőségű vasútvonalakat magában foglaló vasúti pályahálózat működtetésének hálózat-hozzáférési díját, gondoskodik a díjbevéttel” szövegrész helyébe a „gondoskodik az országos jelentőségű vasútvonalakat magában foglaló vasúti pályahálózat működtetése hálózat-hozzáférési díjból eredő bevétellel” szöveg,

b) 71. § (1) bekezdésében a „miniszterelnök” szövegrész helyébe az „a miniszterelnök” szöveg,

c) 77. § (2) bekezdésében az „üzemeletetőit” szövegrész helyébe az „üzemeltetőit” szöveg lép.

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

### 43. §

A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások magvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló 2006. évi LIII. törvény (a továbbiakban: Ngt.) 6/D. § (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

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

- a) a nyomvonal táblázatos meghatározását az út tengelyében felvett, egymástól 100 méterre lévő pontokkal (a pont EOY koordinátája, valamint a pont GPS koordinátája),
- b) M = 1:10.000 méretarányú áttekintő térképpel (az út tengelyének, a nyomvonal táblázatos meghatározása során a nyomvonalat meghatározó pontoknak, azok egyedi jelzéseinek, az út tengelyétől számított, gyorsforgalmi út esetén legfeljebb 250-250 méter, egyéb közút esetén legfeljebb 50-50 méter, vasút esetén legfeljebb 100-100 méter, kerékpárút esetében legfeljebb 25-25 méter széles sávnak, mint a rendelet területi hatálya jelzésének, ezen sávot érintően az ingatlan-nyilvántartási térképen szereplő, beazonosításra alkalmas telekosztásnak feltüntetésével),
- c) a nyomvonallal érintett ingatlanok helyrajzi számainak megjelölésével, és
- d) a 6/L. § szerinti védettség időtartamának meghatározásával.”

### 44. §

Az Ngt. a következő 6/M-6/R. §-sal egészül ki:

„6/M. § (1) A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások kapcsán az építető az előkészítés fázisában köteles az egységes elektronikus közműnyilvántartás adatszolgáltatását igénybe venni, a kiváltásra vagy kiépítésre kerülő közművek terveit elkészíttetni.

(2) Ha az építető, a beruházó, vagy a tervező az egységes elektronikus közműnyilvántartás adatszolgáltatás igénybe vételét követően a felmerülő kérdések tisztázása érdekében a közmű tulajdonosához vagy üzemeltetőjéhez (a továbbiakban: közműszolgáltató) fordul, a közműszolgáltató 15 napon belül köteles a nyilatkozatát kiadni.

(3) A közműnyilvántartás adatai alapján az építetőnek, a beruházónak és a tervezőnek törekednie kell arra, hogy a meglévő közművek érintettsége a lehető legkisebb mértékű legyen. A közműkiváltásra vagy -fejlesztésre a műszakilag feltétlenül szükséges mértékben kerülhet sor.

(4) Az építető a végleges nyomvonal meghatározását követően haladéktalanul, írásban értesíti a nyomvonallal érintett közműszolgáltatót arról, hogy az útépités során milyen közművek kiváltása és fejlesztése szükséges. A közműkiváltás vagy -fejlesztés tervezésére, a közműkiváltás vagy -fejlesztés megvalósítására az építető határidőt állapít meg.

(5) A (4) bekezdés szerinti tervezés, kiváltás és fejlesztés határidejének meghatározásakor az építető figyelembe veszi a fűtési időszakra vonatkozó tilalmakat, valamint az éves leállás módosításához szükséges eljárási időt. Az építető a közművek tervezésére 45 napnál, a közmű kiváltására vagy fejlesztésére 100 napnál rövidebb határidőt nem határozhat meg.

(6) Az építető az (4) bekezdésben meghatározott értesítés másolatát megküldi a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatalnak (a továbbiakban: Hivatal).

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

(7) A közműkiváltás vagy -fejlesztés megvalósulását a Hivatal felügyeleti jogkörében eljárva ellenőrzi. A Hivatal az ellenőrzést az építető – késedelmes illetve hibás teljesítésre való hivatkozás alapján tett – kérelmére 8 napon belül lefolytatja.

(8) Ha a Hivatal az ellenőrzés keretében megállapítja, hogy a közműkiváltási vagy -fejlesztési kötelezettség teljesítése hibás vagy késedelmes, vagy mindkét eset fennáll, bírság egyidejű kiszabása mellett határozatban kötelezi a közműszolgáltatót a közmű megfelelő kiváltására, fejlesztésére.

(9) A közműszolgáltató a (4) bekezdés szerinti értesítés kézhezvétele után az abban feltüntetett határidőn belül köteles az építető által jóváhagyott tervek és az építetővel kötött megállapodásban rögzítettek alapján a közműkiváltást vagy -fejlesztést elvégezni vagy elvégeztetni.

(10) Az építető jogosult a közműkiváltást vagy -fejlesztést a megfelelő szakmai képesítéssel rendelkező vállalkozóval elvégeztetni, ha a közműszolgáltató a közműkiváltási vagy -fejlesztési kötelezettségének a megadott határidőn belül nem tesz eleget, és a közműkiváltás vagy -fejlesztés elmaradása miatt a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházás jelentős késedelmet szenvedne vagy ellehetetlenülne, amelyet a közműszolgáltató túrni köteles.

(11) A közműszolgáltató a (4) bekezdés szerinti értesítés kézhezvétele után haladéktalanul kezdeményezi a Hivatalnál a Fejlesztési Terv módosítását.

(12) A (10) bekezdés szerinti módosítási kérelem kézhezvételét követően a Hivatal az országos közúthálózat fejlesztésének közérdekűségére tekintettel 30 napon belül határoz a módosításról.

(13) A közműszolgáltató a (4) bekezdés szerinti értesítésben a tervezésre meghatározott határidőn belül – az építető tájékoztatása mellett – benyújtja a hiánytalan engedélyezési dokumentációt az illetékes hatósághoz, és ezzel egyidejűleg átadja az építető részére a közműkiváltás vagy -fejlesztés megvalósításához szükséges műszaki dokumentációt és a megvalósításra vonatkozó ütemtervet.

6/N. § (1) Ha a közműkiváltással vagy -fejlesztéssel érintett ingatlan nem áll az építető tulajdonában vagy vagyonkezelésében, amennyiben a közműkiváltásra vagy -fejlesztésre vonatkozó engedélyezési kérelem teljesítésének egyéb feltételei fennállnak, nem szükséges az ingatlan tulajdonosának a hozzájárulása. Ebben az esetben a közműkiváltás vagy -fejlesztés engedélye idegen ingatlan birtokbavételére nem jogosít, az építéssel összefüggésben támasztható polgári jogi igényt nem dönt el és nem mentesít egyéb engedély megszerzésének kötelezettsége alól.

(2) A nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások kapcsán kiváltásra vagy kiépítésre kerülő közművek elhelyezése érdekében az elhelyezéssel érintett ingatlanra közérdekből, az építető vagy a közműszolgáltató javára – hatóság határozatával – szolgalmat vagy más használati jogot lehet alapítani. A használati jog alapításáért a korlátozás mértékének megfelelő kártalanítás jár.

6/O. § (1) Kerékpárút, gyalog- és kerékpárút, gyalogút, járda, valamint kerékpárforgalmi létesítmények tartozékainak (a továbbiakban együttesen: kerékpárút) építése során közmű kiváltására, fejlesztésére (a továbbiakban: közmű kiváltása) vonatkozó szabályokat az alábbi eltérésekkel kell alkalmazni.

(2) A kerékpárút nyomvonalában a közműveket nem kell kiváltani, ha a közművek

a) a kerékpárút tervezett úrszelvényén kívül helyezkednek el,

b) a kerékpárút érdekében megvalósított egyéb létesítmények a közművek védőtávolságán kívül elhelyezhetők és

c) a közművek folyamatos, üzemszerű működése az építés alatt is biztosítható.

(3) A (2) bekezdésben foglalt feltételek teljesüléséről az építető vagy megbízottja által megkeresett közműszolgáltató 15 napon belül – térítésmentesen – igazolást köteles kiállítani.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

(4) Amennyiben a közműszolgáltató a (3) bekezdés szerinti megkeresés esetén vitatja, hogy a (2) bekezdésben foglaltak fennállnak, a megkereséstől számított 10 napon belül a Hivatalhoz fordul.

(5) Ha a közműszolgáltató nem fordul a Hivatalhoz és az igazolást nem állítja ki 15 napon belül, az építető a Hivatalhoz fordulhat az igazolás kiállítása érdekében.

(6) A Hivatal 15 napon belül dönt a (4) vagy (5) bekezdésben foglalt megkeresés esetén.

6/P. § (1) Ha a kerékpárút építése során közmű kiváltása válik szükségessé, a közmű kiváltását a közműszolgáltató – az építető erre vonatkozó írásbeli értesítését, követő 90 napon belül, vagy a Hivatal erre irányuló döntésében meghatározott határidőn belül – saját költségére köteles elvégezni.

(2) A Hivatal indokolt esetben, kérelemre a közmű kiváltására meghatározott határidőt egy alkalommal, legfeljebb 90 nappal meghosszabbíthatja, ha a határidő meghosszabbítása az építető nyilatkozata alapján nem veszélyezteti a kerékpárút határidőre történő megvalósítását.

(3) A közmű kiváltásának megvalósulását a Hivatal hivatalból vagy az építető kérelmére ellenőrzi.

(4) Az építető a közmű kiváltás megvalósulásának ellenőrzésére vonatkozó kérelem benyújtásának okát köteles megindokolni. Az építető kérelmére indult ellenőrzést a Hivatal 8 napon belül lefolytatja.

6/Q. § (1) Az intermodális csomópontok, azaz a különböző közlekedési módok közötti átszállási kapcsolatot emelt szintű utaskényelmi szolgáltatásokkal biztosító közlekedési létesítmények kormányrendeletben meghatározott köre tekintetében a fejlesztési közreműködőként eljáró NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság, mint építető – központi költségvetési és uniós támogatásból – beruházási (létesítés, felújítás és fejlesztés) feladatokat lát el. E tevékenység fontos közérdekű és közcélú tevékenységnek minősül. Az építető az állam javára és nevében jár el.

(2) Az állam tulajdonába és ellenérték nélkül az építető vagyionkezelésébe kerül az intermodális csomópontok megvalósításához szükséges megvásárolt vagy kisajátított földrészlet.

(3) A vagyionkezelői jog ingatlan-nyilvántartásba történő bejegyzéséről az építető gondoskodik. Az építető a vagyionkezelői jog bejegyzésére vonatkozó, a kormányhivatal által kiadott határozatot, annak kézhezvételét követően haladéktalanul megküldi a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (a továbbiakban: MNV Zrt.) részére. A (2) bekezdés szerinti ingatlan vagyionkezelői jogának ingatlan-nyilvántartási bejegyzése és annak ingatlan-nyilvántartásból való törlése után igazgatási szolgáltatási díjat nem kell fizetni.

(4) Az építető felelős az építési munkák előkészítéséért. Ennek keretében teljes körűen elkészítteti a szükséges műszaki terveket (így különösen az engedélyezési tervet vagy a kiviteli tervet), tanulmányokat, ügyfélként részt vesz a hatósági és egyéb igazgatási eljárásokban, saját nevére megszerzi az építési engedélyeket, elvégzi vagy elvégezteti a munkaterület előkészítését (beleértve különösen a területszerzést, megelőző régészeti feltárást, közmű kiváltást) és fejlesztést, továbbá lefolytatja a közbeszerzési eljárásokat. Az építető építési szerződéseket köt a megvalósításra, gondoskodik az építési műszaki ellenőri tevékenység ellátásáról, lebonyolítja a műszaki átadás-átvételt.

(5) Megkezdettnek kell tekinteni az építési előkészítési munkákat, ha az építető a műszaki tervek (így az engedélyezési terv, a kiviteli terv, vagy ezek együttese) elkészítését vagy elkészíttetését megkezdte.

(6) A megszerzett és megvalósult vagyonelemeket – az ágazati törvényekben foglalt kivételekkel – az MNV Zrt. részére kell átadni.

(7) A beruházásokhoz kapcsolódó közművek kiváltására, fejlesztésére és átadására az e törvényben nem szabályozott kérdésekben a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény rendelkezéseit kell alkalmazni azzal, hogy amennyiben az érintett közmű kiváltása,

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

fejlesztése és átadása kizárólag a közúthálózat fejlesztéséhez kapcsolódik, akkor a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény rendelkezéseit kell alkalmazni.

6/R. § (1) Az építető vagy megbízottja az építetői feladatok ellátásához szükséges műszaki tervek elkészítése érdekében a nyomvonallal érintett bármely ingatlanra a tulajdonos előzetes tájékoztatása mellett - a lakás céljára szolgáló helyiségek kivételével - beléphet, ott méréseket, vizsgálatokat végezhet, feltéve hogy az nem eredményezi az ingatlan helyreállíthatatlan változását.

(2) Az ingatlan, tulajdonosa vagy használója az (1) bekezdésben felsorolt munkák végzését túrni köteles, a munkák végzését nem akadályozhatja.

(3) Az építető megbízottja a jogosultságát az adott munka elvégzésére vonatkozó meghatalmazással igazolja.

(4) Az építető az (1) bekezdésben felsorolt munkákkal összefüggésben okozott kárt a polgári jog általános szabálya szerint köteles a tulajdonosnak megtéríteni.

(5) Az előzetes régészeti dokumentáció készítője a maradandó változással nem járó vizsgálatok helyét bármely ingatlanon át megközelítheti, azokon mérést, vizsgálatot végezhet előzetes régészeti dokumentáció készítése céljából. A maradandó változással nem járó vizsgálat végzése érdekében bármely ingatlanra – a lakás és a nem lakás céljára szolgáló helyiségek kivételével – beléphet. Az előzetes régészeti dokumentáció készítőjének az ingatlan tulajdonosát (használóját, vagyongazdáját) a vizsgálatokról igazolható módon előzetesen értesítenie kell.

(6) Az engedély alapján végzett engedélyes haditechnikai termék felkutatása esetén az engedélyes, ha a kutatás nem jelent az ingatlanban maradandó változást, a haditechnikai kutatás eredményessége érdekében bármely ingatlanra – a lakás és a nem lakás céljára szolgáló helyiségek kivételével – beléphet. Az engedélyesnek az ingatlan tulajdonosát (használóját, vagyongazdáját) a kutatási munkálatokról igazolható módon előzetesen értesítenie kell.”

#### 45. §

(1) Az Ngt. 12. § (5) bekezdése a következő *i)-k)* ponttal egészül ki:

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

„*i)* a közlekedési infrastruktúra-beruházással érintett közművek kiváltása során az eljáró hatóságot, a késedelmes vagy hibás, valamint a késedelmes és hibás kiváltása esetén alkalmazandó bírság mértékét, valamint a bírságolás során alkalmazandó szempontokat,

*j)* a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság, mint építető által megvalósítandó intermodális csomópontok körét.

*k)* a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások kapcsán kiváltásra vagy kiépítésre kerülő közművek elhelyezése érdekében a felszíni ingatlan korlátozására vonatkozó jogok tartalmával, engedélyezésével, megszűnésével és a kártalanítással kapcsolatos részletes szabályokat.”

(2) Az Ngt. 12. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) E törvény alkalmazásában közterületnek minősül a közhasználatra szolgáló minden olyan állami vagy önkormányzati tulajdonban álló terület, amelyet rendeltetésének megfelelően bárki használhat, ideértve a közúti és gyalogos közlekedést szolgáló létesítményeket, a kikapcsolódás, a szórakozás, a sporttevékenység, a szabadidő-eltöltés biztosítását szolgáló területeket, a tereket és közparkokat, valamint a közművek elhelyezését szolgáló területet.”

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

## 46. §

Az Ngt. a következő 16. §-sal egészül ki:

„16. § E törvénynek a közlekedéssel összefüggő egyes törvények szóló 2017. évi ... törvénnyel (a továbbiakban: Módtv2.) megállapított 6/M-6/R. §-sát, valamint 12. § (7) bekezdését a Módtv2. hatálybalépésekor folyamatban lévő hatósági és egyéb eljárásokban is alkalmazni kell.”

## 11. A kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény módosítása

### 47. §

(1) A kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény (a továbbiakban: Kstv.) 4. § (1) bekezdés d) pontja a következő *df)* alponttal egészül ki:

*(A 2. § szerinti közérdekű célokra az alábbi esetekben lehetséges kisajátítás: közlekedési infrastruktúra fejlesztése keretében közút, vasút, repülőtér, híd, alagút, hajózási létesítmény, intermodális csomópont létesítése, fejlesztése céljából, ha)*

„*df)* nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházási vagy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházási üggyé nyilvánított intermodális csomópontok megvalósítása érdekében szükséges;”

(2) A Kstv. 4. § (2) bekezdés *a)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(Nem kell alkalmazni)*

„*a)* a 3. § (1) bekezdés d) pontját, a 4. § (1) bekezdés d) pont *da)*, *db)* és *df)* alpontja, *k)* pont *ka)* alpontja, *o)* pontja, valamint nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánító törvényben vagy kormányrendeletben meghatározott beruházások (a továbbiakban: nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás) esetében,”

### 48. §

A Kstv. 4. § (1) bekezdés *d)* pontjában a „hajózási létesítmény létesítése, fejlesztése” szövegrész helyébe a „hajózási létesítmény, intermodális csomópont létesítése, fejlesztése” szöveg lép.

