

2015. évi törvény
a vasúti közlekedésről

Az Országgyűlés a nemzeti közlekedéspolitikában meghatározott, valamint az európai uniós elvek érvényesítése, a magyar vasúti közlekedés hagyományai alapján a magyar vasúti ágazatnak az egységes európai vasúti térség részeként működő nemzetközi közlekedési rendszerbe illesztése, a vasút, mint környezetkímélő közlekedési szolgáltatások iránti igények növekedésének elősegítése, a magyar gazdasági növekedés érdekében a hazai vasúti ágazat versenyképességének növelése valamint a vasúti közlekedés biztonságának növelése céljából a következő törvényt alkotja:

ELSŐ RÉSZ
ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

I. Fejezet
Bevezető rendelkezések

1. A törvény hatálya

1. § (1) A törvény hatálya

- a)* a Magyarország területén található vasúti rendszerekre, a belföldi vasúti közlekedésre és a belföldön végzett vasúti közlekedési tevékenységre, valamint az azzal összefüggő jogokra és kötelezettségekre,
- b)* a Magyarország területén folytatott vasúti közlekedést irányító, működtető, és az abban részt vevő természetes személyekre és szervezetekre

terjed ki.

(2) Vasúti társaság által a Magyarország területén kívül végzett vállalkozó vasúti tevékenységre, valamint pályahálózat-működtetőnek a Magyarország területén kívül a pályahálózat-működtetése érdekében végzett tevékenységére e törvény rendelkezéseit annyiban kell alkalmazni, amennyiben törvény vagy nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik.

(3) Nem kell alkalmazni a törvény az 5. § (1) bekezdés *e)* pontját a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: GYSEV Zrt.) tulajdonában lévő vasúti pályahálózat vonatkozásában.

2. Értelmező rendelkezések

2. § E törvény alkalmazásában

(1) Általános fogalmak:

- 1. *engedélyező hatóság*: a működési engedély kiadásáért felelős hatóság;
- 2. *keresztfinanszírozás tilalma*: az egyik vasúti tevékenységi területre kifizetett állami pénzeszközöknek, vagy erről a vasúti tevékenységi területről származó bevételeknek más vasúti tevékenységi területre történő átirányításának tilalma;
- 3. *keskeny nyomtáv*: a normál nyomtávnál keskenyebb nyomtáv;
- 4. *működési engedély*: egy gazdasági társaságnak az engedélyező hatóság által kiadott felhatalmazása, elismerve annak vasúti szolgáltatások nyújtására vasúti társaságként való alkalmasságát; az alkalmasság korlátozható a szállítási szolgáltatások bizonyos típusainak nyújtására;

5. *normál nyomtáv*: az 1435 mm-es nyomtáv;
6. *nyomtáv*: a vasúti pálya két sínszálának egymástól való távolsága a sínfejek belső oldalai között, a vágánytengelyre merőlegesen mérve;
7. *széles nyomtáv*: a normál nyomtávnál szélesebb nyomtáv;
8. *térségi szolgáltatás*: az a szolgáltatás, amely esetében a szolgáltatással érintett pályahálózat hossza nem haladja meg a 400 kilométert, vagy amely legfeljebb három megyét érint;
9. *vasúti jármű*: a vasúti pályán közlekedő vontató, vontatott vagy önjáró, saját kerekein a vasúti sínen közlekedő jármű. A vasúti pályán történő közlekedés esetén vasúti járműnek minősül a kételtű jármű is az alkalmazott forgalmi szabályok, valamint a vasúti járművezetőre vonatkozó képzési feltételek szempontjából. A transzeurópai hagyományos és nagysebességű vasúti rendszerben a vasúti jármű az Átjárhatósági Műszaki Előírások szerinti egy vagy több alrendszerből, vagy ezen alrendszerek egy vagy több részéből áll.

(2) Vasúti pályákkal, vasúti létesítményekkel, vasúti pályahálózatokkal és azok létesítésével kapcsolatos fogalmak:

1. *egyéb vasútvonalak*: az országos jelentőségű vasútvonalnak nem minősülő vasútvonalak, beleértve az országos jelentőségű vasútvonalat és a saját célú vasúti pályahálózatot vagy iparvágányt összekötő csatlakozó vasúti pályát is;
2. *elővárosi vasúti pályahálózat*: elővárosi vasúti szolgáltatás végzéséhez szükséges vasúti pályahálózat;
3. *fejlesztési közreműködő*: olyan a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) szerinti gazdasági társaság, amely a vasúti pályahálózat létesítését, fejlesztését, felújítását végzi, és nem minősül a vasúti pályahálózat működtetőjének, valamint tevékenységének folytatásához nincs szüksége az e törvény szerinti működési engedélyre;
4. *GSM-R fejlesztő*: olyan gazdasági társaság, amely a vasúti pályahálózat részét képező GSM-R rendszer-hálózat létesítését végzi, és nem minősül a vasúti pályahálózat működtetőjének, valamint tevékenységének folytatásához nincs szüksége az e törvény szerinti működési engedélyre;
5. *hálózat*: a pályahálózat-működtető igazgatása alatt álló teljes vasúti pályahálózat;
6. *helyi vasúti pályahálózat*: a helyi vasúti szolgáltatás végzéséhez szükséges vasúti pályahálózat;
7. *iparvágány*: az ipari üzem, ipari létesítmény, ipari park területén lévő nem állami tulajdonú vágány vagy vasútvonal, amelyek fő feladata az ipari üzemben, ipari létesítményben, ipari parkban folyó tevékenységhez szükséges nyersanyag, félkész- és késztermék szállításához szükséges vasúti összeköttetés biztosítása;
8. *kapcsolt vállalkozás*: a számvitelről szóló törvény szerinti kapcsolt vállalkozás;
9. *karbantartó létesítmény*: a közlekedési hatóság által a vasúti járművek javítását, karbantartását végző szervezetek (karbantartó műhelyek) engedélyezéséről és nyilvántartásáról szóló rendelet szerint engedélyezett vasúti műhely;
10. *kiszolgáló létesítmény*: olyan létesítmény – a földterületet, épületet és berendezést is beleértve –, amelyet egészében vagy részben úgy alakítottak ki, hogy az lehetővé tegye az e törvény 2. melléklet 2–4. pontja szerinti szolgáltatás nyújtását;
11. *közmű*: vízellátást szolgáló vezeték, szennyvíz-, vagy csapadékelvezetést szolgáló zárt csatorna, távhővezeték, villamos energia átviteli és elosztó hálózat, villamos termelői-, magán- és közvetlen vezeték, szénhidrogén szállító-, földgázelosztó- és célvezeték, valamint az egyéb gázok és ezek termékeinek vezetéke, elektronikus hírközlési vezeték;
12. *különálló vasúti pályahálózat*: olyan vasúti pályahálózat amelyik
- a) nincs fizikai összeköttetésben semmilyen másik vasúti pályahálózattal, vagy
 - b) fizikai összeköttetésben van más vasúti pályahálózattal, azonban az üzemszerű átjárhatóság nem áll fenn;
13. *országos jelentőségű vasútvonalak*: az országos törzshálózati vasúti pályák és az országos vasúti mellékvonalak;

14. *országos törzshálózati vasúti pálya*: a nemzeti vagyonról szóló törvényben valamint az e törvény 4. mellékletében meghatározott vasúti pálya;
15. *országos vasúti mellékvonalak*: az országos vasúti mellékvonalak felsorolását tartalmazó kormányrendeletben meghatározott vasútvonalak;
16. *országos vasúti pályahálózat*: az országos jelentőségű vasútvonalak és az egyéb vasútvonalak;
17. *saját célú vasúti pályahálózat*: az a nem állami tulajdonban levő vasúti pályahálózat, amelyet kizárólag a pályahálózat tulajdonosa használ saját áruszállítási műveletekre;
18. *stratégiai jelentőséggel nem bíró vasúti pályahálózat*: olyan vasúti pálya vagy pályahálózat, amely hossza nem haladja meg a 30 kilométert, és kihasználtsági szintje, valamint a rajta folyó szállítási forgalom alacsony;
19. *tároló vágánycsoport*: kifejezetten vasúti járművek két vonatba sorolás közötti, legfeljebb egy éves időtartamra történő tárolására szolgáló vágányok;
20. *térségi vasúti pályahálózat*: térségi vasúti szolgáltatás végzéséhez szükséges olyan vasúti pályahálózat, amely legfeljebb három megyét érint, vagy a hossza nem haladja meg a 300 kilométert;
21. *vasúti pálya*: az e törvény 1. melléklet 1. pontjában felsorolt vasúti pályahálózat elem;
22. *vasúti pálya tartozéka*: az e törvény 1. melléklet 2. pontjában felsorolt vasúti pályahálózat elem;
23. *vasúti pályahálózat*: az e törvény 1. mellékletében felsorolt elemekből álló vasúti közlekedési hálózat;
24. *városi vasúti pályahálózat*: városi vasúti szolgáltatás végzéséhez szükséges pályahálózat.

(3) A vasúti pályahálózati kapacitás elosztásával és a díjképzéssel kapcsolatos fogalmak:

1. *díjbeszedés*: a pályahálózat-működtető által biztosított teljesítés-igazolási dokumentumok alapján a hálózat-hozzáférési díj, illetve annak összetevőiről szóló számlák, azzal egyenértékű bizonylatok vagy külső számviteli szolgáltató alkalmazása esetén a számlakiállítás alapjául szolgáló bizonylat kiállítása a pályahálózat-működtető nevében, és a hálózat-hozzáférési díj a pályahálózat-működtetőnél történő befolyásának ellenőrzése;
2. *díjképzési rendszer elemei meghatározásának módja*: a pályahálózat-működtető által alkalmazott módszer, amely a pályahálózat-működtetőnek a pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült, indokoltnak elismert költségeinek a vállalkozó vasúti társaságok számára felkínált szolgáltatások különböző kategóriái közötti felosztására szolgál;
3. *elosztás*: a vasúti pályahálózat-kapacitás pályahálózat-működtető általi elosztása;
4. *ésszerű nyereség*: az adott piacon gazdasági erőfölényben lévő kiszolgáló létesítmények üzemeltetői esetében a saját tőke olyan megtérülési aránya, amely figyelembe veszi a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által vállalt – többek között a bevételt érintő – kockázatot, vagy annak hiányát, és amely összhangban van az érintett ágazatban az utolsó három évben mért átlagos mértékű nyereséggel;
5. *hálózat-hozzáférési díj*: a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáférés keretében nyújtott - a 2. mellékletben meghatározott - szolgáltatások igénybevétele ellenében fizetendő díj;
6. *hálózati üzletszabályzat*: a díjképzési és kapacitáselosztási rendszerek általános szabályait, határidőit, eljárásait és kritériumait részletesen rögzítő dokumentum, amely tartalmazza a pályahálózat-kapacitásra történő alkalmazásához szükséges, az e törvényben és a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben meghatározott információkat;
7. *hozzáférésre jogosult*:
- a) a belföldön bejegyzett vasúti társaság,
 - b) vasúti árutovábbítás céljából más EGT-államban létrejött, a 2012/34/EU irányelvvel összhangban kiállított működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság,
 - c) nemzetközi személyszállítás céljából más EGT-államban létrejött, a 2012/34/EU irányelvvel összhangban kiállított működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság,

- d) külföldön létrejött vállalkozó vasúti társaság nemzetközi szerződés rendelkezése vagy viszonyosság esetén,
- e) vállalkozó vasúti társaságok nemzetközi szervezete.
8. *kapacitásbővítési terv*: az egy elemnek túlterhelt pályahálózattá való minősítéséhez vezető kapacitáshiány enyhítését célzó, meghatározott ütemterv szerint végrehajtandó intézkedés vagy intézkedések sorozata;
9. *kapacitásfoglalásra jogosult*: az a közszolgáltatást nyújtó vagy az infrastruktúra kapacitás megszerzésében kereskedelmi érdekeltséggel bíró nem hozzáférésre jogosult természetes vagy EGT-államban bejegyzett jogi személy, továbbá szállítató, szállítmányozó és kombinált fuvarozással foglalkozó szállító, aki a vasúti pályahálózat-működtetővel a vasúti pályahálózat-kapacitás foglalására vonatkozó keretszerződést köt;
10. *kapacitás-igénylő*: a kapacitásfoglalásra jogosult és a hozzáférésre jogosult;
11. *keretmegállapodás*: az a közjogi vagy magánjogi, jogilag kötelező erejű általános megállapodás, amely rögzíti a kapacitás-igénylőnek és a pályahálózat-működtetőnek az egy üzemi menetrend érvényességénél hosszabb időtartamra elosztandó pályahálózat-kapacitással és a felszámítandó díjakkal kapcsolatos jogait és kötelezettségeit;
12. *menetvonal*: egy vonatnak két pont között adott időtartam alatt történő közlekedtetéséhez szükséges pályahálózat-kapacitás;
13. *nagymértékben kihasználatlan pályaszakasz*: az a pályaszakasz, amelynek kihasználtsága nem éri el az elméleti kapacitás 10%-át;
14. *összehangolási eljárás*: az a folyamat, amelynek révén a pályahálózat-működtető és a kapacitás-igénylők megkísérik megoldani az egymásnak ellentmondó pályahálózat-kapacitási kérelmekből adódó helyzeteket;
15. *pályahálózat-kapacitás*: a vasúti pályahálózat egy elemére, egy adott időszakra kisserkesztett menetrendben lévő és még beállítható szabad menetvonalak összessége;
16. *pályafenntartási munkák*: a vasúti pálya és tartozékai karbantartási, felújítási, fejlesztési és üzemeltetési munkái és az ezekhez kapcsolódó munkafolyamatok;
17. *túlterhelt pályahálózat*: a pályahálózat olyan eleme, amelynek tekintetében a pályahálózat-kapacitás iránti igények adott időszakokban még az egyes kapacitáskérelmek összehangolását követően sem elégíthetők ki teljes mértékben;
18. *üzemi menetrend*: az érvényessége idején a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatokban végbemenő összes tervezett vonatmozgást meghatározó adatokat tartalmazó előírás.

(4) Vasúti tevékenységek, szolgáltatások:

1. *átmenő vasúti szolgáltatás*: az Európai Unió területén, áruk be- vagy kirakodása nélkül, vagy utasok felvétele vagy leszállása nélkül végzett vasúti áthaladás;
2. *elővárosi vasúti szolgáltatás*: olyan szállítási szolgáltatás, amely fő célja egy település vonzáskörzete – a határokon átnyúló vonzáskörzeteket is beleértve – szállítási igényeinek, továbbá a település vagy vonzáskörzete között felmerülő szállítási igényeknek a kielégítése;
3. *helyi vasúti szolgáltatás*: olyan szállítási szolgáltatás, amely fő célja a meghatározó részében egy település közigazgatási határán kívül fekvő, különálló vasúti pályahálózaton történő szállítási igények kielégítése;
4. *nemzetközi vasúti áru fuvarozás*: olyan vasúti áru fuvarozás, amely során a vonat legalább egy EGT tagállam határán áthalad; a vonatokat egyesíthetik vagy szétválaszthatják, és az egyes részeknek eltérhet a kiinduló- és végállomása, feltéve, hogy minden kocsis áthalad legalább egy határon;
5. *országos vasúti szolgáltatások*: a városi, elővárosi, térségi és helyi vasúti szolgáltatásnak nem minősülő vasúti szolgáltatás;
6. *térségi vasúti szolgáltatások*: olyan vasúti szállítási szolgáltatások, amelyek fő célja egy térség vasúti szállítási igényeinek a kielégítése, a határokon átnyúló térséget is beleértve;

7. *vasúti áru fuvarozás*: a vasúti járművel harmadik személy részére szerződés alapján, díj ellenében végzett vasúti fuvarozás, ideértve a vasúti járművel végzett kombinált fuvarozást is;
8. *vasúti áruszállítás*: áru vasúti járművel saját célból történő továbbítása;
9. *vasúti árutovábbítás*: vasúti áru fuvarozás vagy vasúti áruszállítás;
10. *vasúti pálya üzemeltetése*: a vasúti pálya és tartozékai, valamint ezek működéséhez szükséges eszközök üzem- és forgalombiztos-állapotban tartása, folyamatos működésének biztosítása és műszaki felügyelete;
11. *vasúti pályahálózat működtetése*:
- a) a vasúti pályahálózat üzemeltetése, beleértve a vagyonkezelési tevékenységeket is, létesítése, felújítása, fejlesztése, amely utóbbi a hálózattervezést, pénzügyi és beruházás-tervezést, valamint az infrastruktúra építését és korszerűsítését foglalja magában,
 - b) a vasúti pályahálózat karbantartása, amely a vasúti pályahálózat rendeltetésszerű használatának biztosítását és az ahhoz szükséges tevékenységeket jelenti,
 - c) a vasúti pályahálózat megszüntetése, valamint az ezekhez közvetlenül kapcsolódó tevékenységek, továbbá
 - d) országos vasúti pályahálózat esetén a forgalomirányítás, az ellenőrző-irányító és a jelzőrendszer működtetése, továbbá vasúti pályahálózat használatával összefüggő – e törvény 2. mellékletében meghatározott – szolgáltatások nyújtása;
12. *vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti szolgáltatás*: a vasúti pálya és tartozékai, valamint vasúti üzemi létesítmények létesítésével és a pályahálózat-működtetői feladatok ellátásával kapcsolatos szolgáltatás;
13. *vasúti személyközlekedtetés*: természetes személyek vasúti járművel, nem fő tevékenységként, saját célból, ellenszolgáltatás nélkül végzett szállítása;
14. *vasúti személyszállítás*: a vasúti személyszállítási szolgáltatás és a vasúti személyközlekedtetés;
15. *vasúti személyszállítási szolgáltatás*: a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény szerinti vasúti személyszállítási szolgáltatás;
16. *vasút-villamos (Tram-Train)*: az országos jelentőségű vasútvonalon és városi, helyi vagy elővárosi vasúti pályahálózaton egyaránt közlekedésre alkalmas vasúti járművekkel a két pályahálózaton nyújtott személyszállítási szolgáltatás;
17. *vállalkozó vasúti tevékenység*: a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény szerinti vasúti személyszállítási szolgáltatás, vasúti áru fuvarozás és vontatási szolgáltatás;
18. *városi vasúti szolgáltatás*: olyan vasúti szállítási szolgáltatások, amelyek fő célja egy város közigazgatási határán belüli vasúti szállítási igények kielégítése.

(5) Vasúti szervezetek:

1. *döntéshozatali szempontból független pályahálózat-működtető*: az az országos jelentőségű vasútvonalat működtető pályahálózat-működtető, amely megfelel a pályahálózat-működtető függetlenségét biztosító jogi, szervezeti és döntéshozatali függetlenségi feltételekről szóló rendeletben meghatározott feltételeknek;
2. *integrált vasúti társaság*: olyan vállalkozó vasúti társaság, amely belföldön vasúti pályahálózat működtetését is végzi;
3. *jogi szempontból független pályahálózat-működtető*: az az országos jelentőségű vasútvonalat működtető pályahálózat-működtető, amely megfelel a pályahálózat-működtető függetlenségét biztosító jogi, szervezeti és döntéshozatali függetlenségi feltételekről szóló rendeletben meghatározott feltételeknek;
4. *kisvasút*: kizárólag különálló, keskeny nyomtávú vasúti pályahálózaton vasúti tevékenységet végző integrált vasúti társaság, amely a következő tevékenységek közül egyet vagy egyszerre mindkettőt végzi
- a) vasúti személyszállítási szolgáltatás turisztikai célból való nyújtása,

- b) mezőgazdasági-erdészeti társaságként áruszállítás végzése, vagy ilyen társaság részére vasúti árufuvarozási szolgáltatás nyújtása;
5. *kiszolgáló létesítmény üzemeltetője*: olyan gazdasági társaság, amely egy vagy több kiszolgáló létesítmény üzemeltetéséért felel, vagy vállalkozó vasúti társaságok számára egy vagy több, az e törvény 2. melléklet 2-4. pontja szerinti szolgáltatást nyújt;
6. *múzeumvasút*: a múzeum vagy muzeális intézmény üzemeltetésében álló vasúti pályahálózat és vasúti járművek;
7. *nem független pályahálózat-működtető*: az a pályahálózat-működtető, amely a pályahálózat-működtető függetlenségét biztosító jogi, szervezeti és döntéshozatali függetlenségi feltételekről szóló rendeletben meghatározott feltételeknek nem felel meg;
8. *pályahálózat-működtető*: olyan gazdasági társaság, amely vasúti pályahálózat működtetését végzi, valamint – vagyonkezelési szerződés alapján – a pálya és annak tartozékai vagyonkezelését látja el;
9. *szervezeti szempontból független pályahálózat-működtető*: az az országos jelentőségű vasútvonalat működtető, jogi szempontból független pályahálózat-működtető, amely megfelel a független pályahálózat-működtető függetlenségét biztosító jogi, szervezeti és döntéshozatali függetlenségi feltételekről szóló rendeletben meghatározott feltételeknek;
10. *vasúti társaság*: a pályahálózat-működtető, a vállalkozó vasúti társaság, a vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti társaság, valamint a vasúti tevékenységet bejelentés alapján végző gazdasági társaság;
11. *vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti társaság*: olyan működési engedéllyel rendelkező gazdasági társaság, amely vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti szolgáltatást nyújt;
12. *vállalkozó vasúti társaság*: olyan, működési engedéllyel rendelkező gazdasági társaság, amelynek fő tevékenysége vasúti árufuvarozási vagy személyszállítási szolgáltatás nyújtása, azzal a megkötéssel, hogy e vállalkozásnak kell a vontatást biztosítania. Ide értendők a csak vontatást nyújtó társaságok is.

(6) A vasúti rendszer átjárhatóságával kapcsolatos fogalmak

1. *kölcsönös átjárhatóság*: egy vasúti pályahálózat azon képessége, amely lehetővé teszi az ezen a pályahálózaton előírt teljesítményt elérő vonatok biztonságos és zavartalan haladását. Ez a képesség azoktól a szabályozási, műszaki és üzemeltetési feltételektől függ, amelyeket az alapvető követelményeknek való megfelelés érdekében be kell tartani;
2. *kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő műszaki előírások (a továbbiakban: ÁME)*: az alrendszerek közötti szükséges kölcsönös kapcsolat létrehozására és a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megteremtésére vonatkozó alapvető követelmények teljesítése érdekében meghatározott, az egyes alrendszerekre vagy alrendszer-részekre vonatkozó műszaki feltételek vagy előírások;
3. *nagysebességű vasúti rendszer*: a 200 km/h vagy azt meghaladó sebességű közlekedésre alkalmas vasúti pályahálózat és járművek;
4. *üzemszerű átjárhatóság*: két vasúti pályahálózat olyan tulajdonsága, amely biztosítja a pályahálózatok közötti rendszeres vasúti közlekedés lehetőségét azáltal, hogy a két pályahálózat közötti fizikai összeköttetésen túl a két pályahálózat között a lényeges műszaki paraméterek – a nyomtáv, úrszelvény, tengelyterhelés, jelző- és biztosítóberendezések, az áramellátás módja és a vonatbefolyásoló berendezések –, valamint a vasúti járművekre érvényes műszaki előírások és a pályahálózatokra vonatkozó forgalmi szabályok tekintetében nincs eltérés, vagy – az áramellátás módja, a vonatbefolyásoló berendezések vagy a vasúti járműre érvényes műszaki szabályok és a pályahálózatokra vonatkozó eltérő forgalmi szabályok esetében – ez az eltérés mindkét hálózaton való közlekedésre alkalmas vasúti járművel megoldható.

(7) A vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos fogalmak:

1. *biztonsági jelentés*: a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról,

továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2004. április 29-ei 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: 2004/49/EK irányelv) 8. cikk (2) és (4) bekezdésében, továbbá 32. cikkében, valamint az 1370/2007/EK rendelet 7. cikk (1) bekezdésében és 8. cikk (2) bekezdésében előírt jelentés;

2. *biztonságirányítási rendszer*: a pályahálózat-működtető vagy a vállalkozó vasúti társaság által az üzemeltetés biztonságos irányítására létrehozott szervezeti egység és az e szervezeti egység által meghozott intézkedések összessége;

3. *közös biztonsági célok*: azon biztonsági szint megfogalmazása, amelyet a vasúti rendszer különböző részein (így különösen a hagyományos vasúti rendszer, nagysebességű vasúti rendszer, kizárólag áruszállításra használt hosszú vasúti alagutak vagy vonalak) és a rendszer egészén meg kell valósítani. A közös biztonsági célokat az utasokkal, a személyzettel – beleértve az alvállalkozók személyzetét is – a vasúti átjárók használóival és más személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatokra, és a vasúti létesítményeken tartózkodó illetéktelen személyekkel kapcsolatos egyedi kockázatokra, továbbá a társadalmi kockázatokra vonatkozóan a kockázatelfogadási feltétel fejezi ki;

4. *közös biztonsági módszerek*: a biztonsági szintek, a biztonsági célok megvalósítása és más biztonsági követelmények teljesítése értékelésének szabályait meghatározó előírások, amelyek a következőkre terjednek ki:

a) kockázatelemzési és -értékelési módszerek,

b) a biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek követelményeinek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerek, és

c) annak ellenőrzésére szolgáló módszerek, hogy a nagysebességű és hagyományos transzeurópai vasúti rendszer strukturális alrendszerének üzemeltetése és karbantartása megfelel-e a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek. Utóbbiak nem alkalmazhatóak akkor, ha az ÁME-k meghatározzák ezeket a követelményeket;

5. *vasúti rendszer*: a hagyományos és a nagysebességű vasúti rendszerek strukturális és működési alrendszerének összessége, valamint ezek irányítása és üzemeltetése;

(8) A vasúti munkavállalókra vonatkozó fogalmak:

1. *éjszakai idő*: a közép-európai időzónában a huszonnégy és hat óra közötti idő;

2. *mozdonyvezető*: az a vasúti járművezető, aki az országos vasúti pályahálózaton önállóan, felelős és biztonságos módon képes és jogosult vasúti járműveket – beleértve a mozdonyokat, tolatómozdonyokat, munkaszerelvényeket, karbantartó vasúti járműveket, vagy vasúti pályahálózaton személy- és áruszállításra szolgáló vasúti járműveket – vezetni;

3. *lakóhelyen kívüli pihenőidő*: napi pihenőidő, amely az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatásokat ellátó utazó vasúti munkavállaló lakóhelyén, ennek hiányában tartózkodási helyén nem vehető igénybe;

4. *országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatás*: az országhatárokon átnyúló olyan szolgáltatás, amely végzéséhez a vasúti társaságnak legalább kettő európai uniós tagállam illetékes szervei által kiállított tanúsítvánnyal kell rendelkeznie;

5. *országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállaló*: minden olyan utazó vasúti munkavállaló, aki a napi munkaidőn belül összesítve egy óránál hosszabb időre országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatásokat végez;

6. *utazó vasúti munkavállaló*: a vasúti társaságok azon munkavállalója, aki munkaköre alapján vonatszemélyzet tagja;

7. *vasúti járművezető*: olyan utazó vasúti munkavállaló, akinek munkaköre szerinti feladata vasúti járművek működtetése, vezetése;

8. *vezetési idő*: a munkaidő azon része, amely alatt a vasúti járművezető a vasúti járműért felel, kivéve a vasúti jármű üzembe helyezésének és üzemben kívül helyezésének idejét, de beleértve az

olyan beütemezett megszakításokat, amikor a vasúti járművezető a vasúti járműért továbbra is felelős;

9. *vonatkísérő*: a vasúti járművezetőn kívül a vonaton utazó, szolgálatot teljesítő személyzet tagjai, akik hozzájárulnak a vonat, az utasok és a szállított áruk biztonságához;

10. *vonatszemélyzet*: a vasúti járművezető és a vonatkísérő.

(9) Egyéb fogalmak:

1. *alternatív útvonal*: az azonos kiindulási és célállomás közötti másik útvonal, ha a vállalkozó vasúti társaság az érintett árutovábbítás vagy személyszállítási szolgáltatás működtetése érdekében gazdasági és forgalmi szempontból helyettesíteni tudja egymással a két útvonalat;

2. *felszín alatti vasút*: metró és a kéregvasút (kisföldalatti);

3. *határforgalmi egyezmény*: két vagy több tagállam között vagy tagállamok és harmadik országok között létrejött olyan megállapodás, amely célja a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások nyújtásának az elősegítése;

4. *jelentős karbantartás*: a transzeurópai nagysebességű vasúti járművön végzett olyan munkálatok, amelyek nem tartoznak bele a mindennapos működés során rutinszerűen elvégzett karbantartásba, és szükségessé teszik a jármű szolgálatból való kivonását;

5. *különleges vasút*: a magasvasút, függővasút, a fogaskerekű és sikló;

6. *működőképes alternatíva*: kiszolgáló létesítmény rendelkezésre állása hiányában egy másik kiszolgáló létesítmény való hozzáférés, amely gazdaságilag elfogadható a vállalkozó vasúti társaság számára, és lehetővé teszi számára az érintett árutovábbítási vagy személyszállítási szolgáltatás működtetését.

II. Fejezet

3. Állami feladatok

3. § (1) Az állam feladata az országos pályahálózat tervezése az Országos Területrendezési Tervben meghatározottak szerint, valamint az országos pályahálózat működtetése igénybevételének szabályozása.

(2) Az országos vasúti pályahálózathoz tartozó vasúti pályaszakasz, valamint a nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházások megvalósításának gyorsításáról és egyszerűsítéséről szóló törvény szerint kiemelt jelentőségű egyéb vasúti pályaszakasz létesítése, felújítása, fejlesztése közérdekű és közcélú tevékenység.

(3) Az állam közvetlen vagy közvetett tulajdonába vagy irányítása alá tartozó vállalkozó vasúti társaságok önálló jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaságként működnek.