## 12. A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény módosítása

### 49. §

(1) A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (a továbbiakban: Sztv.) 2. § 15. és 15a. pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek:

*(E törvény alkalmazásában:)*

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

„15. *közlekedési szolgáltató*: a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvényben meghatározott vasúti igazgatási szerv, az e törvényben meghatározott közlekedési hatóság vagy a hajózási hatóság által kiadott, a tevékenység végzésére jogosító engedély vagy a vasúti igazgatási szerv által tudomásul vett bejelentés birtokában e törvény alapján személyszállítási szolgáltatási tevékenységet végző gazdálkodó szervezet;”

„15a. *közlekedési kártya*: olyan, az egységes elektronikuskártya-kibocsátási keretrendszerről szóló 2014. évi LXXXIII. törvény 2. § 5. pontja szerinti, közhiteles adatokkal, vizuálisan megszemélyesített, a közforgalmú személyszállítási szolgáltatás igénybevétele céljából kibocsátott, külön jogszabályban meghatározott elektronikus adat tárolására vagy művelet elvégzésére alkalmas eszközt tartalmazó hordozó, amely az e törvény felhatalmazása alapján kiadott kormányrendeletben meghatározott utazási okmányként teljesíti az utasmédia követelményrendszerét. Az egységes elektronikuskártya-kibocsátási keretrendszerről szóló 2014. évi LXXXIII. törvény 4. § (5) bekezdésében meghatározott elsődleges kártyának tekintendő, személyazonosság közhiteles igazolására szolgáló kártya formátumú okmányhoz a közlekedési kártya, mint másodlagos kártya – amennyiben annak műszaki és technikai feltételei adottak – a jogosult kérelmére hozzárendelhető. A közlekedési kártyához a jogosult kérelmére további – az e törvény felhatalmazása alapján kiadott kormányrendeletben meghatározott – utasmédia rendelhető, amely biztosítja a személyszállítási szolgáltatások igénybe vételét;”

(2) Az Sztv. 2. § 16. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(E törvény alkalmazásában:)*

„16. *közösségi busszal végzett személyszállítás*: hazai vagy európai uniós forrásból vásárolt közúti járművel, saját számlás személyszállítás keretében végzett személyszállítási szolgáltatás;”

(3) Az Sztv. 2. § 21. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(E törvény alkalmazásában:)*

„21. *különjáratú személyszállítási szolgáltatás*: a szállítás megrendelője vagy a szállítást végző közlekedési szolgáltató kezdeményezésére személyek előzetesen összeállított csoportjának szállítása alkalmi jelleggel közlekedő olyan járáttal, amely nem felel meg sem a menetrend szerinti személyszállítás, sem a különcélú menetrend szerinti személyszállítás ismérveinek;”

(4) Az Sztv. 2. § 28. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(E törvény alkalmazásában:)*

„28. *saját számlás személyszállítás*: személyek haszonszerzési cél nélkül, nem üzletszerűen és az üzemeltető által nem főtevékenységként végzett szállítása, ha

a) az a személyszállítást végző üzemeltető tulajdonában lévő, tartósan bérelt vagy lízingelt járművel történik, és

b) a járművet a személyszállítást végző üzemeltető, annak tagja, a vele munkaviszonyban vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban álló személy vezeti;”

(5) Az Sztv. 2. §-a a következő 29a. ponttal egészül ki:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

*(E törvény alkalmazásában:)*

„29a. *vasúti személyszállítási közszolgáltatás*: a 1370/2007/EK rendelet 2. cikk *aa)* pontja szerinti, közszolgáltatási szerződés alapján végzett személyszállítási szolgáltatás;”

(6) Az Sztv. 2. § 32. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(E törvény alkalmazásában:)*

„32. *szerződéses személyszállítási szolgáltatás*: a szállítás megrendelője és a szállítást végző gazdálkodó szervezet között létrejött szerződés alapján végzett különcélú menetrend szerinti személyszállítás;”

(7) Az Sztv. 2. §-a a következő 37-38. ponttal egészül ki:

*(E törvény alkalmazásában:)*

„37. *utasmédia*: elektronikus tartalommal rendelkező utazási okmány;

38. *utazási okmány*: utazási jogosultság, illetve kedvezmény megjelenítésére, igénybevételére és igazolására szolgáló dokumentum.”

## **50. §**

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

„(5) Az 1370/2007/EK rendelet 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott összevont jelentést az ellátásért felelős a felelősségi körébe tartozó közszolgáltatási tevékenységről a tárgyévet követő év október 31. napjáig készíti el. A jelentést az önkormányzat a honlapján, a miniszter a Kormány honlapján teszi közzé.”

## **51. §**

(1) Az Sztv. 7. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A személyszállítási szerződés teljesítésével összefüggésben a menetdíjat meg nem fizető utas azonosíthatósága, a személyhez kötött utazási jogosultság ellenőrzése, valamint a közszolgáltatási utazási kedvezmények igénybevétele jogszerűségének megállapítása céljából  
*a)* a közforgalmú személyszállítási szolgáltatást teljesítő közlekedési szolgáltató,  
*b)* a nemzeti mobilfizetési szervezet, továbbá  
*c)* – ha a bevételek beszedését a közlekedésszervező végzi – a közlekedésszervező vagy ezek megbízottja jogosult a személyszállítási szolgáltatásban részt vevő utas azonosíthatóságához szükséges, a (4) bekezdésben meghatározott adatok szükséges mértékben való megismerésére.”

(2) Az Sztv. 7.§ (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) Az egységes elektronikuskártya-kibocsátási keretrendszerrel szóló 2014. évi LXXXIII. törvényben (a továbbiakban: Nektv.) meghatározott működtető, a polgárok személyi adatainak és lakcímének nyilvántartásáról szóló 1992. évi LXVI. törvény (a továbbiakban:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

Nytv.) hatálya alá tartozó természetes személynek, valamint az egyéb, a közlekedési kártyára jogosult személynek a Nektv.-ben meghatározott regisztrációs szerv által folytatott kártyafelhasználói regisztráció során felvételezett és kezelt természetes személyazonosító adatait, lakcímét, egységes arcképmás- és aláírás-felvételezés során rögzített arcképmását és – ha a 14. életévét betöltötte – aláírását, valamint az általa képzett kapcsolati kódot közlekedési kártya kártyakibocsátása és nyilvántartása céljából az (1) bekezdés *b*) pontjában meghatározott szervezet részére átadja. A közlekedési kártya tekintetében a Nektv. szerinti kártyakibocsátónak az (1) bekezdés *b*) pontja szerinti szervezet minősül.”

## 52. §

(1) Az Sztv. 8. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A vasút-, trolibusz-, autóbusz- és közösségi kerékpárállomáson a közforgalom számára nyitva álló helyen, a jegy- és bérletértékesítő berendezéseken, a megállóhelyen, kikötőben, valamint a személyszállító vasúti járművek, trolibuszok, az autóbuszok és a hajók, kompok belterében, a vasút-, trolibusz-, autóbusz- és közösségi kerékpár-állomáson, hajóállomáson és megállóhelyen található berendezések, a személyszállító vasúti járművek, trolibusz, autóbusz, közösségi kerékpáros rendszer eszközei, a jegy- és bérletértékesítő berendezések és a hajók, kompok, továbbá az utasok, valamint a szolgáltató munkavállalói és megbízottai életének, személyének, testi épségének és vagyontárgyaik védelme céljából az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló törvény szerinti adatvédelmi jogok érvényesítése mellett, továbbá e törvényben meghatározott korlátozó rendelkezések betartásával, a szolgáltató, a közlekedésszervező, valamint a vasút-, trolibusz-, autóbusz-, közösségi kerékpár- és hajóállomás vagy megállóhely, kikötő üzemeltetője (e szakasz alkalmazásában a továbbiakban együtt: szolgáltató) jogosult elektronikus biztonságtechnikai rendszeren keresztül megfigyelést folytatni, a megfigyelés során kép- és hangfelvételt készíteni, valamint a készített kép- és hangfelvételt kezelni.”

(2) Az Sztv. 8. § (2) bekezdés *e*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[A szolgáltató az (1) bekezdés szerinti elektronikus biztonságtechnikai rendszer alkalmazása esetén – a vakok és gyengénlátók számára is érzékelhető módon – köteles]*

„*e*) a jegy- és bérletértékesítő berendezésen figyelemfelhívó jelzést és ismertetést elhelyezni az elektronikus biztonságtechnikai rendszer által folytatott megfigyelésről, valamint amennyiben e helyeken az ismertetés elhelyezésére elegendő terület nem áll rendelkezésre, a rendszer által rögzített, személyes adatokat tartalmazó kép- és hangfelvétel készítésének, tárolásának céljáról, az adatkezelés jogalapjáról, a felvétel tárolásának helyéről, a tárolás időtartamáról, a rendszert alkalmazó (üzemeltető) személyéről, az adatok megismerésére jogosult személyek köréről, továbbá a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvénynek az érintettek jogaira és érvényesítésük rendjére vonatkozó rendelkezéseiről szóló ismertetés papíron a vasúti pályaudvarokon, autóbusz-állomásokon, elektronikusan a szolgáltatók Üzletszabályzatában hozzáférhető.”

(3) Az Sztv. 8. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) A szolgáltató vagy közlekedésszervező az (1) bekezdésben meghatározott célból készített kép-, hang- vagy kép- és hangfelvételt felhasználhatja a szolgáltatását igénybe vevő

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

személyeket, a működtetésében lévő berendezések használóit és a kezelésében lévő területeken tartózkodó személyeket, illetve poggyászaikat, a járműveket, berendezéseket és felszereléseket ért balesetek, káresetek körülményeinek, továbbá a szolgáltatónál vagy a közlekedésszervezőnél tett panaszbejelentések kivizsgálásához.

Ezen vizsgálat idejére, de legfeljebb a felvétel rögzítésének időpontját követő 30 napra a szolgáltató, közlekedésszervező mentesül a (4) bekezdés szerinti kötelezettség alól, feltéve, hogy az eseményt az (5) bekezdésben meghatározott határidőn belül részükre bejelentették, vagy arról más módon tudomást szereztek. A vizsgálatra felhasznált kép-, hang- vagy kép- és hangfelvételt a vizsgálat és az annak eredményeként tett intézkedések, illetve lehetséges további jogérvényesítési eljárás esetén az azt lezáró határozat jogerőre emelkedését követő 15. napon meg kell semmisíteni vagy törölni kell.”

### 53. §

Az Sztv. 10. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Autóbuszszal végzett menetrend szerinti, különcélú menetrend szerinti, szerződéses és különjáratú személyszállítási szolgáltatás a gazdálkodó szervezet székhelye szerint illetékes közlekedési hatóság által, a szolgáltató kérelmére az autóbuszszal díj ellenében végzett személyszállítási és saját számlás személyszállítási tevékenységről szóló jogszabályban és az abban foglalt eljárási rend szerint kiadott, az e tevékenység végzésére feljogosító autóbuszos személyszállító engedély, valamint nemzetközi forgalomban – ideértve a kabotázst is – közösségi engedély birtokában végezhető.”

### 54. §

Az Sztv. 16. § (1) bekezdés c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(Ha az autóbuszos hatóság az autóbuszos közúti személyszállítási szolgáltatási piac felügyelete során észleli a működési engedélyhez kötött tevékenység végzésével vagy a számviteli elkülönítéssel és a keresztfinanszírozás tilalmával vagy a közlekedésszervező tevékenységével kapcsolatosan jogszabályban, vagy az autóbuszos hatóság határozatában meghatározott valamely kötelezettség megsértését)*

„c) a közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló törvény szerinti közigazgatási szankciót alkalmaz”.

### 55.§

(1) Az Sztv. 17. § (4) bekezdés c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*[Ha a vasúti igazgatási szerv az (1) bekezdésben meghatározott valamely rendelkezés megsértését állapítja meg, a vasúti társaság vagy a közlekedésszervező számára]*

„c) a közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló törvény szerinti közigazgatási szankciót alkalmaz azzal, hogy a bírság kiszabása esetén a bírságot utasjogi felügyeleti bírsággént kell kiszabni,”

(2) Az Sztv. 17. § (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

„(5) Ha az autóbuszos hatóság a (3) bekezdésben meghatározott valamely rendelkezés megsértését állapítja meg, az autóbuszos személyszállító szolgáltató vagy a közlekedésszervező számára

a) előírja a tevékenység jogszerű végzéséhez szükséges lépések megtételét,

b) megtiltja a jogsértő magatartás folytatását,

c) a közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló törvény szerinti közigazgatási szankciót alkalmaz azzal, hogy a bírság kiszabása esetén a bírságot utasjogi felügyeleti bírsággént kell kiszabni,

d) a jogsértőt kötelezi az eljárás költségeinek megtérítésére.”

(3) Az Sztv. 17. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, egyidejűleg a 17. § a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(6) A kötelezettségek súlyos és ismétlődő megszegése esetén – ha a (4) bekezdésben meghatározott egyéb jogkövetkezmények nem vezettek eredményre – a vasúti igazgatási szerv, felfüggesztheti vagy visszavonhatja a személyszállítási szolgáltatás végzésére jogosító működési engedélyt, valamint a vasúti igazgatási szerv által tudomásul vett bejelentés esetén a tevékenység folytatását felfüggeszti vagy a személyszállító szolgáltatót a közhiteles nyilvántartásból törli.”.

(7) A kötelezettségek súlyos és ismétlődő megszegése esetén – ha az (5) bekezdésben meghatározott egyéb jogkövetkezmények nem vezettek eredményre – az autóbuszos hatóság a személyszállítási szolgáltatás végzésére jogosító engedély felfüggesztését vagy visszavonását kezdeményezi.”.

## 56.§

Az Sztv. 18. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A vasúti személyszállítást vagy az autóbuszos személyszállítást igénybe vevő vagy igénybe venni szándékozó személy (a továbbiakban: panaszos) panasszal élhet a vasúti igazgatási szervnél, illetve az autóbuszos hatóságnál, ha álláspontja szerint a személyszállító szolgáltató vagy a közlekedésszervező megsértette a 17. § (1) vagy (3) bekezdését. A panasz – személyesen, postai vagy elektronikus úton, ideértve az elektronikus levelet (e-mail) is – abban az esetben terjeszthető elő, ha a panaszos a vasúti vagy az autóbuszos személyszállító szolgáltató vagy a közlekedésszervező panaszkezelési eljárását igénybe vette, de az nem vezetett a panaszos számára kielégítő eredményre.”

## 57.§

(1) Az Sztv. 23. § (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A közszolgáltatási szerződést, amennyiben az a közbeszerzésekről szóló törvény alapján szolgáltatási koncessziónak minősül – a 1370/2007/EK rendelet 5. cikke alapján közvetlenül odaitélhető közszolgáltatási szerződéseket kivéve –, az e törvény pályázatra vonatkozó szabályai szerint kell megkötni.”

(2) Az Sztv. 23. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

„(4) Az 1370/2007/EK rendelet 7. cikk (2) bekezdésében előírt előzetes tájékoztatási kötelezettség teljesítését követően a pályázati felhívást az ellátásért felelősnek legalább kettő országos napilapban, továbbá a Magyar Közlöny mellékleteként megjelenő Hivatalos Értesítőben, az ellátásért felelős hivatalos honlapján, továbbá az önkormányzatnak a helyben szokásos módon is közzé kell tennie a pályázat benyújtási határidejét legalább 60 nappal megelőzően. A felhívásban a 1370/2007/EK rendelet 7. cikk (2) bekezdésében előírtak mellett tájékoztatást kell adni a pályázaton való részvétel és a pályázati kiírás beszerzési lehetőségének feltételeiről, az ajánlattétel határidejéről, az elbírálás módjáról és szempontjairól, az eredményhirdetés és a szerződéskötés legkésőbbi időpontjáról, a szolgáltatás megkezdésének határnapjáról, valamint a szerződés időtartamáról.”

## 58. §

(1) Az Sztv. 24. § (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) A (3)-(4) bekezdésben foglalt eseteken túl a belső szolgáltató pályáztatás nélkül is megbízható a szolgáltatás elvégzésével (a továbbiakban: közvetlen odaítélés). A közvetlen odaítélés alapján szolgáltatást nyújtó belső szolgáltató a közszolgáltatási tevékenységét az 1370/2007/EK rendelet 5. cikk (2) bekezdés *a)-c)* és *e)* pontjában meghatározott szabályok alapján, kizárólag az ellátásért felelős illetékességi területén végzi. Vasúti személyszállítási közszolgáltatást érintő közvetlen odaítélés esetén az 1370/2007/EK rendelet 5. cikk (2) bekezdés bevezető rész második bekezdése értelmében az ellátásért felelős illetékessége nem terjedhet ki az egész ország területére.”

(2) Az Sztv. 24. § (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) Az 1370/2007/EK rendelet 8. cikk (2) bekezdésében előírt jelentéstételi kötelezettséget a miniszter teljesíti.”

## 59. §

(1) Az Sztv. 25. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A közszolgáltatási szerződés megkötésére a miniszter az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben, az önkormányzat nevében az önkormányzat képviselő-testületének felhatalmazása alapján a polgármester (a fővárosban a főpolgármester), vagy – a 22. §-ban meghatározott kijelölő jogszabályban foglaltak alapján – a rendeletben megjelölt közlekedésszervező jogosult. A közszolgáltatási szerződés érvényességi idejére és esetleges meghosszabbításának feltételeire az 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (3)-(4) bekezdésében, 5. cikk (4b) és (6) bekezdésében meghatározott rendelkezések az irányadóak. Amennyiben a közszolgáltatási szerződés a közlekedési szolgáltatónál gazdasági hátrányt okozó kötelezettséget tartalmaz, annak a pénzügyi ellentételezés tekintetében legalább 3 éves, amennyiben a szerződés érvényessége kevesebb, mint 3 év, akkor a szerződés érvénytartamával megegyező időszakra vonatkozó pénzügyi (éven túli) kötelezettségvállalást kell tartalmaznia.”