4. § A Kormány feladata:

a) a vasúti közlekedéspolitikára, valamint a vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó – az épített és természeti környezet, továbbá az emberi egészség védelmével összehangolt, a fejlett információs és kommunikációs technológiák alkalmazására alapozott – koncepció jóváhagyása,

b) a vasúti közlekedéssel összefüggő nemzeti érdekek érvényesítése és kötelezettségek teljesítése nemzetközi kapcsolatokban, kétoldalú kormányközi megállapodások kötése a vasúti határforgalom általános feltételeiről,

c) a vasúti pályahálózati (infrastruktúra) fejlesztési stratégia jóváhagyása,

d) az országos vasúti mellékvonalak rendeletben történő megállapítása,

e) a honvédelemmel, a polgári védelemmel és a katasztrófa-elhárítással összefüggő vasúti feladatok ellátása.

5. § A közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter) feladata:

- a) a vasúti közlekedéspolitika és vasúti fejlesztési koncepció előkészítése, a jóváhagyott vasúti közlekedéspolitika és vasúti fejlesztési koncepció végrehajtásának szervezése,
- b) a vasúti közlekedés igazgatási és hatósági feladatainak ellátása,
- c) a vasúti pályahálózati (infrastruktúra) fejlesztési stratégia előkészítése, végrehajtásának szervezése,
- d) az országos jelentőségű vasútvonalak – gazdasági társaságok útján történő – működtetése, és e célból gazdasági társaságok alapítása vagy kijelölése,
- e) az országos jelentőségű vasútvonalak – gazdasági társaságok útján történő – fenntartása, és e célból gazdasági társaságok alapítása vagy kijelölése,
- f) a nem független pályahálózat-működtető által működtetett vasúti pályahálózat alapvető feladatainak ellátását végző gazdasági társaság működésének biztosítása,
- g) a vasútbiztonság fenntartása és fejlesztése, továbbá a vasúti balesetek megelőzésének érdekében – figyelemmel a műszaki és tudományos fejlődésre – nyílt és megkülönböztetéstől mentes, rendszerszintű megközelítésű vasútbiztonsági szabályrendszer meghatározása és érvényesítése,
- h) a biztonsági jelentés közzététele,
- i) az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben országos jelentőségű vasútvonalakat magában foglaló vasúti pályahálózat működtetésének hálózat-hozzáférési díj bevétellel és a pályahálózatot működtető egyéb üzleti tevékenységeből, vagy az ilyen vasúti pályahálózatot működtető integrált vasúti társaság egyéb pályavasúti üzleti tevékenységeből eredő bevétellel nem fedezett – indokoltnak elismert – költségeinek a központi költségvetésből történő megtérítése, a vagyonkezelési és a vasúti pályahálózat-működtetésére kötött szerződés alapján,
- k) a transzeurópai hagyományos és nagysebességű vasúti rendszerekre vonatkozó, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő átjárhatósági műszaki előírásokban szabályozott esetekben a tagállam nevében az Európai Unió Bizottsága (a továbbiakban: Bizottság) értesítése.

4. A vasúti pályahálózat fejlesztési stratégia

- 6. §** (1) A vasúti pályahálózat fejlesztési stratégia az országos jelentőségű vasútvonalakra terjed ki.
- (2) A vasúti pályahálózat fejlesztési stratégia figyelembe veszi az Európai Unió (a továbbiakban: Unió) általános érdekeit, az uniós tagsággal nem rendelkező, Magyarországgal szomszédos országokkal való együttműködés szükségességét, a vasúti pályahálózat karbantartása, felújítása és fejlesztése tekintetében a jövőbeli mobilitási igényeket és azt, hogy a vasúti pályahálózat karbantartása, felújítása és fejlesztése a vasúti rendszer fenntartható finanszírozásának elvének alapul vételével történjen.
- (3) A miniszter a stratégia előkészítése során a pályahálózat-működtetőkkel és a vállalkozó vasúti társaságokkal egyeztet.
- (4) A jóváhagyást követően a stratégiát a Kormány honlapján közzé kell tenni.
- (5) A stratégia legalább öt éves időtartamra készül és meghosszabbítható.

5. A települési önkormányzatok feladatai

- 7. §** (1) A települési (fővárosban a fővárosi) önkormányzat (a továbbiakban együtt: önkormányzat), valamint az önkormányzatok társulásának önként vállalt feladata lehet:

- a) a városi, elővárosi és helyi vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó – az országos és a térségi vasúti közlekedéssel, valamint az épített és természeti környezet védelmével összehangolt, a fejlett információs és kommunikációs technológiák alkalmazására alapozott – koncepciók jóváhagyása, valamint azok végrehajtásának megszervezése,
- b) az önkormányzat tulajdonában és használatában lévő vasúti pályák fejlesztése, működtetése,
- c) városi, elővárosi és helyi vasúti társaság alapítása.

- (2) Az (1) bekezdésben felsorolt feladatok a képviselőtestület hatáskörébe tartoznak.

(3) Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény 9. §-ában foglaltakra tekintettel, a miniszter kezdeményezésére a környezetvédelmi engedélyben meghatározott és kormányrendeletben kijelölt vasúti nyomvonalakat az érintett települési önkormányzatoknak a - külön jogszabályban meghatározott – településrendezési eszközeikben figyelembe kell venniük és amennyiben szükséges, azt a vasúti nyomvonalakat kijelölő kormányrendelet hatálybalépésétől számított hat hónapon belül a településszerkezeti tervükben, illetve a helyi építési szabályzatukban át kell vezetniük. Az ehhez szükséges pénzügyi fedezetet az épített környezet alakításáról és védelméről szóló törvényben foglaltak szerint biztosítja a Kormány az önkormányzatok számára.

MÁSODIK RÉSZ

A vasúti piac működésének alapelvei

III. FEJEZET

6. A vállalkozó vasúti társaságok és a pályahálózat-működtetők függetlensége általános alapelvi szabályai

8. § (1) Az irányítás, az adminisztráció és az üzemeltetési, gazdasági és könyvelési ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés tekintetében az állam közvetlen vagy közvetett tulajdonába vagy ellenőrzése alá tartozó vállalkozó vasúti társaságok gazdasági társaságokként működnek, és ennek megfelelően független státusszal és elsősorban az államtól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel rendelkeznek.

(2) A pályahálózat-működtető az e törvény által kialakított díjképzés és felosztási keretek és további feltételek betartása mellett felelős saját működési rendszeréért, üzemeltetési feltételei biztosításáért, adminisztrációjáért és belső ellenőrzéséért.

7. A vállalkozó vasúti társaságok kereskedelmi elvek alapján történő működtetése

9. § (1) Annak érdekében, hogy hatékony és megfelelő szolgáltatásokat nyújthassanak a szolgáltatás megkívánt minőségéhez szükséges lehető legalacsonyabb áron, a vállalkozó vasúti társaságok tevékenységeiket a piaci viszonyok szerint végzik, és e tevékenységeiket vezető testületeik hatáskörében kezelhetik.

(2) A vállalkozó vasúti társaságokat a gazdasági társaságokra alkalmazandó elvek szerint kell igazgatni, a tulajdonosi viszonyoktól függetlenül. Ez érvényes a közszolgáltatások nyújtására vonatkozó, az állam által előírt kötelezettségeikre, valamint a megkötött közszolgáltatási szerződéseikre is.

(3) A vállalkozó vasúti társaságok meghatározzák saját üzleti terveiket, beleértve saját finanszírozási és befektetési programjaikat is. A tervek célja a társaságok pénzügyi egyensúlyának megteremtése és az egyéb műszaki, kereskedelmi és pénzügyi igazgatási célok elérése. A tervekben fel kell tüntetni a fenti célok elérésének eszközeit is.

(4) A kormány által elfogadott általános közlekedéspolitika alapján, figyelembe véve a nemzeti terveket és szerződéseket (amelyek lehetnek akár több évre szólóak is), beleértve a beruházási és pénzügyi terveket is, a vállalkozó vasúti társaságok szabadon

a) alakíthatják ki belső szervezetüket az alapvető funkciók függetlensége, a hálózat-hozzáférési díjak kialakítására, megállapítására és beszedésére, valamint a vasúti pályahálózat kapacitás elosztására vonatkozó rendelkezések sérelme nélkül,

b) szabályozhatják a szolgáltatások nyújtását és értékesítését, valamint meghatározhatják ezek árát,

c) hozhatnak döntést a személyzetről, az eszközökről és a saját beszerzésekről,

d) terjeszthetik ki piaci részesedésüket, új technológiákat és új szolgáltatásokat fejleszthetnek ki, és elfogadhatnak bármilyen innovatív igazgatási technikát,

e) indíthatnak új tevékenységeket a vasúti üzletághoz kapcsolódó területeken.

(5) A (4) bekezdésben foglaltak nem érintik az 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseit.

(6) A (3) bekezdésben foglaltak mellett a köztulajdonban vagy közirányítás alatt álló vállalkozó vasúti társaságok részvényesei számára biztosítani kell annak a lehetőségét, hogy előírják azt, hogy – a magántulajdonban lévő részvénytársaságok részvényesei számára az adott tagállam társasági joga értelmében biztosított előjoghoz hasonlóan – előzetes jóváhagyásuk szükséges a jelentős üzleti döntésekhez. E § rendelkezései nem sérthetik a tagállamok társasági joga által a felügyelőbizottságok számára a felügyelőbizottság tagjainak kinevezése tekintetében biztosított hatásköröket.

8. Számviteli elkülönítés

10. § (1) Az országos működési engedéllyel rendelkező integrált vasúti társaság a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló rendeletben meghatározottak szerint elkülönítve vezeti számviteli nyilvántartásait, valamint külön eredménykimutatást és mérleget készít és tesz közzé az alábbi tevékenységei tekintetében:

- a) a vasúti pályahálózat működtetése,
- b) a vasúti személyszállítás,
- c) a vasúti árufuvarozás,
- d) a vontatás.

(2) A vasúti pályahálózat működtetése és az integrált vasúti társaság egyéb tevékenységei között tilos a keresztfinanszírozás.

(3) Az integrált vasúti társaság a számviteli elkülönítésre vonatkozó kötelezettségének teljesítését a vasúti igazgatási szerv részére évente – a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló rendeletben meghatározott módon – igazolni köteles.

(4) A vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos üzleti tevékenységről, valamint a személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekről külön eredménykimutatást és mérleget kell készíteni és közzétenni. A személyszállítási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos tevékenységekért fizetett állami pénzeszközöket, mint közszolgáltatásért kapott összegeket elkülönítve, az 1370/2007/EK rendelet 7. cikkével összhangban kell kimutatni az elszámolásokban; és azok nem használhatóak fel más közlekedési szolgáltatások nyújtásához vagy egyéb üzleti tevékenységekre.

(5) Az (1) és (3) bekezdésben említett különböző tevékenységi területek könyvelését úgy kell végezni, hogy az nyomon követhetővé tegye a keresztfinanszírozás tilalmának betartását, valamint az hálózat-hozzáférési díjakból származó jövedelmek és az egyéb üzleti tevékenységekből származó bevételek felhasználását.

HARMADIK RÉSZ SZERZŐDÉSEK

IV. FEJEZET

9. Az állam és a vasúti társaságok közötti szerződések

11. § (1) Az állam az állami tulajdonban lévő vasúti pályák vagyonkezelésére – a nemzeti vagyonról szóló törvény rendelkezéseire tekintettel – a vasúti pályahálózatot működtető pályahálózat-működtetővel vagyonkezelési szerződést (a továbbiakban: vagyonkezelési szerződés) köt.

(2) Az állam az országos, valamint az állami tulajdonban lévő vasúti pályát tartalmazó térségi, vagy elővárosi vasúti pályahálózat működtetésére szerződést (továbbiakban: pályahálózat-működtetési szerződés) köt.

(3) Az állam a pályahálózat-működtető és a vállalkozó vasúti társaság részére szerződésben a (2) bekezdésben meghatározott vasúti pályahálózatok, valamint – az Unió rendelkezéseivel összhangban – a kombinált forgalom fejlesztéséhez, a vasúti foglalkoztatásra, képzésre és szerkezet-átalakításra egyedi támogatást nyújthat.

(4) A pályahálózat-működtetővel a (2) és a (3) bekezdés szerinti szerződéseket – az államháztartásért felelős miniszter egyetértésével – az állam nevében a miniszter köti meg.

(5) Az e fejezetben foglaltakat az önkormányzat és a városi, elővárosi és helyi vasúti társaság közötti szerződésre megfelelően alkalmazni kell.

10. Vagyonkezelési szerződés

12. § (1) Az állam tulajdonában lévő vasúti pályahálózat vagyonkezelésére

a) pályahálózat-működtető, vagy

b) az integrált vasúti társaság,

c) központi költségvetési szerv,

d) az állam 100%-os tulajdonába tartozó más nem pályahálózat-működtető vagyonkezelő gazdasági társaság (a c) és d) pont a továbbiakban együtt: nem pályaműködtető vagyonkezelő)

a vagyonkezelési szerződést a miniszter és az állami vagyon felügyeletéért felelős miniszter egyetértésével az állam nevében eljáró Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.-vel (a továbbiakban: MNV Zrt.) köti meg.

(2) A nemzeti vagyonról szóló törvény 1. mellékletben meghatározott országos törzshálózati vasúti pályák és azok tartozékai tekintetében vagyonkezelő azon gazdasági társaság is, amely nem 100% állami tulajdonú gazdálkodó szervezet, azonban e tárgyban rendelkezik hatályos vagyonkezelési szerződéssel, és azt a szerződés lejáratáig bármikor módosíthatja azzal, hogy annak tartalma új országos törzshálózati vasúti pálya és tartozékára nem terjedhetnek ki.

(3) A vasúti pályahálózatra vonatkozó vagyonkezelési tevékenység közfeladatnak minősül.

(4) Az állam nevében az MNV Zrt. jogosult megkötni a vasúti pályahálózat működtetéséhez szükséges valamennyi vagyonelemnek az állam tulajdonába kerülésére vonatkozó szerződéseket és vasúti pályahálózat működtetéséhez szükséges valamennyi vagyonelem vagyonkezelésbe adására vonatkozó szerződéseket.

(5) Az állam tulajdonába kerülő és a már állami tulajdonban lévő, a vasúti pályahálózat működtetéséhez szükséges vagyonelem tekintetében az állam nevében a tulajdonosi jogokat az MNV Zrt. gyakorolja.

(6) Állami tulajdonba kerülés esetén a vasúti pályahálózat működtetéséhez szükséges vagyonelemekre vonatkozó szerződéses jogviszonyokban az állam a korábbi tulajdonos jogutódjának minősül. Az ezen vagyonelemekre korábban kötött szerződések az abban rögzített feltételek szerint továbbra is hatályban maradnak, a felek külön rendelkezése nélkül.

13. § (1) A nem pályahálózat-működtető vagyonkezelő az MNV Zrt.-vel megkötött vagyonkezelési szerződés alapján a pályahálózat hasznosítási jogát a pályahálózat működtetőnek – a hasznosítási jog átengedésére, fejlesztési, felújítási és karbantartási feladatok ellátására vonatkozó szerződés keretében – ingyenesen átengedi. A nem pályahálózat-működtető vagyonkezelő a vagyonkezelte vagyonra vonatkozó indokolt költségeit és ráfordításait a pályahálózat-működtetőre átháríthatja.

(2) A nem pályaműködtető vagyonkezelő és az MNV Zrt. közötti vagyonkezelési szerződésben rögzíteni kell a vagyonkezelés keretében átadásra kerülő vagyon rendezésével és a nyilvántartások egységesítésével összefüggésben alkalmazandó eljárásokat, ideértve az egyes vagyoni kimutatások között fellelt eltérések rendezésével és átvezetésével összefüggésben alkalmazandó szabályokat is.

(3) A legalább többségi állami tulajdonú országos pályavasúti társaság a Kormány egyedi döntése, vagy a közigazgatási szerv megkeresése alapján köteles biztosítani a személyforgalom lebonyolítására és kiszolgálására szolgáló létesítményben (pályaudvar, vasútállomás) közigazgatási

szervek számára az ügyintézés nyújtó szervezet elhelyezését, annak akadálymentes megközelítését, az állomás és a távközlési hálózat használatát és üzemeltetését. Az ügyintézés helyszínét biztosító helyiségek igénybevételeivel és használatával kapcsolatos szabályokról, valamint a helyiség üzemeltetésével kapcsolatos költségek viseléséről az érintett országos pályavasúti társaság és az érintett közigazgatási szerv szerződésben rendelkezik.

11. A vasúti pályahálózat működtetésére kötött szerződés

14. § (1) Az állam nevében a miniszter – az államháztartásért felelős miniszter egyetértésével – legalább ötéves szerződésben kötelezettséget vállal az országos jelentőségű vasútvonalakat tartalmazó vasúti pályahálózat működtetését végző pályahálózat-működtetőnek a pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült, és a hálózat-hozzáférési díjból, valamint a vasúti társaság egyéb üzleti tevékenységéből nem fedezett, indokoltnak elismert költségei megtérítésére (a továbbiakban: pályaműködtetési szerződés).

(2) A pályaműködtetési szerződés feltételeit úgy kell meghatározni, hogy

- a) a szokványos üzleti feltételek mellett, öt éves időszakon belül az országos jelentőségű vasútvonalakat tartalmazó vasúti pályahálózat működtetését végző pályahálózat-működtető eredménykimutatásában a hálózat-hozzáférési díjakból származó bevétel, az egyéb üzleti tevékenységekből származó eredmény, a magánforrásokból származó vissza nem térítendő támogatás és az állami finanszírozás – ideértve az állami előlegfizetéseket is – legalább egyensúlyban legyen a pályahálózathoz kapcsolódó kiadásokkal, beleértve a pályahálózat működtetéséhez szükséges felújítások kiadásait is.
- b) a vasúti pályahálózat működtetőjét – a vasúti közlekedés biztonságának és a szolgáltatások minőségének fenntartása és javítása mellett – a működtetés költségeinek, illetve a hálózat-hozzáférési díjak csökkentésére ösztönözze,
- c) a 3. mellékletben meghatározott alapelveknek és feltételeknek megfelelően.

(3) A pályaműködtetési szerződést naptári évenként – a benne foglaltak teljesítésének értékelésével – felül kell vizsgálni, és – a központi költségvetés benyújtására külön törvényben előírt ütemezésnek megfelelő időpontban – szükség szerint módosítani kell.

(4) A felek a szerződés teljes időtartamára szóló érvénnyel előzetesen megállapodnak a szerződés feltételeiben és a pályahálózat-működtető számára finanszírozást biztosító fizetési konstrukcióban.

(5) A pályaműködtetési szerződésben kell meghatározni az országos jelentőségű vasútvonalakkal kapcsolatos egyéb központi költségvetési támogatás jogcímét és mértékét is. A jogcím lehet:

- a) a vasúti pálya és tartozékai létesítése, fejlesztése, felújítása, megszüntetése,
- b) közlekedéspolitikai célú beruházások,
- c) környezetvédelmi fejlesztés,
- d) kutatás-fejlesztés.

(6) A pályaműködtetési szerződésnek tartalmaznia kell:

- a) a költségvetési támogatás mértékét,
- b) a támogatás folyósításának jogcímét, ezen belül a vasúti pályára vonatkozóan a vasúti pálya és tartozékai fejlesztésének és felújításának fő irányait és pénzügyi forrásait,
- c) a támogatás folyósításának módját és ütemezését,
- d) a támogatás felhasználásának célját,
- e) a szerződéstől eltérő teljesítés jogkövetkezményeit,
- f) a támogatás felhasználásával való elszámolás és a felhasználás ellenőrzésének szabályait, valamint
- g) e törvény 3. mellékletében meghatározott feltételeket .

15. § (1) A pályahálózat-működtető üzleti tervének összhangban kell lennie a pályaműködtetési szerződéssel.

(2) A pályahálózat-működtető az (1) bekezdésben meghatározott szerződés végleges tervezetét a honlapján közzéteszi. A honlapon megadott elektronikus levélcímen keresztül a közzétételt követő 15 napon belül bárki véleményt nyilváníthat a közzétett tervezetről. A vélemények beérkezéséről visszaigazolást kell küldeni.

(3) A névtelenül beérkezett véleményeket azok figyelembevétele nélkül törölni kell.

(4) Az (1) bekezdésben meghatározott szerződést a megkötését követő 30 napon belül a pályahálózat-működtető a honlapján közzéteszi.

(5) A szerződés teljesítéséről a tárgyévet követő év második negyedévének végéig a miniszter és az államháztartásért felelős miniszter a Kormány részére beszámolót készít.

(6) A pályahálózat-működtető a tulajdonában és üzemeltetésében lévő eszközökről nyilvántartást készít, amely alapján felmérhető az ezen eszközök javításához vagy cseréjéhez szükséges finanszírozás nagysága. A nyilvántartásban rögzíteni kell a pályahálózat felújítására és korszerűsítésére fordított kiadások részleteit is.

16. § (1) A Magyar Állam – a (2) bekezdésben foglaltak szerint – készfizető kezesként felel azon vasúti társaság állam által indokoltnak elismert és az állam által meg nem térített költségei finanszírozására felvett hitele és annak ügyleti kamatai megfizetéséért, amellyel az állam a pályahálózat működtetésére szerződést kötött.

(2) Az állami készfizető kezesség mellett felvehető hitel összegét a Kormány nyilvános határozatában hagyja jóvá.

(3) A jogszabályi állami kezességért fizetendő, az uniós szabályoknak megfelelő, támogatástartalmat nem, vagy azt az uniós támogatási szabályokkal összeegyeztethető módon tartalmazó kezességvállalási díj mértékét a Kormány állapítja meg a (2) bekezdés szerinti nyilvános határozatában.

(4) Az (1)-(2) bekezdések szerinti állami kezesség esetén a hitel nyújtója a a vasúti társaság indokoltnak elismert és az állam által meg nem térített költségei finanszírozására felvett hitel esetében az állami kezességről szóló rendeletben előírt fedezet előírására, valamint a hitelcél teljesítésének vizsgálatára nem köteles.

(5) A vasúti társaság által az (1)-(2) bekezdések szerinti hitelfelvétel esetén az Államadósság Kezelő Központ Zrt. közreműködése kötelező. A közreműködés formáját a kormányrendelet határozza meg.

17. § A Magyar Állam a pályahálózat-működtetőnek – az EUMSZ 93., 107. és 108. cikkének tiszteletben tartásával – a pályahálózat-működtetői feladatokkal, a pályahálózat méretével és a pénzügyi szükségletekkel összhangban lévő finanszírozást biztosíthat elsősorban új beruházások fedezése céljából. E beruházásokat a közvetlen állami finanszírozástól eltérő eszközök révén finanszírozzák. Az ilyen finanszírozás esetén a pályahálózat-működtető pénzügyi egyensúlyára vonatkozó rendelkezéseket be kell tartani.

12. Határforgalmi egyezmények

18. § (1) A határforgalmi egyezmények nem tartalmazhatnak olyan rendelkezéseket, amelyek a vállalkozó vasúti társaságok közötti hátrányos megkülönböztetésre vezetnek, vagy amelyek korlátozzák a vállalkozó vasúti társaságoknak a határokon átnyúló szolgáltatásnyújtással kapcsolatos szabadságát.

(2) A nem tagállam szomszédos állam esetében a hatályos határforgalmi egyezmény módosítására vagy új határforgalmi egyezmény megkötésére irányuló tárgyalás megkezdése, valamint a módosítás vagy az új határforgalmi egyezmény aláírása előtt a miniszter – az Unió és a tagállamok közötti hatáskörmegosztás sérelme nélkül – értesíti a Bizottságot.

(3) Ha a (2) bekezdés szerinti értesítés Bizottsághoz történő érkezését követő két hónapon belül a Bizottság arról értesíti Magyarországot, hogy a tárgyalások veszélyeztethetik az érintett harmadik országokkal folyamatban lévő uniós tárgyalások céljait, vagy azok előreláthatóan az uniós joggal összeegyeztethetetlen megállapodáshoz vezetnek, akkor a tárgyalásokat haladéktalanul be kell fejezni.

(4) A miniszter a tárgyalásokról azok eredményéről az egyes tárgyalási szakaszokat követően tájékoztatja a Bizottságot. A miniszter felkérheti a Bizottságot, hogy megfigyelők útján vegyen részt a tárgyalásokon.

(5) Ha a Bizottság végrehajtási jogi aktus útján felhatalmazza Magyarországot, hogy ideiglenesen harmadik országokkal új vagy felülvizsgált határforgalmi egyezményeket alkalmazzon, vagy ilyen megállapodásokat kössön, akkor a határforgalmi egyezménynek összhangban kell lennie az uniós joggal, és nem veszélyezteti az Unió közlekedéspolitikájának a tárgyát és célját.

13. Az egyéb szerződések

19. § (1) Szerződésben kell meghatározni a vasúti társaság részére nyújtott egyéb központi költségvetési támogatás jogcímét és mértékét is. Az állam által nyújtott támogatás célja a 14. § (5) bekezdésben foglaltakon túl lehet

- a) a foglalkoztatás és képzés,
- b) a társaság szerkezeti átalakítására nyújtott költségvetési juttatás.

(2) Az (1) bekezdés szerinti szerződésre egyebekben a 14-15. § rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni.

20. § (1) A Magyar Állam egyszerű (sortartó) kezesként felel a közvetett vagy közvetlen többségi állami tulajdonú vasúti társaságoknak, vagy e társaságok többségi befolyása alatt álló vasúti társaságoknak a vasúti gördülőállományuk fejlesztésére, felújítására vagy új vasúti gördülőállomány beszerzésére szolgáló, az EUROFIMA Európai Vasúti Gördülőállomány-finanszírozási Társaság által nyújtott finanszírozásból eredő fizetési kötelezettségek teljesítéséért, amennyiben a Kormány nyilvános határozatában jóváhagyja a vasúti társaság forrásbevonását.

(2) A jogszabályi állami kezességért fizetendő, a közösségi állami támogatási szabályoknak megfelelő, támogatástartalmat nem, vagy azt a közösségi állami támogatási szabályokkal összeegyeztethető módon tartalmazó kezességvállalási díj mértékét a Kormány állapítja meg az (1) bekezdés szerinti nyilvános határozatában.

(3) Az EUROFIMA Európai Vasúti Gördülőállomány-finanszírozási Társaság az állami kezesség mellett az EUROFIMA Európai Vasúti Gördülőállomány-finanszírozási Társaság által nyújtott gördülőállomány-finanszírozás esetében az állam által vállalt kezesség szabályairól szóló korm. rendeletben előírt további fedezet előírására, valamint a hitelcél teljesítésének vizsgálatára nem köteles.

(4) Az (1) bekezdés szerinti állami kezesség melletti forrásbevonás éves keretét a költségvetési törvényben kell meghatározni.

NEGYEDIK RÉSZ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

V. FEJEZET

14. A vasúti pálya tulajdonjoga

21. § (1) Az országos törzshálózati vasúti pályákkal és azok tartozékaival történő rendelkezésről, a vagyonkezelésről, használatáról, a hasznosítás részletes feltételeiről, tulajdonjogának átruházásáról –

a 4. mellékletben meghatározott vasútvonalak kivételével – a nemzeti vagyonról szóló törvényben foglaltakat kell alkalmazni.

(2) Nem vonható ki az országos törzshálózati vasúti pályák köréből a transzeurópai vasúti közlekedési hálózat részeként működő vasútvonal.

22. § A Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Zrt. vasúti pályáinak és tartozékainak a tulajdonjogára és használatára az 1896. évi XXIX. törvényben meghatározott – meghosszabbított – engedély lejártáig az abban foglaltakat kell alkalmazni.

23. § (1) A GYSEV Zrt. működtetésében lévő vasúti pályahálózathoz tartozó vasúti pályák és tartozékaik tulajdonjogára és használatára a Győrtől Sopronon át Ebenfurt irányában az ország határáig vezetendő gőzmozdonyvasút kiépítéséről szóló 1872. évi XXVII. törvényben foglaltakat kell alkalmazni.

(2) A GYSEV Zrt. tulajdonában lévő vasúti pályahálózatnak Magyarország területére eső részére az országos jelentőségű vasútvonalakra vonatkozó rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

23. § (1) Az országos vasúti mellékvonalakat magában foglaló vasúti pályahálózat az állam többségi tulajdonába tartozó gazdasági társasági tulajdonában állhat.

(2) A 20-23. § hatálya alá nem tartozó vasúti pálya bármely természetes vagy jogi személy tulajdonában állhat.

15. A vasúti pályahálózat létesítése, építése

25. § (1) A vasúti pályahálózat működtetésének elemei közül a létesítést, felújítást és fejlesztést a pályahálózat-működtető vagy a fejlesztési közreműködő, a GSM-R rendszer-hálózat létesítését a fent meghatározottakon felül a GSM-R fejlesztő is végezheti (a továbbiakban együtt: építtető). Ha a létesítést, felújítást és fejlesztést a fejlesztési közreműködő végzi, a létesítésben, felújításban és fejlesztésben az érintett pályahálózat-működtető közreműködik. A pályahálózat-működtető és a fejlesztési közreműködő valamint a GSM-R fejlesztő a feladatok megosztásáról együttműködési szerződést köt.

(2) A fejlesztési közreműködőként eljáró NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (a továbbiakban: NIF Zrt.), mint építtető az országos jelentőségű vasútvonalakon, valamint az azokhoz kapcsolódó ingatlanokon központi költségvetési és uniós támogatásból létesítési, felújítási és fejlesztési feladatokat lát el az állam nevében és állami tulajdonon megvalósuló fejlesztés esetén az állam javára, amely tevékenység fontos közérdekű és közcélú tevékenységnek minősül.

(3) A NIF Zrt. által megszerzett, az állam tulajdonában álló egyes földterületek, valamint a NIF Zrt. által ezen földterületeken létrehozott vagy megszerzett vasúti pályahálózat és annak működéséhez szükséges eszközök az átadás-átvétel fordulónapján, e törvény erejénél fogva, ellenérték nélkül a NIF Zrt. által nyilvántartott könyv szerinti értéken adó- és illetékmentesen, a vasúti pályahálózat vagyongazdálkodója vagyongazdálkodásába kerülnek, a NIF Zrt. vagyongazdálkodási jogának egyidejű megszűnése mellett azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény vonatkozó rendelkezései alkalmazandóak.

(4) A vasúti pályahálózat vagyongazdálkodója vagyongazdálkodásában lévő, rendezett vagyongazdálkodói státuszú állami vagyamon végzett, vasúti pályahálózathoz kapcsolódó értéknövelő beruházások, felújítások eredményeként létrejövő vasúti pályahálózat működtetéséhez szükséges eszközöket a NIF Zrt. a vasúti pályahálózat vagyongazdálkodója részére ellenérték nélkül a NIF Zrt. által nyilvántartott könyv szerinti értéken, adó- és illetékmentesen adja át azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény vonatkozó rendelkezései alkalmazandóak.

(5) A vasúti társaság tulajdonában vagy vagyonkezelésében álló területen megvalósuló vasútfejlesztés esetén a vasúti társaság a beruházás jogerős használatba vételéig a beruházás megvalósításához szükséges beavatkozásokat tűrni köteles.

(6) A jelen §-ban szabályozott vagyonkezelői jog ingatlan-nyilvántartásban történő átvezetésére irányuló eljárásokban nem kell igazgatási szolgáltatási díjat fizetni.

26. § (1) Az országos jelentőségű vasútvonalak építési beruházásánál a nyomvonalat keresztező, kiváltásra kerülő és a vasúti pályahálózatot ellátó közmű a hatósági eljárásban közcélúnak minősül.

(2) Az építető a létesítéssel, felújítással és fejlesztéssel érintett vasúti pályaszakasz meghatározását követően haladéktalanul köteles írásban értesíteni a létesítéssel, felújítással, fejlesztéssel érintett közmű üzemeltetőjét és tulajdonosát (a továbbiakban együtt: üzemeltető) arról, hogy a fejlesztési tevékenység során mely közműszakasz átalakítása, áthelyezése (a továbbiakban együtt: kiváltása) vagy fejlesztése szükséges.

(3) Az üzemeltető a (2) bekezdés szerinti értesítés kézhezvétele után az abban feltüntetett határidőn belül köteles a közműszakasz kiváltását vagy fejlesztését elvégezni vagy elvégeztetni. Az építető a körülmények által indokolt mértékű, a közműszolgáltatóval egyeztetett – 30 napnál nem rövidebb – határidőt határoz meg a közműszakasz kiváltására vagy fejlesztésére. Az üzemeltető a véleményét az annak közléséről szóló felhívás kézhezvételétől számított nyolc munkanapos határidőn belül köteles közölni az építetővel. Az építető köteles a közműkiváltás vagy -fejlesztés indokolt költségeit az üzemeltetőnek megfizetni, vagy az építető által létrehozott közművet, közműrészt ellenérték nélkül az építető által nyilvántartott könyv szerinti értéken adó- és illetékmentesen átadni az üzemeltetőnek azzal, hogy az általános forgalmi adó tekintetében az általános forgalmi adóról szóló törvény vonatkozó rendelkezései alkalmazandók. A közműkiváltás vagy fejlesztés elvégzését követő 90 napon belül az építető és az üzemeltető kötelesek egymással tételesen elszámolni.

(4) Ha az üzemeltető neki felróható módon a (3) 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 megtagadja, köteles az ezzel okozott kárt megtéríteni.

(5) A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzésének vagy elvégeztetésének megtagadása esetén az építető jogosult a közműkiváltást vagy -fejlesztést a megfelelő szakmai képesítéssel rendelkező vállalkozóval elvégeztetni, amelyet az üzemeltető tűrni köteles.

(6) Az üzemeltetőt a – közműkiváltással vagy -fejlesztéssel összefüggésben bekövetkezett – vagyonnövekedés tekintetében illetékfizetési kötelezettség nem terheli.

27. § (1) A NISZ Nemzeti Infokommunikációs Szolgáltató Zrt. (a továbbiakban: NISZ Zrt.), mint GSM-R fejlesztő a Magyar Állam tulajdonában álló vasúti pályahálózat részét képező GSM-R rendszer-hálózat tekintetében központi költségvetési és uniós támogatásból építetői, létesítési feladatokat lát el – a fejlesztési közreműködő mellett – a Magyar Állam javára eljárva. A GSM-R rendszer-hálózat megvalósítása fontos közérdekű és közcélú tevékenység.

(2) A GSM-R fejlesztő a GSM-R rendszer-hálózat előkészítéseként teljes körűen elkészíti vagy elkészítteti a szükséges terveket, tanulmányokat. A GSM-R fejlesztő ügyfélként részt vesz a hatósági és egyéb igazgatási eljárásokban, a saját nevére megszerzi az építési és egyéb engedélyeket. A GSM-R fejlesztő lefolytatja a közbeszerzési eljárásokat, megkötí a megvalósításra vonatkozó szerződéseket, elvégzi a teljesítések igazolását, gondoskodik az építési műszaki ellenőri tevékenység ellátásáról, valamint a műszaki átadás-átvétel lebonyolításáról.

(3) A létesített – a Magyar Állam tulajdonában álló vasúti pályahálózat tartozékát képező – GSM-R rendszer-hálózat és annak tartozékai e törvény erejénél fogva Magyar Állam tulajdonába kerülnek. A vasúti pályahálózat tartozékaként a GSM-R rendszer-hálózat és tartozékai a beruházásnak a – számvitelről szóló törvény szerinti – megvalósulásakor a vasúti pályahálózat vagyonkezelőjének

nyilvántartásában kerülnek aktiválásra, a beruházásnak a NISZ Zrt. nyilvántartásaiból – az elszámolásra kapott forrásokkal szemben – történő kivezetésével egyidejűleg.

(4) A GSM-R fejlesztő által végzett GSM-R rendszer-hálózat létesítés során az érintett vasúti pályahálózat tulajdonosa, vagyongazdálkodója és működtetője köteles együttműködni.

(5) A vasúti pálya és tartozékai, mint különleges építményszerkezetek tervezésére, kivitelezésére, üzembe helyezésére és üzemeltetésére vonatkozó szabályokat a vasúti építmények építésügyi hatósági engedélyezési eljárásainak részletes szabályairól szóló kormányrendelet tartalmazza.

16. Idegen ingatlan használata

28. § (1) A vasúti pályával szomszédos ingatlan tulajdonosa (használója) tűrni köteles, hogy a pályahálózat-működtető vagy a fejlesztési közreműködő az ingatlanon, az alatt vagy felett gyengeáramú vezetéket, ehhez tartószerkezetet, jelzőkövet, egyéb jelzést vagy ideiglenes eszközt helyezzen el, ezeket javítsa, karbantartsukat elvégezze. Városi, elővárosi és helyi vasúti pályahálózat működtetőjét megilleti ezen jogosultság az erősáramú vezetékek és az ehhez tartozó tartószerkezet elhelyezése, javítása és karbantartásának elvégzése során is. Az elhelyezés, a javítás és a karbantartás során a környezet- és természetvédelmi érdekeket figyelembe kell venni.

(2) A vasúti pályával szomszédos ingatlan tulajdonosa (használója) tűrni köteles, hogy GSM-R fejlesztő az ingatlanon az alatt vagy felett GSM-R hálózati elemeket, vagy ideiglenes eszközt helyezzen el. Az elhelyezés során a környezet- és természetvédelmi érdekeket figyelembe kell venni.

(3) A pályahálózat-működtető, a GSM-R fejlesztő és a fejlesztési közreműködő – az ingatlan tulajdonosának (használójának) kártalanítása mellett – jogosult a vasúti pályán és a vasúti pálya közvetlen közelében a szabad kilátást akadályozó, továbbá a vasúti vezetékek nyomvonalában lévő növényzet eltávolítására, ha azt a közlekedés biztonsága, üzemzavar megelőzése vagy vezetékek létesítése, javítása, karbantartása indokolja. A növényzet eltávolítása nem okozhat aránytalan sérelmet az érintett lakosság érdekei, vagy a környezet- és természetvédelmi érdekek szempontjából.

(4) A vasúti közlekedés célját szolgáló erősáramú vezetékek és tartószerkezetek idegen ingatlanon történő elhelyezésére és üzemben tartására a villamos energiáról szóló törvényben foglaltakat kell alkalmazni.

(5) A GSM-R rendszer-hálózat és tartozékai idegen ingatlanon történő elhelyezésére és üzemben tartására az elektronikus hírközlésről szóló törvényben és az elektronikus építmények elhelyezéséről és az elektronikus hírközlési építményekkel kapcsolatos hatósági eljárásokról szóló rendeletben foglaltakat is alkalmazni kell.

17. A vasúti pályahálózat működtetése

29. § (1) Az országos törzshálózati vasúti pálya működtetésének jogosultságát – a 4. mellékletben meghatározott vasúti pályák kivételével – a nemzeti vagyonról szóló törvény határozza meg.

(2) A 4. mellékletben meghatározott vasúti pályák működtetését olyan gazdasági társaság is végezheti, amelyben a Magyar Állam legalább többségi befolyással rendelkezik.

(3) Az országos vasúti mellékvonalakat magába foglaló vasúti pályahálózat – amelynek országos törzshálózati vasúti pálya vagy tartozéka nem része – működtetését a Kormány által kijelölt gazdasági társaság végezheti.

(4) Az egyéb vasútvonal működtetését bármely gazdasági társaság végezheti.

(5) A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat használatáért fizetendő hálózat-hozzáférési díj az azt működtető pályahálózat-működtetőt illeti, aki köteles hálózat-hozzáférési díjból keletkező bevételét a nyílt hozzáférésű pályahálózat működtetésére fordítani.

(6) Az országos pályahálózat-működtető és a fejlesztési közreműködő éves üzleti tervének tartalmaznia kell a beruházási és pénzügyi tervet. Az üzleti tervnek biztosítani kell az országos vasúti pályahálózat optimális és hatékony használatát és fejlesztését, valamint a pénzügyi és egyéb eszközöket e célok eléréséhez.

(7) Az állam közvetlen vagy közvetett tulajdonába vagy irányítása alá tartozó pályahálózat-működtető a díjképzési és a vasúti pályakapacitás-elosztási keretek betartásán túl felelős saját üzemeltetéséért, adminisztrációjáért és belső ellenőrzéséért.

18. A pályahálózat-működtető üzleti terve

30. § (1) A 6. §-ban meghatározott stratégia, valamint a 17. §-ban meghatározott finanszírozás – különösen az azokban biztosított állami támogatás mértékének – figyelembevételével a pályahálózat-működtető az adott üzleti évre szóló beruházási és pénzügyi programot tartalmazó üzleti tervet készíti.

(2) Az üzleti terv elősegíti a pályahálózat optimális és hatékony használatát, rendelkezésre bocsátásának és fejlesztésének biztosítását, lehetővé teszi a pénzügyi egyensúly elérését, és biztosítja az ehhez szükséges eszközöket.

(3) A pályahálózat-működtető az üzleti terv tervezetének a pályahálózat használatával, rendelkezésre bocsátásával és fejlesztésével foglalkozó részeit – az üzleti terv elfogadására összehívott közgyűlés napját legalább 30 nappal megelőzően – a honlapján közzéteszi. A honlapon megadott elektronikus levélcímen keresztül a közzétételt követő 15 napon belül bárki véleményt nyilváníthat a közzétett tervezetről. A vélemények beérkezéséről visszaigazolást kell küldeni. A névtelenül beérkezett véleményeket azok figyelembevétele nélkül törölni kell.

(4) A beérkezett vélemények alapján a pályahálózat-működtető az üzleti terv tervezetét felülvizsgálja és szükség szerint módosítja.

(5) Az elutasított vélemények esetében a pályahálózat-működtető az elutasítás indokairól összefoglalót készít, amelyet a honlapon közzétesz.

31. § (1) A pályahálózat-működtető a beérkezett véleményeket, a véleményező nevét és elektronikus levélcímét – visszaigazolás küldése céljából – legkésőbb az üzleti terv elfogadásától számított egy hónapig kezeli.

(2) A véleményező adatainak kezeléséhez szükséges hozzájárulást az (1) bekezdésben foglalt adatkezelések tekintetében megadottnak kell tekinteni. E tényre és a véleményező adatait érintő adatkezelés szabályaira a vélemény megadása előtt a véleményező figyelmét megfelelően fel kell hívni.

(3) A közzétett tervezeteket a közzétételtől számított két hónapig nem lehet a honlapról eltávolítani.

19. A kiszolgáló létesítmények

32. § (1) Kiszolgáló létesítmény üzemeltető lehet

- a) pályahálózat-működtető,
- b) vállalkozó vasúti társaság,
- c) olyan gazdasági társaság, amely nem minősül sem pályahálózat-működtetőnek, sem vállalkozó vasúti társaságnak, vagy
- d) természetes személy.

(2) Azon kiszolgáló létesítményeken, amelyeken pályahálózat-működtető alapszolgáltatást nyújt (minimális szolgáltatási csomag), a járulékos szolgáltatásokat, mint a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés biztosítását és a kiszolgáló létesítményekkel nyújtott szolgáltatásokat a pályahálózat-működtető jogosult és köteles nyújtani, a kiegészítő szolgáltatásokat és a mellékszolgáltatásokat a pályahálózat-működtető nyújthatja.

(3) A kiszolgáló létesítmények üzemeltetői a 2. melléklet 2, 3, 4. pontjában meghatározott szolgáltatásokat nyújtják.

(4) Amennyiben az (2) bekezdésben meghatározott szolgáltatásokat a pályahálózat-működtető nyújtja, rá a törvény pályahálózat-működtetőre vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.

(5) Amennyiben a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője a pályahálózat-működtető, vagy a pályahálózat-működtető közvetlen vagy közvetett irányítása alatt áll, a 33. §-ban meghatározott rendelkezéseket nem kell alkalmazni.

(6) A kiszolgáló létesítmény használati díjait a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője részére kell megfizetni. A díjakat a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője a kiszolgáló létesítmény üzemeltetésének finanszírozására használja fel.

33. § (1) E § alkalmazásában gazdasági erőfölényben lévő vállalkozó vasúti társaság az a vállalkozó vasúti társaság, amely egy kiszolgáló létesítmény üzemeltetője felett közvetlen vagy közvetett irányítási joggal rendelkezik és gazdasági erőfölényben van legalább egy olyan vasúti áru- vagy személyszállítási piacon, amely piac szereplői az adott kiszolgáló létesítmény által nyújtott szolgáltatásokat is igénybe veszik.

(2) Amennyiben a 2. melléklet 2. pont *a)*, *b)-c)*, *d)*, *g)* és *i)* alpontjában meghatározott szolgáltatást nyújtó kiszolgáló létesítmény üzemeltetője egy domináns vállalkozó vasúti társaság közvetlen vagy közvetett irányítása alatt áll, akkor a vállalkozó vasúti társaságon belül külön szervezeti egységet hoz létre a kiszolgáló létesítmény üzemeltetésére, amely szervezeti egység

a) vezetője a vállalkozó vasúti társaság vezető tisztségviselőjének közvetlen irányítása alá tartozik, és

b) amely tekintetében külön szervezeti és működési szabályzatot kell készíteni, amelyet a vállalkozó vasúti társaság legfőbb döntéshozó szerve hagy jóvá. A szervezeti és működési szabályzatban a szolgáltatások nyújtásának feltételeit úgy kell meghatározni, hogy valamennyi vállalkozó vasúti társaság számára a létesítményekhez a létesítményen belül található vasúti pályahálózathoz, valamint az ezen létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz való megkülönböztetéstől mentes hozzáférés biztosítva legyen.

(3) Ha a 2. melléklet 2. pontjában meghatározott szolgáltatást nyújtó kiszolgáló létesítmény üzemeltetője gazdasági erőfölényben lévő vállalkozó vasúti társaság közvetlen vagy közvetett irányítása alatt áll, akkor

a) a gazdasági erőfölényben lévő vállalkozó vasúti társaságnak a kiszolgáló létesítmény üzemeltetése tekintetében a vállalkozó vasúti tevékenységétől elkülönítve,

b) a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjének a vasúti tevékenységét a más, e törvény hatálya alá nem tartozó tevékenységétől elkülönítve,

a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló rendeletben meghatározottak szerint kell vezetnie számviteli nyilvántartásait.

(4) A 2. melléklet 2. pontjában meghatározott szolgáltatást nyújtó kiszolgáló létesítmény – vagy amennyiben egy vagy több szolgáltatás nyújtása a vasúti kiszolgáló létesítmény egy részén is lehetséges, akkor a vasúti létesítmény ezen részének – üzemeltetését a kiszolgáló létesítmény tulajdonosa bérbeadás vagy lízing céljára köteles meghirdetni, ha

a) kiszolgáló létesítményt legalább két egymást követő évben nem használták, és

b) legalább két vállalkozó vasúti társaság a szolgáltatások igénybevétele iránt ajánlatot tett a kiszolgáló létesítmény tulajdonosa részére és csatolták az igény megalapozottságát bizonyító okiratokat.

(5) A (3) bekezdés rendelkezéseit nem kell alkalmazni, ha a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője bizonyítja, hogy a kiszolgáló létesítmény használata folyamatban lévő átalakítás miatt nem lehetséges.

VI. FEJEZET

20. A vasúti pályahálózathoz és a szolgáltatásokhoz való hozzáférés

34. § (1) A pályahálózat-működtető 2. melléklet 1. pontjában meghatározott szolgáltatásait a kapacitás-igénylők díj ellenében, egyenlő, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett vehetik igénybe. Ez a jog magában foglalja a kiszolgáló létesítményekhez vezető vasúti pályahálózat-hoz, valamint minden olyan vasúti pályahálózat-hoz való nyílt hozzáférést is, amelyek egynél több végfelhasználót szolgálnak ki vagy képesek kiszolgálni.

(2) Az (1) bekezdés szerinti alapszolgáltatásoknak a kapacitás-igénylők által történő igénybevételére külön-külön nem kerülhet sor. Kivételt képez a 2. melléklet 1. pont e) alpontjában meghatározott felsővezetéki rendszer használata nem villamos meghajtású vasúti jármű közlekedtetése esetén.

(3) A kiszolgáló létesítmények üzemeltetői egyenlő, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett, díj ellenében nyújtják valamennyi kapacitás-igénylő számára a 2. melléklet 2. pontjában meghatározott szolgáltatásokat, beleértve a létesítményben lévő vasúti pályahálózat-hoz való hozzáférést is.

(4) Amennyiben a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője a 2. melléklet 3. pontjában meghatározott szolgáltatások valamelyikét kiegészítő szolgáltatásként, díj ellenében nyújtja az azt igénylő kapacitás-igénylő részére, akkor ezt egyenlő, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett végzi.

(5) A kiszolgáló létesítmény üzemeltetője dönthet úgy, hogy a 2. melléklet 4. pontjában meghatározott mellékszolgáltatásokat kizárólag egyetlen kapacitás-igénylő részére nyújthatja. Ha a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője úgy dönt, hogy e szolgáltatások közül bármelyiket más kapacitás-igénylő számára is felkínálja, azokat köteles az azt igénylő kapacitás-igénylő részére – díj ellenében – egyenlő, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett nyújtani.

35. § A vasúti pályahálózat-hoz történő hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatásokra, valamint az azok igénybevételére vonatkozó részletes rendelkezéseket a vasúti pályahálózat-hoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendelet tartalmazza.

36. § (1) A transzeurópai vasúti közlekedési hálózat részeként működő vasútvonalak minden esetben a nyílt hozzáférés körébe tartoznak.

(2) A nyílt hozzáférés biztosítása szempontjából – a vasúti pálya tulajdonosának és üzemeltetőjének személyére tekintet nélkül – a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat részének kell tekinteni a csatlakozó vasúti pályát.

(3) A pályahálózat-működtető nem köteles a nyílt hozzáférést biztosítani

a) a kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott – nem átjárható – helyi, városi és térségi vasúti pályahálózat-hoz,

b) a kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott elővárosi vasúti pályahálózat-hoz,

c) saját célú vasúti pályahálózat-hoz,

d) iparvágányhoz,

e) a kizárólag honvédelmi célra használt vasúti pályahálózat-hoz.

21. A vasúti pályahálózat kapacitáshoz fűződő jogok elosztása

37. § (1) A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitását – közvetlenül alkalmazandó uniós jogi aktus eltérő rendelkezése hiányában – a pályahálózat-működtető osztja el.

(2) A hozzáférésre jogosult a részére biztosított vasúti pályahálózat-kapacitást harmadik személyre nem ruházhatja át, és azzal nem kereskedhet. Nem minősül átruházásnak, ha a hozzáférésre jogosult a kapacitást kapacitásfoglalásra jogosult kijelölése alapján használja.

(3) A (3) bekezdésben meghatározott tilalomba ütköző magatartást tanúsító hozzáférésre jogosult számára a jogsértést megállapító határozat jogerőre emelkedésétől számított 3 évig vasúti pályahálózat-kapacitás nem biztosítható.

- (4) Az adott pályahálózat-kapacitás menetvonal formájában legfeljebb egy üzemi menetrend érvényességi időszakára adható a kapacitás-igénylőnek.
- (5) A pályahálózat-működtetőnek mindig képesnek kell lennie arra, hogy tájékoztassa a kapacitás-igénylőket a már elosztott pályahálózat-kapacitásról.
- (6) A kapacitás elosztás folyamatának lehetővé kell tennie a pályahálózat-működtető számára a rendelkezésre álló pályahálózat kapacitás értékesítését és lehető leghatékonyabb kihasználását.

22. A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának alapelvei

38. § (1) A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának elosztása során

- a)* az átláthatóság és az egyenlő bánásmód követelményének a megtartásával kell eljárni,
- b)* a kapacitáelosztási szabályok kialakítása során figyelembe kell venni a vasúti személyszállításra, vasúti árutovábbításra vagy vegyes használatra szolgáló vasúti pályák, vagy pályaszakaszok eltérő rendeltetését.

(2) A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztása során lehetőség szerint minden igényt ki kell elégíteni, törekedve a vasúti közlekedés igénybevételének ösztönzésére. A túlterhelt és szakosított pályahálózatra vonatkozó esetek kivételével a vasúti pályahálózat-kapacitás valamennyi vasúti tevékenység végzése céljából használható.

(3) Az elosztás során a vasúti pályahálózat-kapacitás menetvonal formájában

- a)* előre, 12 hónapot meg nem haladó időszakra vonatkozóan, vagy
- b)* eseti igénybejelentés alapján

biztosítható.

(4) A (3) bekezdés *a)* pontjában meghatározott időtartamra vonatkozó vasúti pályahálózat-kapacitási igénybejelentések alapján 12 hónapos időszakra vonatkozóan üzemi menetrendet kell készíteni.

(5) Az üzemi menetrend kialakításánál az egyes igénybejelentések teljesítése érdekében megfelelő vasúti pályahálózat-kapacitást kell biztosítani.

23. A kapacitásfoglalásra jogosult jogai és kötelezettségei

39. § (1) Vasúti pályahálózati kapacitást – díj ellenében – bármely kapacitás-igénylő igényelhet.

(2) A pályahálózat-működtető köteles a 2. mellékletben meghatározott szolgáltatásokat a kapacitásfoglalásra jogosult rendelkezésére bocsátani.

(3) A (2) bekezdésben foglalt szolgáltatások rendelkezésre bocsátására a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának elosztása alapján kerül sor.

(4) A kapacitásfoglalásra jogosult és a vasúti pályahálózat-működtető között a vasúti pályahálózat-kapacitás foglalására vonatkozó keretszerződés jön létre (továbbiakban: keretszerződés). A keretszerződésben a kapacitásfoglalásra jogosult kötelezettséget vállal azoknak a feltételeknek és eljárásrendeknek a betartására, amelyeket a pályahálózat-működtető a 2. melléklet 1. pont *a)* és *f)* alpontjában foglalt szolgáltatásokra vonatkozóan az elosztási elvek részeként közzétesz. A keretszerződés pályahálózat-működtetővel történő megkötése előfeltétele a kapacitásigény benyújtásának.

40. § (1) A kapacitásfoglalásra jogosult a részére kiutalt vasúti pályahálózat-kapacitást annak felhasználása céljából bármely hozzáférésre jogosult részére átruházhatja.

(2) A kapacitásfoglalásra jogosult – a (3) bekezdésben foglalt kivétellel – a 38. §-ban és a 70. §-ban foglaltak szerint igényelheti a vasúti pályahálózat-kapacitást azzal, hogy ahol e törvény hozzáférésre jogosultat említ, azon e § alkalmazásában kapacitásfoglalásra jogosultat kell érteni.

(3) A keretszerződésben a kapacitásfoglalásra jogosult kötelezettséget vállal arra, hogy megnevezi a szerződés tárgyát képező vasúti pályahálózat-kapacitás felhasználása céljából az e törvényben

meghatározott feltételeknek megfelelő hozzáférésre jogosultat, aki a vasúti pályahálózat-működtetővel vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződést köt. Amennyiben a hozzáférésre jogosult és a pályahálózat-működtető közötti szerződés a hozzáférésre jogosult vagy a kapacitásfoglalásra jogosult érdekkörében felmerült okból nem jön létre a (5) bekezdés szerinti határidőig, a vasúti pályahálózat-működtető ezt az igényelt pályahálózat-kapacitás lemondásának tekintheti, és az erre vonatkozó feltételek szerint járhat el.

(4) Amennyiben a szerződő felek a keretszerződésben 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 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 szerződés egy példányát a pályahálózat-működtető köteles a vasúti igazgatási szerv részére a mindkét fél által történő aláírástól számított tizenöt napon belül megküldeni.

(5) A (4) bekezdés szerinti vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződés megkötésének határidejét a vasúti pályahálózat-működtető állapítja meg. A határidő legfeljebb tíz nappal előzheti meg a szerződés tárgyát képező vasúti pályahálózat-kapacitás felhasználásának időpontját. A határidőre vonatkozó feltételeknek megfelelőnek, átláthatónak és hátrányos megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük, és azokat az elosztási elvek részeként közzé kell tenni.

(6) A kapacitásfoglalásra jogosult számára kiutalt kapacitásnak a hozzáférésre jogosult általi felhasználása után elszámolandó hálózat-hozzáférési díjat és a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott fizetési kötelezettségeket a pályahálózat-működtető a kapacitásfoglalásra jogosult által kijelölt hozzáférésre jogosulttal számolja el.

24. Egyablakos ügyintézés

41. §. (1) A kapacitás-igénylő – egyablakos ügyintézés keretében – több vasúti pályahálózat-működtető vasúti pályahálózatára kiterjedő kapacitást is igényelhet a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetőjénél, a menetvonalon érintett pályahálózat-működtetők által létrehozott közös szervnél, vagy a nem független pályahálózat-működtető esetén a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezetnél (továbbiakban: VPSZ), amely az igénylő nevében az érintett pályahálózat-működtetőnél eljár.

(2) Az (1) bekezdés szerinti rendelkezés nem érinti a 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben foglaltakat.

(3) A pályahálózat-működtetők együttműködnek az Unió területén belül működő pályahálózat-működtetőkkel az Unió területén fekvő vasúti rendszerekhez tartozó több hálózatra kiterjedő pályahálózat-kapacitás hatékony kialakításában és elosztásában, beleértve a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó keretmegállapodások alapján történő együttműködést is. A pályahálózat-működtetők részt vesznek a pályahálózat-kapacitás kialakításában és az elosztási eljárásokban. A pályahálózat-működtetők a több hálózatra kiterjedő menetvonalakat ezen eljárások szerint szervezik.

25. Hálózat-hozzáférési szerződés

42. § (1) Amennyiben a hozzáférésre jogosult eleget tesz az e fejezetben meghatározott követelményeknek, úgy a pályahálózat-működtető a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozóan köteles a hozzáférésre jogosulttal – a felek jogait és kötelezettségeit tartalmazó – szerződést kötni.

(2) A pályahálózat-működtetőnek az (1) bekezdésben meghatározott szerződések megkötése során hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételeket kell alkalmaznia.

43. § (1) A hozzáférésre jogosult a vasúti pályahálózat-kapacitásra, valamint a 2. melléklet 1-3 pontjában meghatározott szolgáltatásokra vonatkozó igényét a vasúti pályahálózat működtetőjének bejelenti.

(2) Az (1) bekezdés szerinti igénybejelentés ajánlattételre történő felhívásnak minősül [Ptk. 6:71. § (2) bekezdés].

(3) A pályahálózat-működtető a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően köteles a vasúti pályahálózat-kapacitásnak, valamint a 2. melléklet 1-3. pontjában meghatározott szolgáltatások igénybevételének – a Hálózati Üzletszabályzat rendelkezéseinek megfelelően számított hálózat-hozzáférési díj ellenében történő – biztosítására vonatkozóan ajánlatot tenni.

(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. Amennyiben 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 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 szerződés egy példányát a pályahálózat-működtető köteles a vasúti igazgatási szerv részére a mindkét fél által történő aláírástól számított tizenöt napon belül megküldeni.

(5) Ha a pályahálózat-működtető a (3) bekezdésben meghatározott ajánlattételi kötelezettségének a a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben meghatározott határidőben – nem tesz eleget, vagy a hozzáférésre jogosult a pályahálózat-működtető a 46. § (2) bekezdés szerinti eltérő ajánlatát nem fogadja el, a hozzáférésre jogosult jogvitás eljárás megindítására irányuló kérelmet nyújthat be.

26. Vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó keretmegállapodás

44. § (1) A vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására a pályahálózat-működtető (nem független pályahálózat-működtető esetén a VPSZ) és a kapacitás-igénylő a következő éves üzemi menetrend időbeli hatályát meghaladó időszakra vonatkozó keretmegállapodást köthetnek. A keretmegállapodást kötött kapacitás-igénylő a keretmegállapodásban rögzített feltételek szerint jogosult vasúti pályahálózat-kapacitás igénylésére. A keretmegállapodás nem zárhatja ki harmadik személy jogosultaknak a vasúti pályahálózathoz történő hozzáférését.