(2) Az Sztv. 25. § (3) bekezdés *q)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

„q) a 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (5) bekezdésében foglaltak bekövetkezése esetén a közszolgáltatási tevékenységhez kapcsolódó, a szolgáltató által alkalmazott munkavállalókat, valamint azok szerződéses jogait, továbbá a 1370/2007/EK rendelet 4. cikk (4a) és (4b) bekezdésében foglaltakat.”

(3) Az Sztv. 25. §-a a következő (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A közszolgáltatási szerződésben a megrendelő részéről előírhatóak az elektronikus jegyrendszer, az utastájékoztatói rendszer, valamint a forgalomtervező és irányítási rendszerek országos átjárhatóságát, valamint a közszolgáltatási menetrend egységes lebonyolítását biztosító informatikai eszközöknek és rendszereknek a közszolgáltatások megrendelője vagy általa kijelölt szervezet által történő biztosítására, vagy ezen eszközök és rendszerek kötelező igénybevételére, vagy alkalmazására vonatkozó rendelkezések.”

## 60. §

Az Sztv. 30. § (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Az ellentételezéssel kapcsolatos, a 25. § (3) bekezdés *m*) pontjában meghatározottak részletes szabályait az 1370/2007/EK rendelet 2a. cikk (2) bekezdése, valamint a 4. cikk (1) bekezdés *a*) és *b*) pontjában foglaltaknak megfelelően kell a közszolgáltatási szerződésben meghatározni, aszerint hogy

*a*) az ellátásért felelős és a közlekedési szolgáltató között megkötött közszolgáltatási szerződés egyértelműen rögzítse a közlekedési szolgáltató közszolgáltatási feladatait, továbbá az érintett földrajzi területeket és

*b*) a közlekedési szolgáltatót megillető ellentételezés számításának rendje előzetesen megszabott, objektív és átlátható módon meghatározott feltételekre épüljön, valamint

*c*) az ellentételezés mértéke nem haladhatja meg a közlekedési szolgáltató közszolgáltatási feladatok teljesítésével együtt járó költségeinek, méltányos nyereségnek a díjbevétellel, szociálpolitikai menetdíj-támogatással és egyéb kapcsolódó bevételekkel és támogatásokkal nem fedezett összegét.”

## 61. §

Az Sztv. 31. § (3a) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3a) Amennyiben a szolgáltatás tekintetében elektronikus jegyrendszer kerül bevezetésre, jogszabály – az elektronikus jegyrendszer bevezetésével érintett szolgáltatási területen – a közszolgáltatási utazási kedvezmények igénybevételét, meglétének igazolását közlekedési kártya vagy ahhoz kapcsolt utasmédia használatához kötheti.”

## 62. §

Az Sztv. a 35. §-t követően a következő 24/A. alcímmel egészül ki:

**„24/A. Az országos szinten átjárható elektronikus jegyrendszer és utastájékoztatói rendszer**

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

35/A. § (1) Az országos, elővárosi, regionális és helyi személyszállítási közszolgáltatásokban működő, illetve kialakításra kerülő elektronikus jegyrendszer, az utastájékoztatási rendszer, valamint elektronikus forgalomtervező és irányítási rendszerek országos átjárhatóságát, az egységes működési tartalmának biztosítását, valamint a személyszállítási közszolgáltatások megrendelését támogató funkciókat a központi rendszer biztosítja (a továbbiakban: Rendszer).

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott Rendszer kialakításával, működtetésével és fejlesztésével kapcsolatos feladatokat a közforgalmú személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó adatok, adatbázisok és elektronikus adatkommunikációs technológiák egységességét és átjárhatóságát biztosító műszaki és technológiai előírásokról, a központi adatbázisokról és az azokhoz kapcsolódó központi szolgáltatásokról, továbbá a működtető szervezetek kijelöléséről szóló 123/2014. (IV. 10.) Korm. rendelet (a továbbiakban Korm. rendelet) 5. §-ában meghatározott működtető (a továbbiakban működtető) látja el, amely ezen feladatok ellátására a közlekedésért felelős miniszterrel közszolgáltatási szerződést köthet.

(3) A Rendszerhez történő kapcsolódás feltételeinek biztosítása érdekében a működtető

a) a Rendszerhez történő kapcsolódás során – az országos átjárhatóság biztosítása érdekében – kötelezően igénybe veendő szolgáltatásokat,

b) a Rendszerhez történő kapcsolódást, és annak használatát elősegítő, nem kötelező szolgáltatásokat,

c) műszaki minőségbiztosítási és egyéb szolgáltatásokat nyújt.

(4) A működtető, az e törvény felhatalmazása alapján kiadott kormányrendeletben előírt feltételek alapján közzéteszi a Rendszerhez történő kapcsolódás – a közlekedésért felelős miniszter által jóváhagyott - minimálisan kötelező műszaki és funkcionális feltételeit. A (3) és jelen bekezdésben foglalt szolgáltatások együttesen: Kapcsolódó Szolgáltatások.

(5) Azon elektronikus jegyrendszerek, az utastájékoztatási rendszerek, valamint forgalom tervező és irányító rendszerek esetében, ahol e rendszerek a Rendszer funkcióival átfedő központi funkciókat már tartalmaznak, a működtető – a Rendszerhez történő kapcsolódási kötelezettség teljesítéséhez – olyan kapcsolódási szolgáltatást biztosít az e rendszereket üzemeltető és használó közlekedési szolgáltató, vagy közlekedésszervező számára, amely a meglévő rendszerek működésének sérelme nélkül biztosítja az országos átjárhatóságot.

(6) Az (1)-(5) bekezdésben meghatározott Rendszer, Kapcsolódó Szolgáltatások és műszaki előírások – a Korm. rendeletben meghatározott módon – együttesen biztosítják az országos, elővárosi, regionális és helyi személyszállítási közszolgáltatások központi adatbázisait, valamint az egyes közszolgáltatások közötti adatcserét.

(7) Az országos, elővárosi, regionális és helyi személyszállítási közszolgáltatások tekintetében olyan elektronikus jegyrendszer, az utastájékoztatási rendszer, valamint forgalom tervező és irányító rendszer alakítható ki, amely a Rendszerhez történő, (1)-(5) bekezdés szerinti csatlakozás feltételeit teljesíti.

35/B. § (1) A személyszállítási közszolgáltatási utazási kedvezmények, valamint a közszolgáltatások megrendelői által előírt vagy engedélyezett utazási kedvezmények személyszállítási szolgáltatások igénybevételéhez szükséges igazolására a működtető a Rendszerben a kedvezmény jogosultságot személyhez kötötten elektronikusan nyilvántartja.

(2) A személyszállítási közszolgáltatási utazási kedvezményekről szóló kormányrendeletben meghatározott utazási kedvezmények tekintetében a kedvezményre jogosultság jogalapját biztosító jogviszonyt, illetve az azt igazoló adatokat nyilvántartó szervezetek – kormányrendeletben meghatározott módon és tartalommal – adatot szolgáltatnak a működtető számára a személyszállítási közszolgáltatási utazási kedvezményre jogosultságot megalapozó jogviszonyról.

(3) A közszolgáltatások megrendelője által előírt vagy jóváhagyott utazási kedvezmények tekintetében a kedvezményre jogosultság megállapítása érdekében a működtető

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

adatszolgáltatásra hívhatja fel a kedvezményre jogosultságot megalapozó jogviszonyt, illetve azt igazoló adatokat nyilvántartó szervezeteket.

35/C. § (1) A Korm. rendelet alapján kialakított, országos szinten átjárható elektronikus jegyrendszer, az utastájékoztatási rendszer és elektronikus forgalmi tervező és irányító rendszerek működtetése érdekében szükséges Rendszer működtetésére és fejlesztésére, valamint a Rendszerhez kapcsolódó szolgáltatások ellátására a közlekedésért felelős miniszter közszolgáltatási szerződést köthet a működtetővel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikk (2) bekezdésének alkalmazása érdekében kiadott jogi aktusnak megfelelően.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott közszolgáltatási szerződés tartalmazza:

a) a Rendszer funkcióival, és működésével kapcsolatos előírásokat,

b) a Rendszerhez kapcsolódással összefüggő, kötelező szolgáltatások körét, igénybevételének feltételeit, valamint díjszintjeit,

c) a Rendszerhez történő kapcsolódást elősegítő, nem kötelező szolgáltatások körét, igénybevételének feltételeit, valamint díjszintjeinek meghatározására vonatkozó módszertant,

d) a Rendszerhez történő kapcsolódással összefüggő minimális műszaki feltételek közzétételével, minőségbiztosítási és egyéb kapcsolódó feladatok ellátásának részletes szabályait,

e) a Rendszer és a Kapcsolódó Szolgáltatásokkal kapcsolatos elvárt szolgáltatási szintet, a működtető feladatellátással kapcsolatos kötelezettségeit,

f) a Rendszer, valamint a Kapcsolódó Szolgáltatások finanszírozásával, elszámolásával kapcsolatos részletes szabályokat és

g) a közszolgáltatási szerződés időtartamát.

(3) A Rendszerhez a közlekedési szolgáltató, valamint a közlekedésszervező csatlakozási szerződéssel kapcsolódik. A működtetőt a Rendszerhez történő kapcsolódás, valamint a kötelezően vagy nem kötelezően igénybe veendő szolgáltatások tekintetében szerződéskötési kötelezettség terheli.

(4) A Rendszer működtetése során keletkező menetrendi, utasforgalmi, bevételi, és egyéb, a közszolgáltatások működésével összefüggő adatokat, információkat, statisztikai adatgyűjtéseket a személyszállítási közszolgáltatások megrendelését támogató funkcióként – kormányrendeletben meghatározott módon és feltételek mellett – a működtető a közszolgáltatások megrendelői számára rendelkezésre bocsátja.

(5) A működtető a Rendszer működtetéséhez szükséges menetrendi, hálózati és egyéb kapcsolódó közlekedési adatok szakmai minőségbiztosítása, a Rendszer technikai üzemeltetése, valamint a közlekedési kártya megvalósítása érdekében a Korm. rendeletben meghatározott közreműködő szervezetekkel szerződést köthet. A szerződésben meg kell határozni azokat a szolgáltatási szinteket, illetve a szolgáltatás minőségi mutatóinak teljesítését biztosító garanciákat, amelyek biztosítják a működtető jogszabályban meghatározott feladatainak, valamint szolgáltatási szintjeinek teljesítését.”

## 63. §

Az Sztv. 49. § (1) bekezdés j) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

*(Felhatalmazást kap a Kormány, hogy)*

„j) a törvény 5. § (1) bekezdés e) pontjában, a 7. § (2)-(4) bekezdésében, valamint a 32. § (1) bekezdésének e)- h) pontjában, a (4) és (6) bekezdésében, a 35. § (7) bekezdésében meghatározott adatok, adatbázisok és elektronikus adatkommunikációs technológiák egységességét és átjárhatóságát biztosító műszaki és technológiai előírásokat, valamint a

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

35/A-35/C. §-ban meghatározott Rendszer és Kapcsolódó Szolgáltatások kialakításával, működtetésével, fejlesztésével, igénybevitelével és finanszírozásával kapcsolatos feladatok ellátásának szabályait, a 35/C.§ (5) bekezdése szerinti közreműködő szervezet kijelölésével, valamint a közreműködő szervezettel köthető szolgáltatási szerződés tartalmi elemeire vonatkozó szabályokat, a közlekedési kártya és kapcsolódó utasmédia kibocsátásával és működtetésével kapcsolatos szabályokat, a személyszállítási közszolgáltatási kedvezményekkel, és egyéb kedvezményekkel összefüggésben a 35/C. §-ban meghatározott nyilvántartással és adatszolgáltatásokkal kapcsolatos részletes szabályokat, továbbá”

*(rendeletben állapítsa meg.)*

## **64. §**

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

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

„*f)* az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2338 európai parlamenti és tanácsi rendelet.”

## **65. §**

Az Sztv.

*a)* 2. § 32. pontjában az „a Ptk.” szövegrész helyébe az „a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény”

*b)* 9. § (1) bekezdésében az „a Vtv.” szövegrész helyébe az „a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvényben (a továbbiakban: Vtv.)”,

*c)* 13. §-ában az „és a Ptk.” szövegrész helyébe az „és a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.)”,

*d)* 15. § (2) bekezdésében a „felügyeleti” szövegrész helyébe „piacfelügyeleti”,

*e)* 15/A. § (1) és (2) bekezdésében a „felügyeleti díjat” szövegrész helyébe a „piacfelügyeleti díjat”,

*f)* 15/A. § (2) és (3) bekezdésében a „felügyeleti díj” szövegrész helyébe „piacfelügyeleti díj”,

*g)* 17. § (4) bekezdés *c)* pontjában és (5) bekezdés *c)* pontjában a „bírságot szabhat ki” szövegrész helyébe a „bírságot szab ki”

szöveg lép.

## **66.§**

Hatályát veszti az Sztv.

*a)* 2. § 12. pont *a)* alpontjában az „(a továbbiakban: Vtv.)” szövegrész,

*b)* 2. § 22. pontjában az „(a továbbiakban: Ptk.)” szövegrész,

*c)* 17. § (5b) bekezdése.

## **13. A földmérési és térképészeti tevékenységről szóló 2012. évi XLVI. törvény módosítása**

## **67. §**

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

A földmérési és térképészeti tevékenységről szóló 2012. évi XLVI. törvény 17. §-a a következő

(6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) Az ingatlanügyi hatóság az előzetes vizsgálati, a környezeti hatásvizsgálati, az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban, az összevont eljárásban valamint a felülvizsgálati eljárásban szakhatóságként eljárva vizsgálja az érintett földrészletek állami ingatlan-nyilvántartási térképi adatbázisban tárolt műszaki területei és a tulajdoni lapokon nyilvántartott területekkel való összhangot. Ha az eltérés a vonatkozó jogszabályban előírt hibahatárt meghaladja, úgy az ingatlanügyi hatóság a szakhatósági hozzájárulásának kiadását követő legkésőbb 8 napon belül hivatalból intézkedik a hibával terhelt földrészletek területi adatainak kijavítására irányuló közigazgatási eljárás megindításáról.”

#### **14. Az általános közigazgatási rendtartásról szóló törvény és a közigazgatási perrendtartásról szóló törvény hatálybalépésével összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2017. évi L. törvény módosítása**

##### **68. §**

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló törvény és a közigazgatási perrendtartásról szóló törvény hatálybalépésével összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2017. évi L. törvény 494. § (3) bekezdése a következő szöveggel lép hatályba:

„(3) A vasútnak nem minősülő egyéb kötöttpályás közlekedésről szóló 2015. évi CII. törvény 13. alcíme a következő 18/B. §-sal egészül ki:

„18/B. § A közlekedési hatóság műszaki engedélyezési eljárásában hozott döntésével szemben perindításra az az eljárás megindításáról szabályszerűen értesített ügyfél jogosult, aki a közlekedési hatóság eljárásában részt vett.””

#### **15. Az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2017. évi LXIII. törvény módosítása**

##### **69. §**

(1) Az egyes közlekedési tárgyú törvények módosításáról szóló 2017. évi LXIII. törvény (a továbbiakban: Ektvn.) 60. §-a a következő szöveggel lép hatályba.

„60. § Az Ektvn. a következő „12/A. A vasúti igazgatási szerv feladat- és hatásköre” alcímmel egészül ki:

*„12/A. A vasúti igazgatási szerv feladat- és hatásköre*

18/A. § (1) A vasúti igazgatási szerv feladat- és hatáskörébe tartozik:

a) az 5. alcím szerinti bejelentések vizsgálata, hiánypótlásra felszólítás, a jogszabályszerű bejelentésre vonatkozó követelményeket nem teljesítő személy vagy szervezet tevékenységének felfüggesztése, a bejelentésre vonatkozó követelményeket nem teljesítő

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

személyre vagy szervezetre vonatkozóan bírság kiszabása, végső soron a tevékenységtől való eltiltás,

b) nyilvántartás vezetése az egyéb kötőtpályás tevékenységeket végző személyekről és szervezetekről,

c) az egyéb kötőtpályás tevékenységet végző személyekről és szervezetekről felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmassággal kapcsolatos kormányrendeletben meghatározott részletes szabályoknak való folyamatos megfelelés ellenőrzése, a feltételek nem teljesítése esetén az érintett tevékenység felfüggesztése, megtiltása,

d) az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységek piacának nyomon követése, elemzése, értékelése

e) jogszabályban meghatározott adatgyűjtési, adatszolgáltatási feladatok ellátása,

f) a miniszter részére a miniszter által előírt adatszolgáltatások teljesítése,

g) mindazon feladatok ellátása, amelyeket jogszabály a feladatkörébe utal.

(2) A vasúti igazgatási szerv kérelemre induló eljárásáért igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni.

(3) Az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységet végző személy vagy szervezet a vasúti igazgatási szerv feladatai ellátásához szükséges adatokat, iratokat átadja, a vasúti igazgatási szerv által meghatározott, ésszerű határidőn belül.

(4) A vasúti igazgatási szerv jogosult a bejelentésre kötelezett tevékenységekre vonatkozó iratokról másolatot, kivonatot készíteni.

(5) A vasúti igazgatási szerv hiánypótlási felhívást legfeljebb két ízben adhat ki.

(6) Az ügyintézési határidő a vasúti igazgatási szerv eljárásában hat hét.

(7) A vasúti igazgatási szerv az (1) bekezdés a) és c) pontja szerinti eljárásaiban hozott határozatait a honlapján közhírré teszi.

(8) A vasúti igazgatási szerv döntését a bíróság megváltoztathatja.””

(2) Az Ektvn. 61. § (3) bekezdése a következő szöveggel lép hatályba:

„(3) Az Ekpt. „13. „A hatósági ellenőrzés, bírság” alcíme a következő 20/A. §-sal egészül ki:

„20/A. § (1) A tevékenység végzését szüneteltető személy vagy szervezet kivételével a 6. § (1) bekezdése szerinti tevékenységet végző személynek vagy szervezetnek a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmassággal kapcsolatban az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységet végző személyek és szervezetek kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításának részletes szabályairól szóló kormányrendeletben meghatározott részletes szabályoknak folyamatosan meg kell felelnie.

(2) Ha a vasúti igazgatási szerv 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 vasúti igazgatási szerv a megfelelés igazolásáig, legfeljebb hat hónapra felfüggeszti a tevékenység folytatását, és ennek tényét az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységet végző szervezetek nyilvántartásában rögzíti.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

(3) A vasúti igazgatási szerv a tevékenység folytatását megtiltja, és ennek tényét rögzíti az egyéb kötöttpályás közlekedési tevékenységet végző szervezetek nyilvántartásában. 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 törli, ha a személy vagy szervezet a feltételeknek való megfelelést a tevékenységet felfüggesztő határozat jogerőre emelkedését követő hat hónapon belül nem igazolja.

(4) A 18/A. § (1) bekezdés *a*) pontjában meghatározott bírság legmagasabb összege 500 ezer forint.”

## **16. Hatályba nem lépő rendelkezések**

### **70. §**

Nem lép hatályba a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2016. évi CXLIV. törvény 17. § (2) bekezdés *j*) pontja.

## **17. Záró rendelkezések**

### **71. §**

(1) Ez a törvény – a (2)-(4) bekezdésben meghatározott kivétellel – a kihirdetését követő 3. napon lép hatályba.

(2) Az 1-3.§, a 11.§ (2)-(3) bekezdése, a 28. §, a 29. § (3) bekezdése, a 30. §, a 34. §, a 40. §, az 55-56. §, a 65. § *d*)-*g*) pontja, a 66. § *c*) pontja 2018. január 1-jén lép hatályba.

(3) A 29. § (1) és (2) bekezdése, valamint a 70. § 2018. július 1-jén lép hatályba.

(4) A 21. § (2) bekezdése, a 22. § és az 54. § 2019. január 1-jén lép hatályba.

### **72 §**

Ez a törvény az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2338 európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapít meg.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

*1. melléklet a ... szóló 2017. évi .... törvényhez*

1. Az Lt. 1. mellékletében foglalt táblázat I. A 1178/2011 EU rendelet és a 1321/2014 EU rendelet alapján engedélyezett, szakszolgálati engedélyekhez képzéseket nyújtó szervezetek, repülés szimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezetek és repülőorvosi központok című pont 7. sora helyébe a következő rendelkezés lép:

Sorszám	Légiközlekedési hatósági eljárások megnevezése	Díj (forint)
<b>I. A 1178/2011 EU rendelet és a 1321/2014 EU rendelet alapján engedélyezett, szakszolgálati engedélyekhez képzéseket nyújtó szervezetek, repülés szimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezetek és repülőorvosi központok</b>		
7.	Repülőorvosi központ éves felügyelete	60 000

2. Az Lt. 1. mellékletében foglalt táblázat VII. A 1034/2011 és 1035/2011 EU rendeletek alapján engedélyezett léginavigációs szolgáltatók és légiforgalmi szolgáltatást ellátó szakszemélyzet képző szervezetek című pont 7. sorában a „Nyelvismeretei” szövegrész helyébe a „Nyelvismereti” szöveg lép.

3. Hatályát veszti az Lt. 1. mellékletében foglalt táblázat I. A 1178/2011 EU rendelet és a 1321/2014 EU rendelet alapján engedélyezett, szakszolgálati engedélyekhez képzéseket nyújtó szervezetek, repülés szimulációs oktatóeszközt üzemeltető szervezetek és repülőorvosi központok című pont 8. sora.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

2. melléklet a ... szóló 2017. évi .... törvényhez

1. Az Aptv. 1. számú mellékletében foglalt táblázat 21-23. sora helyébe az alábbi rendelkezések lépnek:

***Az e törvény hatálya alá tartozó gyorsforgalmi utak***

	( A	B	C	D
	<i>Út betű- és számjele</i>	<i>Hosszú távú úttípus</i>	<i>Szakasz (beruházás jellege)</i>	<i>Nagyávú úttípus)</i>
„21.	M44	autóút	Kecskemét térsége (M8) - Békéscsaba (új út építése)	autópálya
22.	M49	autóút	M3 - Mátészalka - országhatár (új út építése)	autóút
23.	M60	autóút	Pécs - Barcs, országhatár (új út építése)	autópálya”

2. Az Aptv. 1. számú mellékletében foglalt táblázat 26. sora helyébe az alábbi rendelkezés lép:

***Az e törvény hatálya alá tartozó gyorsforgalmi utak***

	( A	B	C	D
	<i>Út betű- és számjele</i>	<i>Hosszú távú úttípus</i>	<i>Szakasz (beruházás jellege)</i>	<i>Nagyávú úttípus)</i>
„26.	M76	autóút	M7 - Balatonszentgyörgy - Zalaegerszeg (új út építése)	autóút”

3. Hatályát veszti az Aptv. 1. számú mellékletében foglalt táblázat 13., 15., 16., 24. és 27. sora.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

## Általános indokolás

A Kormány bürokráciacsökkentéssel összefüggő törekvéseivel összhangban az orvosi minősítések osztályától független, egységes díjtétel megállapítása vált indokolttá, amely a légiközlekedési hatóság egyes felügyeleti díjtételeinek felülvizsgálata során nyert megállapítást.

Jelenleg a légiközlekedési hatóság végzi a műszer szerinti polgári repülési eljárások tervezésének jóváhagyását és felülvizsgálatát. Az ezzel kapcsolatos részletszabályokat azonban olyan ICAO (International Civil Aviation Organisation – Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet) dokumentumok tartalmazzák, amelyek nem rendelkeznek külön kötérről, de alkalmazásuk a nemzetközi polgári repülésről Chicagóban, 1944. évi december hó 7. napján aláírt Egyezmény és annak jegyzőkönyvei alapján szükséges lenne. Az Lt. a fentiek alapján kidolgozott szabályrendszer megalkotására ad felhatalmazást.

A közlekedésért felelős miniszter felhatalmazást kapott, hogy a légiközlekedési bírság kivetésének szabályait és a bírság felhasználásának módját miniszteri rendeletben állapítsa meg. A légiközlekedési bírság azonban a központi költségvetés központosított bevételét képezi, így a légiközlekedési bírság felhasználásának részletszabályait szükségtelen miniszteri rendeletben szabályozni. A módosítással elérni kívánt cél, hogy az Lt. 66/A. § (5) bekezdésében meghatározott rendelkezés, valamint az abban foglaltak végrehajtására vonatkozó törvényi felhatalmazás összhangba kerüljön a vonatkozó hatályos normákkal.

Tekintettel a költségvetési szervi formában működő minisztériumi háttérintézmények felülvizsgálatával kapcsolatos intézkedésekről szóló 1312/2016. (VI. 13.) Korm. határozatra, - amely a katonai légügyi hatósági hatáskört és feladatrendszert a Honvédelmi Minisztériumhoz integrálta 2017. január 01-jei hatállyal - szükséges az Lt.-be olyan felhatalmazó rendelkezést beilleszteni, amely lehetővé teszi, hogy a honvédelemért felelős miniszter megállapíthassa és módosíthassa a katonai légügyi hatóság eljárásaiért kiszabható díjakat.

A javaslat ezen kívül nyelvtani technikai pontosítást tartalmaz.

Az Európai Unió Hivatalos Lapjának 2016. december 23-ai számában kihirdetésre került az Európai Parlament és a Tanács 2016/2338/EU rendelete a 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról (a továbbiakban: EU Rendelet).

Tekintettel arra, hogy a belföldi személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása hatást gyakorol a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 1370/2007/EK rendelet (a továbbiakban EK rendelet) alkalmazására, ezáltal az Európai Parlament és a Tanács indokoltnak tartotta az EK rendelet módosítását.

Miután a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény (a továbbiakban Sztv.) az EK rendelet alapján került megalkotásra, ezért az EK rendelet módosítása jogharmonizációs céllal az Sztv. egyes rendelkezéseinek módosítását is maga után vonja.

Ezen túlmenően a tervezet az egyéb rendelkezései között több olyan pontosítást tartalmaz, amely a törvény 2012-ben történt elfogadása óta eltelt időszak tapasztalatai alapján indokolt.

Mindezek mellett szükséges az elektronikus jegyrendszer bevezetéséhez és alkalmazásához is az Sztv. módosítása.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

A személyszállítási közszolgáltatásokban a bevétel-beszedési rendszerek, a jegy- és bérletrendszer, illetve a kapcsolódó utastájékoztató és forgalomirányítási rendszerek a közösségi közlekedési szolgáltatások megrendelésének, illetve a szolgáltatásokhoz történő hozzáférés és versenyképesség javításának kulcs eszközei. Az információs technológia fejlődésével széles körben jelentek meg ilyen rendszerek, illetve valósultak meg ilyen irányú fejlesztések a hazai közösségi közlekedési szolgáltatóknál, azonban a fejlesztések jelenleg jellemzően egy-egy közlekedési szolgáltatóra szabott, vállalat-specifikus és vállalati szintű megoldásokat biztosítanak. A közlekedési hálózatok és szolgáltatások összekapcsolásával kapcsolatos közlekedéspolitikai elvárások, valamint fejlesztések költséghatékonyságára és megfelelő hasznosulására vonatkozó államháztartási és szakpolitikai elvek alapján elvárt és szükséges, hogy ezek a rendszerek országos szinten átjárható, egységes rendszert alkossanak. Erre az információs technológia jelenlegi szintje már megfelelő lehetőségeket biztosít, azonban e cél elérésének műszaki-technológiai működési feltétele, hogy e rendszerek integrálásra, összekapcsolásra, valamint a szükséges központi funkciói kialakításra kerüljenek. A hálózati szintű működés további előfeltétele, hogy azon szolgáltatások és szolgáltatók körében, ahol az elektronikus jegyrendszer, az utastájékoztató és forgalomirányítási rendszer működtetéséhez szükséges informatikai és információs technológiai eszközpark hiányzik, ott a szükséges technológiai és eszközfeltételek is kerüljenek kialakításra.

Az országosan egységes, átjárható elektronikus jegyrendszer, utastájékoztató és forgalomirányítási rendszer központi funkcióit ellátó rendszerekben olyan közösségi közlekedési adatállomány képződik, amely a közszolgáltatásokat megrendelő szervek számára biztosítja a menetrendek összehangolásával kapcsolatos forgalmi adatokat, egységes országos szintű menetrendi kereső és utazástervező alkalmazások bevezetését, amely közvetett módon lehetővé teszi a vasút prioritásával kapcsolatos kormányzati közlekedéspolitikai elvek érvényesítését, szükség esetén az utasok közlekedési módok közötti választásának befolyásolását is. A készpénzforgalom visszaszorulása drasztikusan csökkenti a jegy- és bérlet visszaéléseket, ezzel növeli a közszolgáltató társaságok bevételeit, ellenőrizhető és zárt rendszerré teszi a szociálpolitikai célú személyszállítási utazási kedvezmények igénybevételeinek és finanszírozásának rendjét.

A fentiek hatékony és sikeres kialakítása, az országban párhuzamosan futó projektek összekapcsolása, illetve a hiányzó elemek kiépítése céljából, valamint a közforgalmú személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó adatok, adatbázisok és elektronikus adatkommunikációs technológiák egységességének és átjárhatóságának biztosítása érdekében létre hozható egy központi rendszer (Rendszer), amely ellátja a személyszállítási közszolgáltatások megrendelői feladatainak támogatását is. A Rendszer biztosítja az országos, elővárosi, regionális és helyi személyszállítási közszolgáltatásokban már működő, illetve kialakításra kerülő elektronikus jegyrendszerek, elektronikus utastájékoztató rendszerek, valamint elektronikus forgalomtervező és irányítási rendszerek országos átjárhatóságát és egységes működését. A Rendszerben a személyhez kötötten nyilvántartásra kerülnek a kedvezmény jogosultságok, annak érdekében, hogy a személyszállítási közszolgáltatási utazási kedvezmények illetve egyéb, a megrendelő által előírt vagy nyilvántartott utazási kedvezmények igénybevétele átlátható módon igazolható legyen.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

A Rendszer működtetését a közforgalmú személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó adatok, adatbázisok és elektronikus adatkommunikációs technológiák egységességét és átjárhatóságát biztosító műszaki és technológiai előírásokról, a központi adatbázisokról és az azokhoz kapcsolódó központi szolgáltatásokról, továbbá a működtető szervezetek kijelöléséről szóló 123/2014. (IV. 10.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) 5.§-ában meghatározott működtető látja el, amely e feladat ellátására a közlekedésért felelős miniszterrel közszolgáltatási szerződést köthet. A működtető a Rendszerhez történő kapcsolódás feltételeinek biztosítása érdekében kapcsolódó szolgáltatásokat nyújt, így az országos átjárhatóság érdekében kötelezően igénybeveendő szolgáltatásokat, a kapcsolódást és a Központi Rendszer használatát elősegítő szolgáltatásokat és műszaki minőségbiztosítási szolgáltatásokat. A Központi Rendszerhez a közlekedési szolgáltatók és a közlekedésszervezők csatlakozási szerződésen keresztül tudnak kapcsolódni, amely tekintetében a működtetőt szerződéskötési kötelezettség terheli.

A működtető a Rendszerben keletkező, a megrendelés támogató funkciója keretében a menetrendi, bevételi, utasforgalmi és egyéb, a közszolgáltatások működésével összefüggő adatokat a közszolgáltatások megrendelői számára rendelkezésre bocsájta.

A megrendelő előírhatja a közszolgáltatási szerződésben az fent leírt rendszerek országos átjárhatóságát és az egységességét biztosító informatikai eszközök/rendszerek megrendelő általi biztosítására vagy ilyen rendszerek kötelező igénybevételére vonatkozó rendelkezéseket. A működtető a módosítás következtében jogosult lesz az utazási kedvezmények igénybevételének jogszerűségének megállapítására vonatkozó adatok megismerésére és célhoz kötött felhasználására.

Bevezetésre kerül az utasmédia és az utazási okmány fogalma, továbbá kiegészül a közlekedési kártya definíciója.

## Részletes indokolás

### *Az 1. §-hoz*

A közúti járművezetők pályaalkalmassági vizsgálatát a közlekedési hatóság végzi. A 2017. január 1. napjával bekövetkező integrációk következményeként ezen ügytípusok tekintetében a fellebbezés joga megszűnt, az ügyfelek a döntések felülvizsgálatát kizárólag jogsértésre hivatkozással kérhetik bírósági felülvizsgálat keretében. Az elmúlt időszak jogalkalmazói tapasztalatai azonban azt mutatják, hogy a fellebbezés lehetőségének megteremtése szükséges, ugyanis annak keretében lehetőség van nem jogsértő döntés esetén is az elsőfokú döntés megváltoztatására. Ez ezen ügycsoport tekintetében fontos, hiszen az ember a vizsgálat tárgya.

### *A 2. §-hoz*

A Kkt. 18.§ (7) bekezdése meghatározza, hogy a közlekedési hatóság engedélye nélkül vagy engedélytől eltérő tevékenységet végzőkkel szemben közigazgatási bírság szabható ki. A jogalkalmazói gyakorlat alapján azonban ezen jogsértések esetén – értve itt elsősorban az engedélytől eltérő tevékenységet végzőket – a jogsértő magatartásukkal jellemzően megvalósítanak más olyan tényállást is, amely az engedély visszavonását, felfüggesztését teszi lehetővé. Ezen túlmenően szükségessé vált a kiszabható közigazgatási bírság felső határának módosítása, ugyanis a hatályos jogszabályban foglalt összeg visszatartó erővel nem bír. Jelenős változás, hogy a vizsgabiztosi tevékenység ismételen engedélyköteles tevékenységgé válik, amely miatt a névjegyzékből való törlés tekintetében is szövegpontosítás indokolt.

### *A 3. §-hoz*

A javaslat értelmében a műszaki vizsgabiztosok tevékenységének folytatása nem bejelentésköteles, hanem engedélyköteles tevékenység lesz, amelyet Európai Uniósi Irányelvek írnak elő.

### *A 4. §-hoz*

A Kkt. 29. § (1) bekezdés módosításával az országos közutak kezelőjének építetói kijelölésére vonatkozó rendelkezések kiegészítésére kerül sor, melyek elfogadását követően az országos közutak kezelője építetói feladatokat a miniszter elrendelése alapján is elláthat.

A Kkt. 29. § (3) bekezdés módosítására részben azért van szükség, mert az „ideiglenes vagy ennek hiányában végleges forgalomba helyezése” szövegrész nem pontos, másrészt szükséges, hogy az eszköz átadással kapcsolatban megjelenítésre kerüljön az „ingyenes, könyv szerinti értéken” kifejezés.

A Kkt. 29. § (3b) és (3c) bekezdéseinek módosítása egyértelművé teszi, hogy **a fejlesztések érdekében megszerzett ingatlan tulajdonszerzés tárgyában már megindított, de lezárásra nem került ügyletkötésekben vagy eljárásokban az építetető köteles eljárni.** Az átadással kapcsolatban nevesítésre kerül a „könyv szerinti értéken” kifejezés, valamint a vagyonkezelő.