(2) A keretmegállapodás létrejöttéhez a vasúti igazgatási szerv jóváhagyása szükséges. A jóváhagyás nem tagadható meg, ha a keretmegállapodás az e törvényben, valamint a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben meghatározott feltételeknek megfelel.

(3) A keretmegállapodás tartalmazza a kapacitás-igénylő által igényelt és a pályahálózat-működtető, vagy – nem független pályahálózat-működtető esetén – a VPSZ által felajánlott pályahálózat-kapacitás jellemzőit.

45. § (1) A keretmegállapodás a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel ötéves időtartamra köthető, és az eredeti időtartamával megegyező időtartammal meghosszabbítható, indokolt esetben azonban a keretmegállapodás hatálya rövidebb vagy hosszabb időtartamban is meghatározható. A keretmegállapodás öt évnél hosszabb időtartamra kereskedelmi szerződések, különleges beruházások vagy kockázatok által indokolt esetben köthető.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően, a szakosított pályahálózatot használó, jelentős és hosszú távú befektetéseket igénylő szolgáltatás esetében – a kapacitás-igénylő kellő indokolása esetén – a keretmegállapodás 15 évre köthető meg. Az időtartam csak kivételes esetekben, elsősorban

nagyléptékű, hosszú távú beruházások esetében haladhatja meg a 15 évet és különösen akkor, ha a beruházásra vonatkozó kötelezettségvállalásokat a többéves amortizációs tervvel együtt szerződésbe foglalták. A kapacitás-igénylő ebben az esetben megkövetelheti a számára a keretmegállapodás alatt biztosítandó kapacitásmutatók részletes meghatározását, ideértve a menetvonalak kihasználtságát, mennyiségét és minőségét.

(3) A keretmegállapodást a pályahálózat-működtető, vagy – nem független pályahálózat-működtető esetén – a VPSZ a vasúti igazgatási szerv előzetes hozzájárulásával egyoldalúan módosíthatja – ideértve a rögzített kapacitás mértékének korlátozását is –, akkor, ha:

- a) a vasúti pályahálózat jobb kihasználása indokolja,
- b) a keretmegállapodás megkötésére a körülmények utóbb bekövetkezett változásából eredően már nem lenne jogszabályi lehetőség.

(4) A keretmegállapodás megszüntetésének és a (3) bekezdés szerinti módosításának esetére a keretmegállapodásban a kapacitás-igénylő részére arányos kártalanítás vagy kártérítés is kiköthető.

(5) Az üzleti titok sérelme nélkül az egyes keretmegállapodásokban lekötött kapacitások adatait a pályahálózat-működtető a Hálózati Üzletszabályzat mellékleteként közzé teszi.

27. Összehangolási eljárás

46. § (1) A vasúti pályahálózat valamely elemére vonatkozó vasúti pályahálózat-kapacitás iránt bejelentett igények ütközése esetén a pályahálózat-működtető az érintett igényeket bejelentő kapacitás-igénylők között egyeztetést kezdeményez, és összehangolási eljárás keretében egyezség létrehozását kísérli meg. Az egyezség létrehozása érdekében a pályahálózat-működtető az érintett kapacitás-igénylők részére az általuk bejelentett igénytől eltérő vasúti pályahálózat-kapacitás igénybevételére tehet javaslatot és az érintett felek jogosultak a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényüket a bejelentési határidő elteltét követően is módosítani.

(2) Ha az összehangolási eljárás 10 munkanapon belül nem vezet eredményre, a pályahálózat-működtető – a kapacitáselosztás elvei alapján, szakosított és túlterhelt pályahálózatokra vonatkozó szabályokra is figyelemmel – dönt az összehangolási eljárással érintett igényekről, és ennek eredményeként az összehangolási eljárással érintett kapacitás-igénylők részére az általa bejelentett igénytől eltérő ajánlatot tehet.

(3) Ha a pályahálózat-működtető a 43. § (3) bekezdésben meghatározott ajánlattételi kötelezettségének a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott határidőben nem tesz eleget, vagy a kapacitás-igénylő a pályahálózat-működtetőnek a (2) bekezdés szerinti eltérő ajánlatát nem fogadja el, a kapacitás-igénylő a jogvitás eljárás megindítására irányuló kérelmet nyújthat be.

28. Túlterhelt pályahálózat

47. § (1) Ha a pályahálózat-kapacitás iránti igények a kért menetvonalak összehangolása és a kapacitás-igénylőkkel folytatott konzultációk után nem elégíthetők ki a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben meghatározott mértékben, a pályahálózat-működtető haladéktalanul köteles a kérdéses pályahálózatot, vagy annak egy részét túlterheltnek minősíteni. Ugyanezt az eljárást kell alkalmazni, ha egy pályahálózaton, vagy annak egy részén – a kapacitásigények benyújtásától számítva – legfeljebb az érintett üzemi menetrend által érintett menetrendi időszakon belül kapacitáshiány lép fel.

48. § (1) A túlterhelt vasúti pályahálózaton a kapacitás elosztására vonatkozó eljárást külön jogszabály írja elő. Az eljárásban – elsősorban a pályahálózat-működtető túlterheltté minősítésnek a megszüntetésére irányuló kapacitás igénye, a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése, a vasúti árutovábbítás, különösen a nemzetközi árutovábbítás fejlesztése, a vasúti közlekedés folyamatos és

kiegyensúlyozott működése vagy egyéb közlekedéspolitikai célok teljesítése érdekében – meghatározott vállalkozó vasúti tevékenységeknek előnyben részesítését írhatja elő.

(2) Túlterhelt pályahálózat esetén a pályahálózat-működtető kapacitáselemzést végez, kivéve, ha a kapacitásbővítési terv megvalósítása már folyamatban van.

29. Kapacitáselemzés, kapacitásbővítési terv

49. § (1) A pályahálózat-működtető a pályahálózat vagy annak egy része túlterheltté nyilvánítását követő hat hónapon belül kapacitáselemzést készít.

(2) A pályahálózat-működtető a kapacitáselemzésben meghatározza a pályahálózat-kapacitás igények teljesítésének korlátait, valamint javaslatokat dolgoz ki a korlátok megszüntetésére. A kapacitáselemzés meghatározza a túlterheltség okait, valamint a túlterheltség enyhítésére irányuló rövid- és középtávú intézkedéseket.

(3) A kapacitáselemzés elvégzését követő hat hónapon belül a pályahálózat-működtető a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben meghatározott módon és tartalommal kapacitásbővítési tervet készít.

(4) A pályahálózat-működtető – az (5) bekezdés kivételével – nem jogosult az 55. § (1) bekezdésben meghatározott felárat kivetni, ha

a) nem készít kapacitásbővítési tervet, vagy

b) nem halad ütemterv szerint a kapacitásbővítési tervben meghatározott intézkedések megvalósításával.

(5) A pályahálózat-működtető a (4) bekezdésben meghatározottaktól eltérően, a vasúti igazgatási szerv jóváhagyásával továbbra is kivetheti az 55. § (1) bekezdésében meghatározott felárat, ha:

a) a kapacitásbővítési terv a pályahálózat-működtető érdekkörén kívül eső ok miatt nem valósítható meg, vagy

b) a kapacitásbővítési terv a rendelkezésre álló lehetőségek miatt gazdaságilag vagy pénzügyileg nem valósítható meg.

30. Szakosított pályahálózat

50. § (1) A pályahálózat-működtető a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben meghatározott keretek között a Hálózati Üzletszabályzatban – megfelelő alternatív vasútvonal biztosítása esetén – az érdekelt felekkel történő egyeztetési eljárást követően egyes pályahálózatokat vagy azok egy részét meghatározott vállalkozó vasúti tevékenységek részére kijelölhet (szakosított pályahálózat kijelölése).

(2) A szakosított pályahálózaton a pályahálózat-működtető a pályahálózat-kapacitás elosztása során – az EUMSZ 101., 102. és 106. cikkének sérelme nélkül – elsőbbségben részesíti az (1) bekezdés szerinti vállalkozó vasúti tevékenységeket.

(3) A fel nem használt kapacitásra az (1) bekezdésen kívüli vasúti közlekedési tevékenység végzésére is lehet kapacitást igényelni.

31. Pályafenntartási munkák céljára igénybe vehető vasúti pályakapacitás

51. § (1) A pályafenntartási munkák elvégzéséhez szükséges pályakapacitási igényeket a menetrend-készítési folyamat során kell benyújtani.

(2) A pályahálózat-működtető figyelembe veszi a rendszeres pályafenntartási munkákra fenntartott pályahálózat-kapacitásnak a kapacitásfoglalásra jogosultakra gyakorolt hatását.

(3) A pályahálózat-működtető a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben meghatározott időn belül értesíti az érdekelt feleket, ha a nem tervszerű pályafenntartási munkák következtében a pályakapacitás nem vehető igénybe.

(4) A pályafenntartási munkák elvégzéséhez szükséges pályakapacitás igényekre vonatkozó részletes rendelkezéseket a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendelet tartalmazza.

32. A kiszolgáló létesítmény kapacitásának elosztása

52. § (1) A kiszolgáló létesítmények kapacitását a létesítményt üzemeltető pályahálózat-működtető, amennyiben a létesítményt nem pályahálózat-működtető üzemelteti, a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője osztja el.

(2) A kapacitás-igénylőnek a kiszolgáló létesítményben nyújtott, a 2. melléklet 2. pontjában meghatározott szolgáltatásaihoz való hozzáférés, valamint azok nyújtása iránti kérelmét a vasúti igazgatási szerv által meghatározott – legfeljebb 15 napos – határidővel meg kell válaszolni. A kérelem csak abban az esetben utasítható el, ha működőképes alternatívák lehetővé teszik, hogy az érintett áru- vagy személyszállítási szolgáltatást ugyanazon vagy egy alternatív menetvonalon, gazdaságilag elfogadható feltételek mellett üzemeltessék. Ez nem kötelezi a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjét arra, hogy erőforrásokra vagy infrastruktúrára irányuló beruházásokat hajtson végre annak érdekében, hogy a kapacitás-igénylő valamennyi kérelmét teljesíteni tudja.

(3) Ha a kapacitás-igénylő kérelme a 33. § (2) bekezdésében meghatározott kiszolgáló létesítményben nyújtott szolgáltatáshoz való hozzáférésre, vagy a 33. § (2) bekezdésében meghatározott kiszolgáló létesítményben történő szolgáltatásnyújtásra irányul, a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjének minden elutasító határozatot írásban meg kell indokolnia, és meg kell jelölnie a működőképes alternatívákat.

(4) Ha a 2. melléklet 2. pontjában említett valamely kiszolgáló létesítmény üzemeltetője ellentmondásokat észlel a különböző kérelmek között, meg kell kísérelnie az összes kérelem lehetőség szerinti összeegyeztetését. Ha nem áll rendelkezésre működőképes alternatíva, és nem elégíthető ki az érintett létesítményre benyújtott kapacitáskérelmek mindegyike az igazolt szükségletek alapján, a kapacitás-igénylő panaszt nyújthat be a vasúti igazgatási szervhez. A vasúti igazgatási szerv a panaszt megvizsgálja, és adott esetben határozatot hoz annak érdekében, hogy a kapacitás megfelelő részét e kapacitás-igénylő kapja meg.

(5) Ha a 2. melléklet 2. pontjában említett valamely kiszolgáló létesítményt legalább két egymást követő évben nem használták, és a hozzáférésre jogosult az adott infrastruktúrához való hozzáférés iránti indokolt igényét benyújtotta a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője számára, a tulajdonos a kiszolgáló létesítményt részben vagy egészben történő üzemeltetés céljára, bérbe-, vagy lízingbeadásra meghirdeti. Ha a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője bizonyítja, hogy a létesítmény hozzáférésre jogosult általi használatát folyamatban lévő átalakítási munkálatok akadályozzák, mentesül a kötelező meghirdetés alól.

(6) A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztására vonatkozó részletes rendelkezéseket vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendelet tartalmazza.

VII. FEJEZET

33. Hálózat hozzáférési díjak képzésének rendszere

53. § (1) A hálózat-hozzáférési díjak díjképzési rendszere

- a) a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető pályahálózat-működtető által nyújtott szolgáltatások díjképzési elveiből,
- b) díjképzési elvek alóli kivételekből,
- c) a biztosítható kedvezményekből,
- d) a kiegyenlítő juttatásokból

áll.

(2) A miniszter – az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben – kiadott rendeletében az e törvényben meghatározott elvek alapján megállapítja a hálózat-hozzáférési díjképzési rendszerek kereteit, a díjak képzésének, alkalmazásának, a díjképzési elvek alóli kivételek kezelésének, a biztosítható kedvezmények, valamint a kiegyenlítő juttatások nyújtásának alapvető szabályait.

(3) A pályahálózat-működtető a megállapított díjképzési rendszerrel és díjképzési szabályokkal összhangban megállapítja és beszedi a pályahálózat használatáért fizetendő díjat.

34. Díjképzési elvek

54. § (1) A pályahálózat-működtető biztosítja, hogy

- a) az 53. § (1) bekezdésében meghatározott díjképzési rendszer – az 55. § (1) bekezdésében meghatározott díj-módosítás kivételével – a vasúti pályahálózat egészére vonatkozóan azonos elveken alapuljon,
- b) a díjképzési rendszer alkalmazása egyenértékű és hátrányos megkülönböztetéstől mentes díjakat eredményezzen a hasonló vasúti szolgáltatási piacon megegyező vasúti szolgáltatásokat nyújtó vállalkozó vasúti társaságok számára,
- c) a fizetett, vagy elszámolt hálózat-hozzáférési díjak megfeleljenek az adott menetrendi évre vonatkozó hálózati üzletszabályzatban közzétett díjképzési rendszer szabályainak.

(2) Az 55. § (1) bekezdésében és az 57. §-ban meghatározott kivételekkel a 2. melléklet 1. pontjában meghatározott szolgáltatásért, valamint a 2. melléklet 2. pontja szerinti, a kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférést biztosító pályahálózat használatáért fizetendő díjak nem haladhatják meg a vonatközlekedetéből közvetlenül eredő költségeket.

55. § (1) A túlterhelt pályahálózat egyértelműen azonosítható részei vonatkozásában az 54. § (2) bekezdésben rögzített díjak a vasúti pályahálózat hatékony kihasználásának elősegítése érdekében a csúcsidőszakban fellépő kapacitáshiány esetében módosíthatóak úgy, hogy tartalmazhatnak olyan díjat, amely tükrözi a kapacitáshiányt.

(2) Az 54. § (2) bekezdésében rögzített díjak az adott vonat közlekedtetése által okozott környezeti hatások költségének megfelelő mértékben módosíthatóak, a környezeti hatás nagyságának megfelelő mértékben. Amennyiben a meghatározott módosítások figyelembe veszik a zajhatások költségeit, úgy a módosításoknak támogatni kell a vasúti járművek elérhető leggazdaságosabb, alacsony zajszintű féktechnológiával történő utólagos felszerelését.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott, módosított díj mindaddig alkalmazható, ameddig az a pályahálózat-működtető összbevételeiben növekedést nem eredményez. Ha a díj a pályahálózat-működtető összbevételeiben növekedést eredményez, csak akkor tartható fenn, ha a közúti árufuvarozás esetén is alkalmaznak a környezeti hatások költségeit magában foglaló díjat.

(4) Ha a (2) bekezdésben meghatározott, módosított díj a pályahálózat-működtetőnél többletbevételt eredményez, azt a vasúti pályahálózat állapotának javítására kell fordítani.

(5) A pályahálózat-működtető a (2) bekezdésben meghatározott díjak vonatkozásában köteles azokat az adatokat 5 évig megőrizni, amelyekből a környezetvédelmi díjak eredete és azok alkalmazása ellenőrizhető. A miniszter a Bizottság kérésére ezeket az adatokat a Bizottság részére megküldi.

(6) A díjak aránytalan ingadozásainak elkerülése érdekében a 2. mellékletben meghatározott vasúti szolgáltatásokra és meghatározott időszakokra, de legfeljebb egy menetrendi évre, az 54. § (2) bekezdésben, valamint az (1)-(2) bekezdésben meghatározott díjak átlagolhatóak. A hálózat-hozzáférési díjak mértékének ebben az esetben is arányban kell lenniük a különböző szolgáltatások költségeivel.

56. § (1) Ha a 2. melléklet 2. pontjában meghatározott kiszolgáló létesítményekben nyújtott szolgáltatásokat csak egy szolgáltató kínálja, a szolgáltatásért fizetendő díj nem haladhatja meg a pályahálózat használatának és a szolgáltatás nyújtásának ésszerű nyereséggel megnövelt költségét.

(2) Ha a 2. melléklet 3. és 4. pontjában meghatározott kiegészítő- és mellékszolgáltatásokat csak egy szolgáltató kínálja, az e szolgáltatásokért felszámított díjak nem haladhatják meg a szolgáltatás nyújtásának ésszerű nyereséggel megnövelt költségét.

(3) A vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló rendeletben meghatározott esetekben felszámíthatók díjak a pályahálózat-fenntartás céljára felhasznált kapacitásra is. E díjak nem haladhatják meg a pályahálózat-működtető fenntartási munkákból származó nettó bevételevesztését.

(4) A 2. melléklet 1-3. pontjában meghatározott szolgáltatásokat nyújtó létesítmény üzemeltetője a pályahálózat-működtetőnek megküldi

a) a díjakkal kapcsolatos, a kiszolgáló létesítményben nyújtott szolgáltatások igénybevétele érdekében szükséges, a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által nyújtott naprakész információk felsorolásáról szóló rendeletben meghatározott adatokat, amelyeket a hálózati üzletszabályzatnak tartalmaznia kell, vagy

b) olyan honlap elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetőek.

(5) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott díjak esetében a díj ésszerű nyereségtartalmát a vasúti igazgatási szerv vizsgálja, a vasúti közlekedési piac felügyeletére irányuló eljárás keretében.

35. Kivételek a díjképzési elvek alól

57. § (1) Ha a vasúti szolgáltatások piaca lehetővé teszi, és a hálózat-hozzáférési díjak várhatóan nem fedezik a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetőjének összes indokolt költségét és ráfordítását, a 2. mellékletben meghatározott szolgáltatások díja legfeljebb az összes indokolt költségre és ráfordításra fedezetet nyújtó mértékig olyan általános felárral növelhető, amely figyelembe veszi

a) a vállalkozó vasúti társaságok termelékenységeinek növekedését,

b) a vasúti pályahálózat hatékony használatának a követelményét,

c) a vasúti piaci szegmensek optimális versenyképességének a követelményét, valamint

d) az átláthatóság és az egyenlő bánásmód elvét.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott felárak mértéke nem zárhatja ki, hogy a pályahálózatot olyan piaci szegmensek használják, amelyek legalább a vasúti szolgáltatás nyújtása következtében közvetlenül felmerült költségeket, s ezen felül a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott felárak alkalmazását megelőzően a pályahálózat-működtető – a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló rendeltben meghatározott eljárásban – értékeli a felárak hatásait az egyes piaci szegmensek vonatkozásában.

(4) A pályahálózat-működtető által meghatározott piaci szegmensek között legalább a következő három szegmensnek szerepelnie kell: vasúti teherszállítás, közszolgálati szerződés keretében végzett személyszállítás, valamint egyéb személyszállítás. A pályahálózat-működtető ezen túlmenően a szállított áruk vagy személyek szerint további piaci szegmenseket különböztethet meg.

(5) A hálózati üzletszabályzatnak tartalmaznia kell a piaci szegmensek listáját, amelyet legalább ötévente felül kell vizsgálni. A listát a vasúti igazgatási szerv piacfelügyeleti eljárás keretében ellenőrzi.

58. § (1) A hátrányos megkülönböztetés elkerülése érdekében, ha a pályahálózat-működtető átlag- és határköltség alapú díjakat alkalmaz, akkor a pályahálózat azonos tartalmú használata esetén a

hozzáférésért fizetendő, valamint az egy piaci szegmensben belüli, a hozzáférésre jogosultak számára nyújtott azonos szolgáltatások ugyanazon díjképzés alá esnek.

(2) A pályahálózat-működtető – az üzleti titokra vonatkozó rendelkezések figyelembevételével – a Hálózati Üzletszabályzat mellékletében teszi közzé, hogy díjazási rendszere megfelel az (5) bekezdésben meghatározott követelményeknek.

59. § (1) A normál nyomtávtól eltérő nyomtávú hálózatot üzemeltető nem EGT-államba irányuló vagy ilyen országokból érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatások tekintetében a pályahálózat-működtető a szolgáltatásokkal kapcsolatban felmerült költségek teljes megtérülése érdekében magasabb díjakat is meghatározhat.

(2) A meglévő vasúti pályahálózat meghatározott szakaszán végzett beruházások, valamint új vasúti pályaszakasz létesítése esetén a pályahálózat-működtető által készített hosszú távú költségterv alapján magasabb díj érvényesíthető az adott vasúti pályaszakaszra vonatkozóan, ha a beruházás a vasúti pályahálózat jobb kihasználását eredményezi, vagy a pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosultak közül legalább az egyik számára eredményjavulást okoz és a beruházás a magasabb díj alkalmazása nélkül nem valósulhatna meg. Az alkalmazott magasabb díj mértékének megállapításakor figyelembe lehet venni a beruházással kapcsolatos kockázatok megosztására vonatkozó megállapodásokat is.

(3) A 2009/561/EK bizottsági határozatban meghatározott vasúti folyosók esetében – összhangban a 2008/386/EK bizottsági határozattal – különböző hálózat-hozzáférési díjakat kell alkalmazni a vonatoknak az ETCS berendezéssel való felszerelése ösztönzése érdekében. A különböző díjak alkalmazása nem idézhet elő átfogó változást a pályahálózat-működtető bevételeiben.

(4) A (3) bekezdésben meghatározott díjakat nem kell alkalmazni a 2009/561/EK határozatban meghatározott olyan vasútvonalakra, amelyeken kizárólag ETCS rendszerrel felszerelt vonatok képesek közlekedni.

36. Kedvezmények

60. § (1) A hálózat-hozzáférési díjak tekintetében az egyenlő bánásmód követelményeinek megtartásával általános és egyedi kedvezmények biztosíthatóak oly módon, hogy azok nem torzíthatják a vasúti társaságok közötti versenyt.

(2) A pályahálózat-működtető kedvezményeket csak a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat meghatározott szakaszaira nyújthat, olyan módon, hogy hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményeknek kell vonatkoznuk.

(3) Az általános kedvezmény mértéke nem haladhatja meg a pályahálózat-működtető által elért tényleges adminisztrációs költségmegtakarítás mértékét. A kedvezmény mértékének meghatározásakor nem lehet figyelembe venni a felszámított díjba már egyébként beépített költségmegtakarítást.

(4) A pályahálózat-működtető egyedi kedvezményeket nyújthat a nagymértékben kihasználatlan vasúti pályaszakaszokon a forgalom növelése érdekében vagy meghatározott vasúti pályaszakaszokon új vasúti szolgáltatások fejlesztésére időszakos jelleggel.

37. Kifizetetlen környezeti, baleseti és infrastruktúra-költségeket kiegyenlítő rendszerek

61. § (1) A vasúti pályahálózat használata esetén a vasúti közlekedési tevékenységtől eltérő közlekedési módok által okozott és igazolhatóan máshonnan meg nem térülő környezeti, baleseti, infrastrukturális költségek kiegyenlítése céljából, meghatározott időszakokra – a kifizetetlen környezeti, baleseti és infrastruktúra-költségeket kiegyenlítő rendszerekről szóló rendeletben meghatározottak szerint – a pályahálózat-működtetőnek kiegyenlítő juttatás adható, ha a versengő szállítási módok költségei meghaladják az ezzel egyenértékű vasúti költségeket.

- (2) A pályahálózat-működtető a kiegyenlítő juttatás mértékével megegyező mértékben csökkenti a hálózat-hozzáférési díjait.
- (3) Amennyiben a vállalkozó vasúti társaság a (2) bekezdésben meghatározott – a kiegyenlítő juttatás miatt – csökkentett összegű hálózat-hozzáférési díjat fizet, úgy saját szolgáltatási díjait ennek megfelelő mértékben csökkenti.
- (4) Az (1) bekezdésben meghatározott kiegyenlítő juttatásnak meg kell felelnie az EUMSZ 93., 107. és 108. cikkének.

38. A Díjképzési Módszertan és a Díjszámítási Dokumentum

- 62. §** (1) A pályahálózat- működtető a díjszabási rendszer elemei meghatározásának módját az e törvény, valamint a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló rendelt alapján kiadott Díjképzési Módszertanban rögzíti.
- (2) A Díjképzési Módszertant évente felül kell vizsgálni, és a legjobb nemzetközi gyakorlat alapján – szükség szerint – módosítani kell.
- (3) A pályahálózat-működtető a hálózat-hozzáférési díjak meghatározására vonatkozó részletes számításokat és a számítások alapjául szolgáló adatokat a Díjszámítási Dokumentumban rögzíti. A pályahálózat-működtető a Díjszámítási Dokumentumban meghatározott díjakat a Hálózati Üzletszabályzatban teszi közzé.

39. Teljesítményösztönző rendszer

- 63. §** (1) A hálózat-hozzáférési díjképzés rendszere a teljesítményösztönző rendszerrel együtt a vasúti pályahálózat zavarainak, késéseinek minimalizálására és a vasúti pályahálózat teljesítményének javítására ösztönzi a kérelmezőt és a pályahálózat-működtetőt.
- (2) A teljesítményösztönző rendszert a pályahálózat-működtető, vagy – nem független pályahálózat-működtető esetén – a VPSZ határozza meg.
- (3) A teljesítményösztönző rendszer alapelvei a vasúti pályahálózat egészére vonatkozóan azonosak.
- (4) A teljesítményösztönző rendszerből következő elszámolások kizárólag a hozzáférésre jogosulttal történnek.
- (5) A teljesítményösztönző rendszer alapelveit és a teljesítményösztönző rendszerre vonatkozó részletes szabályokat a miniszter állapítja meg.

40. Foglalási díj

- 64. §** (1) A hozzáférésre jogosult és a pályahálózat-működtető között a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződésben – integrált vasúti társaság esetében az általa működtetett vasúti pályahálózatra vonatkozóan a belső megállapodás alapján – a pályahálózat-működtető foglalási díjfizetési kötelezettséget állapíthat meg, amelynek célja a kapacitás hatékony kihasználása.
- (2) A foglalási díjat a pályahálózat-működtető köteles kiszabni azon hozzáférésre jogosultak esetében, amelyek a rendszeresen nem használják ki a nekik odaítélt menetvonalakat, vagy azok egy részét.
- (3) A lekötött, de ténylegesen igénybe nem vett kapacitásért a hozzáférésre jogosult vasúti társaság a menetvonalért fizetendő alapszolgáltatás díjának a teljesítményösztönző rendszerben meghatározott mértékű hányadát fizeti. A teljesítményösztönző rendszerben meghatározott egyéb szolgáltatások vonatkozásában a lekötött, de ténylegesen igénybe nem vett szolgáltatásokért a hozzáférésre jogosult vasúti társaság a szolgáltatásért fizetendő díj teljesítményösztönző rendszerben meghatározott mértékű hányadát fizeti.

(4) A pályahálózat-működtető a hálózati üzletszabályzatban közzéteszi azokat a kritériumokat, amelyek alapján megállapítható a kihasználás elmulasztása. A kritériumok hálózati üzletszabályzatban való meglétét a vasúti igazgatási szerv ellenőrzi.

41. A több hálózatra kiterjedő díjképzési rendszerekkel kapcsolatos együttműködés

65. § (1) Az Unió területén fekvő vasúti rendszerekhez tartozó több pályahálózatot igénybe vevő vasúti szolgáltatások nyújtásához szükséges hatékony díjképzési rendszerek alkalmazásának lehetővé tétele érdekében a pályahálózat-működtetők együttműködnek, és együttesen koordinálják vagy végzik a díjképzést. Nem független pályahálózat-működtető esetén a díjképzést a VPSZ koordinálja és végzi.

(2) A pályahálózat-működtetők kiemelt feladata a nemzetközi vasúti szolgáltatások optimális versenyképességének, és a vasúthálózatok hatékony kihasználásának biztosítása. Ennek érdekében megfelelő eljárásokat alakíthatnak ki az e törvényben meghatározott szabályok alapján.

(3) Az (1) bekezdés végrehajtása érdekében a pályahálózat-működtetők – nem független pályahálózat-működtető esetén a VPSZ – az Unió területén fekvő vasúti rendszerekhez tartozó több hálózatra kiterjedő forgalom tekintetében együttműködnek a felárak és a teljesítményösztönző rendszerek alkalmazása érdekében.

42. A hálózat-hozzáférési díjak ellenőrzése

66. § (1) A hálózat-hozzáférési díjrendszer keretében alkalmazott díjak, kedvezmények és felárak alkalmazásának feltételeit, különös tekintettel a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat egyes elemeinek fenntartásával és a nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatos költségeket a vasúti igazgatási szerv ellenőrizheti. A pályahálózat-működtető és a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője köteles a költség- és árbevétel-struktúra átláthatóságát nyilvántartási és elszámolási rendszerében biztosítani, és a vasúti igazgatási szerv számára az ellenőrzéshez szükséges adatszolgáltatást teljesíteni.

(2) A pályahálózat-működtetőnek és a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjének a hozzáférésre jogosult ilyen irányú kérése esetén a hozzáférésre jogosult felé igazolnia kell, hogy a hozzáférésre jogosultnak ténylegesen kiszámlázott pályahasználati és szolgáltatási díjak megfelelnek a hálózati üzletszabályzatban rögzített módszernek, szabályoknak és adott esetben a díjtáblázatoknak.

43. A hálózati üzletszabályzat

67. § (1) A pályahálózat-működtető

- a) a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó általános szerződési feltételeit,
- b) a díjképzési rendszer elemeit, valamint azok alkalmazásának részletes feltételeit,
- c) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának részletes feltételeit, ideértve az összehangolási eljárást szabályozó elveket és az eljárás részletes szabályait,
- d) a vasúti pályahálózatra vonatkozó forgalmi és műszaki jellemzőket,
- e) a pályahálózat-működtető hálózatahoz kapcsolódó kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés és az azokon belüli szolgáltatásnyújtás feltételeivel kapcsolatos a kiszolgáló létesítményben nyújtott szolgáltatások igénybevétele érdekében szükséges, a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által nyújtott naprakész információk felsorolásáról szóló rendeltben meghatározott információkat, vagy olyan honlap elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában térítésmentesen hozzáférhetőek,
- f) teljesítményösztönző rendszerrel kapcsolatos megállapodásokat

a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelően magyar és angol nyelven Hálózati Üzletszabályzatba foglalja.

(2) A pályahálózat-működtető az adott menetrendi évre vonatkozó Hálózati Üzletszabályzatot az éves menetvonal-igények benyújtási határidejének lejárata előtt 4 hónappal közzéteszi, és a közzétételt megelőzően az érdekelt felek részére lehetőséget biztosít az egyeztetésre. A hálózati üzletszabályzat tervezetét – annak közzétételét megelőző 30 nappal a honlapján nyilvánosságra hoznia. A pályahálózat-működtető a vasúti igazgatási szervet a Hálózati Üzletszabályzat tervezetére vonatkozóan beérkezett észrevételekről és az egyeztetéssel kapcsolatos minden körülményről haladéktalanul tájékoztatja. A vasúti igazgatási szerv a Hálózati Üzletszabályzat összeállítására vonatkozó szabályok megsértése esetén az érintett felet vagy feleket hivatalból a jogszerű magatartás tanúsítására kötelezi.

(3) A Hálózati Üzletszabályzat készítője köteles a Hálózati Üzletszabályzatot honlapján – mindenkor hatályos szövegével – közzétenni, valamint a szabályzat kiadásának költségeit meg nem haladó összegű ellenérték fejében nyomtatott formában rendelkezésre bocsátani.

(4) A Hálózati Üzletszabályzat készítője gondoskodik arról, hogy a Hálózati Üzletszabályzatban szereplő információk naprakészek legyenek, és köteles a Hálózati Üzletszabályzatot ennek érdekében szükség szerint módosítani. A Hálózati Üzletszabályzat tervezetét (módosítás esetén a Hálózati Üzletszabályzat módosításának tervezetét) a közzétételt megelőzően a vasúti igazgatási szerv részére meg kell küldeni.

(5) A vasúti igazgatási szerv a Hálózati Üzletszabályzatot hivatalból megvizsgálja, és ha annak tartalma ellentétes az e törvényben, valamint a Hálózati Üzletszabályra vonatkozó meghatározott vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben foglaltakkal, annak módosítását hivatalból elrendeli.

(6) Ha a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője nem azonos a kiszolgáló létesítményhez kapcsolódó vasúti pályahálózat pályahálózat-működtetőjével, akkor a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője a pályahálózat-működtető rendelkezésére bocsátja azokat a kiszolgáló létesítményben nyújtott szolgáltatások igénybevétele érdekében szükséges, a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által nyújtott naprakész információk felsorolásáról szóló rendeletben meghatározott naprakész információkat, amelyeket a 67. § (1) bekezdés e) pontja alapján a Hálózati Üzletszabályzatnak tartalmaznia kell, vagy azon honlap elérhetőségét, amelyen ezek az adatok elektronikus formában, naprakész állapotban térítésmentesen hozzáférhetőek.

VIII. FEJEZET

44. A nem független pályahálózat-működtetőre és az általa működtetett vasúti pályahálózatra vonatkozó eltérő rendelkezések

68. § (1) Ha a vasúti pályahálózatot nem független pályahálózat-működtető működteti, akkor az alapvető feladatok ellátása tekintetében a 37.-41. §-ok, a 44.-51. §-ok, valamint az 53.-67. §-ok rendelkezéseit az alábbi eltérésekkel kell alkalmazni.

(2) A (3) bekezdésben meghatározott feladatokat a nem független pályahálózat-működtető helyett a VPSZ látja el.

(3) A VPSZ által ellátott feladatok a következők:

- a) a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztása beleértve mind az egyes menetvonalak meghatározását, mind azok rendelkezésre állásának felmérését, mind pedig azok elosztását
- b) a nem független pályahálózat-működtető az általa működtetett vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése költségei meghatározása,
- c) Díjképzési Módszertan és a Díjszámítási Dokumentum megállapítása, illetőleg a hozzáférésre jogosult által fizetendő hálózat-hozzáférési díjak összegének meghatározása, valamint a díjak beszedése, amely szolgáltatás nem minősül adóköteles tevékenységnek.
- d) a nem független pályahálózat-működtető Hálózati Üzletszabályzatának kidolgozására.

(4) A nem független pályahálózat-működtető – a VPSZ (3) bekezdésben meghatározott feladatai ellátása érdekében –, a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeltben meghatározottak szerint köteles

- a) az általa működtetett vasúti pályahálózat forgalmi és műszaki jellemzőire vonatkozó adatokat, valamint a pályahálózat kapacitásának meghatározásához szükséges egyéb iratot, információt, továbbá
- b) a vasúti pályahálózat működtetésére, valamint a nyílt hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatásokra vonatkozó költség-, ráfordítás- és eredmény-kimutatásait a VPSZ rendelkezésére bocsátani.

69. § A nem független pályahálózat-működtető Hálózati Üzletszabályzatának tartalmaznia kell az általa működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz történő hozzáférésére vonatkozó részletes szabályokat is.

45. A kapacitáselosztás menete

70. § (1) A kérelmező a vasúti pályahálózat-kapacitásra, valamint a 2. mellékletben meghatározott szolgáltatásokra vonatkozó igényét a VPSZ részére jelenti be.

(2) Az (1) bekezdés szerinti igénybejelentés ajánlattételre történő felhívásnak minősül [Ptk. 6:71. § (2) bekezdés].

(3) A VPSZ a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően meghatározza

- a) a kérelmező rendelkezésére bocsátható vasúti pályahálózat-kapacitást, továbbá
- b) a hálózat-hozzáférési díjak összegét,

és erről a nem független pályahálózat-működtetőt és a kérelmezőt 15 napon belül értesíti.

(4) A nem független pályahálózat-működtetőt a (3) bekezdés szerinti értesítésben foglaltaknak megfelelő tartalommal a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítása tárgyában a kérelmezővel szemben szerződéskötési kötelezettség terheli. Amennyiben 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, amennyiben a vasúti igazgatási szerv ehhez előzetesen hozzájárult. A létrejött szerződés egy-egy példányát a nem független pályahálózat-működtető köteles a vasúti igazgatási szerv és a VPSZ részére a mindkét fél által történő aláírástól számított tizenöt napon belül megküldeni.

(5) A nem független pályahálózat-működtető számára az összehangolási eljárással kapcsolatos feladatokat a VPSZ látja el.

(6) Ha a nem független pályahálózat-működtető a VPSZ-nek a (3) bekezdés szerinti értesítésében foglaltakkal nem ért egyet, a jogvitás eljárás megindítására irányuló kérelmet nyújthat be.

46. Az integrált vasúti társaság hozzáférése az általa működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz

71. § (1) A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető integrált vasúti társaság a vasúti pályahálózat-kapacitási igényét, valamint a 2. mellékletben meghatározott szolgáltatások igénybevételére vonatkozó tervét köteles a VPSZ-nek bejelenteni.

(2) A VPSZ a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően – az integrált vasúti társaságnak megküldött értesítésben – meghatározza

- a) az integrált vasúti társaság rendelkezésére bocsátható vasúti pályahálózat-kapacitást, továbbá
- b) az integrált vasúti társaság által történő igénybevételnek – a Hálózati Üzletszabályzat hálózat-hozzáférési díjszabási rendelkezéseinek megfelelően számított – belső hálózat-hozzáférési díjat.

(3) Amennyiben az integrált vasúti társaság a VPSZ-nek (2) bekezdés szerinti értesítésében foglaltakkal nem ért egyet, a jogvitás eljárás megindítására irányuló kérelmet nyújthat be.

72. § (1) Az integrált vasúti társaságnak az általa működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése a 10. § (1) bekezdés *b)-d)* pontjaiban meghatározott tevékenységet végző szervezeti egységei, és a vasúti pályahálózat működtetését ellátó szervezeti egysége közötti – a VPSZ által kidolgozott, és a vasúti igazgatási szerv által jóváhagyott – belső megállapodás alapján kerül sor.

(2) Az integrált vasúti társaságnak a 71. § (2) bekezdés *b)* pontjában foglaltak szerint meghatározott belső hálózat-hozzáférési díjat a 10. §-ban foglaltaknak megfelelően kell a vállalkozó vasúti tevékenységet és a vasúti pályahálózat működtetését végző szervezeti egységei között elszámolni.

47. A vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet

73. § (1) A VPSZ egyszemélyes gazdasági társaság, kizárólagos tulajdonosa a magyar állam.

(2) A tulajdonosi jogokat az állam nevében a miniszter gyakorolja.

(3) A VPSZ működési engedélyt nem szerezhetsz és vasúti társaságban sem közvetlen, sem közvetett módon nem szerezhetsz tulajdonrészt, továbbá vasúti társasággal és annak kapcsolt vállalkozásával jogviszonyt – az e törvényben meghatározott feladatainak teljesítésével összefüggő jogviszonyok kivételével – csak a vasúti igazgatási szerv előzetes hozzájárulásával létesíthetsz.

74. § (1) A VPSZ vezető tisztségviselője, felügyelőbizottságának tagja, vezető állású munkavállalója, valamint a díjszabási vagy kapacitáselosztási feladatait ellátó munkavállalója,

a) a vasúti igazgatási szervvel közszolgálati jogviszonyt, vasúti társasággal vagy annak kapcsolt vállalkozásával munkaviszonyt, illetőleg munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyt nem létesíthetsz,

b) vasúti társaságban, vagy annak kapcsolt vállalkozásában részesedést nem szerezhetsz,

c) munkafeltételeit, hatásköreit, beszámolási kötelezettségeit olyan módon kell meghatározni, hogy a 68. § (3) bekezdése szerinti feladatok ellátásával kapcsolatos ügyekben a független döntéshozatal biztosított legyen, továbbá

d) munkaszerződésében vagy megbízási szerződésében foglalt jogait és kötelezettségeit, valamint a munkavégzésének feltételeit – független döntéshozatali eljárás keretében – úgy kell meghatározni, hogy a 68. § (3) bekezdése szerinti feladatok ellátásával összefüggő döntések meghozatala során a befolyásmentesség és az egyenlő bánásmód követelményének megfelelően járjon el.

(2) A VPSZ vezető tisztségviselőjének, felügyelőbizottsága tagjának, vezető állású munkavállalójának, valamint a díjszabási vagy kapacitáselosztási feladatait ellátó munkavállalójának közeli hozzátartozója [Ptk. 8:1. § (1) bekezdés 1. pont]

a) a vasúti igazgatási szervvel közszolgálati jogviszonyt nem létesíthetsz,

b) vasúti társaságban vagy annak kapcsolt vállalkozásában részesedést nem szerezhetsz,

c) vasúti társaságnak, vagy annak kapcsolt vállalkozásának vezető tisztségviselője, felügyelőbizottságának tagja vagy vezető munkavállalója nem lehet.

(3) A VPSZ vezető tisztségviselője, felügyelőbizottságának tagja, vezető állású munkavállalója, valamint a díjszabási vagy kapacitáselosztási feladatait ellátó munkavállalója köteles haladéktalanul írásban bejelenteni, ha vele vagy közeli hozzátartozójával szemben törvényben meghatározott összeférhetetlenségi ok merül fel, vagy ha jogviszonyának fennállása alatt ő vagy közeli hozzátartozója összeférhetetlen helyzetbe kerül. A vezető tisztségviselőt és a felügyelőbizottság tagját a tulajdonosi jogkör gyakorlója, a vezető állású munkavállalót, és a díjszabási vagy kapacitáselosztási feladatot ellátó munkavállalót pedig a munkáltatói jogkör gyakorlója írásban köteles felszólítani az összeférhetetlenség megszüntetésére. Ha az összeférhetetlenség a felszólítás kézbesítésétől számított 30 napon belül nem szűnik meg, akkor a vezető tisztségviselő, a

felügyelőbizottság tagja, a vezető állású munkavállaló, vagy a díjszábási vagy kapacitáselosztási feladatot ellátó munkavállaló jogviszonya e törvény erejénél fogva megszűnik.

(4) A VPSZ a nem független pályahálózat-működtető számára nyújtott szolgáltatások ellenértékeként az általa elosztott vasúti pályahálózat-kapacitás után – a 141. § (1) bekezdés *e*), *g*) és *h*) pontjára is figyelemmel – kiszámlázott hálózat-hozzáférési díj, valamint elszámolt belső hálózat-hozzáférési díj a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és a nem független vasúti pályahálózat-működtető közötti jogviszonyról szóló korm. rendeltben meghatározott hányadának megfelelő összegű megbízási díjra jogosult a nem független pályahálózat-működtetőtől. A nem független pályahálózat-működtető és a VPSZ közötti jogviszonyra a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és a nem független vasúti pályahálózat-működtető közötti jogviszonyról szóló korm. rendeletben foglaltakat kell alkalmazni.

(5) A VPSZ vezető tisztségviselője, vezető állású munkavállalója, továbbá díjszábási vagy kapacitáselosztási feladatot ellátó munkavállalója feladatainak ellátása során korlátozás nélkül jogosult a VPSZ e fejezetben meghatározott feladataival összefüggő üzleti titok megismerésére. E személyek a tudomásukra jutott üzleti titkot kötelesek megőrizni.

(6) A 68. § (3) bekezdése szerinti feladatok ellátása során a VPSZ részére a tulajdonosi jogokat gyakorló szerv egyedi utasítást nem adhat.

48. Üzleti titok védelme

75. § A pályahálózat-működtető és a VPSZ vezető tisztségviselője, vezető állású munkavállalója, továbbá díjszábási vagy kapacitáselosztási feladatot ellátó munkavállalója a feladatainak ellátása során korlátozás nélkül jogosult a pályahálózat-működtető e fejezetben meghatározott feladataival összefüggő üzleti titok megismerésére. E személyek a tudomásukra jutott üzleti titkot kötelesek megőrizni.

ÖTÖDIK RÉSZ VÁLLALKOZÓ VASÚTI TÁRSASÁGOK

IX. FEJEZET

49. Vállalkozó vasúti szolgáltatások

76. § (1) Vállalkozó vasúti szolgáltatás a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényben meghatározott vasúti személyszállítási szolgáltatás, a vasúti árufuvarozási szolgáltatás és a vontatási szolgáltatás.

50. Vasúti árufuvarozási szolgáltatás

77. § A vasúti árufuvarozásra kötött szerződésekre a Ptk. szerződésekre vonatkozó általános, továbbá a fuvarozási szerződésekre vonatkozó rendelkezéseit az e törvényben, valamint a vasúti árufuvarozási szerződésekre vonatkozó részletes szabályokról szóló kormányrendeletben foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni.

78. § (1) A vasúti árufuvarozási tevékenységet végző vállalkozó vasúti társaság köteles az árufuvarozási tevékenységre vonatkozó általános szerződési feltételeit tartalmazó vasúti árufuvarozási üzletszabályzatot készíteni. A vasúti árufuvarozási üzletszabályzatot, valamint annak módosítását a vasúti igazgatási szerv a vasúti árufuvarozási szerződésekre vonatkozó részletes szabályokról szóló kormányrendeletben foglaltak szerint hagyja jóvá. A jóváhagyás nem tagadható meg, amennyiben a vasúti árufuvarozási üzletszabályzat a vasúti árufuvarozási szerződésekre vonatkozó részletes szabályokról szóló kormányrendeletben meghatározott feltételeknek megfelel. A jóváhagyott vasúti árufuvarozási üzletszabályzatot a vállalkozó vasúti társaság köteles – legkésőbb a hatósági jóváhagyást követő 15 napon belül – a honlapján közzétenni.

(2) A vasúti árufuvarozás részletes feltételeit a Kormány rendeletben határozza meg.

51. Vontatási szolgáltatás

79. § (1) A kizárólag vontatási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság saját eszközeivel, vagy szerződés útján biztosított vontató járművekkel nyújthat vontatási szolgáltatást más vállalkozó vasúti társaságoknak.

(2) A kizárólag vontatási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság köteles a vontatási szolgáltatás nyújtására vonatkozó általános szerződési feltételeit tartalmazó vontatási üzletszabályzatot készíteni. A vontatási üzletszabályzatot, valamint annak módosítását a vasúti igazgatási szerv a vontatási üzletszabályzat tartalmára és a hatósági jóváhagyásáról szóló rendeletben foglaltak szerint hagyja jóvá. A jóváhagyás nem tagadható meg, amennyiben a vontatási üzletszabályzat a vontatási üzletszabályzat tartalmára és a hatósági jóváhagyásáról szóló rendeletben meghatározott feltételeknek megfelel. A jóváhagyott vontatási üzletszabályzatot a vállalkozó vasúti társaság köteles – legkésőbb a hatósági jóváhagyást követő 15 napon belül – a honlapján közzétenni.

52. Országos vasúti személyszállítás és árufuvarozás, valamint vontatási szolgáltatás

80. § (1) Az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság – a VI. fejezetben meghatározott feltételek teljesítése esetén – valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat használatára jogosult.

(2) Határon átmenő árutovábbítási tevékenység végzésére az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság a vonatkozó nemzetközi szerződések rendelkezései szerint jogosult.

HATODIK RÉSZ ENGEDÉLYEK

X. FEJEZET 53. Műszaki engedély

81. § (1) E törvény alapján műszaki hatósági engedély (a továbbiakban: műszaki engedély) szükséges

- a) jogszabály eltérő rendelkezése hiányában a vasúti pálya és tartozékai építéséhez, létesítéséhez, korszerűsítéséhez, átalakításához, használatbavételéhez, fennmaradásához és megszüntetéséhez,
- b) vasúti jármű típusának engedélyezéséhez és a vasúti jármű üzembe helyezéséhez, valamint vasúti jármű – a vasúti járművek üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos vizsgálatáról és hatósági nyilvántartásáról szóló rendeletben meghatározott – átalakításához,
- c) vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló kazánok, nyomástartó edények üzembe helyezéséhez és üzemben tartásához, valamint átalakításához,
- d) vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények vizsgálatát végző személyek és szervezetek tevékenységéhez,
- e) vasúti járművek, vasúti járművek közlekedésbiztonsági berendezései (futómű, fék, kocsiszekrény, vonatbefolyásoló berendezés) javítását, karbantartását és időszakos vizsgálatát végző személyek és szervezetek tevékenységéhez.

(2) A műszaki engedélyt a vasúti közlekedési hatóság (a továbbiakban: közlekedési hatóság) – külön jogszabályban meghatározottak szerint – adja ki.

54. Működési engedély

82. § (1) E törvény alapján a vasúti személyszállítás, az árutovábbítás, a vontatási szolgáltatás és a vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti szolgáltatás hatósági működési engedélyhez (a továbbiakban:

működési engedély) kötött tevékenység. A működési engedély önmagában a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz való hozzáférésre nem jogosít.

(2) A működési engedélyt a vasúti igazgatási szerv a belföldön bejegyzett gazdasági társaság részére adja ki.

(3) A Magyarországon hatályos működési engedéllyel egy tekintet alá esik valamely más EGT-államban a 2012/34/EU irányelv alapján kiadott működési engedély.

(4) A vasúti igazgatási szerv a kiadott működési engedélyekről nyilvántartást vezet, amely nyilvántartás közhiteles hatósági nyilvántartásnak minősül.

(5) A működési engedély határozatlan időtartamra szól.

83. § (1) Országos vasúti tevékenység végzésére vonatkozó működési engedély valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatra adható ki. Az országos működési engedély valamennyi EGT-államban hatályos.

(2) Helyi, városi, elővárosi, térségi vállalkozó vasúti tevékenységre vonatkozó működési engedélyben meg kell határozni azt a vasúti pályahálózatot, amelyen az adott vállalkozó vasúti tevékenység végezhető.

(3) A városi és elővárosi működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság a működési engedélyben meghatározott vasúti pályahálózaton kívüli vasúti pályahálózatot a működési engedélyében meghatározott legközelebbi vasúti csomópontig a pályahálózat-működtető előzetes hozzájárulásával veheti igénybe.

(4) A vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti szolgáltatásra vonatkozó működési engedély valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatra kiadható.

84. § (1) A működési engedély kiadásának feltétele – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel –, hogy a kérelmező megfeleljen

a) az üzleti jó hírnévvel,

b) országos működési engedély esetén – a (4) bekezdésben foglaltak figyelembevételével – a pénzügyi teljesítőképességgel,

c) a szakmai alkalmassággal,

d) a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmassággal

kapcsolatos, a vasúti társaságok működésének engedélyezéséről szóló rendeltben meghatározott követelményeknek.

(2) A vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti szolgáltatásra vonatkozó működési engedély kiadásának a feltétele, hogy a kérelmező megfeleljen az (1) bekezdés a), c) és d) pontjában meghatározott követelményeknek.

(3) Az (1) bekezdés szerinti feltételek fennállásának igazolása érdekében a működési engedély iránti kérelmet előterjesztő gazdasági társaság köteles a vasúti igazgatási szerv részére a vasúti társaságok működésének engedélyezéséről szóló rendeletben meghatározott információkat rendelkezésre bocsátani.

(4) Az országos vasúti személyszállítási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságnak a pénzügyi teljesítőképességét a vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződéssel nem fedezett tevékenységre vonatkozóan kell igazolnia.

85. § (1) Üzleti jó hírnévvel nem rendelkezik az a kérelmező, amelynek – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – a Ptk. szerinti vezető tisztségviselője (a továbbiakban: vezető) büntetett előéletű.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően, a vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti szolgáltatásra vonatkozó működési engedély iránti kérelem esetében kizárólag a vasútüzemi tevékenységért felelős vezető esetén kell vizsgálni az üzleti jó hírnév követelményének való megfelelést.

(3) A vezető a működési engedély kiadása iránti kérelem benyújtásával egyidejűleg a vasúti igazgatási szerv részére hatósági bizonyítvánnyal igazolja azt a tényt, hogy büntetlen előéletű, vagy

kéri, hogy az e tényre vonatkozó adatokat a bünygyi nyilvántartó szerv a vasúti igazgatási szerv részére – annak a működési engedély iránti kérelem elbírálása céljából benyújtott adatigénylése alapján – továbbítsa. Az adatigénylés kizárólag azon adatra irányulhat, hogy a vezető bünygtetlen előéletű-e.

(4) A működési engedély kiadása feltételeinek felülvizsgálata során a vasúti igazgatási szerv hatósági ellenörzés keretében ellenörzi azt is, hogy a vezető bünygtetlen előéletű-e. A hatósági ellenörzés céljából a vasúti igazgatási szerv adatot igényelhet a bünygyi nyilvántartási rendszerböl. Az adatigénylés kizárólag azon adatra irányulhat, hogy a vezető bünygtetlen előéletű-e.

(5) A vasúti igazgatási szerv a (2) és (3) bekezdés alapján megismert személyes adatokat

- a) a működési engedély kiadása iránti eljárás jogerös befejezéséig vagy
- b) a működési engedély kiadása esetén a hatósági ellenörzés időtartamára vagy az engedély visszavonására irányuló eljárásban az eljárás jogerös befejezéséig

kezeli.

86. § (1) A vasúti társaság a működési engedély jogeröre emelkedésétöl számított hat hónapon belül köteles megkezdeni a működési engedélyben meghatározott tevékenységét. E határidő elmulasztása, vagy a tevékenység végzésének hat hónapot meghaladó szüneteltetése esetén a vasúti igazgatási szerv a feltételek fennállásának felülvizsgálatát rendelheti el, továbbá indokolt esetben a működési engedélyt felfüggesztheti. A tevékenység megkezdésére irányadó határidő kérelemre a vasúti társaságok működésének engedélyezéséről szöló rendeletben meghatározott esetekben legfeljebb további hat hónappal meghosszabbítható.

(2) A vasúti társaság köteles a működési engedély feltételeivel kapcsolatos minden változásról annak bekövetkezése után 15 napon belül tájékoztatni a vasúti igazgatási szervet, beleértve a csöd- és felszámolási eljárás megindításáról szöló tájékoztatást.

(3) A vasúti igazgatási szerv elrendeli a működési engedély felülvizsgálatát a vasúti társaság jogi helyzetére befolyást gyakorló változás, így különösen más társasággal való egyesülése esetén.

(4) A vasúti társaság tevékenysége jelentös mértékű megváltoztatása esetén köteles a működési engedély módosítását kérelmezni. a tevékenység jelentös mértékű megváltoztatásának minösül, ha tevékenységét más vállalkozó vasúti tevékenységgel bővíti, vagy korábbi tevékenységével felhagy és helyette más vasúti tevékenységet kíván folytatni.

(5) A vasúti társaság köteles bejelenteni a vasúti igazgatási szervnek, amennyiben működési engedélyköteles tevékenységét szüneteltetni kívánja, vagy azzal felhagy.

87. §. (1) Amennyiben a vasúti igazgatási szerv a vasúti társaság bejelentése alapján, vagy hatósági ellenörzése során megállapítja, hogy

- a) a vasúti társaság nem teljesíti a működési engedély kiadásának valamely feltételét vagy
- b) a vasúti közlekedési tevékenységét az engedélyben foglaltaktól eltérően gyakorolja, vagy
- c) e tevékenységét szünetelteti,

a működési engedélyt hivatalból felfüggeszti.

(2) A felfüggesztés hatálya alatt vasúti közlekedési tevékenység nem végezhető.

(3) A felfüggesztést elrendelő határozat hatályon kívül helyezésének akkor van helye, ha a vasúti társaság igazolta, hogy a felfüggesztés elrendelésének oka megszűnt vagy bejelenti, hogy a felfüggesztett tevékenységet tovább kívánja folytatni.

(4) A vasúti igazgatási szerv a működési engedélyt visszavonja

- a) a vasúti társaság kérelmére,
- b) amennyiben a vasúti társaság a felfüggesztés elrendelésének alapjául szolgáló körülményt hat hónapon belül nem hárítja el, valamint
- c) amennyiben az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság csödeljárás iránti kérelmet terjesztett elő vagy a felszámolását a bíróság jogerös végzéssel elrendelte, és erre

tekintettel a vasúti igazgatási szerv a működési engedély pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos feltételének hiányát állapította meg.

(5) A vasúti igazgatási szerv a működési engedélyben – a vasúti társaságok működésének engedélyezéséről szóló rendeltben meghatározottak szerint – a működési engedély felfüggesztésének és visszavonásának a 86. §, a 88. § és az (1)-(4) bekezdések keretei között egyedi eseteit is meghatározhatja.

88. § (1) A pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos valamely követelmény nem teljesítése esetén a működési engedély felfüggesztése vagy visszavonása mellett az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság részére a vasúti társaságok engedélyezéséről szóló miniszteri rendeletben meghatározott feltételekkel, legfeljebb hat hónapos határozott időtartamra ideiglenes működési engedély adható, amennyiben a vasúti társaság további működése a vasúti közlekedés biztonságát nem veszélyezteti.

(2) Amennyiben a vasúti igazgatási szerv olyan információról szerez tudomást, amely alapján alappal feltételezheti, hogy a más EGT-államban a kiadott működési engedélyt szerzett vállalkozó vasúti társaság nem teljesíti a működési engedély kiadásának valamely feltételét, a vasúti igazgatási szerv a működési engedélyt kiállító külföldi hatóságot haladéktalanul értesíti.

89. § (1) A miniszter a működési engedélyezés részletes szabályai körében meghatározza különösen

- a) az engedélyezési eljárás részletes szabályait,
- b) az engedély kiadásának és módosításának feltételeit,
- c) a kérelem és az engedély tartalmi elemeit,
- d) az üzleti jó hírnév, a pénzügyi teljesítőképesség, a szakmai alkalmasság, valamint a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmasság igazolásának módját,
- e) a vasúti igazgatási szervnek a vasúti társaságokkal kapcsolatos ellenőrzési tevékenységének részletes szabályait,
- f) az engedély felfüggesztésének és visszavonásának részletes szabályait,
- g) a működési engedélyhez nem kötött tevékenység esetén a bejelentés szabályait,
- h) azokat az eseteket, amelyekben a vasúti társaság a működési engedély felülvizsgálatát köteles kérni.

(2) A vasúti igazgatási szerv haladéktalanul tájékoztatja az Európai Vasúti Ügynökséget az országos vállalkozó vasúti működési engedély (ideiglenes működési engedély) kiadásáról, módosításáról, felfüggesztéséről vagy visszavonásáról.

55. Bejelentés

90. § (1) A működési engedélyhez nem kötött vasúti tevékenység és a pályahálózat-működtetés a vasúti igazgatási szerv részére történő bejelentés mellett végezhető.

(2) A működési engedély megszerzésére nem kötelezett vasúti társaság, valamint a vasútbiztonsági engedély megszerzésére nem kötelezett pályahálózat-működtető a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmasságával kapcsolatos, a vasúti tevékenység megkezdésének és folytatásának bejelentéséről szóló rendeletben meghatározott követelményeknek eleget kell tennie. Az alkalmasságot a vasúti igazgatási szerv – a vasúti tevékenység megkezdésének és folytatásának bejelentéséről szóló rendeletben meghatározottak szerint – vizsgálja.

(3) A bejelentési eljárás részletes szabályait a miniszter rendeletben állapítja meg.