A Kkt. 29. § (4a) bekezdésének módosítására több szempontból is szükség van. A Kkt. jelenleg hatályos bekezdése azt tartalmazza, hogy a helyi önkormányzat vagyonkezelésébe

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

kerülnek azok a – NIF Zrt. által a helyi közút és az egyes projektekkal kapcsolatban – létrehozott vagy megszerzett egyéb eszközök, illetve ezeket magukban foglaló, önkormányzati tulajdonban álló egyes földterületek, amelyek ideiglenes vagy ennek hiányában végleges forgalomba helyezése megtörtént.

A Ptk. alapján az önkormányzatok tulajdonjoga kiterjed az önkormányzati tulajdonban álló egyes földterületekkel tartósan egyesített, vagy a rendeltetésszerű használathoz vagy épségben tartáshoz szükséges dologra is. Mindezekből következik, hogy az önkormányzat nem lehet vagyonkezelője az önkormányzati tulajdonban álló egyes földterületeknek, alkotórészeknek és tartozékoknak.

A hatályos Kkt. nem tartalmaz rendelkezést arra vonatkozóan, hogy a NIF Zrt. ellenérték fejében vagy ingyenesen adhatja-e át az önkormányzatok részére a NIF Zrt. által, a helyi közút részeként, központi költségvetési és/vagy európai uniós forrásból létrehozott vagy megszerzett eszközöket. Figyelemmel a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvényben megfogalmazott osztott vagyon létrehozásának tilalmára, az állami vagyonnal való gazdálkodásról szóló 254/2007. (X. 4.) Korm. rendelet szerinti, az állami vagyon ingyenes átruházásának szabályaira, az adott évi központi költségvetési törvényben meghatározott, az ingyenesen átruházható vagyon összértékére, valamint a Ptk. rendelkezéseire, rögzíteni kell, hogy milyen feltételekkel kell elszámolni az önkormányzattal a létrehozott helyi közúti felépítményekkel és kapcsolódó egyéb eszközökkel.

**A Kkt. 29. § (4a) bekezdés módosításával az önkormányzati ingatlanokon megvalósított fejlesztésekkel kötelező lesz elszámolni. Az elszámolást ingyenesen kell teljesíteni.** Továbbá pontosításra került a korábbi „ideiglenes vagy ennek hiányában végleges forgalomba helyezés” szövegrész.

Meg kell teremteni továbbá a helyi közutak átadásának feltételeit és azok kötelező átvételét. A NIF Zrt. jelenlegi gyakorlatában sokszor előfordul, hogy állami tulajdonú ingatlanokon állami közútfejlesztési beruházás keretében kapcsolódó beruházásként helyi közutakat hoz létre. Ezen közutaknak – praktikusán a hordozóingatlanokkal együtt – a Kkt. 32. § (1) bekezdésében foglaltakat figyelembe véve önkormányzati tulajdonba kellene kerülniük. Ugyanakkor a hordozóingatlanok (és a rajtuk elhelyezkedő beruházások) önkormányzati tulajdonba adásának lehetőségei jelenleg erősen korlátozottak.

Az alkalmazható elvi metódusok a következők:

- ingyenes önkormányzati tulajdonba adás az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény 36. § alapján: ez a lehetőség éves keretösszeghez kötött és nem tesz lehetővé gyors átadást, valamint az érintett önkormányzatoknak igényelni kell az ingatlanokat, amire jellemzően nem kerül sor, mivel az önkormányzatok ezzel az érintett ingatlanokon elhelyezkedő helyi közutak fenntartási költségeit is egyértelműen átvonnák,
- a Kkt. 32. § (3) bekezdése szerinti útátminősítés útján, ugyanakkor ez csak abban az esetben lehetséges, ha az út forgalmi jellege megváltozik. A Kkt. 32. § (3) bekezdése jelenleg nem biztosítja a helyi közútként forgalomba helyezett utak hordozóingatlanainak átadását pusztán a forgalomba helyezés tényére tekintettel. A jelen módosító javaslat e lehetőség biztosítására is kiterjed.

**A Kkt. beépítendő új 29. § (4b) bekezdése megteremti a helyi közutakat hordozó állami tulajdonú ingatlanok tulajdonjoga tulajdonosi joggyakorló általi átadásának lehetőségét a forgalomba helyezést követően, egyúttal kötelezi is az érintett önkormányzatokat a**

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány állásponjtjának.

**jelzett ingatlanok átvételére**, ezzel hatékony megoldást biztosítva a fentiekben vázolt problémakör kezelésére. A jelzett rendelkezés beépítése elősegíti a Kkt. 32. § (1) bekezdésében rögzített állapot előállítását.

**Az átadással kapcsolatosan rendezni kell az adó és illetékmentességet**, az általános forgalmi adó kivételével, melyre a Kkt. 29. § (5) bekezdésének módosításával sor kerül.

A saját használatú utak” „magánút”-ként történő átvezetésére különös szabályok megállapítása érdekében szükséges módosítás indokolása a 20. § indokolásában olvasható.

#### *Az 5. §-hoz*

A Kkt. 29/E. § (2) bekezdésének módosításait az indokolja, hogy a NIF Zrt. által megvalósított fejlesztések keretében nem csak országos, hanem helyi közutat is létrehoz vagy felújít, ennek megfelelően az első mondatban a jelenleg hatályos „országos közúthálózat” fordulat helyett a „közúthálózat” fordulat kerül szerepeltetésre. A Kkt. 29/E. § (7) bekezdésének hatályba lépett rendelkezésével összhangban szükséges a „műszakilag feltétlenül szükséges mértékű” szövegrész (2) bekezdésben való megjelenítése, valamint a jelenleg hatályos Kkt. 29/E. § (2) bekezdés utolsó két mondatának áthelyezése a Kkt. 29/E. § (7) és (8) bekezdéseibe, mivel azok rendelkeznek a közműkiváltással vagy -fejlesztéssel kapcsolatos átadás metódusáról.

A jelenlegi szabályozás a felek közti megállapodás megkötésére vonatkozóan nem tartalmaz előírásokat, sem törvény, sem egyéb, alacsonyabb rendű jogszabályok nem rendezik a közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésének részleteit, amit a felek jelenleg is megállapodás megkötésével rendeznek. Sok esetben azonban a megállapodás megkötésének késedelme miatt keletkezik kár. Mivel a törvény jelenleg nem ír elő szerződéskötési kötelezettséget, nincs az építetőnek kényszerítési lehetősége a megállapodás megkötésére.

A Kkt. 29/E. § (7) bekezdésének módosításait az indokolja, hogy a NIF Zrt. által megvalósított fejlesztések keretében nem csak országos, hanem helyi közutat is létrehoz vagy felújít. A közműkiváltások vagy -fejlesztések egy részénél nem értelmezhető a műszaki átadás-átvételi eljárás, ezért javasolt a közműtípusok eljárástól független szóhasználatának, azaz a „rendeltetésszerű használatbavétel”-nek az alkalmazása. A jelenleg hatályos rendelkezés ugyanis nem egyértelmű abban a tekintetben, hogy a létrehozott közművet a közmű műszaki átadását követően vagy a teljes beruházás műszaki átadását követően kell ingyenesen átadni, ezért az egyéb jogszabályokkal való összhang megteremtése érdekében javasolt a módosítás.

Tekintettel arra, hogy a víziközművek jelentős hányada állami tulajdonban áll, amelyek üzemeltetését vagyonkezelési szerződés alapján víziközmű szolgáltató társaságok látják el, célszerű ennek a bekezdésnek a kiegészítése azon rendelkezéssel, mely szerint a megvalósult állami tulajdonba kerülő víziközművek a törvény erejénél fogva a víziközmű rendszert vagyonkezelő (víziközmű szolgáltató társaság) vagyonkezelésébe is kerülnek. Ilyen módon elkerülhetők az egyedi vagyonkezelésbe adás esetleges szükségességéből fakadó késedelmek.

A módosítás ezen túlmenően megteremtené annak lehetőségét, hogy a közműkiváltásoknak vagy -fejlesztéseknek ne csak az ingyenes, hanem az adó-, és illetékmentes átadása is megjelenítésre kerüljön, valamint az általános forgalmi adó kapcsán szükséges pontosító kiegészítést végezni. A főszabály szerint alkalmazni javasolt ingyenesség momentumát

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

azonban célszerű feltételhez kötni, ami a jelenleg hatályos szabályozásban nem kellően egyértelmű. Erre való tekintettel az ingyenesség feltételét egy utaló rendelkezésnek a (7) bekezdésben történő elhelyezését követően a (8) bekezdésben javasolt rögzíteni, így konkretizálva a jelenleg hatályos jogszabályi rendelkezéseket.

A (8) bekezdés beiktatásával pontosításra kerül az ingyenesség feltételeire vonatkozó jogszabályi rendelkezés, oly módon, hogy főszabály szerint a közmútulajdonosnak kötelezettsége legyen megtéríteni a műszakilag feltétlenül szükséges mértéket meghaladó közműkiváltással vagy –fejlesztéssel kapcsolatos költségeket. Ezt a főszabályt egészíti ki a jelentős számú állami tulajdonú víziközműre tekintettel azon kiegészítő szabály, melynek értelmében állami tulajdonú víziközművek esetében a vagyongazdálkodó a kötelezettsége a műszakilag feltétlenül szükséges mértéket meghaladó közműkiváltás/fejlesztés költségét megtéríteni. Ezt a kiegészítő szabályt az indokolja, hogy ebben az esetben elválik a közmútulajdonos és az üzemeltető (vagyongazdálkodó) személye, azonban a kiváltásokra elsősorban a víziközmű szolgáltató vagyongazdálkodók véleménye alapján fog a jövőben sor kerülni. Erre való tekintettel a hivatkozott rendelkezés hiányában a műszakilag feltétlenül szükséges mérték meghatározása során a vagyongazdálkodó a Magyar Államnak, mint közmútulajdonosnak a közvetlen költségére végezethetnének közműkiváltásokat, fejlesztéseket, ami az állami oldalon olyan kötelezettségvállalást eredményezhetne, aminek kontrollálására nincs mód. E rendelkezés szerepeltetése várhatóan a műszakilag feltétlenül szükséges mérték eredményesebb vizsgálatát fogja elősegíteni, továbbá az abban való hatékonyabb megállapodást az építetővel.

A műszakilag feltétlenül szükséges mérték megítélésének feladatköre a jelenleg hatályos jogszabályban egyetlen a folyamatban résztvevő szereplőre sincs egyértelműen telepítve. Ez a későbbiekben értelmezési vitákat okozhat, amire tekintettel e feladatot szükséges az építetőre és a közmútulajdonosra, állami tulajdonú víziközművek esetében az építetőre és a víziközmű vagyongazdálkodójára telepíteni, mivel a műszakilag feltétlenül szükséges mérték megítéléséhez szükséges szakmai kompetenciák e szereplőknek állnak rendelkezésére.

Pontosításra kerülnek továbbá az elszámolás szabályai is, amelyeket jelenleg a Kkt. 29/E § (2) bekezdése oly módon rögzít, hogy az építető és a közműszolgáltató kötelesek egymással tételesen elszámolni. Ez a rendelkezés áthelyezésre kerül a (8) bekezdésbe, mivel az elszámolás szabályai tartalmilag ehhez a részhez illeszkednek. Az elszámolási kötelezettség kiegészítésre kerül az erre vonatkozó megállapodás megkötésére vonatkozó kötelezettséggel, továbbá az főszabály szerint áttevődik a közműszolgáltató helyett a közmútulajdonos és az építető közé, amely főszabály állami tulajdonú víziközművek esetében úgy módosul, hogy az elszámolási és megállapodás kötési kötelezettség az építetőt és a vagyongazdálkodót terheli. Az építető és a közmútulajdonos/vagyongazdálkodó egymással való megállapodásra irányuló jogszabályi kötelezettsége nagyban elősegítheti az elszámolások gyakorlati megvalósítását.

A tervezett módosítás elfogadásával lehetőség nyílik arra, hogy a közműkiváltással vagy –fejlesztés műszakilag feltétlenül szükséges mértékének meghatározása tekintetében a felek közötti vita esetén a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal döntsön, tekintettel arra, hogy a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatalról szóló 2013. évi XXII. törvény 2. § (1) bekezdésében foglaltak szerint „*a Hivatal számára feladatot csak törvény vagy törvény felhatalmazása alapján kiadott jogszabály írhat elő*”.

### *A 6. §-hoz*

A Kkt. 33. § módosítása 2017. június 23-án lépett hatályba, melynek értelmében a külön jogszabályban meghatározott országos kerékpárút-törzshálózat és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai tekintetében az út kezelője a fenntartási, a fejlesztési és a fejlesztéssel összefüggő üzemeltetési feladatok ellátásával megbízott 100%-os állami tulajdonú gazdálkodó szervezet.

Az előkészítés alatt álló, az országos kerékpárút-törzshálózat egyes elemeinek, valamint a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai kezelőjének kijelöléséről szóló kormányrendelet (a továbbiakban: Korm. rendelet) alapján az MK NZrt.-t, mint 100%-os állami tulajdonú gazdálkodó szervezetet kerül kijelölésre az országos kerékpárút-törzshálózat és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai kezelőjeként. A jogszabályi kijelölés kizárólag a közútkezelői és fejlesztéssel, felújítással összefüggő feladatok MK NZrt. részére történő átadására vonatkozik. Az MK NZrt. az illetékes önkormányzat kizárólagos tulajdonában álló helyi közúton, azaz a kerékpárúton az NFM-mel kötött támogatási szerződés, a jogszabályi felhatalmazás és birtokbaadás alapján látja el a közútkezelői feladatot, az önkormányzati tulajdonban álló kerékpárutak tulajdon- és vagyoni jogi helyzete változatlan marad.

A Korm. rendelet értelmében az MK NZrt. a Kkt. 33. § (1) bekezdés d) pont da) alpontja szerinti feladatait attól a naptól kezdve látja el a kerékpárút szakasz vonatkozásában, amely napon a Korm. rendelet 3. melléklet szerinti birtokbaadási jegyzőkönyvet az illetékes önkormányzattal kölcsönösen aláírta.

A feladatellátás során kinyert vissznyereményi anyagok tulajdonjoga jelenleg az illetékes önkormányzatot illeti, így jelenleg az önkormányzat egyoldalú nyilatkozatával és az MK NZrt.-vel kötött megállapodás megkötése révén kerülhet állami tulajdonba és az MK NZrt. vagyonkezelésébe, tehát a közútkezelő csak a tulajdonátadást követően jogosult ezeket az anyagokat kezelni, illetve a feladatellátása során felhasználni. Amennyiben az önkormányzat a vissznyereményi anyagokat nem veszi át és nem ajánlja fel állami közfeladat ellátása céljára, az MK NZrt. a felelős őrzés szabályai szerint gondoskodni köteles az idegen tulajdonú anyagok tárolásáról, felhasználásáról és azok önkormányzatonként elkülönített nyilvántartásáról, ami jelentős többlet forrás biztosítását tenné szükségessé. A fentiek alapján jelen törvénymódosítás teszi lehetővé, hogy az önkormányzat tulajdonában lévő helyi közútról (kerékpárútról) kinyert vissznyereményi anyagok – törvény erejénél fogva – térítésmentesen közvetlenül a Magyar Közút Nonprofit Zrt. tulajdonába kerülnek a kitermeléssel. A módosítás alapján válik lehetségessé, hogy az MK NZrt. megfelelő hatékonysággal lássa el közútkezelői feladatait.

Az MK NZrt. és az NFM között megkötendő támogatási szerződésből finanszírozott, a közútkezelői fenntartási, valamint fejlesztési, felújítási, beruházási tevékenység során beépített új anyagok tulajdonosa a Magyar Állam. Tekintettel azonban a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény (a továbbiakban: Nvtv.) rendelkezéseire, miszerint kizárólagos önkormányzati tulajdonban álló területen (kerékpárúton) nem létesülhet osztott tulajdon, a tulajdoni viszonyokat törvényi szinten szükséges rendezni.

Tekintettel a számvitelről szóló 2000. évi C. törvény 48. §-ában foglaltakra, az MK NZrt. által végzett közútkezelői feladat állammegőrző tevékenységnek minősül, így a feladat végzéséhez

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

közvetlenül kapcsolódó költségek értéke az önkormányzat könyveiben nem jelenik meg. A kerékpárúton beépített új anyagok az MK NZrt.-nél költségként kerülnek elszámolásra, a beépítést követően nem szerepelnek a főkönyvi nyilvántartásban, illetve mérlegben, ezáltal ezen önkormányzati tulajdonba kerülő tételek számvitelileg történő átadása az önkormányzatok részére nem biztosított. Amennyiben a beruházás értékének dokumentált átadása az önkormányzatok részére nem történik meg, ez az önkormányzati tulajdonon létrehozott vagyon az MK NZrt. könyveiben marad nyilvántartva, ami ellentétes a hatályos törvényi szabályozással.

Jelen törvénymódosítás révén lehetővé válik, hogy a közútkezelő által létrehozott helyi közúti vagyonelemek műszaki átadás-átvételi eljárás keretében térítésmentesen az illetékes önkormányzat tulajdonába kerüljenek.

#### *A 7. §-hoz*

A Kkt. 32. § (3) bekezdésének módosítását követően az átadás ingyenes, adó- és illetékmentes lesz, valamint megengedi, hogy ezt a rendelkezést ne csak a hatóság által országos vagy helyi közúti minősítésű utak átadására lehessen alkalmazni, hanem akkor is, ha a hatóság ekként helyezi forgalomba az utakat.