XI. FEJEZET

56. Vasútbiztonsági tanúsítvány

91. § (1) A belföldön bejegyzett vasúti társaság a vasúti pályahálózatot – a XII. fejezetben meghatározott kivételekkel – kizárólag a közlekedési hatóság által kiállított vasútbiztonsági tanúsítvány birtokában használhatja. A vasútbiztonsági tanúsítvány igazolja, hogy a vasúti társaság létrehozta a biztonsági rendszerét, és a kockázatok korlátozása és a vasúti pályahálózaton biztonságos vasúti közlekedési tevékenység végzése érdekében képes megfelelni az ÁME-kben, valamint a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek.

(2) A vasútbiztonsági tanúsítvány a következő részekből áll:

- a)* vasútbiztonsági tanúsítvány a jogosult biztonságirányítási rendszerének elfogadásáról,
- b)* vasútbiztonsági tanúsítvány a jogosultnak az igénybe venni kívánt vasúti pályahálózaton való biztonságos közlekedéséhez szükséges – az ÁME-k, a nemzeti vasútbiztonsági szabályok és a vasúti pályahálózatok üzemeltetésére vonatkozó szabályok alkalmazásával, a személyzet bizonyítványainak elfogadásával, és a jogosult által használt vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésével kapcsolatos – sajátos követelmények teljesítése érdekében tett intézkedései elfogadásáról, a jogosult által benyújtott dokumentáció alapján.

(3) A (2) bekezdés *a)* pontja szerinti vasútbiztonsági tanúsítványban részletezni kell a vasútbiztonsági tanúsítvány által érintett vasúti tevékenység jellemzőit.

(4) Az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság részére a (2) bekezdés *a)* pontja szerint kiadott vasútbiztonsági tanúsítvány valamennyi EGT-állam területén hatályos az egyenértékű vasúti szolgáltatásokra.

(5) A vasútbiztonsági tanúsítvánnyal már rendelkező vasúti társaságnak a vasútbiztonsági tanúsítvány a hatálya alá nem tartozó vasúti pályahálózat használatához kiegészítő vasútbiztonsági tanúsítványt kell kérnie. A kiegészítő vasútbiztonsági tanúsítványban a közlekedési hatóság azt igazolja, hogy a vasúti társaság e további vasúti pályahálózatra vonatkozóan is megfelel a (2) bekezdés *b)* pontjában foglalt feltételeknek. E rendelkezést megfelelően alkalmazni kell abban az esetben is, ha más EGT-államban a 95/18/EK irányelvvel összhangban kiadott működési engedély alapján működő és ott vasútbiztonsági tanúsítványt szerzett vasúti társaság Magyarország területén lévő vasúti pályahálózatot kívánja használni.

(6) A kiegészítő vasútbiztonsági tanúsítvány vonatkozásában alkalmazni kell a 93. § (2)-(5) és 94. § (1)-(4) bekezdéseiben foglaltakat.

57. Vasútbiztonsági engedély

92. § (1) Vasúti pályahálózat irányítása, működtetése – a (3) bekezdésben meghatározott kivétellel – kizárólag a közlekedési hatóság által kiállított vasútbiztonsági engedély alapján végezhető.

(2) A vasútbiztonsági engedély a következő részekből áll:

- a)* vasútbiztonsági engedély a jogosult biztonságirányítási rendszerének elfogadásáról,
- b)* vasútbiztonsági engedély a pályahálózat-működtető által az adott vasúti pályahálózat, és a forgalomirányító és jelzőrendszer biztonságos tervezéséhez, karbantartásához és üzemeltetéséhez szükséges sajátos követelmények teljesítése érdekében tett intézkedéseinek elfogadásáról.

(3) A vasútbiztonsági engedély megszerzésére kötelezett pályahálózat-működtetőnek a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmasságával kapcsolatos, a vasútbiztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokról szóló rendeletben meghatározott követelményeknek eleget kell tennie. Az alkalmasságot a közlekedési hatóság a vasútbiztonsági engedély kiadására irányuló eljárás keretében – a vasútbiztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokról szóló rendeletben meghatározottak szerint – vizsgálja.

58. Vasútbiztonsági tanúsítványra és vasútbiztonsági engedélyre vonatkozó közös szabályok

93. § (1) A jogosultnak a vasútbiztonsági tanúsítvány, vagy a vasútbiztonsági engedély megszerzéséhez teljesítenie kell a a vasútbiztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokról szóló rendeletben meghatározott műszaki, működési követelményeket, valamint a személyzetre, vasúti járműre és a vasúti társaság belső szervezetére vonatkozó biztonsági követelményeket.

(2) A közlekedési hatóság a vasútbiztonsági tanúsítványt, valamint a vasútbiztonsági engedélyt öt éves időtartamra adja ki. A vasútbiztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély időbeli hatályának újabb öt évre történő meghosszabbítását a jogosultnak kell kérelmeznie legalább fél évvel az időbeli hatályának lejártá előtt. A tevékenység jellegének vagy mértékének lényeges megváltozása esetén a vasútbiztonsági tanúsítványt, a pályahálózat lényeges elemei – a vasúti pálya, a jelző- és biztosítórendszer, az energiaellátás, valamint a működési vagy karbantartási szabályok – változása esetén a vasútbiztonsági engedély módosítását a jogosult köteles kérelmezni.

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

(4) A (2) bekezdés alkalmazásában a tevékenység mértéke tekintetében jelentős megváltozásnak minősül, ha egy üzleti éven belül

- a) a társaság által üzemben tartott összes vasúti jármű darabszáma 10%-kal, de legalább 5 darabbal nő,
- b) a társaság által üzemben tartott összes vasúti jármű darabszáma 20%-kal, de legalább 10 darabbal csökken,
- c) a vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos munkakörökben foglalkoztatottak létszáma 10%-kal, de legalább 5 fővel nő, vagy
- d) a vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos munkakörökben foglalkoztatottak létszáma 20%-kal, de legalább 10 fővel csökken.

(5) A jogosultnak – az időbeli hatály lejártá előtt – új vasútbiztonsági tanúsítványt, vagy vasútbiztonsági engedélyt kell beszereznie, ha az (1) bekezdésben felsorolt engedélyezési feltételek megváltoznak. A vasútbiztonságra vonatkozó jogszabályok jelentősebb megváltozása esetén a közlekedési hatóság a vasútbiztonsági tanúsítvány, vagy a vasútbiztonsági engedély felülvizsgálatát előírhatja.

94. § (1) A jogosult haladéktalanul köteles tájékoztatni a közlekedési hatóságot a vasútbiztonsági tanúsítvánnyal, vagy a vasútbiztonsági engedéllyel kapcsolatos feltételekben bekövetkezett minden változásról, valamint minden olyan esetben, amikor új személyi állományi kategóriák vagy új típusú vasúti járművek bevezetésére kerül sor.

(2) A vasúti társaság köteles a közlekedési hatóság részére bejelenteni, ha a 93. § (4) bekezdés *a)-b)* pontjában meghatározottak tekintetében a változások mértéke egy üzleti éven belül a 10%-ot, de járművek esetén legalább a 3 darabot, a munkavállalók esetén legalább a 3 főt meghaladja.

(3) Amennyiben a közlekedési hatóság megállapítja, hogy a jogosult nem elégíti ki a vasútbiztonsági tanúsítványban, vagy a vasútbiztonsági engedélyben megfogalmazott feltételeket, haladéktalanul visszavonja a vasútbiztonsági tanúsítványt, vagy a vasútbiztonsági engedélyt. A kiegészítő vasútbiztonsági tanúsítvány visszavonása esetén a közlekedési hatóság a döntéséről, valamint annak indokairól haladéktalanul tájékoztatja a más EGT-államban létrejött vállalkozó vasúti társaság vasútbiztonsági tanúsítványát kiállító vasútbiztonsági hatóságot. A közlekedési hatóság a vasútbiztonsági tanúsítvány visszavonásáról értesíti a pályahálózat-működtetőt.

(4) A közlekedési hatóság a miniszter útján a határozat jogerőre emelkedéstől számított egy hónapon belül tájékoztatja az Európai Vasúti Ügynökséget a vasútbiztonsági tanúsítvány és a vasútbiztonsági engedély kiadásáról, meghosszabbításáról, módosításáról vagy visszavonásáról. A tájékoztatás

kiterjed az érintett vasúti társaság nevére, székhelyére, a vasútbiztonsági tanúsítvány és vasútbiztonsági engedély kiállításának időpontjára, a vasútbiztonsági tanúsítvány és vasútbiztonsági engedély hatályára és érvényességére, valamint a vasútbiztonsági tanúsítvány és vasútbiztonsági engedély visszavonása esetén a döntése indoklására.

(5) A vasútbiztonsági tanúsítvánnyal, kiegészítő vasútbiztonsági tanúsítvánnyal és a vasútbiztonsági engedéllyel kapcsolatos részletes szabályokat a miniszter rendeletben állapítja meg. A rendeletben meg kell határozni

- a) a városi, elővárosi és helyi vasúti pályahálózatra vonatkozó vasútbiztonsági engedélyre, és a városi, elővárosi és helyi vasúti társaságra vonatkozó vasútbiztonsági tanúsítvánnyal,
- b) a városi, elővárosi és helyi integrált vasúti társaságokra vonatkozó vasútbiztonsági engedélyre, és a városi, elővárosi és helyi integrált vasúti társaságra vonatkozó vasútbiztonsági tanúsítvánnyal,
- c) az országos vasúti pályahálózatokhoz közvetlenül nem kapcsolódó, kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott térségi és elővárosi vasúti pályahálózatra vonatkozó vasútbiztonsági engedéllyel, és a kizárólag e vasúti pályahálózatokon közlekedő vasúti társasággal kapcsolatos szabályokat.

XII. FEJEZET

59. A vasúti járművek üzembe helyezése, javítása, időszakos vizsgálata és a karbantartásért felelős szervezet

95. § (1) A vasúti jármű üzembe helyezését a közlekedési hatóság engedélyezi.

(2) A vasúti jármű üzemben tartója a műszaki állapot megvizsgálása érdekében a vasúti járművet a vasúti járművek üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos vizsgálatáról és hatósági nyilvántartásáról szóló rendeltben meghatározottak szerint időszakos vizsgálatra bocsátja.

(3) A közlekedési hatóság az üzembe helyezés előtti és az időszakos hatósági vizsgálatában a közlekedési hatóság által kiadott műszaki engedéllyel rendelkező személy vagy szervezet tanúsító szervezetként közreműködhet. A műszaki engedélyhez kötött tevékenység folytatását a közlekedési hatóság annak engedélyezi, aki rendelkezik a vasúti járművek időszakos műszaki vizsgálatát végző szervezetek engedélyezéséről és nyilvántartásáról szóló rendeletben meghatározott szakmai képesítéssel, és megfelel az ott meghatározott egyéb feltételeknek. A közlekedési hatóság a műszaki engedélyhez kötött tevékenységet folytató személyekről és szervezetekről nyilvántartást vezet, amely tartalmazza a tevékenység végzésére jogosult személy természetes személyazonosító adatait.

(4) Az üzembehelyezés vagy a pályahálózaton való használat előtt valamennyi járműnek rendelkeznie kell karbantartásért felelős szervezettel. A karbantartó szervezetet a közlekedési hatóság a nemzeti vasúti járműnyilvántartásban nyilvántartásba veszi.

(5) Típus- vagy üzembehelyezési engedéllyel, valamint pályaszámmal nem rendelkező egyedi vasúti jármű belföldi vasúti pályahálózaton való közlekedtetéséhez különleges menet iránti kérelmet kell benyújtani a hatósághoz. A különleges menetre vonatkozó szabályokat a miniszter rendeletben állapítja meg.

HETEDIK RÉSZ VASÚTI MUNKAVÁLLALÓK

XIII. FEJEZET

60. Munkavállalói jogok és kötelezettségek

96. § (1) A vasúti közlekedési tevékenység keretében a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállaló az lehet, aki a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő

munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló rendeletben meghatározott képesítési és a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekről és az egészségügyi vizsgálat rendjéről szóló kormányrendeletben meghatározott egészségügyi alkalmassági követelményeknek megfelel. A vasúti járművezetői tevékenység önálló végzésének további előfeltétele a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló rendeletben előírt járművezetői gyakorlat más vasúti járművezető felügyelete mellett történő megszerzése.

(2) A vasutas biztosítottak az elkülönült vasútegészségügyi szervezeten (Vasútegészségügyi Szolgáltató Nonprofit Közhasznú Korlátolt Felelősségű Társaság, valamint MÁV Kórház és Rendelőintézet, Szolnok) és a Magyar Honvédség Egészségügyi Központ, Honvédkórház- (Honvéd, Rendészeti és Vasútegészségügyi Központ) belül gyógyító-megelőző és teljes körű üzem-egészségügyi ellátásra jogosultak. A vasutas biztosítottak körét és a jogosultság mértékét a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekről és az egészségügyi vizsgálat rendjéről szóló kormányrendelet állapítja meg.

(3) Az elkülönült vasútegészségügyi szervezet munkavállalóját a (2) és (4) bekezdés alkalmazása szempontjából az országos vasúti személyszállítási közszolgáltatást végző vasúti társaság munkavállalójának kell tekinteni.

(4) A Munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (a továbbiakban: Mt.) rendelkezéseit az e törvényben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállalók, valamint az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállalónak nem minősülő utazó vasúti munkavállalók esetében.

61. A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók egészségi alkalmassága

97. § (1) A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő – a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekről és az egészségügyi vizsgálat rendjéről szóló kormányrendeletben meghatározott – munkakörök betöltése egészségi alkalmassághoz kötött.

(2) A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállaló köteles a a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményekről és az egészségügyi vizsgálat rendjéről szóló kormányrendeletben meghatározott esetekben előzetes, időszakos, rendkívüli és záró egészségi alkalmassági vizsgálatokon részt venni.

(3) Az egészségi alkalmasság megállapítását a Kormány által az egészségi alkalmasság megállapítását végző hatóság vagy hatóságok kijelöléséről szóló kormányrendeletben kijelölt hatóság vagy hatóságok végzik.

(4) A hatóság vagy hatóságok a (3) bekezdés szerinti eljárásában tanúsító szervezetként közreműködik a Kormány által rendeletben kijelölt szervezet, amely a tevékenységét a egészségi alkalmasság megállapítását végző hatóság vagy hatóságok kijelöléséről szóló kormányrendeletben meghatározott feltételeknek megfelelő és a közlekedési hatóság által névjegyzékbe vett orvos bevonásával végzi.

(5) Ha a Kormány nem közigazgatási feladat ellátására létrehozott szervezetet jelöl ki a (3) bekezdés szerinti feladat ellátására, e szervezet tevékenységét a közlekedési hatóság ellenőrzi.

62. A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók képzése és vizsgáztatása

98. § (1) A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő – a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló rendeletben meghatározott – munkakörök betöltése hatósági alapvizsgálathoz (a továbbiakban: alapvizsga) kötött. Alapvizsga a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló rendeletben meghatározott alapképzés elvégzése esetén tehető.

(2) A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállaló köteles a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló rendeletben meghatározott időközönként időszakos oktatáson részt venni és időszakos hatósági vizsgát tenni.

(3) Alapképzés és időszakos oktatás a közlekedési hatóság által kiadott engedély (a továbbiakban: képzési engedély) alapján végezhető. Alapképzés, és időszakos oktatás végzésére a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló rendeletben meghatározott személyi és tárgyi feltételeket teljesítő, a közlekedési hatóság által kiadott engedéllyel rendelkező képzőszervezet és vasúti társaság jogosult. Képzési engedély annak a szervezetnek adható, amelynek legalább egy személyesen közreműködő tagja vagy alkalmazottja – egyéni vállalkozó esetén, ha a tevékenységet nem maga látja el, legalább egy foglalkoztatottja – rendelkezik a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló rendeletben meghatározott szakmai képesítéssel, és megfelel az ott meghatározott egyéb feltételeknek (a továbbiakban: vasútszakmai oktató). Vasútszakmai oktatóként az foglalkoztatható, aki büntetlen előéletű, és nem áll az e tevékenység folytatását kizáró foglalkoztatástól eltiltás hatálya alatt.

(4) A vasútszakmai oktató a névjegyzékbe vételt megelőzően igazolja, hogy megfelel a a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló rendeletben meghatározott feltételeknek, valamint

a) hatósági bizonyítvánnyal igazolja azt a tényt, hogy büntetlen előéletű, vagy

b) kéri, hogy az arra vonatkozó adatokat, amely szerint büntetlen előéletű, a bűnügyi nyilvántartó szerv a közlekedési hatóság részére – annak a névjegyzékbe való felvétel céljából benyújtott adatigénylése alapján – továbbítsa.

(5) A közlekedési hatóság hatósági ellenőrzés keretében ellenőrzi azt is, hogy a névjegyzékben szereplő vasútszakmai oktató büntetlen előéletű-e. A hatósági ellenőrzést folytató közlekedési hatóság adatot igényelhet a bűnügyi nyilvántartási rendszerből. Az adatigénylés kizárólag azon adatra irányulhat, hogy a vasútszakmai oktató büntetlen előéletű-e.

(6) A közlekedési hatóság

a) a (4) bekezdés alapján megismert személyes adatokat a névjegyzékbe való felvétel iránti eljárás jogerős befejezéséig,

b) az (5) bekezdés alapján megismert személyes adatokat a hatósági ellenőrzés időtartamára vagy névjegyzékből való törlésre irányuló eljárásban az eljárás jogerős befejezéséig

kezeli.

99. § (1) Az alapvizsga és az időszakos vizsga lebonyolítását, valamint az alapképzés és az időszakos oktatás szakmai irányítását a Kormány által a vasúti vizsgaközpont kijelöléséről szóló kormányrendeletben kijelölt vasúti vizsgaközpont végzi, amely tanúsító szervként jár el az alap- és időszakos vizsgák vonatkozásában.

(2) Az alapképzést és az időszakos oktatást a közlekedési hatóság ellenőrzi.

(3) Az alapvizsgáztatást és az időszakos vizsgáztatást a külön jogszabályban előírt feltételeknek megfelelő, a közlekedési hatóság vizsgabiztosi névjegyzékébe felvett és a közlekedési hatóság elnöke által kinevezett vizsgabiztosok végzik. A közlekedési hatóság eljárása során a vizsgák eredménye alapján adja ki a hatósági bizonyítványokat.

100. § Az alapvizsga és az időszakos vizsga megszerzéséhez előírt képesítéshez szükséges képzést és vizsgáztatást végző személy és szervezet köteles biztosítani, hogy a képzés és a vizsgáztatás lehetősége valamennyi érintett számára az egyenlő bánásmód követelményei szerint rendelkezésre álljon, amelyet a közlekedési hatóság ellenőriz.

63. A vasúti járművezetői engedély

101. § (1) Vasúti jármű vezetése a közlekedési hatóság által kiállított vasúti járművezetői engedélyhez (a továbbiakban: engedély) kötött tevékenység. Engedélyt az kaphat, aki 20. életévét betöltötte, valamint teljesíti az alapvető oktatásra és vizsgára, az egészségi alkalmasságra és az általános szakmai készségekre vonatkozó, a vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló rendeletben meghatározott feltételeket. Az engedély jogosultja a járművezető.

(2) Az országos vasúti pályahálózaton vasúti jármű vezetésére jogosító – a vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló rendeletben meghatározott formában kiadott – engedély valamennyi EGT-állam területén hatályos.

(3) Az engedéllyel szemben támasztott tartalmi követelményeket és az engedély megszerzésének és hatályának részletes szabályait a miniszter rendeletben állapítja meg.

(4) A járművezetőnek – amennyiben nem a vasúti járművezetői engedélyről és tanúsítványról szóló miniszteri rendelet szerinti meghatalmazott útján jár el – az engedély iránti kérelmet személyesen kell előterjesztenie.

(5) Amennyiben a közlekedési hatóság azt állapítja meg, hogy a járművezető nem teljesíti az (1) bekezdésben meghatározott valamely feltételt, az engedélyt felfüggeszti, és erről értesíti a Bizottságot.

(6) Amennyiben a közlekedési hatóság azt állapítja meg, hogy egy másik EGT-államban működő hatóság által kiállított engedélyben foglalt feltételeket a járművezető nem teljesíti, megkeresi a kibocsátó hatóságot további ellenőrzés elvégzésére vagy az engedély felfüggesztésére irányuló javaslattal. A közlekedési hatóság egyidejűleg tájékoztatja a Bizottságot és az egyéb illetékes hatóságokat a megkeresésről. A közlekedési hatóság a más EGT-államban illetékes hatóság határozatáról szóló értesítésig megtilthatja a járművezetőknek, hogy az országos vasúti pályahálózaton közlekedjenek.

(7) Amennyiben másik EGT-állam hatósága megkeresi a közlekedési hatóságot, hogy valamely járművezető nem teljesíti az engedélyben foglalt feltételeket, négy héten belül megvizsgálja a kérelmet, és határozatáról értesíti a megkereső hatóságot, valamint a Bizottságot és az illetékes hatóságokat.

64. A vasúti járművezetői tanúsítvány

102. § (1) Ha e törvény, vagy a vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló rendelet eltérően nem rendelkezik, a vasúti közlekedés lebonyolításában részt vevő vasúti járművezetőnek a használt vasúti pályahálózat és a vezetni jogosult vasúti jármű tekintetében a foglalkoztató vasúti társaság által kiállított vasúti járművezetői tanúsítvánnyal (a továbbiakban: tanúsítvány) kell rendelkeznie.

(2) A tanúsítványban külön-külön kell megjelölni a járművezető által önálló munkavégzés keretében használt infrastruktúrát, amelyen vezetni jogosult, és a vasúti járművet, amelyet vezetni jogosult. A tanúsítvány az abban meghatározott infrastruktúrákon és járműveken hatályos.

(3) Amennyiben a közlekedési hatóság azt állapítja meg, hogy a járművezető nem teljesíti a a vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló rendeletben a tanúsítványra vonatkozóan meghatározott valamely feltételt, megkeresi a tanúsítványt kiállító munkáltatót további ellenőrzés elvégzésére vagy a tanúsítvány felfüggesztésére irányuló javaslattal. A tanúsítványt kiállító szerv négy héten belül tájékoztatja a közlekedési hatóságot az ellenőrzés eredményéről és az intézkedéseiről. A tanúsítványt kiállító munkáltató jelentéséig az közlekedési hatóság megtilthatja a járművezetőknek, hogy az országos vasúti pályahálózaton közlekedjenek, és erről értesíti a Bizottságot és az illetékes hatóságokat.

(4) A tanúsítvánnyal szemben támasztott tartalmi követelményeket és a tanúsítvány megszerzésének részletes szabályait a miniszter rendeletben állapítja meg.

103. § (1) Tanúsítványt vasúti járművezetői engedéllyel rendelkező járművezető szerezheth, ha:

a) rendelkezik a vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló rendeletben megállapított nyelvtudással, vasúti pálya és vasúti pályahálózat ismerettel, szakismereti és alkalmassági vizsgával a tanúsítvánnyal érintett vasúti pályahálózat tekintetében, és

b) rendelkezik a vasúti járművezetői engedélyről és a vasúti járművezetői tanúsítványról szóló rendeletben meghatározott szakismereti és alkalmassági vizsgával a tanúsítvánnyal érintett járműre vonatkozóan.

(2) A foglalkoztató vasúti társaság biztonságirányítási rendszere részeként meghatározza

a) a tanúsítványok kiadása vagy megújítása, meghosszabbítása, módosítása, felfüggesztése, visszavonása vagy elvesztése alkalmával követendő eljárást,

b) a tanúsítvány kiállítására, megújítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó indoklással ellátott munkáltatói döntés meghozatalára vonatkozó eljárást, valamint

c) a vasúti járművezetők biztonságirányítási rendszerre vonatkozó képzésének szabályait.

(3) A vasúti társaság biztosítja és ellenőrzi, hogy az alkalmazásában álló vasúti járművezetők engedélyei és tanúsítványai hatályosak legyenek, ennek érdekében belső ellenőrzési rendszert működtet.

104. § (1) A tanúsítvány hatályban tartásához annak birtokosa a tanúsítvány megszerzésére vonatkozó követelményekkel azonos ismeretanyagból a vasúti társaság biztonság-irányítási rendszerében meghatározott rendszerességgel, de legalább háromévente, valamint több mint egyéves távollét esetén időszakos vizsgára kötelezett.

(2) A járművezetőként történő foglalkoztatás megszűnésekor a tanúsítvány hatályát veszti. Ebben az esetben a járművezető jogosult a tanúsítvány hiteles másolatára, valamint a képzettségének, képesítéseinek, tapasztalatának és szakmai alkalmasságának bizonyítékául szolgáló összes okmányra, melyeket az új foglalkoztató vasúti társaság a tanúsítvány kiadása során figyelembe vesz.

65. A vasúti járművezetők minősítésére vonatkozó rendszer felülvizsgálata

105. § (1) A miniszter legfeljebb ötévente – független szakértők bevonásával – értékeli a szakmai ismeretek és kompetenciák megszerzésére és értékelésére szolgáló eljárások, valamint az engedélyek

és tanúsítványok kiadására létrehozott rendszert. Ez az értékelés nem terjed ki a vasúti társaságok biztonságirányítási rendszere alá tartozó tevékenységekre.

(2) Az (1) bekezdés szerinti értékelés eredményét a miniszter az érintett hatóságok és szervezetek tudomására hozza és megteszi a szükséges intézkedéseket.

XIV. FEJEZET

ORSZÁGHATÁROKON ÁTNYÚLÓ KÖLCSONÖS ÁTJÁRHATÓSÁGHOZ KAPCSOLÓDÓ SZOLGÁLTATÁST VÉGZŐ UTAZÓ VASÚTI MUNKAVÁLLALÓK JOGAI ÉS KÖTELEZETTSÉGEI

106. § (1) A 106-115. §-ban foglalt rendelkezéseket nem kell alkalmazni az országhatárokon átnyúló helyi és térségi vasúti személyszállítás és az országhatár 15 kilométeres körzetét át nem lépő, országhatárokon átnyúló vasúti árutovábbítás, valamint Magyarország és a szomszédos ország határállomásai közötti szolgáltatás tekintetében.

(2) Az e fejezetben foglalt rendelkezéseket nem kell alkalmazni továbbá azon vonatok tekintetében sem, amelyek Magyarország területéről indulnak, a szomszédos ország területén keresztülhaladnak, majd Magyarország területére érkeznek vissza, amennyiben a másik ország infrastruktúráját megállás nélkül használják.

66. Napi pihenőidő

107. § (1) Az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállaló esetében a lakóhelyi napi pihenőidő hossza huszonnégy órás időszakonként megszakítás nélkül legalább tizenkét óra.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott lakóhelyi napi pihenőidő hossza hétnapos időszakonként egy alkalommal megszakítás nélküli legfeljebb kilenc órára csökkenthető. Ebben az esetben a csökkentett pihenőidő és a tizenkét óra közötti különbségnek megfelelő óraszámot a következő lakóhelyi napi pihenőidőhöz kell hozzáadni. A tíz vagy annál kevesebb órára csökkentett napi pihenőidő nem ütemezhető két lakóhelyen kívüli napi pihenőidő közé.

(3) A lakóhelyen kívüli napi pihenőidő hossza huszonnégy órás időszakonként megszakítás nélkül legalább nyolc óra.

(4) A lakóhelyen kívüli napi pihenőidőt követő következő napi pihenőidőnek lakóhelyi napi pihenőidőnek kell lennie. Kollektív szerződés rendelkezhet úgy, hogy kettő lakóhelyen kívüli napi pihenőidőt kell egy lakóhelyi napi pihenőidőnek követnie. Ebben az esetben azonban a második lakóhelyen kívüli napi pihenőidő megfelelő kompenzálásának módját és mértékét a kollektív szerződésben rögzíteni kell.

(5) A munkáltató a lakóhelyen kívüli pihenőidejét töltő utazó munkavállaló részére megfelelő kényelemmel ellátott szálláshelyet biztosít.

67. Munkaközi szünetek

108. § (1) Ha az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző vonatkísérő napi munkaideje a hat órát meghaladja, a vonatkísérő részére – a munkavégzés megszakításával – legalább harminc perc munkaközi szünetet kell biztosítani.

(2) Az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállaló részére a munkaközi szünet eltöltésére olyan körülményeket kell biztosítani, hogy a munkavállaló ténylegesen kipihenhesse magát.

68. Heti pihenőidő

109. § (1) Az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállalók heti pihenőidejére az Mt. 105-106. §-a a (2) bekezdésben írt eltérésekkel alkalmazandó.

(2) Az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatást végző utazó vasúti munkavállaló esetében egy naptári évben legalább 24 alkalommal megszakítás nélküli 60 órás pihenőidőt kell biztosítani, amelybe legalább 12 alkalommal a szombatnak és a vasárnapnak is bele kell esnie.

69. A mozdonyvezetőre vonatkozó rendelkezések

110. § (1) Mozdony csak vasúti társasággal, pályahálózat-működtetővel vagy a vasúti pályahálózat működtetésében szerződés alapján közreműködő szervezettel fennálló munkaviszony keretében vezethető.

(2) Az Mt. 108. § (2) bekezdésében meghatározott eseteket kivéve a vezetési idő hossza a teljesített napi (beosztás szerinti rendes- vagy rendkívüli) munkaidőn belül nem haladhatja meg a kilenc órát. Aki éjszakai időben legalább három órán keresztül dolgozik, vezetési ideje nem haladhatja meg a nyolc órát. Kéthetes időszakonként a vezetési idő hossza legfeljebb nyolcvan óra lehet.

(3) A mozdonyvezető köteles a munkáltatójával fennálló munkaviszonyán kívüli munkaviszonyban, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban töltendő vezetési idejét a munkáltatóval a munkáltató által előírt gyakorisággal, ennek hiányában havonta írásban közölni. A munkáltató a mozdonyvezető nyilatkozata figyelembevételével állapítja meg a mozdonyvezető vezetési idejét.

(4) A (2) és (3) bekezdés szempontjából vezetési időnek minősül a külön jogszabályban meghatározott vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakörben töltött munkaidő is.