A jelenleg hatályos szabályozás kapcsán számos problémát vet fel, hogy az átadáshoz minden esetben szükséges a forgalmi jelleg átalakulása, valamint a közlekedési hatóság erről szóló határozata, azonban jelentős számú olyan közlekedésfejlesztési beruházás van, amely során – főszabályként kapcsolódó beruházási elemként – helyi közutak jönnek létre, azonban a forgalomba helyezés pusztá tényére tekintettel azokat nem lehet átadni az önkormányzatok részére. Emellett további problémát jelent, hogy az országos közútból helyi közúttá minősített utakat az önkormányzatok az esetek jelentős részében nem kívánják átvenni és üzemeltetni, és nem található olyan jogszabályi rendelkezés, amely erre kötelezné őket.

Továbbá valamennyi útátminősítésre és forgalomba helyezésre tekintettel szükségessé váló átadás során az alkalmazandó értéket és azok ingyenességét rögzíteni kell (ami jelenleg csak országos és helyi közutak esetében biztosított) azzal, hogy az általános forgalmi adó (ÁFA) tekintetében az ÁFA törvényben foglaltak alkalmazandók.

A módosítás az alábbi előnyökkel jár:

- nem lesz szükséges az átminősítés lépése, hanem a forgalomba helyezésre tekintettel is átadhatók lesznek az utak, így jelentős mennyiségű, már lezárt beruházások során létrehozott helyi közút átadása válik lehetővé,
- valamennyi átminősítési eset és forgalomba helyezés nyomán történő átadás ingyenesen történhet és az átadás során alkalmazandó érték is megadásra kerül (könyv szerinti érték),
- az önkormányzatok jogszabályilag kötelezetté válnak az átminősített (helyi közútként forgalomba helyezett) ingatlanok átvételére, ezáltal az ilyen típusú átadási megállapodások megköthetővé válnak, elősegítve a Kkt. 32. § (1) bekezdése szerinti állapot előállítását.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

#### *A 8. §-hoz*

A Kkt. 32/A. § (8) bekezdésének módosításával szükséges megteremteni annak lehetőségét, hogy a jövőben elszámolandó, de múltban megvalósított helyi közutak elszámolásánál alkalmazni lehessen a 29. § (4a) - (4b) és 32. § (3) bekezdések rendelkezéseit.

A beépítendő új rendelkezés célja, hogy a módosító javaslat hatálybalépésének időpontjára lezárt projektek kapcsán létrehozott, már forgalomba helyezett helyi közutak és azokon megvalósított beruházások átadási lehetőségeit megteremtse, valamint az útátminősítési eljárások során is biztosítsa ennek lehetőségét.

#### *A 9. §-hoz*

Átmeneti rendelkezések.

Szükséges megteremteni annak lehetőségét, hogy a jövőben elszámolandó, de múltban megvalósított helyi közutak elszámolásánál alkalmazni lehessen a 29. § (4a)-(4b) és 32. § (3) bekezdések rendelkezéseit.

A beépítendő új rendelkezés célja, hogy a módosító javaslat hatálybalépésének időpontjára lezárt projektek kapcsán létrehozott, már forgalomba helyezett helyi közutak és azokon megvalósított beruházások átadási lehetőségeit megteremtse, valamint az útátminősítési eljárások során is biztosítsa ezt a lehetőséget.

#### *A 10. §-hoz*

Értelmező rendelkezés pontosítása. Lásd 20. § indokolása.

#### *A 11. §-hoz*

Felhatalmazó rendelkezések.

A közúti ágazatot érintő műszaki szabályozási rendszer felülvizsgálata keretében folyamatban van a közutak építésének szabályozásáról szóló miniszteri rendeleti szintű jogszabály megalkotása.

A tervezet szerint a szabályozás az utak építésével kapcsolatban a teljesítés minőségi besorolására, a jótállásra vonatkozó feltételek meghatározására is kiterjed.

A jelenleg hatályos Kkt. azonban a közlekedésért felelős miniszter részére az utak építésével kapcsolatban a jótállásra vonatkozó feltételek szabályozására nem ad felhatalmazást, ezért a Kkt. 48. § (3) bekezdés b) pont 10. alpont kiegészítése válik szükségessé.

A Kkt. felhatalmazó rendelkezéseinek módosítása szükséges a menetíró készülékek beépítését végző műhelyek, valamint a vizsgálóállomások auditálására, valamint a tanúsítási tevékenységek végzésére vonatkozóan, annak érdekében, hogy az erre vonatkozó szabályok miniszteri rendeleti szinten megállapításra kerülhessenek.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

#### A 12. §-hoz

A Nemzeti Adó- és Vámhivatalról szóló 2010. évi CXXII. törvény 44. §-a alapján a Nemzeti Adó- és Vámhivatal a közút vagy közforgalom elől el nem zárt magánút forgalmának korlátozását vagy lezárását rendelheti el, valamint útzárat telepíthet. E törvényi rendelkezés alapján a NAV a részére biztosított ellenőrzési és nyomozati tevékenységek hatékonyabb ellátásához a gyakorlatban is élni kíván az útzár telepítésével. A közút lezárására vonatkozó általános feltételeket a NAV-nak is alkalmazni kell. Ez teszi szükségessé a Kkt. 14. § (1) bekezdés b) pontjának módosítását.

Továbbá jogtechnikai pontosítás (a 6. §-hoz kapcsolódóan).

#### A 13. §-hoz

Hatályon kívül helyező rendelkezés.

#### A 14.§-hoz

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Aptv.) rendelkezései szerint a törvény hatálya alá tartozó gyorsforgalmi utak földművei megépítéséhez szükséges töltésanyag kitermelésére célkitermelőhely létesíthető. Az építető jogosult a 17/B. § (1) bekezdésében rögzítettek szerint célkitermelőhelyet létesíteni, jelenleg azonban akadályt jelent az, hogy a (7) szakasz előírja, hogy a komplex műveleti tervhez az a) bekezdés szerint csatolni szükséges az igénybe venni tervezett ingatlan tulajdonosával az ingatlanhasználatra kötött megállapodást. A javasolt módosítás alapján a NIF Zrt-nek nem kell csatolni az ingatlanhasználatra kötött megállapodást és lehetőség nyílik arra, hogy a komplex műveleti tervhez előírt mellékleteket csatolja és engedélyt kapjon céltermelőhely létesítésére.

A Bt. 1. § (8) bekezdésének kiegészítése szükséges az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelettel annak érdekében, hogy a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások esetén is az Aptv. legyen a vonatkozó jogszabály a célkitermelőhelyeken folytatott kitermelő tevékenységre.

#### A 15. §-hoz

A Bt. 2015. január 11-étől hatályos módosítása szerint a 3. § (1b) bekezdés rögzíti: „*Bt. 3. § (1b) A közúti közlekedésről szóló törvény, valamint a vasúti közlekedésről szóló törvény alapján a magyar állam nevében és javára eljáró építető részére kiadott, a bányafelügyelet engedélyétől eltérő, más hatósági engedély alapján kitermelt ásványi nyersanyag a kitermeléssel nem kerül ki a magyar állam tulajdonából. A kitermelt ásványi nyersanyagnak az építető által, az engedélyben foglalt tevékenységgel össze nem függő célra történő felhasználására, hasznosítására a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársasággal kötött megállapodás alapján a nemzeti vagyonról szóló törvényben, valamint az állami vagyonról szóló törvényben szabályozott feltételekkel és módon kerülhet*

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

sor.” A kitermelt ásványi nyersanyagnak az építető által, az engedélyben foglalt tevékenységgel össze nem függő célra történő felhasználására, hasznosítására a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársasággal (a továbbiakban: MNV Zrt.) kötött megállapodás alapján a nemzeti vagyronról szóló törvényben, valamint az állami vagyronról szóló törvényben szabályozott feltételekkel és módon kerülhet sor. A gyakorlatban ennek a rendelkezésnek az alkalmazása az MNV Zrt. részéről minden esetben egyedi intézkedést igényel. Javaslatunk értelmében a magyar állam nevében és javára eljáró építetővel szerződéses jogviszonyban lévő vállalkozó szerzi meg – bányajáradék fizetési kötelezettség mellett – az általa kitermelt vagy kitermeltetett, és állami beruházáshoz fel nem használt ásványi nyersanyag tulajdonjogát. A vállalkozó az így tulajdonába került ásványi nyersanyag után bányajáradékot fizet. A módosítást követően az MNV Zrt. egyedi intézkedésére e vonatkozásban nincs szükség.

#### *A 16. §-hoz*

A jelenlegi jogszabályi előírás alapján a szénhidrogén szállító- illetve termékvezetékek esetében a szolgálat alapítására a kisajátítási törvény szerint kerül sor. Az eljárási idő így 4-6 hónap is lehet. A szállító illetve termékvezetékek esetében kétszer történik szolgálat alapítás: az építést megelőzően elhelyezési szolgálatról beszélünk, mely nem kerül bejegyzésre az ingatlan nyilvántartásba, és a megvalósítást követően üzemeltetési szolgálatról, melyet be kell jegyeztetni az ingatlan nyilvántartásba. A cél, hogy kizárólag az elhelyezési szolgálat alapítás kikerüljön a kisajátítási törvény hatálya alól, ezáltal az engedélyezési eljárási idő a többi közművel azonos lesz.

#### *A 17. §-hoz*

A jelenlegi jogszabályi előírás alapján a szénhidrogén szállító- illetve termékvezetékek esetében a szolgálat alapítására a kisajátítási törvény szerint kerül sor. Az eljárási idő így 4-6 hónap is lehet. A szállító illetve termékvezetékek esetében kétszer történik szolgálat alapítás: az építést megelőzően elhelyezési szolgálatról beszélünk, mely nem kerül bejegyzésre az ingatlan nyilvántartásba, és a megvalósítást követően üzemeltetési szolgálatról, melyet be kell jegyeztetni az ingatlan nyilvántartásba. A cél, hogy kizárólag az elhelyezési szolgálat alapítás kikerüljön a kisajátítási törvény hatálya alól, ezáltal az engedélyezési eljárási idő a többi közművel azonos lesz.

#### *A 18. §-hoz*

Az elektromos, illetve szénhidrogén elosztó vezetékek esetében a vezetékjog hatósági úton történő alapítására a kialakult gyakorlat alapján kizárólag az építési engedélyezési eljárás keretében vagy azt megelőzően van lehetőség. Bár az ágazati jogszabályok lehetőséget adnak a vezetékjog utólagos megállapítására, de ezzel a lehetőséggel a gyakorlatban csak a már régebben megvalósult vezetékek esetében van lehetőség. Abban az esetben, amennyiben a vezetékjog bejegyzésére az engedélyezés időszakában nem kerül sor, a későbbiekben már nincs lehetőség a hatósági úton történő szolgálat alapítására. Ez a szénhidrogén elosztóvezetékek esetében a használatbavételi eljárást ellehetetleníti. A kialakult joggyakorlat alapján a vezetékjog hatósági úton történő alapítására kizárólag az építési engedélyezési eljárás keretében vagy azt megelőzően van lehetőség, mindez jelentősen megnehezíti, egyes esetekben ellehetetleníti a használatbavételi engedélyezési eljárást. Ennek kiküszöbölése érdekében szükség van a szolgálati jognak a használatbavételi engedélyezési eljárás

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

keretében, a vezetékjognak az egyszerűsített üzemeltetési engedélyezési eljárás keretében történő alapítása szabályait egyértelműen rögzíteni az ágazati jogszabályokban.

Kizárólag a Bt. 38/A. § (5b) bekezdésének előírásai jelentenek problémát a vezetékkel keresztezett vasút, illetve a vízi létesítmények esetében, mivel a törvény kizárja a használati jog, illetve vezetékjog alapításának lehetőségét, és megállapodási kötelezettséget ír elő a feleknek, azonban a kikényszerítés módját nem határozza meg.

A Bt. 38/A. § (5b) bekezdésének előírása a vezetékkel keresztezett vasút, illetve a vízi létesítmények esetében kizárja a használati jog, illetve vezetékjog alapításának lehetőségét, és megállapodási kötelezettséget ír elő a feleknek, azonban a kikényszerítés módját nem határozza meg. A szénhidrogén elosztó vezeték esetében a létesítési engedélyezési eljárás megindításának feltétele az építési jogosultság igazolása. Az építési jogosultság igazolása kétféleképp történhet: vezetékjogi megállapodással, vagy ennek hiányában a hatóság által kiadott vezetékjogi engedéllyel. Az előzőek alapján két külön hatósági eljárás lefolytatása szükséges, melyet megelőz a tulajdonosok részére történő ajánlat kézbesítése, és csak a Polgári Törvénykönyv szerint megállapított 30 napos ajánlati kötöttségi idő elteltével lehet a vezetékjogi eljárást kezdeményezni a hatóságnál. Ennek rövidítése érdekében szükséges a 38/A. § kiegészítése az (5e), (5f) és (5g) bekezdésekkel.

#### *A 19. §-hoz*

A vízilétesítmények esetében a hatóság csak külön kérelemre rendelkezik a vízvezetési szolgalmi joggal kapcsolatosan, a kérelemhez egyúttal csatolni kell a már megkötött szolgalmi jogi megállapodásokat. Ebben az esetben az ajánlati kötöttség időszaka és a szerződéskötés időszaka jelentősen hosszabbá teszi az engedélyezési eljárást. A módosítási javaslat elfogadásával az engedély rövidebb idő alatt megszerezhető lesz.

#### *A 20. §-hoz*

A kiegészítéssel bekerült (1a) bekezdéssel módosult a korlátozás meghatározása (a 19. §-ban foglalt módosításhoz kapcsolódó technikai módosítás).

#### *A 21. §-hoz*

Tekintettel arra, hogy a közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló törvény lehetővé teszi a tevékenység végzésétől történő eltiltás alkalmazását más törvényben meghatározott egyéb esetekben, továbbá lehetővé teszi, hogy törvényben meghatározott esetekben a tevékenység végzésétől történő eltiltás a döntés véglegessé válásától számított negyvenöt napnál hosszabb időre is szóljon, így szükséges az Lt.-ben kiegészítő rendelkezések hatályba léptetése a katonai légügyi hatóság eljárásai vonatkozásában, a megfelelő szankciórendszer alkalmazása érdekében.

Szükségessé vált továbbá a *katonai légügyi hatósági eljárások díjairól szóló 9/2004. (IV. 16.) HM rendelet* (a továbbiakban: Rendelet) felhatalmazó rendelkezésének módosítása, tekintettel arra, hogy a hatályos szabályozás alapján a honvédelmi miniszter által korábban kiadott Rendelet tárgykörére vonatkozóan jelenleg a nemzeti fejlesztési miniszter a jogalkotási felhatalmazás címzettje. Az európai gyakorlat hosszabb ideje lehetőséget biztosít az egyes tagállamok légiközlekedési hatóságainak, hogy a 216/2008/EK rendelet, valamint a rendelet végrehajtási szabályainak hatálya alá eső személyek vagy szervezetek jogosításával, illetve folyamatos ellenőrzésével kapcsolatban egyes hatósági feladatokat a hatóság által előzetesen

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

minősített és felügyelt szervezetekre (Qualified entity) átruházzanak. A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (Ket.) rendelkezései szerint a hatóság hatáskörét jogszabály állapítja meg, továbbá a hatóság a hatáskörét vagy annak gyakorlásának átruházását csak törvényben meghatározott esetben, kivételesen teszi lehetővé. Az eljárási törvény rendelkezik arról is, hogy nem minősül a hatáskör átruházásának, ha a hatáskör gyakorlója kiadmányozási jogát jogszerűen átengedi.

A légiközlekedési törvény módosítása meghatározott hatósági feladatok átruházásának a lehetőségét teremti meg, összhangban az európai szabályozással. A rendelkezés módosításánál indokolt azonban ennek a lehetőségét nem csak a 216/2008/EK rendelet és a rendelet végrehajtási szabályainak hatálya alá eső személyek vagy szervezetek esetében, hanem a légiközlekedési törvény teljes hatálya alá eső személyek és szervezetek esetében is megteremteni.

#### *A 22. §-hoz*

Tekintettel arra, hogy a közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló törvény lehetővé teszi a tevékenység végzésétől történő eltiltás alkalmazását más törvényben meghatározott egyéb esetekben, továbbá lehetővé teszi, hogy törvényben meghatározott esetekben a tevékenység végzésétől történő eltiltás a döntés véglegessé válásától számított negyvenöt napnál hosszabb időre is szóljon, így szükséges az Lt. –ben kiegészítő rendelkezések hatályba léptetése a légiközlekedési hatóság eljárásai vonatkozásában, a megfelelő szankciórendszer alkalmazása érdekében.

#### *A 23. §-hoz*

Jelenleg a légiközlekedési hatóság végzi a műszer szerinti polgári repülési eljárások tervezésének jóváhagyását és felülvizsgálatát. Az ezzel kapcsolatos részletszabályokat azonban olyan ICAO (International Civil Aviation Organisation – Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet) dokumentumok tartalmazzák, amelyek nem rendelkeznek külön kötőerővel, de alkalmazásuk a Chicagóban, 1944. évi december hó 7. napján aláírt, a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény és annak jegyzőkönyvei alapján szükséges lenne. Az Lt. a fentiek alapján kidolgozott szabályrendszer megalkotására ad felhatalmazást.

#### *A 24. §-hoz*

Technikai pontosítások. A légiközlekedési hatóság egyes felügyeleti díjtételének felülvizsgálata során megállapítást nyert, hogy az orvosi minősítés kiadására jogosult repülőorvosi központok éves felügyelete címén megállapított díjtételeinek összevonása és egyidejű csökkentése vált szükségessé. Korábban a 2. osztályú, valamint az 1. és 3. osztályú orvosi minősítés kiadására jogosult repülőorvosi központok éves felügyeletének díja eltérő mértékben került megállapításra. A Kormány bürokráciacsökkentéssel összefüggő törekvéseivel összhangban az orvosi minősítések osztályától független, egységes díjtétel megállapítása vált indokolttá.

Az Lt. 1. melléklet I. pontjának 8. sora a 8. §-hoz fűzött indokok alapján, az egyszerűsítés érdekében, a 7. sossal való összevonás miatt szűnik meg.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

#### A 25. §-hoz

A módosítás szorosan kapcsolódik a 17. §-hoz és a 19. §-hoz fűzött módosításhoz.

#### A 26. §-hoz

Hatályon kívül helyező rendelkezések indoka:

a) Az Lt. 66/A. § (1) bekezdésében meghatározott esetekben beszedett légitörvénykezési bírság a központi költségvetés központosított bevételét képezi. A légitörvénykezési bírság felhasználásának részletszabályait így indokolatlan miniszteri rendeletben szabályozni.

b) A felhatalmazó rendelkezés pontosítását az Lt. 66/A. § (5) módosítása indokolja.

#### A 27. §-hoz

Átmeneti rendelkezés:

A jogszabályi rendelkezések alapján az út mindenkor tulajdonosának kötelessége az út jogi helyzetének a hatályos jogszabályoknak megfelelő rendezése, így az esetleges változásoknak az ingatlan-nyilvántartásba történő bejegyeztetése is.

Állampolgári beadványokból és többek között az Alkotmánybíróság megkereséséből is megállapítható, hogy sok út az ingatlan-nyilvántartásban még „kivett saját használatú út”-ként van nyilvántartva, amely alkalmas arra is, hogy az ingatlan-nyilvántartás közhitelességébe vetett bizalmat megingassa.

Szükségesnek látszik a jogbiztonság érdekében is a „zártkertként nyilvántartott ingatlan”, mint szintén a tulajdoni lapokon szereplő, hivatalosan nem használt, megszűnt művelési ág „művelés alól kivett terület”-ként történő átvezetésének 2015 novemberétől fennálló lehetőségéhez (az ingatlan-nyilvántartásról szóló 1997. évi CXLI. törvény /a továbbiakban: Inyvtv./ 89/A. §; az ingatlan-nyilvántartásról szóló 1997. évi CXLI. törvény végrehajtásáról szóló 109/1999. (XII. 29.) FVM rendelet /a továbbiakban: Inyvr./ 50/A-50/E. §) hasonlóan a „saját használatú utak” „magánút”-ként történő átvezetésére különös szabályokat megállapítani a Kkt.-ban és az Inyvtv.-ben.

A „saját használatú út” az ingatlan-nyilvántartásban a közlekedéssel és a hírközléssel kapcsolatban művelés alól kivett területek közé tartozott, az országos közutaktól és helyi (tanácsi) közutaktól elkülönülten. [Az ingatlan-nyilvántartásról szóló 1972. évi 31. törvényerejű rendelet végrehajtásáról szóló 27/1972. (XII. 31.) MÉM rendelet hatálytalan.]

Az Inyvtv. és az Inyvr. a hatályba lépésétől kezdődően, 2000. január 1-jétől az országos közutak és a helyi közutak mellett a magánút fogalmát alkalmazza a jogi személyek tulajdonában álló egyéb kivett út ingatlanok megnevezésére.

A Kúria jogelődjeként a Legfelsőbb Bíróság 821/2002. számú közigazgatási elvi határozatában megállapította, hogy a közös használatú és a magánút, valamint a saját használatú út jelentése azonos fogalmat, útkategóriát takar. Az LB értelmezésében a magánút megjelölés arra utal, hogy az adott út jogi személy vagy magánszemély tulajdonában álló

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

területen van-e, a magánutat tehát nem a használata szerint minősíti a jogszabály, hanem a létesítés szerinti terület tulajdonjoga alapján.

Az utakról szóló 1962. évi 21. törvényerejű rendelet végrehajtásáról szóló 34/1962. (IX. 16.) Korm. rendelet tartalmazott főképp a sajáthasználatú útra vonatkozó - különböző időpontokban más-más megközelítésben - hatályos rendelkezéseket, így a fogalmát is, illetve, hogy az úthálózat részei voltak, azonban az országos vagy tanácsí útba fel nem vett utaknak minősültek.

Fogalom: Sajáthasználatú utak – ha jogszabály másként nem rendelkezik – az állami, a szövetkezeti vagy más szerv és a magánszemély által használt ingatlanon levő, továbbá kizárólag az ilyen ingatlan megközelítésére szolgáló utak.

#### A 28. §-hoz

A közúti közlekedési nyilvántartásról szóló 1999. évi LXXXIV. törvény módosítása annak érdekében vált szükségessé, hogy az országos közutak kezelői a megengedett legnagyobb össztömeget, tengelyterhelést és méretet meghaladó járművek ellenőrzésére vonatkozó feladataik ellátásához szükséges a közúti közlekedési nyilvántartásból az alábbi adatok igénylésére lehetőség legyen: a Kknyt. eddig nem tartalmazott konkrét rendelkezést arra vonatkozóan, hogy a nyilvántartás tartalmazza a tulajdonjog és az üzemeltetési jog kezdetének, valamint megszűnésének időpontját, annak ellenére, hogy a gyakorlatban a nyilvántartás tartalmazza ezen adatokat. A módosítás e hiányosságot is pótolja.

#### A 29. §-hoz

A módosítást a Kknyt. 19. §-ához kapcsolódóan:

- a TSM rendszerhez kapcsolódó módosítás;
- a Kknyt. 19. § (3) bekezdésének a módosítása a már meglévő szabályozást bővítené. Számos esetben kérnek a külföldi hatóságok a magyar vezetői engedély adatairól igazolást az ügyfelektől. Külföldön értelemszerűen az állampolgárok a külképviselet segítségét kérik ilyen esetekben, azonban részükre nem lehetséges adatszolgáltatás teljesítése, és pl. az okmány hiánya esetén (az elveszett vagy ellopták) az érintett nem tudja közölni az adatokat, amelyek egyezősége visszaigazolható lenne. Az ügyfelek bürokratikus terheit csökkentené, ha külföldön tartózkodva a külképviselet közreműködésével tudna az engedély-nyilvántartásból a vezetői engedélye cseréjéhez a szükséges igazoláshoz hozzájutni. A b) pont a vezetői engedélyekről szóló 2006/126/EK Irányelv 15. cikke teljes körű átültetését hivatott szolgálni, amely szerint a tagállamok segítik egymást ezen irányelv végrehajtásában, és információcserét folytatnak az általuk kiállított, lecserélt, pótol, megújított vagy visszavont vezetői engedélyekről.

#### A 30. §-hoz

Technikai pontosítás:

- az útdíj köteles elemi útszakaszok, úthasználati díj ellenében használható közutak díjmentes használatára, valamint közútkezelői hozzájárulás hiányában is a megengedett össztömeget,

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

illetve a megengedett legnagyobb tengelyterhelést meghaladó járművekkel közlekedésre jogosultak a díjmentes használat vagy közútkezelői hozzájárulás beszerzése alóli mentesség jogcímének megjelölése,  
- a díjmentes használati, illetve közútkezelői hozzájárulás nélküli közlekedési jogosultság kezdőidőpontja és annak időtartama, továbbá

*A 31. §-hoz*

A hírközlési létesítmények esetében a hatóság csak külön kérelemre rendelkezik a szolgalmi jogra vonatkozóan, és csak akkor, ha a kérelmező igazolni tudja a (2) bekezdésben meghatározottakat, valamint a kérelemhez csatolja a (4) bekezdés szerinti dokumentumokat. A kérelemhez egyúttal csatolni kell a már megkötött szolgalmi jogi megállapodásokat. Ebben az esetben is az ajánlati kötöttség időszaka és a szerződéskötés időszaka jelentősen hosszabbá teszi az engedélyezési eljárást, továbbá a 2003. évi C. törvény 95. § (2) bekezdésében előírtak egy eredetileg sem közterületen elhelyezett vezeték esetében egyáltalán nem igazolhatóak. A módosítási javaslat elfogadásával az engedély rövidebb idő alatt megszerzhető lesz.

*A 32. §-hoz*

Jogtechnikai pontosítás, a Kormány által jóváhagyott főúti fejlesztésként megvalósuló beruházásokat az Aptv. mellékletében is szükséges pontosítani.

*A 33. §-hoz*

Az átadás-átvétel fordulónapjának a fogalom szintű meghatározása annak okán indokolt, mert a 44/A. §-ban meghatározott vagyonátadás elszámolási kimutatásának elkészítéséhez szükséges.

*A 34. §-hoz*

A vasúti igazgatási szerv által alkalmazható jogkövetkezmények pontosítását szolgáló rendelkezések.

*A 35.§-hoz*

Az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény 2015. december 31-én hatályba lépett 26. § (1) bekezdésében foglalt működtetési szerződés gyakorlati alkalmazásához elengedhetetlen a javasolt rendelkezés beépítése a Vtv.-be, tekintettel arra, hogy a Vtv. jelenleg hatályos szövege az állami tulajdonú vasútüzemhez szükséges ingatlanok vonatkozásában kizárólag vagyonkezelési szerződés kötését írja elő. A működtetési konstrukció azonban a vagyonkezelés alternatíváját jelentheti olyan esetekben, amikor vagyonkezelési szerződés megkötése valamely okból nem lehetséges (pl. GYSEV Zrt.). A működtetési szerződés alkalmazása ugyanakkor csak korlátozott körben (többségi állami tulajdonú vasúttársaságok esetében) indokolt, figyelembe véve, hogy a működtetési szerződés széleskörű jogosultságokat biztosít a működtető részére, amelyek megfelelő kontrollja álláspontunk szerint csak többségi állami tulajdonú vasúttársaságok esetében valósulhat meg.

A javasolt tartalmú jogszabály módosítás megteremtheti a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény, a Vtv. és az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. törvény rendelkezései

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

közötti olyan konzisztenciát, amely lehetővé teszi a működtetési jogviszony gyakorlati alkalmazását, ilyen módon lehetővé téve, hogy a GYSEV Zrt. – amely tulajdonosi szerkezetére tekintettel nem lehet vagyongazdálkodó – részére az általa üzemeltetett pályaszakaszok rendezetlen ingatlanaira vonatkozó jogcím biztosítását, valamint az általa végzett beruházások maradéktalan elszámolását, és a további beruházási/fejlesztési tevékenység elősegítését.

#### *A 36. §-hoz*

A fejlesztési közreműködőként eljáró NIF Zrt. feladatainak kiegészítése történik meg a vasútvonalak megállóhelyei megközelítésének fejlesztése és a ráhordás feltételeinek javítása érdekében létrehozott parkolók és kapcsolódó létesítmények tekintetében. A kiegészítés alapján tud a NIF Zrt. – mint fejlesztési közreműködő – a magyar állam nevében eljárni és a fejlesztéseket a magyar állam javára létrehozni.

A (3a) bekezdés szabályozza a vasúti infrastruktúra beruházások megvalósításának időtartamára vonatkozóan az építető jogosultságát.

#### *A 37. §-hoz*

A Vtv. 44/A. § (1) bekezdése kiegészítésre kerül a jelenlegi szabályozás szerint a fejlesztési közreműködő által megvalósítandó vagyonelemek köre a vasúti pályahálózat működtetéséhez szükséges eszközökön kívül a vasútvonalak megállóhelyei megközelítésének fejlesztése és a ráhordás feltételeinek javítása érdekében létrehozott parkolók és kapcsolódó létesítményekkel. A kiegészítés biztosítja, hogy ezek a vagyonelemek ingyenesen kerüljenek a NIF Zrt. vagyongazdálkodásába.

A Vtv. 44/A. § (6a) bekezdés a MÁV-HÉV Zrt. tulajdonában lévő vagyonelemekben történő fejlesztések vagyoni rendezését hivatott szabályozni, a kiegészítés hiányában a NIF Zrt. ezen vagyonelemeket nem tudja a MÁV-HÉV Zrt. részére átadni.

A Vtv. 44/A. § (10) – (16) bekezdések az önkormányzat, továbbá többségi állami, vagy többségi önkormányzati tulajdonban álló gazdálkodó szervezet tulajdonában lévő ingatlanokon történő fejlesztések vagyoni rendezését hivatottak szabályozni, mert ennek hiányában (pl. mindazok a fejlesztések során megszerzett vagy létrehozott vagyonelemek, amelyeknek a GYSEV Zrt. tulajdonába kellene kerülniük) nem valósulhat meg a vagyontáadás.

#### *A 38. §-hoz*

A jelenlegi szabályozás a felek közötti megállapodás megkötésére vonatkozóan nem tartalmaz előírásokat, és sem a törvény, sem az egyéb, alacsonyabb rendű jogszabályok nem rendezik a közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésének részleteit, amit a felek jelenleg is megállapodás megkötésével rendeznek. Sok esetben azonban a megállapodás megkötésének késedelme miatt keletkezik kár, és mivel a törvény jelenleg nem ír elő szerződéskötési kötelezettséget, nincs az építetőnek kényszerítési lehetősége a megállapodás megkötésére.

A módosítás lehetővé teszi az építető számára, hogy amennyiben az érintett közmű üzemeltetője a NIF Zrt.-vel végezteti el a közműszakasz kiváltását vagy fejlesztését, úgy az építető a beruházás keretében megvalósítsa, majd a létrehozott közművet vagy közmű részt az üzemeltetőnek térítésmentesen, adó- és illetékmentesen átadja.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

Az üzemeltető kijelölése sok vitás ügy eldöntésében nyújtana segítséget. Például: bizonyos részeit a beruházásnak nem veszi át senki az építetötől üzemeltetésre, mivel egyik szervezet sincs törvényben kijelölve az átvételre, ezért hosszú ideig az építetőnél jelentkeznek a fenntartás/üzemeltetés problémái.

*A 39. §-hoz*

Kiegészítésre kerül a jelenlegi szabályozás a NIF Zrt. által létesített GSM-R rendszerhálózat és tartozékai vagyonátadása során alkalmazandó rendelkezésekkel. A NIF Zrt. jelenleg nem adhatja át a GYSEV Zrt. tulajdonában álló transz-európai közlekedési hálózat (TEN-T) átfogó hálózatának részeként működő országos törzshálózati vasútvonalon [Győr (kizár) - Sopron-országhatár] létesített GSM-R rendszerhálózatot és tartozékait a többségi állami tulajdonban álló gazdasági társaság, azaz a GYSEV Zrt. részére.

*A 40.§-hoz*

A hálózat-hozzáférési szerződéssel kapcsolatos rendelkezéseket rögzíti a javaslat.

*A 41.§-hoz*

A Hálózati Üzletszabályzattól való eltéréseket rögzíti a javaslat.

*A 42.§-hoz*

Szövegpontosítást tartalmaz a javaslat.

A miniszter feladata a Vtv. 3/B. § (4) bekezdésében pontatlanul került meghatározásra, mivel nem ő határozza meg a hálózat-hozzáférési díjakat, hanem a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. Ezen kívül a bekezdés szövege pontosításra kerül, hogy a miniszter a pályahálózat működtetésének bevétellel nem fedezett indokolt költségeinek a központi költségvetésből történő megtérítéséről gondoskodik.

A bevétel pedig három elemből tevődik össze: hálózat hozzáférési díjból eredő bevétel, egyéb üzleti tevékenységből eredő bevétel és integrált vasúti társaság egyéb pályahálózat-működtetői üzleti tevékenységből eredő bevétel.

Helyesírási pontosítás.

*A 43. §-hoz*

Az Ngt. 6/D. § (3) bekezdésében meghatározott, gyorsforgalmi utak megvalósításához szükséges

100-100 méter védendő területsáv jelenleg nincs összhangban a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvényben meghatározott 250-250 méter területsávval.

A módosítás az egységesítést szolgálja.

*A 44. §-hoz*

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

**Az Ngt. 6/M. §-hoz:** Az Ngt-ben javasolt rögzíteni azokat a bevezetni tervezett szabályozásokat, melyek a közlekedési infrastruktúra-fejlesztésekkel kapcsolatos beruházásokat egységesen érintik. Így rögzítésre kerül az egységes elektronikus közműnyilvántartás adatszolgáltatásai alapján történő tervezés szükségessége, a közmű kiváltások és fejlesztések műszakilag szükséges mértékének meghatározása érdekében az egyeztetés építető és közműszolgáltató közötti lefolytatása, vita esetén a vita rendezésének fóruma, valamint a vezetékjog kiadás lehetőségének biztosítása az ingatlan fölötti rendelkezési jog hiányában is. E szabályozás bevezetésével a közmű kiváltásokkal és fejlesztésekkel kapcsolatban felmerülő problémák jelentős része már az előkészítés fázisában orvosolható, ezáltal a kivitelezés ezen okokból történő elhúzódása elkerülhető lesz.

**Az Ngt. 6/N. § és 6/O. §-hoz:** A Kormány kiemelten fontosnak tartja a kerékpárút-fejlesztések idő- és költségtakarékos, hatékony megvalósítását, ennek érdekében a paragrafusok keretében a kerékpárutakra, gyalog- és kerékpárutakra, a gyalogutakra, a járdák, valamint a kerékpárforgalmi létesítmények tartozékainak építése során szükségessé váló közműkiváltásokra és –fejlesztésekre fogalmaz meg speciális szabályokat, melyek elfogadásával kizárólag a gyalogos vagy kerékpáros közlekedés által használt területek vonatkozásában egységes szabályozás bevezetésére kerül sor.