(5) Ha a mozdonyvezető képzésének költségeit pályahálózat-működtető vagy vasúti társaság fedezte, és a munkavállaló rendes felmondással megszünteti a munkaviszonyát, a mozdonyvezetővel a felmondás időpontjától számított 6 hónapon belül munkaszerződést kötő pályahálózat-működtető, vagy vasúti társaság a képzés igazolt költségeinek

a) három éven belül teljes összegét,

b) három-hat éven belül felét

köteles megtéríteni a képzés költségeit viselő vasúti társaságnak. A munkaszerződés megkötéséről az új munkaszerződést kötő pályahálózat-működtető, vagy vasúti társaság 30 napon belül tájékoztatja a korábbi munkáltató vasúti társaságot.

111. § (1) Ha a mozdonyvezető napi munkaideje meghaladja a nyolc órát, a mozdonyvezető részére – a munkavégzés megszakításával – legalább negyvenöt perc munkaközi szünetet kell biztosítani.

(2) Ha a mozdonyvezető munkaidejének hossza eléri a hat órát, de nem haladja meg a nyolc órát, a munkaközi szünetnek legalább harminc perc időtartamúnak kell lennie.

(3) A mozdonyvezető részére biztosított munkaközi szünet egy részének a munkaidő harmadik és hatodik órája közé kell esnie.

112. § (1) A munkáltató az Mt. 134. §-ában foglaltakon túl köteles a mozdonyvezető vezetési idejét feltüntető nyilvántartást vezetni, és a munkaidővel kapcsolatos adatokat az ellenőrzésre jogosult hatóság rendelkezésére bocsátani.

(2) A munkáltató köteles a nyilvántartást az adatok bejegyzésének napjától számított legalább három évig megőrizni.

XV. FEJEZET

ORSZÁGHATÁROKON ÁTNYÚLÓ KÖLCSÖNÖS ÁTJÁRHATÓSÁGHOZ KAPCSOLÓDÓ SZOLGÁLTATÁST VÉGZŐ UTAZÓ VASÚTI MUNKAVÁLLALÓNAK NEM MINŐSÜLŐ UTAZÓ VASÚTI MUNKAVÁLLALÓK JOGAI ÉS KÖTELEZETTSÉGEI

70. Vonatszemélyzet

113. § (1) Az utazó munkavállaló esetében – (2) bekezdésben foglalt kivételekkel – a munkaszerződésben vagy kollektív szerződésben meghatározott feljelentkezési és lejelentkezési hely megegyezik.

(2) A felek munkaszerződésben vagy kollektív szerződésben az (1) bekezdés rendelkezéseitől eltérhetnek, azonban ebben az esetben a munkáltató köteles:

- a) utazási időre járó díjazást fizetni, ha a munkavállaló 90 percen belül közösségi közlekedési eszközzel, vagy a munkáltató által biztosított eszközzel a feljelentkezési helyre visszaér,
- b) megfelelő kényelemmel ellátott szállást biztosítani, ha a munkavállaló 90 percen belül közösségi közlekedési eszközzel, vagy a munkáltató által biztosított eszközzel a feljelentkezési helyre nem ér vissza.

(3) A vonatkísérők a munkaközi szünetet nem tölthetik a vonaton.

71. Vasúti járművezető

114. § (1) Vasúti jármű csak vasúti társasággal vagy a vasúti pályahálózat működtetésében szerződés alapján közreműködő szervezettel fennálló munkaviszony keretében vezethető. Keskeny nyomtávú, városi, saját célú vagy iparvágány vasúti pályahálózaton vasúti személyszállítást végző vasúti jármű munkavégzésre vonatkozó egyéb jogviszony keretében is vezethető.

(2) Az országos vasúti járművezetői engedélyhez kötött vasúti járművezetői munkakör nem készenléti jellegű munkakör.

(3) Az Mt. 108. § (2) bekezdésében meghatározott eseteket kivéve a vezetési idő hossza – függetlenül az éjszakai időben eltöltött munkaórák számától – a teljesített napi (beosztás szerinti rendes- vagy rendkívüli) munkaidőn belül nem haladhatja meg a tíz órát.

(4) A vasúti járművezető köteles a munkáltatójával fennálló munkaviszonyán kívüli munkaviszonyban, vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban töltendő vezetési idejét a munkáltatóval a munkáltató által előírt gyakorisággal, ennek hiányában havonta írásban közölni. A munkáltató a vasúti járművezető nyilatkozata figyelembevételével állapítja meg a vasúti járművezető vezetési idejét.

(5) A (2) és (3) bekezdés szempontjából vezetési időnek minősül a külön jogszabályban meghatározott vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakörben töltött munkaidő is.

(6) A munkáltató az Mt. 134. §-ában foglaltakon túl köteles a vasúti járművezető vezetési idejét feltüntető nyilvántartást vezetni, és a munkaidővel kapcsolatos adatokat az ellenőrzésre jogosult hatóság rendelkezésére bocsátani.

115. §. (1) A munkáltató a vasúti járművezető munkaidő-beosztásában a munkaközi szünet időpontját meghatározza.

(2) A vasúti járművezető a munkavégzésre vonatkozó szabályok betartása mellett a munkaközi szünet tartama alatt a vasúti járművet elhagyhatja.

(3) Vasúti járművezető esetén a lakóhelyi napi pihenőidő hossza huszonnégy órás időszakonként megszakítás nélkül legalább tizenkét óra.

(4) Az utazási idő a lakóhelyi napi pihenőidőbe nem számít bele.

NYOLCADIK RÉSZ VASÚTBIZTONSÁG

XVI. FEJEZET

72. Nemzeti vasútbiztonsági szabályok

116. § (1) A vasútbiztonsággal kapcsolatos kötelező rendelkezéseket (a továbbiakban: nemzeti vasútbiztonsági szabályok) a miniszter rendeletben állapítja meg.

(2) A nemzeti vasútbiztonsági szabályoknak azokra a vasúti rendszerekre, amelyeket a kölcsönös átjárhatóság jellemez, összhangban kell lennie az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett közös biztonsági módszerekkel és célokkal és elő kell segítenie az egységes európai vasúti szállítási rendszer kialakítását, figyelemmel az ezekhez kapcsolódó mentességekre.

(3) Ha a közös biztonsági célok elfogadása után a miniszter olyan új nemzeti vasútbiztonsági szabályt kíván bevezetni, amely a közös biztonsági céloknál magasabb szintű biztonságot követel meg, vagy ha a tervezett új nemzeti vasútbiztonsági szabály, hatással lehet valamely más EGT-államban létrejött vállalkozó vasúti társaságok belföldi működésére, a miniszter a nemzeti vasútbiztonsági szabály tervezetét a közlekedési hatóság által a biztonsági keretszabályokra vonatkozó előírások szerint lefolytatott egyeztetést követően megküldi a Bizottságnak, és ismerteti bevezetésének indokait.

(4) Ha a Bizottság a nemzeti vasútbiztonsági szabály ellen kifogást emel, a tervezet – a Bizottság határozatának meghozataláig, de legfeljebb a kifogást tartalmazó értesítés megérkezésétől számított hat hónapig – nem hirdethető ki.

117 §. (1) A pályahálózat-működtető által alkotott biztonsági szabályzat hatálya – a (2) bekezdésben foglaltaktól eltérően – az adott vasúti pályahálózatban közlekedő vállalkozó vasúti társaságokra is kiterjed.

(2) A nemzeti vasútbiztonsági szabályokban meghatározott tárgykörökben és keretek között a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő vasúti társasági előírásokat a vasúti társaság – működési jellemzőik szerint – biztonsági szabályzatban állapítja meg. Ha az ilyen biztonsági szabályok alkalmazása érinti a pályahálózat-működtető, vagy bármely más vasúti társaság tevékenységét a szabályok végrehajtása során, azt a vasúti társaság egyezteti az érintett társasággal. Az egyeztetett és elfogadott biztonsági szabályzatot úgy kell hatályba léptetni, hogy azok alkalmazására a megfelelő képzést követően kerüljön sor.

(3) A közlekedési hatóság a pályahálózat-működtetőt, vagy a vasúti társaságot a vasútbiztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokról szóló rendeletben meghatározottak szerint a biztonsági szabályzatának módosítására kötelezi, ha

a) a biztonsági szabályzat uniós jogszabállyal ellentétes,

b) a biztonsági szabályzat jogszabállyal ellentétes,

c) a balesetvizsgáló szervezet bekövetkezett vasúti baleset, vagy súlyos vasúti baleset vizsgálata során olyan ajánlást ad ki, amelynek értelmében a további hasonló balesetek elkerülése érdekében a biztonsági szabályzat módosítása szükséges.

(4) A biztonsági szabályzatot a közlekedési hatóság hagyja jóvá.

73. A vasúti forgalom lebonyolítása

118. § (1) A vasúti forgalom lebonyolításának alapvető szabályait a miniszter

a) a vasúti közlekedés biztonságának,

b) nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat esetében a hozzáférésre jogosultak közötti egyenlő bánásmód elvének

figyelembevételével, rendeletben állapítja meg.

(2) Az (1) bekezdés szerinti jogszabályban meghatározott tárgykörökben és keretek között a vasúti forgalom operatív lebonyolításával összefüggő folyamatokat a pályahálózat-működtető szabályzatokban (a továbbiakban: hálózati forgalmi szabályzatok) állapítja meg.

- (3) A pályahálózat-működtető által alkotott hálózati forgalmi szabályzatok hatálya az adott vasúti pályahálózaton közlekedő vállalkozó vasúti társaságokra is kiterjed.
- (4) A hálózati forgalmi szabályzatot a közlekedési hatóság hagyja jóvá.

74. A vasúti társaságoknak a vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos jogai és kötelezettségei

119. § (1) A pályahálózat-működtető a vasúti pályát, a vasúti pálya tartozékait, a vasúti üzemi létesítményeket, a vállalkozó vasúti társaság az általa üzemben tartott vasúti járműveket köteles üzembiztos állapotban tartani. A pályahálózat-működtető, valamint a vasúti pályahálózatot használó vállalkozó vasúti társaságok és a fejlesztési közreműködő a vasúti közlekedés biztonságának fenntartása érdekében együttműködésre kötelesek.

(2) A vasúti közlekedés biztonsága érdekében

- a) a közlekedési hatóság azonnali intézkedés keretében a vasúti pálya, vasúti pálya tartozéka vagy a vasúti jármű műszaki állapota, vagy az állomási-, a vonat- vagy mozdony személyzet állapota miatt kialakult vagy várható katasztrófa, rendkívüli esemény, súlyos káresemény (a továbbiakban együtt: veszélyhelyzet) elkerülése érdekében rendelkezhet úgy, hogy a vasúti közlekedést meghatározott időre, vagy meghatározott feltétel teljesüléséig felfüggeszsze vagy megtiltsa bizonyos járművek közlekedését,
- b) a pályahálózat-működtető és a vállalkozó vasúti társaság a veszélyhelyzet esetén köteles a veszélyhelyzetre az érintetteket figyelmeztetni,
- c) a pályahálózat-működtető a veszélyhelyzet megszűnéséig vagy ha az infrastruktúrát ideiglenesen használhatatlanná tevő üzemzavar azt elkerülhetetlenné teszi az érintett rendszer megjavításához szükséges ideig jogosult a veszélyeztetett vasúti pályának, vagy pályaszakasznak a lezárására, továbbá az adott pályaszakasza kiadott menetvonalak visszavonására, a közúti átjárót érintő lezárás esetén a közút kezelőjének értesítése mellett,
- d) a vasút területét igénybe vevő, vagy a vasút területén tartózkodó személyeknek az ott érvényben lévő biztonsági rendelkezéseket és szabályokat meg kell tartaniuk.

(3) A pályahálózat-működtető köteles haladéktalanul intézkedni a veszélyhelyzet megszüntetése, valamint üzemzavar vagy baleset esetén a megfelelő működés mielőbbi helyreállítása érdekében. A pályahálózat-működtető ennek érdekében jogosult a vasúti pályahálózatot használó vasúti társaság eszközeit igénybe venni.

(4) A (3) bekezdés szerinti feladat teljesítése céljából a pályahálózat-működtető katasztrófavédelmi tervet dolgoz ki, amely felsorolja azokat a szervezeteket, amelyeket a vasúti közlekedésben bekövetkezett súlyos balesetek és zavarok esetén értesíteni kell.

(5) A vasutat keresztező vagy megközelítő út, vezeték, légi jármű leszálló-pálya, vagy egyéb építmény (pl. közvilágítás, reklám, közúti jelzőlámpák) létesítéséhez, átalakításához vagy megszüntetéséhez, a terep szintjét megváltoztató földmunka és fásítás, vagy bányászati tevékenység végzéséhez – jogszabály eltérő rendelkezésének hiányában – a pályahálózat-működtető hozzájárulása is szükséges.

(6) A vasúti társaság a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő feladatkör betöltésére a jogszabály által előírt képesítéssel és szaktudással rendelkező személyt köteles alkalmazni.

75. Biztonságirányítási rendszer

120. § (1) A pályahálózat-működtető és a vállalkozó vasúti társaság a vasútbiztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokról szóló rendeletben foglaltaknak megfelelően köteles biztonságirányítási rendszert létrehozni.

(2) A pályahálózat-működtető és a vállalkozó vasúti társaság a vasúti közlekedés biztonságának folyamatos biztosításához szükséges üzemi követelményeket, valamint a biztonsági intézkedéseket belső szabályzatában határozza meg.

(3) A pályahálózat-működtető és a vállalkozó vasúti társaság a biztonságirányítási rendszer működéséről – külön jogszabályban meghatározottak szerint – évente biztonsági jelentést nyújt be a közlekedési hatósághoz.

76. Biztonsági szervezet

121. § (1) A vasúti közlekedés biztonsága érdekében a vasúti társaság vezetője közvetlen irányításában biztonsági szervezetet tart fenn. A vasúti társaság a biztonsági szervezet működtetésére más vasúti társasággal szerződést köthet. A biztonsági szervezettel rendelkező vasúti társaságok a biztonsági szervezetük feladatainak hatékony ellátása érdekében együttműködési szerződést köthetnek.

(2) Az országos vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaság a biztonsági szervezetet maga működteti.

(3) A vasúti társaság a biztonsági szervezet feladatait a biztonságirányítási rendszerben látja el. Vasútbiztonsági tanúsítvány és vasútbiztonsági engedély megszerzésére nem kötelezett vasúti társaság esetében a biztonsági szervezet feladatait a vasútüzem-vezető is elláthatja.

(4) Amennyiben a biztonsági szervezet a biztonságirányítási rendszer részét képezi,

a) azt a pályahálózat-működtető és az integrált vasút társaság esetében a vasútbiztonsági engedélyben,

b) egyéb esetben a vasútbiztonsági tanúsítványban

hagyja jóvá a közlekedési hatóság.

(5) Amennyiben a biztonsági szervezet a biztonságirányítási rendszer létrehozására nem kötelezett vasúti társaságban működik, a vasúti társaság e tevékenységére vonatkozó belső szabályzatát a közlekedési hatóság hagyja jóvá.

122 §. (1) A közlekedési hatóság – a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló törvényben meghatározott szakmai vizsgálattal összefüggésben történő kapcsolattartás biztosítása céljából – tájékoztatja a közlekedésbiztonsági szervet a kiadott és visszavont vasútbiztonsági engedélyekről és vasútbiztonsági tanúsítványokról, valamint a jóváhagyott szabályzatokról.

(2) A biztonsági szervezet gondoskodik a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események haladéktalan bejelentéséről, valamint a szükséges intézkedések meghozataláról, továbbá – a biztonságirányítási rendszerben foglalt kötelezettségekkel összhangban – az üzemmentartói vizsgálat lefolytatására eseményvizsgáló szolgálatot tart fenn.

(3) A biztonsági szervezettel kapcsolatos részletes szabályokat a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események vizsgálatának részletes szabályairól szóló rendelet állapítja meg.

KILENCEDIK RÉSZ A VASÚTI KÖZLEKEDÉS IGAZGATÁSÁNAK SZERVEZETE

XVII. FEJEZET

77. Felügyeleti díjak

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

(2) Az éves felügyeleti díj mértéke a működési engedély kiadására meghatározott igazgatási szolgáltatási díj 25%-a.

124. § A vasúti igazgatási szerv részére a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenységért az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok felügyeleti díjat kötelesek fizetni, amelynek mértéke a fizetésre kötelezett által az előző évben belföldön fizetett hálózat-hozzáférési díj, valamint elszámolt belső hálózat-hozzáférési díj 0,4%-a. A felügyeleti díj mértéke az éves költségvetési törvényben – a vasúti igazgatási szerv részére az éves költségvetési törvényben megállapított támogatási előirányzat mértékének figyelembevételével – a szükséghez képest módosítható. Előző évi fizetett hálózat-hozzáférési díj, vagy hálózat-hozzáférési díj hiányában a felügyeleti díjat a tárgyidőszakban ténylegesen fizetett hálózat-hozzáférési díjak alapján kell megfizetni. A felügyeleti díj megfizetésének módját és feltételeit a miniszter rendeletben állapítja meg.

125. § (1) A közlekedési hatóság évente – felügyeleti díj ellenében – ellenőrzi, hogy a vasútbiztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e.

(2) Az éves felügyeleti díj mértéke:

- a) vállalkozó vasúti társaság, valamint integrált vasúti társaság vállalkozó vasúti tevékenységet végző szervezeti egysége esetén, a vállalkozó vasúti tevékenységenként külön-külön
 - aa) 1-50 darab vasúti járművet üzembentartó vasúti társaság esetén 601 000 forint,
 - ab) 51-100 darab vasúti járművet üzembentartó vasúti társaság esetén 782 000 forint,
 - ac) 100 darab feletti vasúti járművet üzembentartó vasúti társaság esetén 1 024 000 forint,
- b) kiegészítő biztonsági tanúsítvány esetén a b) pont alatt felsorolt díjak,
 - ba) 1-50 darab vasúti járművet üzembentartó vasúti társaság esetén 601 000 forint,
 - bb) 51-100 darab vasúti járművet üzembentartó vasúti társaság esetén 782 000 forint,
 - bc) 100 db feletti vasúti járművet üzembentartó vasúti társaság esetén 1 024 000 forint.

(3) A közlekedési hatóság évente – felügyeleti díj ellenében – ellenőrzi, hogy

- a) a vasúti járművek gyártását, javítását végző személyek és szervezetek,
- b) a vasúti tartályok megfelelőségértékelését, az időszakos és soron kívüli vizsgálatát, valamint az üzemi vizsgálóhely felügyeletét ellátó vizsgáló szervezetek,
- c) a vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző vizsgahelyek, valamint
- d) a vasúti alrendszerek, rendszerelemek karbantartásáért felelős szervezetek

műszaki hatósági engedélye kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e.

(4) Az éves felügyeleti díj mértéke

- a) a vasúti járművek gyártását, javítását végző személyek és szervezetek
 - aa) járműgyártása, főjavítás végzése esetén: 967 000 forint,
 - ab) fővizsgák végzése esetén: 725 000 forint,
 - ac) közlekedés biztonságával összefüggő részegységek gyártása, javítása esetén: 484 000 forint,
- b) a (3) bekezdés b)-d) pontban meghatározott szervezetek esetén: 727 000 forint.

XVIII. FEJEZET

78. Hatóságok

126. § (1) A vasúti közlekedéssel összefüggő igazgatási és hatósági tevékenységet a miniszter, valamint a közlekedési igazgatási szervezet látja el.

(2) A közlekedési igazgatás szervezet:

- a) a vasúti igazgatási szerv,

b) a közlekedési hatóság.

(3) A 2012/34/EU irányelv szerinti engedélyező hatóság és igazgatási szervezet Magyarországon a vasúti igazgatási szerv.

(4) A 2004/49/EK irányelv szerinti vasútbiztonsági hatóság Magyarországon a közlekedési hatóság.

(5) A vasúti közlekedés igazgatásának szervezete jogi, szervezeti és döntéshozatali szempontból a pályahálózat-működtetőktől, a VPSZ-től, a kapacitásfoglalásra jogosultaktól, a vállalkozó vasúti társaságoktól továbbá a beszerző egységektől és szervezetektől függetlenül működik.

(6) Az (5) bekezdésen túl a vasúti igazgatási szerv a vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződések odaítélésében részt vevő állami, önkormányzati szervektől függetlenül működik.

79. A vasúti igazgatási szerv feladat- és hatásköre

127. § A vasúti igazgatási szerv feladat- és hatáskörébe tartozik:

- a)* működési engedély, és ideiglenes működési engedély kiadása, módosítása, felfüggesztése, visszavonása, a működési engedély (ideiglenes működési engedély) feltételei fennálltának ellenőrzése,
- b)* nyilvántartás vezetése a működési engedélyekről, valamint a bejelentésre köteles vasúti társaságokról,
- c)* a Bizottság felkérésére együttműködés a 2012/34/EU irányelv III. mellékletének módosításában,
- d)* a vasúti közlekedési piac felügyelete,
- e)* a vasúti közlekedési piac fejlődésének nyomon követése, elemzése és értékelése,
- f)* döntés a 139. § szerinti jogvitás ügyekben,
- g)* a pályahálózat-működtető függetlenségét biztosító jogi, szervezeti és döntéshozatali függetlenségi feltételei meglétének ellenőrzése,
- h)* annak ellenőrzése, hogy a hálózati üzletszabályzat nem tartalmaz-e diszkriminatív rendelkezéseket vagy nem ruházza-e fel a pályahálózat-működtetőt olyan mérlegelési jogkörrel, amelyet fel lehetne használni a kérelmezőkkel szembeni hátrányos megkülönböztetésre,
- i)* a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvényben meghatározottak szerint a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok panaszainak kezelése,
- j)* a Bizottság felkérésére részvétel a Bizottságnak a vasúti piac nyomon követésére vonatkozó feladatában,
- k)* a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló rendeletben meghatározottak szerint a piaci szegmensek listájának ellenőrzése,
- l)* a Bizottság felkérésére részvétel a Bizottságnak a teljesítményösztönző rendszerben meghatározott késési kategóriák és alkategóriák módosításaira vonatkozó feladatában,
- m)* a 64. § szerinti foglalási díj tekintetében a kritériumok ellenőrzése,
- n)* az 44 § (1) bekezdés szerinti keretmegállapodások jóváhagyása,
- o)* az 45. § (2) bekezdése szerinti keretmegállapodások jóváhagyása,
- p)* a 49. § (4) bekezdése szerint a díj további felszámításának jóváhagyása,
- q)* az érintett szervezetek, vagy a nemzetközi személyszállítási szolgáltatást nyújtani szándékozó vállalkozó vasúti társaság kérelmére indult eljárásban annak megállapítása, hogy a nyújtani tervezett szolgáltatás fő célja a különböző EGT-államokban található állomások közötti személyszállítás-e,
- r)* a vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződés gazdasági egyensúlya veszélyeztetésének vizsgálata nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatás bevezetésére tekintettel,
- s)* a vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződésben rögzített kötelezettségek ellentételezésének biztosítása érdekében a személyszállítási törvényben meghatározott pénzügyi ellentételezési kötelezettség megállapítása,

- t) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogaira vonatkozó rendelkezések betartásának ellenőrzése,
- u) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztási folyamatának, és a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáférésre jogosult, valamint a pályahálózat-működtető között a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltak szerinti kedvezmények biztosítására vonatkozó tárgyalások felügyelete,
- ü) integrált vasúti társaság 64. § (1) bekezdése szerinti belső megállapodásának jóváhagyása, az abban foglaltak ellenőrzése, illetőleg annak megsértése esetén mérlegelési jogkörben bírság alkalmazása,
- v) a térségi és az elővárosi pályahálózat kijelölése, valamint – ha e törvény eltérően nem rendelkezik – a pályahálózat-működtető, a hozzáférésre jogosult vagy a VPSZ kérelme alapján döntés nyílt hozzáférés alól mentessé történő minősítéséről,
- w) a vasúti társaság személyszállítási és árufuvarozási üzletszabályzatának, valamint a közlekedésszervező személyszállítási üzletszabályzatának jóváhagyása,
- x) külön jogszabályban meghatározott adatgyűjtési, adatszolgáltatási feladatok ellátása,
- y) a miniszter részére a vasúti közlekedési alágazatra vonatkozó, a miniszter által előírt adatszolgáltatások teljesítése,
- z) mindazon feladatok ellátása, amelyeket jogszabály a feladatkörébe utal.

80. A vasúti igazgatási szerv vezetője

128. § (1) A vasúti igazgatási szerv vezetőjét a miniszterelnök öt évre nevezi ki. A vasúti igazgatási szerv vezetője egy alkalommal ismételten kinevezhető.

(2) A vasúti igazgatási szerv vezetője tisztségére nem kell pályázatot kiírni. A vasúti igazgatási szerv vezetőjének olyan személy nevezhető ki, aki a közszolgálati tisztviselőkről szóló törvényben foglalt követelményeken túl felsőfokú iskolai végzettséggel és

- a) legalább három éves vasúti vagy egyéb hálózati iparági területen szerzett gyakorlattal rendelkezik, vagy
- b) legalább három éves vezetői gyakorlattal rendelkezik az államigazgatásban.

129. § (1) A vasúti igazgatási szerv vezetőjének jogviszonya megszűnik

- a) a kinevezési időtartam lejártával,
- b) halálával,
- c) lemondásával,
- d) felmentésével.

(2) A vasúti igazgatási szerv vezetője jogviszonyának megszűnését az (1) bekezdés a)-c) pontja esetén a miniszterelnök állapítja meg.

(3) A miniszterelnök – a közszolgálati tisztviselőkről szóló törvény szerinti indokolási kötelezettség mellett – felmenti a vasúti igazgatási szerv vezetőjét,

- a) ha a 131 § (1) bekezdése szerinti összeférhetetlenséget a kinevezését, vagy az összeférhetetlenség okának felmerülését követő 30 napon belül nem szünteti meg,
- b) az ítélet jogerőre emelkedésének napjával, ha a vasúti igazgatási szerv vezetőjével szemben lefolytatott büntetőeljárás eredményeként a vasúti igazgatási szerv vezetője bűnösségét a bíróság – szabadságvesztés vagy a vasúti igazgatási szerv vezetője tevékenységének megfelelő foglalkoztatástól eltiltás büntetést tartalmazó – jogerős ítélete állapította meg,
- c) ha cselekvőképességet érintő gondnokság alá helyezték, vagy
- d) ha neki felróható okból, több mint hat hónapon át nem tesz eleget megbízatásából eredő feladatainak.

130. § (1) A vasúti igazgatási szerv vezetője gyakorolja a vasúti igazgatási szervvel közszolgálati jogviszonyban vagy munkaviszonyban álló alkalmazottak feletti munkáltatói jogkört.

(2) A vasúti igazgatási szerv vezetője át nem ruházható hatáskörében dönt a vasúti igazgatási szerv köztisztviselője alapilletményének eltérítéséről, a tárgyév során módosíthatja azt, a vasúti igazgatási szervnél történő jogviszony létesítés kivételével a köztisztviselő munkájának tárgyévét megelőző évi minősítése, ennek hiányában teljesítményértékelése alapján. A vasúti igazgatási szerv vezetője az alapilletmény módosítása során a köztisztviselő alapilletményét legfeljebb száz százalékkal megemelheti vagy legfeljebb húsz százalékkal csökkentett mértékben állapíthatja meg.

81. A vasúti igazgatási szerv köztisztviselője

131. § (1) A vasúti igazgatási szerv vasúti igazgatási feladatot ellátó köztisztviselője a közszolgálati tisztviselőkről szóló törvény szerinti összeférhetlenségi szabályokban foglaltakon túl nem létesíthet munkaviszonyt vagy munkavégzéssel járó egyéb jogviszonyt vasúti társasággal.

(2) A vasúti igazgatási szerv vasúti igazgatási feladatot ellátó köztisztviselője az öröklés kivételével vasúti társaságokban tulajdoni részesedést nem szerezhethet.

(3) A vasúti igazgatási szerv vasúti igazgatási feladatot ellátó köztisztviselője kinevezése előtt vagy öröklés útján szerzett tulajdoni részesedését a kinevezésétől, vagy a szerzéstől számított három hónapon belül köteles elidegeníteni.

(4) A (3) bekezdésben foglalt kötelezettsége teljesítéséig a vasúti igazgatási szerv vasúti igazgatási feladatot ellátó köztisztviselője nem vehet részt olyan döntés előkészítésében és meghozatalában, amely az összeférhetlenségi okkal érintett társaságra vonatkozik.

132. § (1) A 131. § (4) bekezdésén túl a vasúti igazgatási szerv vasúti igazgatási feladatot ellátó köztisztviselője nem vehet részt döntés előkészítésében és meghozatalában az olyan vállalkozásokat érintő esetekben, amelyekkel az eljárás megkezdését megelőző egy év során kapcsolatban állt.

(2) A vasúti igazgatási szerv vasúti igazgatási feladatot ellátó köztisztviselője kinevezésekor valamint évente nyilatkozik a munkáltatói jogkör gyakorlójának az (1) és (2) bekezdésben foglalt rendelkezések teljesüléséről.

(3) A vasúti igazgatási szerv vasúti igazgatási feladatot ellátó köztisztviselője nem kérhet vagy fogadhat el utasítást sem kormányzattól, sem egyéb állami vagy magánszektorbeli jogalanytól.

133. § (1) A vasúti igazgatási szerv köztisztviselője a megbízatása lejártá után egy évig sem pályahálózat-működtetővel, sem vállalkozó vasúti társasággal, sem a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezettel nem létesíthet munkaviszonyt vagy munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyt.

82. A vasúti igazgatási szerv eljárására vonatkozó közös szabályok

134. § (1) A vasúti igazgatási szerv kérelemre induló eljárásáért a kérelmezőnek igazgatási-szolgáltatási díjat kell fizetni. Az igazgatási-szolgáltatási díjak körét és mértékét, és a díjak fizetésére vonatkozó egyéb rendelkezéseket a miniszter – az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben – rendeletben állapítja meg.