**Az Ngt. 6/Q. §-hoz:** Az Ngt. módosítására az állam által megvalósítandó nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházási (vagy nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházási) ügyé nyilvánított intermodális csomópontok tekintetében a NIF Zrt. építetőként történő kijelölésére kerül sor.

A NIF Zrt. építetőkénti eljárását a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény és a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény rendelkezései biztosítják.

A szintén a NIF Zrt. által megvalósítandó intermodális csomópontok azonban tartalmazznak olyan elemeket (pl. irodaházak, kereskedelmi létesítmények, közparkok), amelyek megvalósításához szükséges felhatalmazással, építetői kijelöléssel a NIF Zrt. nem rendelkezik.

Tekintettel arra, hogy a tervezés alatt álló intermodális csomópontok tartalmazznak olyan elemeket, amelyek nem tartoznak a Vtv. vagy a Kkt. hatálya alá, ezért a teljes beruházási tartalom NIF Zrt. általi megvalósításának jogszabályi akadálya van. E jogszabályi akadály elhárítása haladéktalanul szükséges egyes folyamatban lévő projektek okán.

Az Ngt. kiegészítésével az intermodális csomópontok (a különböző közlekedési módok közötti átszállási kapcsolatot emelt szintű utaskényelmi szolgáltatásokkal biztosító közlekedési létesítmények) kormányrendeletben meghatározott köre tekintetében a fejlesztési közreműködőként eljáró NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő zártkörűen működő Részvénytársaság, mint építető - központi költségvetési és uniós támogatásból - beruházási (létesítés, felújítás és fejlesztés) feladatokat lát el. E tevékenység fontos közérdekű és közcélú tevékenységnek minősül. A magyar állam javára megvásárolt vagy kisajátított területek vonatkozásában a NIF Zrt., mint építető a törvény erejénél fogva vagyonekezelője lesz a megszerzett ingatlanoknak. A kiegészítés biztosítja, hogy a vagyonelemek a NIF Zrt. vagyonekezelésébe ingyenesen kerüljenek.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

A megszerzett és megvalósult vagyonelemeket – az ágazati törvényekben (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény és a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény) foglalt kivételekkel – az MNV Zrt. részére kell átadni.

A beruházásokhoz kapcsolódó közművek kiváltására, fejlesztésére és átadására az ágazati törvényekben (a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény és a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény foglalt kivételekkel) foglaltakat kell alkalmazni.

Tekintettel arra, hogy az Ngt. felhatalmazása alapján kiadott kormányrendelet tartalmaz olyan intermodális csomópontokat is, ahol építetőként nem a NIF Zrt. jár el (ilyenek a GYSEV vonalain és Kelenföldön megvalósuló IMCS) szükséges a kormányrendeletben meghatározni a NIF Zrt. által építendő IMCS-k körét.

**Az Ngt. 6/R. §-hoz:** A földmérési és térképészeti tevékenységről szóló 2012. évi XLVI. törvény 24. § (1) bekezdésében foglaltakhoz, azaz a földmérési munkálatokhoz hasonlóan szükséges, hogy a geotechnikai feladatokat ellátó szervezetek, személyek jogszabályban rögzített formában megközelíthessék a vizsgálatokkal érintett ingatlanokat, illetve azokon a vizsgálatokat (műszeres vizsgálat, illetve minden olyan vizsgálat, ami nem jelent az ingatlanok tekintetében maradandó változást) elvégezhessek: „A földmérő a mérés helyét, illetve a földmérési jelet bármely ingatlanon át megközelítheti, azokon mérést végezhet, és ideiglenes földmérési jelet helyezhet el. A mérés végzése érdekében - a (4)-(7) bekezdésben foglaltak figyelembevételével - bármely ingatlanra - a lakás és a nem lakás céljára szolgáló helyiségek kivételével - beléphet. A földmérőnek az ingatlan tulajdonosát (használóját, vagy kezelőjét) a felmérési munkáról, további ideiglenes földmérési jel elhelyezésének lehetőségéről igazolható módon előzetesen értesítenie kell.”

A geotechnikus és a geodéta azonos fázisban, a munkálatok elején végeznék a vizsgálatot. A geotechnikai vizsgálat keretében elvégzett fúrásokkal mintát vesznek a talajból, a minták vizsgálata után határozható meg, hogy merre mehet a nyomvonal, hol helyezhető el a létesítmény.

A földmérési munkálatokhoz hasonlóan szükséges, hogy a régészeti feladatellátó szervezetek és a lőszermentesítési feladatokat ellátó szervezetek, személyek jogszabályban rögzített formában megközelíthessék a vizsgálatokkal érintett ingatlanokat, illetve azokon a vizsgálatokat lebonyolíthassák (műszeres vizsgálat, terepbejárás, illetve minden olyan vizsgálat, ami nem jelent az ingatlanok tekintetében maradandó változást).

#### *A 45. §-hoz*

Felhatalmazó rendelkezés, hogy kormányrendelet állapítsa meg a közlekedési infrastruktúra-beruházással érintett közművek kiváltása során az eljáró hatóságot, az alkalmazandó bírság mértékét, valamint a bírságolás során alkalmazandó szempontokat, valamint a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű közlekedési infrastruktúra-beruházások kapcsán kiváltásra vagy kiépítésre kerülő közművek elhelyezése érdekében a felszíni ingatlan korlátozására vonatkozó jogok tartalmával, engedélyezésével, megszűnésével és a kártalanítással kapcsolatos részletes szabályokat.

Tekintettel arra, hogy az Ngt. felhatalmazása alapján kiadott kormányrendelet tartalmaz olyan intermodális csomópontokat is, ahol építetőként nem a NIF Zrt. jár el (ilyenek a GYSEV

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

vonalaival és Kelenföldön megvalósuló IMCS) szükséges a kormányrendeletben meghatározni a NIF Zrt. által építendő IMCS-k körét.

A különböző eljárásokban részt vevő hatóságok, különbözőképp értelmezik a közterület fogalmát, ezért szükséges az egyértelmű meghatározás. A közterület fogalma kizárólag az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvényben (Étv.) kerül meghatározásra: „közterület: közhasználatra szolgáló minden olyan állami vagy önkormányzati tulajdonban álló földterület, amelyet az ingatlan-nyilvántartás ekként tart nyilván”. Ez a meghatározás az ingatlan-nyilvántartás szerinti minősítésen alapul, nem a gyakorlatban alkalmazott használati funkció alapján. A közterület fogalmának bizonytalansága miatt a különböző hatóságok kizárólag az ingatlan-nyilvántartásban közterületként nyilvántartott földterületek vonatkozásában fogadják el a villamos energiáról szóló 2007. évi LXXXVI. törvény, illetve a Btv. szerinti tűrségi kötelezettséget. Az egyes szolgáltatók pedig – függetlenül a jogszabályi előírásoktól – a két veszélyes üzem (vezeték, út) üzemeltetési kérdéseinek vonatkozásában ragaszkodnak az igénybevételi megállapodások megkötéséhez, a tervekhez való hozzájárulásuk érdekében mindezt már eleve feltételként írják elő. A módosítás célja, hogy ténylegesen az legyen közterület, amit akként használnak, a használat tartalma alapján legyen a fogalom meghatározva, ne csupán az ingatlan-nyilvántartási bejegyzés alapján.

A 46. §-hoz

Átmeneti rendelkezés.

A 47. §-hoz

Az Ngt.-ben és a felhatalmazása alapján kiadott kormányrendeletben meghatározott intermodális csomópontok megvalósításához szükséges, hogy azok létesítése a kisajátítási közérdekű célok között külön nevesítésre kerüljön, biztosítva ezzel a kisajátítási eljárások jogalapját. Indokolt továbbá a közérdekű cél kormányhivatal általi vizsgálatának mellőzése is, hiszen a kisajátítási eljárás megindításakor a kisajátítást kérő általában már rendelkezik a beruházás által érintett ingatlanok vonatkozásában jogerős építési engedéllyel.

A 48. §-hoz

A 47. §-hoz kapcsolódó technikai módosítás.

A 49. §-hoz

Az értelmező rendelkezések pontosítása:

- a módosítás kiegészíti a közlekedési kártya fogalmát, annak érdekében, hogy lehetőség legyen a közlekedési kártyához további utasmédia hozzárendelésére.
- a közlekedési szolgáltató fogalmával: szükségessé vált továbbá a közlekedési szolgáltató, az utasmédia és utazási okmány fogalmának Sztv.-ben, törvényi szinten való rögzítése, amelyet eddig a közforgalmú személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó adatok, adatbázisok és elektronikus adatkommunikációs technológiák egységességét és átjárhatóságát biztosító műszaki és technológiai előírásokról, a központi adatbázisokról és az azokhoz kapcsolódó

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

központi szolgáltatásokról, továbbá a működtető szervezetek kijelöléséről szóló 123/2014. (IV. 10.) Korm. rendelet tartalmazott. Ez a szakasz tartalmazza azon törvénymódosítások egy részét is, amelyek a 2016/2338/EU rendelet hazai alkalmazhatóságának biztosítását szolgálják.

*Az 50. §-hoz*

A 1370/2007/EK rendeletben előírt összevont jelentés elkészítésének határidejét módosítja, hogy a költségtérítéshez kapcsolódó elszámolások esetleges elhúzódása ne okozzon jogszabálysértést.

*Az 51. §-hoz*

A közforgalmú személyszállítási szolgáltatások adatkezelési szabályait módosítja, azzal, hogy az eddig adatkezelésre jogosult szervezetek körét kiegészíti a Rendszer működtetőjével, aki így jogosult lesz az utazási kedvezmények igénybevételének jogszerűségének megállapítására vonatkozó adatok megismerésére és célhoz kötött felhasználására.

Emellett jogtechnikai kiegészítést és pontosítást is tartalmaz.

*Az 52. §-hoz*

*Az 53. §-hoz*

Ezek a módosítások tartalmazzák néhány, az Sztv. által használt fogalom pontosítását, a közösségi közlekedésben alkalmazott megfigyelő rendszerre (kép- és hangfelvétel) vonatkozó szabályok kiegészítését, továbbá a különcélú menetrend szerint autóbuszos személyszállítási tevékenység végzéséhez szükséges engedélyezés pontosítását.

*Az 54. §-hoz*

A közigazgatási szabályszegések szankcióiról szóló törvény szerinti rendelkezésekkel való összhang megteremtését szolgálja.

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

*Az 55.§-hoz*

Az autóbuszos piacfelügyeleti és utasjogi hatóság által alkalmazható jogkövetkezményeket pontosítja.

*Az 56.§-hoz*

A vasúti igazgatási szerv, valamint az autóbuszos hatóság felé benyújtandó panasz benyújtásának formáját határozza meg.

*Az 57-60. §-hoz*

Ez a módosítás a 1370/2007/EK rendeletet módosító 2016/2338/EU rendelet hazai alkalmazhatóságának biztosítását szolgálja, különösen a közszolgáltatási szerződések odaítélése rendszerének tekintetében.

*A 61. §-hoz*

A módosítás bevezeti a személyszállítási közszolgáltatások megrendelője számára azt a lehetőséget, hogy a közszolgáltatókkal kötött közszolgáltatási szerződés keretében előírhat az elektronikus jegy- és utastájékoztató rendszerek, forgalom tervező és irányítási rendszerek országos átjárhatóságát, valamint a közszolgáltatási menetrend egységes lebonyolítását végző informatikai eszközöknek és rendszereknek megrendelő általi biztosítására vagy ilyen rendszerek kötelező igénybevételére vonatkozó rendelkezéseket.

A szakasz ezen túlmenően pontosítja az utazási kedvezmények igénybevételének közlekedési kártya használatához kötöttségével kapcsolatos rendelkezéseket, azzal, hogy azt nem csak közlekedési kártya, hanem ahhoz kapcsolt utasmédia használatához is lehet azt kötni, ilyen irányú jogszabályi rendelkezés esetén.

*A 62. §-hoz*

A módosítás az országos szinten átjárható elektronikus jegyrendszer és utastájékoztató rendszer biztosítása érdekében kialakítandó Rendszer funkcióit, működtetési szabályait, a működtető egyéb feladatait, a csatlakozásra vonatkozó általános szabályokat tartalmazza.

A Rendszer biztosítja az országos, elővárosi, regionális és helyi személyszállítási közszolgáltatásokban már működő, illetve kialakításra kerülő elektronikus jegyrendszerek, elektronikus utastájékoztató rendszerek, valamint elektronikus forgalomtervező és irányítási rendszerek országos átjárhatóságát és egységes működését. A Rendszerben a személyhez kötötten nyilvántartásra kerülnek a kedvezmény jogosultságok, annak érdekében, hogy a személyszállítási közszolgáltatási utazási kedvezmények illetve egyéb, a megrendelő által előírt vagy nyilvántartott utazási kedvezmények igénybevétele átlátható módon igazolható legyen (a kedvezményre jogosultság megállapítása érdekében a működtető adatszolgáltatásra hívhatja fel a kedvezményre jogosultságot megalapozó jogviszonyt illetve azt igazoló adatokat nyilvántartó szervezeteket). Emellett megrendelő támogatási funkcióként a Rendszerben keletkező, a megrendelés támogató funkciója keretében a menetrendi, bevételi, utasforgalmi és egyéb, a közszolgáltatások működésével összefüggő adatok a közszolgáltatások megrendelői számára rendelkezésre állnak.

A Rendszer biztosítja az elektronikus jegyrendszerek, elektronikus utastájékoztató rendszerek átjárhatóságához szükséges menetrendi, hálózati és egyéb kapcsolódó adatbázisok kialakítását

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

és működtetését, az elektronikus jegyrendszerek és elektronikus utastájékoztató rendszerek átjárhatóságához kapcsolódó adatcserékhez szükséges rendszerek működtetését, a közszolgáltatási menetrendekkel kapcsolatos adatok átjárhatósága érdekében a forgalom tervező és irányító rendszerek átjárhatóságához kapcsolódó adatcserékhez szükséges rendszerek működtetését, a személyszállítási utazási kedvezmények utazási célú nyilvántartásával kapcsolatos rendszerek működtetését, valamint a közlekedési kártya kibocsátásával és kártyamenedzsmentjével kapcsolatos feladatokat.

A Rendszer működtetését a Korm. rendeletben meghatározott szervezet, mint működtető látja el, akivel a közlekedésért felelős miniszter a 35/C. § szerint közszolgáltatási szerződést köthet.

A működtető a Rendszerhez történő kapcsolódás feltételeinek biztosítása érdekében kapcsolódó szolgáltatásokat nyújt, így az országos átjárhatóság érdekében kötelezően igénybeveendő szolgáltatásokat, a kapcsolódást és a Rendszer használatát elősegítő szolgáltatásokat és műszaki minőségbiztosítási szolgáltatásokat. A Rendszerhez a közlekedési szolgáltatók és a közlekedésszervezők csatlakozási szerződésen keresztül tudnak kapcsolódni, amely tekintetében a működtetőt szerződéskötési kötelezettség terheli.

Azon rendszerek esetében, ahol e rendszerek a Rendszer funkcióival átfedő központi funkciókat már tartalmaznak, a működtető olyan kapcsolódási szolgáltatásokat biztosít az e rendszereket üzemeltető és használó közlekedési szolgáltató, vagy közlekedésszervező számára, amely a meglévő rendszerek működésének sérelme nélkül biztosítja az országos átjárhatóságot.

#### *A 63. §-hoz*

Felhatalmazó rendelkezés pontosítását tartalmazza a Kormány számára, hogy az rendeletben állapítsa meg a Rendszer és Kapcsolódó Szolgáltatások kialakításával, működtetésével, fejlesztésével, igénybevitelével és finanszírozásával kapcsolatos feladatok ellátásának szabályait, a közreműködő szervezet kijelölésével, valamint a közreműködő szervezettel köthető szerződés tartalmi elemeire vonatkozó szabályokat, a közlekedési kártya és kapcsolódó utasmédia kibocsátásával és működtetésével kapcsolatos szabályokat, a személyszállítási közszolgáltatási kedvezményekkel, és egyéb kedvezményekkel összefüggésben a nyilvántartással és adatszolgáltatásokkal kapcsolatos részletes szabályokat.

#### *A 64. §-hoz*

Jogharmonizációs záradék.

#### *A 65-66.§-hoz*

Jogtechnikai pontosítás, hatályon kívül helyező rendelkezés.

#### *A 67. §-hoz*

A földmérési és térképészeti tevékenységről szóló 2012. évi XLVI. törvény módosítása az alábbiak miatt vált szükségessé:

Az előterjesztést a Kormány nem tárgyalta meg, ezért az nem tekinthető a Kormány álláspontjának.

- az ingatlanügyi hatóság az előzetes vizsgálati, a környezeti hatásvizsgálati, az egységes környezethasználati engedélyezési eljárásban, az összevont eljárásban valamint a felülvizsgálati eljárásban szakhatóságként eljárva vizsgálja az érintett földrészek állami ingatlan-nyilvántartási térképi adatbázisban tárolt műszaki területei és a tulajdoni lapokon nyilvántartott területekkel való összhangot.

*A 68.§-hoz*

Az általános közigazgatási rendtartásról szóló törvény és a közigazgatási perrendtartásról szóló törvény hatálybalépésével összefüggő egyes rendelkezések hatályba lépő rendelkezésének módosítását szolgálja .

*A 69.-§-hoz*

Jogtechnikai módosítás, az Ekpt. 2018 januárjában hatályba lépő szakaszának megjelölését korrigálja.

*Az 70. §-hoz*

Hatályba nem lépésről szóló rendelkezések.

*A 71. §-hoz*

Hatályba léptető rendelkezés.

*A 71. §-hoz*

Jogharmonizációs záradék.