(2) A vasúti igazgatási szerv által lefolytatott hatósági eljárásokban – a 869/2014/EU végrehajtási rendelet 3. cikk (6), 6. cikk (4), valamint 12. cikk (7) bekezdésében meghatározott esetek kivételével – az ügyfél nem jogosult és a vasúti igazgatási szerv nem köteles elektronikus úton kapcsolatot tartani.

(3) A vasúti igazgatási szerv feladat- és hatáskörébe tartozó ügyek intézésének határideje hat hét. A határidő a jogvitás eljárásban nem hosszabbítható meg.

(4) Ha az ügyfél a kérelmet hiányosan nyújtotta be, a vasúti igazgatási szerv a kérelem beérkezésétől számított tizenöt napon belül hiánypótlásra hívja fel.

135. § (1) A vasúti igazgatási szerv jogosult a működési engedélyben meghatározott tevékenységekre vonatkozó iratokról másolatot, kivonatot készíteni.

(2) A vasúti igazgatási szerv a feladatai ellátásához szükséges információk (beleértve az üzleti titkot is) szolgáltatására, iratok bemutatására kötelezheti indítványra vagy hivatalból a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztása által érintett valamennyi szervezetet, a pályahálózat-működtetőket, a VPSZ-t, a kapacitásfoglalásra jogosultakat, a vállalkozó vasúti társaságokat, a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőit, a fejlesztési közreműködőket, valamint a közlekedésszervezőt.

(3) A (2) bekezdés szerinti információkat a vasúti igazgatási szerv által meghatározott – egy hónapnál nem hosszabb – ésszerű határidőn belül a vasúti igazgatási szerv rendelkezésére kell bocsátani, kivéve, ha kivételes esetben a vasúti igazgatási szerv olyan korlátozott idejű meghosszabbítást fogad el és engedélyez, amely nem haladhatja meg a további két hetet. A vasúti igazgatási szervnek lehetősége van arra, hogy az ilyen kéréseknek a piacfelügyeleti eljárás keretében alkalmazható intézkedésekkel – beleértve a bírság kivetését is – érvényt szerezzen. Az információ felőlel minden olyan adatot, amelyet a vasúti igazgatási szerv jogorvoslati feladata és a vasúti szolgáltatások piacán zajló verseny figyelemmel kísérésére vonatkozó feladat keretében kér. Ebbe a statisztikai és nyomon követéséhez szükséges adatok is beletartoznak.

(4) Amennyiben valamely adat szolgáltatása, irat bemutatása bizonyítási indítványhoz kapcsolódik, és a kötelezett fél azt nem, vagy nem megfelelően nyújtja be, úgy a bizonyítás sikertelenségét a bizonyítást kérő fél terhére értékelni nem lehet. Ebben az esetben a vasúti igazgatási szerv a rendelkezésre álló bizonyítékok mérlegelésével dönt.

136. § (1) A bíróság a vasúti igazgatási szerv jogerős határozatát megváltoztathatja.

(2) A vasúti igazgatási szervnek a 127. § (1) bekezdés f) és u) pontjaiban meghatározott tárgykörökben hozott határozatával szemben újrafelvételi kérelem nem nyújtható be.

(3) A vasúti igazgatási szerv közzéteszi a 127. § (1) bekezdése a), d), f), m) p), q) és t) és w) pontjai szerinti eljárásokban hozott határozatait azzal, hogy a közzététel kiterjed a Hálózati Üzletszabályzat, a keretmegállapodás, a belső megállapodás, valamint az üzemi menetrend szövegére is. A közzétett határozat nem tartalmazhatja az érdekeltek által előzetesen – indokoltan – üzleti titoknak minősített adatokat.

83. A vasúti igazgatási szerv ellenőrzése

137. § A vasúti igazgatási szerv jogosult a pályahálózat-működtetőknél, a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjénél, vagy a vállalkozó vasúti társaságoknál ellenőrzéseket végezni annak vizsgálata érdekében, hogy azok megfelelnek-e a 10. §-ban megállapított, a számviteli elkülönítésre vonatkozó rendelkezéseknek. E tekintetben az igazgatási szervnek jogában áll pontos tájékoztatást kérni. A vasúti igazgatási szerv jogosult arra, hogy felkérje a pályahálózat-működtetőt, a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjét, és minden olyan vállalkozást vagy jogi személyt, amely különböző típusú vasúti szállítási vagy pályahálózat-működtetői feladatokat lát el vagy foglal egységbe, hogy bocsássa rendelkezésre a vasúti igazgatási szervhez benyújtásra kerülő könyvelési adatokat. Az állami támogatással kapcsolatos kérdésekért felelős hatóság meglévő hatásköreinek sérelme nélkül, az igazgatási szervezet ezekből a beszámolókból is következtetéseket vonhat le az állami támogatásokra vonatkozóan, és ezekről jelentést tesz az illetékes hatóságoknak.

84. A vasúti igazgatási szerv együttműködése a külföldi hatóságokkal

138. § (1) A vasúti igazgatási szerv információt cserélhet a más EGT-államokban működő nemzeti szabályozó szervezetekkel, a Bizottsággal és az Európai Vasúti Ügynökséggel a tevékenységéről, a döntéshozatali elveiről és gyakorlatáról, abból a célból, hogy a vasúti szabályozás döntéshozatali elvei az EGT-n belül összehangolhatók legyenek. E célból részt vehet az igazgatási szervek 2012/34/EU irányelvben meghatározott hálózatában.

(2) A vasúti igazgatási szerv részt vehet az EGT-államokban működő nemzeti szabályozó szervezetek olyan munkájában, amelynek célja, hogy közös elveket és gyakorlatokat dolgoznak ki a döntése meghozatalára vonatkozóan.

(3) A vasúti igazgatási szerv részt vehet olyan tevékenységben, amelynek célja, hogy az igazgatási szervezetek felülvizsgálják az együttműködő pályahálózat-működtetők olyan határozatait és gyakorlatait, amelyek 2012/34/EU irányelv rendelkezéseit hajtják végre, vagy más módon elősegítik a nemzetközi vasúti árufuvarozást.

(4) Nemzetközi menetvonallal kapcsolatos hozzáférési vagy díjképzési ügyekre vonatkozó panasz vagy hivatalból indult eljárás esetén, valamint a nemzetközi vasúti szállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos piaci verseny ellenőrzése keretében a vasúti igazgatási szerv konzultációt folytat valamennyi olyan EGT-államok igazgatási szervezeteivel, amelyen a szóban forgó nemzetközi menetvonal keresztülhalad, illetve – adott esetben – a Bizottsággal, és határozatának meghozatala előtt ezektől az igazgatási szervezetektől megkéri az összes szükséges információt.

85. Jogvitás eljárás

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

- a)* a Hálózati Üzletszabályzat valamely rendelkezése ellentétes a megkülönböztetéstől mentes eljárás követelményével,
- b)* a pályahálózat-működtető vagy a VPSZ megsértette a Hálózati Üzletszabályzatban megállapított valamely kötelezettségét,
- c)* a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztására vonatkozó eljárás során eljárási szabálysértés történt, vagy annak eredménye jogszabálysértő, vagy ellentétes a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal,
- d)* a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó eseti igénybejelentés elintézése során eljárási szabálysértés történt, vagy annak eredménye jogszabálysértő, vagy ellentétes a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal,
- e)* a Díjképzési Módszertan ellentétes az e törvényben, illetőleg a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló rendeletben foglaltakkal,
- f)* a Díjszámítási Dokumentum vagy a Hálózati Üzletszabályzatban szereplő díjak, kedvezmények és felárak nem az e törvényben, vagy a külön jogszabályban foglaltaknak megfelelően kerültek meghatározásra, vagy a Hálózati Üzletszabályzatban nem a Díjszámítási Dokumentumban meghatározott díjak szerepelnek,
- g)* valamely szerződő fél megsértette a pályahálózathoz való nyílt hozzáférés tárgyában kötött szerződést, vagy a menetvonal igénybevételeért fizetendő hálózat-hozzáférési díj mértéke jogszabálysértően, vagy a Hálózati Üzletszabályzatba ütköző módon került megállapításra,
- h)* a kiszolgáló létesítmény üzemeltetőjének döntése, az általa alkalmazott díjak ellentétesek a megkülönböztetéstől mentes eljárás követelményével,
- i)* a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője a 67. § (6) bekezdése szerinti információkat határidőre nem szolgáltatta vagy nem megfelelően szolgáltatta a pályahálózat-működtető vagy a VPSZ részére.

(2) Az (1) bekezdés *a)*-*b)* és *d)*-*i)* pontjai szerinti esetekben a kérelmet a jogsértésről való tudomásszerzést követő 15 napon belül, de legkésőbb a jogsértés megtörténtétől számított három hónapon belül lehet előterjeszteni. A *c)* pont szerinti kérelmet az üzemi menetrendtervezet külön jogszabály szerinti közzétételét követő 15 napon belül lehet előterjeszteni.

(3) A kérelemben meg kell jelölni

- a)* az eljárás lehetséges érdekeltjeinek a kérelmező által ismert nevét és székhelyét,
- b)* az ügy tárgyát,

- c) az eljárásra okot adó esemény időpontját, illetőleg az eseményről való tudomásszerzés időpontját,
- d) a kért intézkedéseket, azok indokolásával együtt.

(4) A kérelemhez csatolni kell a kérelmező rendelkezésére álló, az ügy elbírálása szempontjából lényeges bizonyítékokat és egyéb dokumentumokat, valamint az igazgatási szolgáltatási díj megfizetésének igazolását.

(5) A vasúti igazgatási szervnek a jogvita elbírálására nincs hatásköre, ha a kérelem előterjesztését megelőzően az előterjesztett ügyben polgári pert indítottak.

(6) Ha a vasúti igazgatási szerv elé terjesztett ügyben jogvita eljárást kérelmeztek, ugyanabban az ügyben utóbb közvetlenül nem lehet bírósághoz fordulni.

140. § (1) A jogvita eljárást kérelmező ügyfél a kérelemben a 139. § (3)-(4) bekezdésén túl bizonyítási indítványt is előterjeszthet.

(2) Amennyiben a vasúti igazgatási szerv a bizonyítási indítványnak helyt ad, lefolytatja az annak megfelelő bizonyítást. A bizonyítás sikertelenségét a bizonyítást kérő fél terhére kell értékelni.

(3) A vasúti igazgatási szerv indítványra vagy hivatalból a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztása által érintett valamennyi szervezetet, valamint a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőjét adatok (beleértve az üzleti titkot is) szolgáltatására, iratok bemutatására kötelezheti. Amennyiben valamely adat szolgáltatása, irat bemutatása bizonyítási indítványhoz kapcsolódik, és a kötelezett fél azt nem, vagy nem megfelelően nyújtja be, úgy a bizonyítás sikertelenségét a bizonyítást kérő fél terhére értékelni nem lehet. Ebben az esetben a vasúti igazgatási szerv a rendelkezésre álló bizonyítékok mérlegelésével dönt.

(4) Amennyiben az ügyfél az eljárást, így különösen a bizonyítást rosszhiszemű magatartásával akadályozza, a vasúti igazgatási szerv bírságot alkalmazhat vele szemben.

141. § (1) A vasúti igazgatási szerv a jogvita ügyben hozott határozatában

- a) elutasítja az alaptalan kérelmet,
- b) megállapítja a jogsértés megtörténtét,
- c) kötelezi a jogsértés okozóját a jogszabálynak megfelelő magatartás tanúsítására,
- d) a jövőre nézve módosítja a Hálózati Üzletszabályzat jogszabályba ütköző rendelkezését,
- e) a 139. § (1) bekezdés e) pontja szerinti jogvita esetén elrendelheti a Díjszabási Módszertan módosítását, és a módosított Díjszabási Módszertan alapján új Díjszámítási Dokumentum készítését, valamint annak megfelelő díjszabási rendszer Hálózati Üzletszabályzatban való meghirdetését,
- f) a jogsértőt kötelezi az eljárással kapcsolatban felmerült költségek viselésére,
- g) a 139. § (1) bekezdés f) pontja szerinti jogvita esetén elrendelheti új Díjszámítási Dokumentum készítését, valamint annak megfelelő díjszabási rendszer Hálózati Üzletszabályzatban való meghirdetését,
- h) a pályahálózat-működtető részére fizetendő (elszámolandó) díjakkal kapcsolatos jogvita esetén megtiltja a jogszerűtlen ellenérték további alkalmazását, egyidejűleg megállapítja a jogszerű ellenértéket és kötelezheti a vasúti társaságot a jogszerű ellenérték alkalmazására,
- i) a vasúti piacfelügyeleti bírság mértékére és alkalmazására vonatkozó részletes szabályokról szóló rendeletben foglaltak alapján bírságot szab ki.

(2) A vasúti igazgatási szerv az (1) bekezdésben meghatározott jogkövetkezmények közül egyidejűleg többet is alkalmazhat.

(3) Ha a vasúti igazgatási szerv az eljárás során más jogszabály megsértésére utaló körülményt észlel, köteles azt a hatáskörrel rendelkező hatóságnak, így különösen a Gazdasági Versenyhivatalnak (a továbbiakban: versenyhatóság) jelezni.

(4) Amennyiben megállapítható, hogy e törvény szabályainak megszegése miatt ideiglenes intézkedés hiányában súlyos, másként el nem hárítható jog-, vagy érdeksérelem következne be, vagy ennek veszélye áll fenn, és az intézkedés miatti hátrány nem haladja meg az intézkedéssel elérhető

előnyöket, a vasúti igazgatási szerv a folyamatban lévő ügyben – kérelemre vagy hivatalból – elrendelt ideiglenes intézkedésként

- a) megállapíthatja a vasúti pályahálózat-kapacitás –a hozzáférésre jogosult ügyfél részére történő – biztosításának feltételeit,
- b) megtilthatja a jogsértő magatartás tanúsítását.

(5) A vasúti igazgatási szerv ideiglenes intézkedés tárgyában hozott végzése elleni bírósági felülvizsgálat iránti kérelem előterjesztésének a végzés közlésétől számított 15 napon belül van helye. A kérelem tárgyában a bíróság 15 napon belül határoz.

86. A piac felügyelete

142. § (1) A vasúti igazgatási szerv a vasúti közlekedési piac zavartalan, eredményes működésének, a piaci szereplők érdekei védelmének, a tisztességes és hatékony piaci verseny fenntartásának elősegítése, valamint a versenykorlátozó magatartás tanúsítására lehetőséget adó helyzetek kiküszöbölése érdekében hatósági jogkörében felügyeleti ellenőrzési tevékenységet végez.

(2) A vasúti igazgatási szerv a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenysége során figyelemmel kíséri a vasúti közlekedési piac működését, az arra vonatkozó jogszabályokban, a vasúti igazgatási szerv határozataiban, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltak megtartását, és arról elemzést készít.

(3) A vasúti igazgatási szerv a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenysége során hivatalból is ellenőrizheti a 139. § (1) bekezdésében meghatározottakat, valamint ellenőrzi, hogy a hálózati üzletszabályzat tartalmaz-e diszkriminatív rendelkezéseket vagy felruházza-e a pályahálózat-működtetőt vagy a VPSZ-t olyan mérlegelési jogkörrel, amelyet fel lehet használni a kapacitásfoglalásra jogosultakkal szembeni hátrányos megkülönböztetésre.

(4) A vasúti igazgatási szerv a (2) és (3) bekezdés szerinti tevékenysége során igénybe vett szakértőre a vasúti igazgatási szerv köztisztviselőjére vonatkozó összeférhetetlenségi szabályokat kell alkalmazni.

(5) A vasúti igazgatási szerv a vasúti társaságokat, a VPSZ-t és a fejlesztési közreműködőt, valamint a közlekedésszervezőt a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenység ellátásához szükséges információk, adatok szolgáltatására kötelezheti.

(6) A vasúti igazgatási szerv felügyeleti és ellenőrzési terv alapján és azon kívül is hivatalból vagy kérelemre folytat felügyeleti tevékenységet.

143. § (1) Ha a vasúti igazgatási szerv a piac felügyelete során észleli a működési engedélyhez, bejelentéshez kötött tevékenység végzésével, a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáféréssel, a 170. § (1) bekezdése szerinti kötelezettség teljesítésével, a számviteli elkülönítéssel, valamint a keresztfinanszírozás tilalmával kapcsolatosan e törvényben, külön jogszabályban, a vasúti igazgatási szerv határozatában, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott valamely kötelezettség megsértését, jogosult

- a) a jogsértőt kötelezni az eljárás költségeinek megtérítésére,
- b) a vasúti piacfelügyeleti bírság mértékére és alkalmazására vonatkozó részletes szabályokról szóló rendeletben foglaltak alapján bírságot kiszabni,
- c) a tevékenység végzésének feltételeit megállapítani,
- d) a jogsértő magatartás folytatását megtiltani.

(2) A kötelezettségek súlyos és ismétlődő megszegése esetén – amennyiben az (1) bekezdésben meghatározott egyéb jogkövetkezmények nem vezettek eredményre – a vasúti igazgatási szerv felfüggesztheti, vagy visszavonhatja a működési engedélyt.

(3) A vasúti igazgatási szerv biztosítja, hogy a pályahálózat- működtető által megállapított hálózat-hozzáférési díjak megfeleljenek a Hálózati Üzletszabályzat díjképzési elvekkel és díjakkal

foglalkozó szakasz rendelkezéseinek, és hátrányos megkülönböztetéstől mentesek legyenek. A hálózat-hozzáférési díjak mértékéről szóló tárgyalások csak a vasúti igazgatási szerv képviselőinek jelenlétében folyhatnak. A vasúti igazgatási szerv a tárgyalás folytatását megtilthatja, ha a tárgyalás bármely vasúti társaságra nézve hátrányos megkülönböztetésre vezet.

(4) A vasúti igazgatási szerv legalább két évente egyeztetést folytat a vasúti áru- és személyszállítási szolgáltatások igénybevevőinek képviselőivel, hogy figyelembe vegye a vasúti piacra vonatkozó álláspontjukat.

87. Együttműködés a gazdasági versenyhivatallal

144. § (1) A vasúti igazgatási szerv és a versenyhatóság a vasúti közlekedési piacon folyó versenyt érintő kérdésekben a verseny védelmének következetes érvényre juttatása, valamint az egységes jogalkalmazás előmozdítása érdekében szorosan együttműködik, így különösen

- a) a 139. § (1) bekezdés *b*)-*d*) pontjai szerinti jogvitás ügy,
- b) a vasúti közlekedési piac felügyelete,
- c) integrált vasúti társaság belső megállapodásának jóváhagyása,
- d) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának, valamint a Hálózati Üzletszabályzat szerinti kedvezmények biztosítására vonatkozó tárgyalások felügyelete

során.

(2) A vasúti igazgatási szerv és a versenyhatóság az együttműködés során köteles biztosítani, hogy eljárásaik az adatvédelemre vonatkozó jogszabályokkal összhangban legyenek és az üzleti titokhoz fűződő érdekek ne sérüljenek. Ennek keretében az adatot a másik hatóságnak átadó hatóság értesíti az adatszolgáltatót az adatok átadásáról. Az átvevő hatóság biztosítja, hogy a részére átadott adatok legalább olyan védelemben részesüljenek, mint amilyen védelemben az átadó hatóságnál részesültek.

(3) A vasúti igazgatási szerv az (1) bekezdés *a*)-*d*) pontjaiban meghatározott eljárása során a versenyhatóság szakmai álláspontját kiemelten figyelembe veszi, amennyiben attól eltér, annak indokairól a versenyhatóságot és az ügyfelet tájékoztatja.

(4) A vasúti igazgatási szerv, valamint a versenyhatóság az együttműködésük részleteit rögzítik, évente felülvizsgálják, és a nyilvánosság számára hozzáférhetővé teszik, ideértve az együttműködés eredményeként létrehozott módszertanokat is.

88. Vasúti állandó választottbíróóság

145. § (1) A vasúti igazgatási szerv megalapítja a Vasúti Állandó Választottbíróóságot.

(2) A Vasúti Állandó Választottbíróóság hatáskörére, eljárására a választottbíráskodásról szóló törvény rendelkezéseit a (3)-(6) bekezdésben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni.

(3) A Vasúti Állandó Választottbíróóság eljárásának van helye a vasúti társaságok egymás közötti, e törvény hatálya alá tartozó tevékenységekre vonatkozó jogszabályban, vagy az alapján kötött szerződésben foglalt jogokkal és kötelezettségekkel kapcsolatos jogvitában, ha a felek a választottbíróási eljárást választottbíróási szerződésben kikötötték és az eljárás tárgyról szabadon rendelkezhetnek.

(4) A Vasúti Állandó Választottbíróóság eljárásának e § szerinti kikötése nem érinti a jelen törvény hatálybalépése előtt megkötött egyedi szerződésben a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara mellett működő Állandó Választottbíróóság hatáskörének kikötésére vonatkozó esetleges előírás érvényességét. Az ilyen kikötések alapján a jogvita választottbíróási rendezésére továbbra is – a felek eltérő rendelkezése hiányában – a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara mellett működő Állandó Választottbíróóságnak van hatásköre.

(5) A Vasúti Állandó Választottbíróóság választottbírói testületének tagjait a vasúti igazgatási szervként kijelölt szervezet elnöke jelöli ki öt évre. Nem lehet a Vasúti Állandó Választottbíróóság

választottbírói testületének tagja a vasúti igazgatási szervként kijelölt szerv elnöke valamint az elnök által közvetlenül vezetett szervezeti egységek alkalmazottai.

(6) A vasúti igazgatási szerv üzleti titoktartásra vonatkozó rendelkezéseit a Vasúti Állandó Választottbíróságra is megfelelően alkalmazni kell.

146. § (1) A Vasúti Állandó Választottbíróság jogi személy. Székhelye Budapest.

(2) A Vasúti Állandó Választottbíróság jogi személyiségét alapító okiratának a Hivatalos Értesítőben történő közzététele napjával nyeri el. A közzétételt a miniszter rendeli el a Vasúti Állandó Választottbíróság bejelentése alapján. A bejelentéshez mellékelni kell az alapító okiratot.

147. § A Vasúti Állandó Választottbíróság egyeztető eljárás lefolytatására is jogosult a közvetítői tevékenységről szóló szabályainak megfelelően.

148. § (1) A Vasúti Állandó Választottbíróság alapító okiratában meg kell határozni:

- a) a választottbíróság szervezeti rendjét,
- b) az elnökség tagjai kijelölésének szabályait,
- c) a választottbíróság képviselőjének rendjét,
- d) az elnökség feladatait, jogkörét,
- e) az alapítói hozzájárulás összegét.

(2) A Vasúti Állandó Választottbíróság működésének forrásai:

- a) alapítói hozzájárulások,
- b) választottbírósági díjak,
- c) a vagyon hozama,
- d) egyéb bevételek.

(3) A Vasúti Állandó Választottbíróság szervezete a választottbírói testületből, a testület tagjai közül kijelölt legalább három, legfeljebb öttagú elnökségből és a Gazdasági Hivatalból áll.

(4) Az elnökség a Vasúti Állandó Választottbíróság általános irányító szerve. Az elnökség kijelölésének és működésének szabályait az alapító okirat és a Vasúti Állandó Választottbíróság szabályzatai tartalmazzák.

(5) A Vasúti Állandó Választottbíróságot harmadik személlyel szemben, bíróság és hatóságok előtt az elnökség tagjai, vagy az általuk arra felhatalmazott személyek képviselik a Vasúti Állandó Választottbíróság szabályzataiban meghatározott módon.

89. A közlekedési hatóság feladat- és hatásköre

149. § (1) A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő feladatok ellátása, amelynek keretében kiadja a műszaki engedélyeket, a vasútbiztonsági engedélyt és tanúsítványt, a vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos munkakörben foglalkoztatott munkavállalók engedélyeit, ellátja a biztonsági szabályok felügyeletét és mindazon feladatok ellátása, amelyeket törvény vagy kormányrendelet feladatkörébe utal.

(2) A közlekedési hatóság részletes feladatait a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló kormányrendelet határozza meg.

150. § (1) A közlekedési hatóság minden év szeptember 30-áig a vasútbiztonsági hatósági feladat- és hatáskörében végzett tevékenységéről készített éves jelentését megküldi az Európai Vasúti Ügynökségnek, és azt egyidejűleg honlapján is közzéteszi.

(2) A közlekedési hatóság kérelemre induló eljárásáért igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni.

(3) Az ügyfél a közlekedési hatóság felhívására köteles az ügy eldöntéséhez szükséges adatokat, iratokat szolgáltatni a közlekedési hatóság részére.

(4) A közlekedési hatóság a biztonsági hatósági feladatai végrehajtása során bármikor kérheti a pályahálózat-működtetők, vállalkozó vasúti társaságok vagy más minősített testületek műszaki-technikai segítségnyújtását.

151. § (1) A közlekedési hatóság vasúti pályával és vasúti üzemi létesítménnyel kapcsolatos eljárásában ügyfélnek minősül a vasúti pálya vagy vasúti létesítmény építése, korszerűsítése, átalakítása és megszüntetése által terület-igénybevétellel érintett, vagy a vasúti pálya, vagy a vasúti létesítménnyel szomszédos, továbbá a megvalósult vasúti pálya, vagy vasúti létesítmény környezetvédelmi hatástanulmányában, ennek hiányában a műszaki tervdokumentációjában igazolt hatásterületen lévő ingatlan tulajdonosa, vagy az ezen ingatlan vonatkozásában a használat jogát biztosító dologi joggal rendelkező személy.

(2) A közlekedési hatóság vasúti pályával és vasúti üzemi létesítménnyel kapcsolatos másodfokú eljárásában nem lehet ügyfél az, aki, vagy amely az elsőfokú eljárásban nem tett nyilatkozatot vagy nem nyújtott be kérelmet.

(3) A közlekedési hatóság a műszaki engedélyek és a vasútbiztonsági engedélyek és tanúsítványok kiadására vonatkozó engedélyezési eljárásokban a hiányosan benyújtott kérelemmel kapcsolatos – a tartalmi és formai követelményekre vonatkozó – részletes hiánypótlási felhívást a kérelem beérkezését követő naptól számított harminc napon belül adja ki.

(4) A közlekedési hatóság ügyintézési határideje a kérelemre indult, a műszaki engedélyek és a vasútbiztonsági engedélyek és tanúsítványok kiadására, meghosszabbítására, módosítására és visszavonására vonatkozó engedélyezési eljárásokban, valamint az ellenőrzési eljárásokban három hónap. A vasúti pálya létesítésével, korszerűsítésével, átalakításával, használatbavételével, valamint a vasúti járművek átalakítási típusengedélyezésével összefüggő hatósági eljárások ügyintézési határideje hat hónap. Az eljárás megindításáról az ügyfeleket és az érdekelteket a közlekedési hatóság a kérelem beérkezésétől számított tizenöt napon belül értesíti. A kérelmet benyújtó ügyfelet az eljárás megindításáról elektronikusan kell értesíteni. A vasúti szakhatósági eljárás ügyintézési határideje harminc nap.

(5) Az országos, térségi, elővárosi, helyi és városi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya és tartozékai, valamint vasúti üzemi létesítmény engedélyezésével kapcsolatos jogerős határozattal szemben újrafelvételi kérelem nem nyújtható be.

(6) A közlekedési hatóság a vasútbiztonság körébe tartozó feladatait nem ruházhatja át, és annak elvégzésére más szervezetet – közigazgatási szerv kivételével – nem kérhet fel.

(7) A vasútbiztonsági engedélyek és tanúsítványok kiadására vonatkozó engedélyezési eljárásokban a kérelmet és mellékleteit magyar nyelven kell benyújtani.

152. § (1) A közlekedési hatóság a vasúti járművezetői engedélyek kiállítására irányuló eljárásban, valamint a képzést és vizsgáztatást, valamint az egészségi alkalmasság vizsgálatát és véleményezését végző személyekről a következő adattartalommal vezet nyilvántartást:

- a) természetes személyazonosító adatok,
- b) lakhely, elektronikus levelezési cím.

(2) A közlekedési hatóság az (1) bekezdésben meghatározott adatokat a vasúti közlekedés biztonsága érdekében nyilvántartja.

(3) A közlekedési hatóság az (1) bekezdésben meghatározott adatokat addig az időpontig tartja nyilván, amíg a képzésre és vizsgáztatásra, valamint az egészségi alkalmasság vizsgálatára és véleményezésére való jogosultsága fennáll.

(4) A közlekedési hatóság az általa kezelt adatokat személyazonosító adatok nélkül statisztikai célokra felhasználhatja, azokból statisztikai célra adatot szolgáltatathat.

(5) A közlekedési hatóság az általa kezelt adatokat a külföldi hatóságok – különösen a Bizottság és annak szervei, a más EGT-államokban működő vasútbiztonsági hatóságok, valamint a más EGT-államokban működő balesetvizsgáló szervezetek – megkeresése esetén továbbíthatja.

153. § (1) A közlekedési hatóság

- a) az egészségi alkalmasság megállapítása, valamint a vizsgáló szervezet 97. § szerinti tevékenységének ellenőrzése,
- b) a 156. § (2) bekezdése,
- c) a 156. § (4) bekezdése,
- d) a 157. § (2) bekezdés a)-d) pontja,
- e) a 157. § (3) bekezdés a) pontja, valamint
- f) a 157. § (4) bekezdés a) pontja

alapján hozott elsőfokú határozatát közegészségügyi, járványügyi, munkaügyi, munkavédelmi, környezet- vagy természetvédelmi okból, továbbá a közérdekű közlekedési infrastruktúra kialakítása érdekében fellebbezésre tekintet nélkül végrehajthatóvá nyilváníthatja.

(2) A műszaki engedélyek és a vasútbiztonsági engedélyek és tanúsítványok kiadására vonatkozó engedélyezési eljárásokban hozott elsőfokú határozat ellen nem nyújthat be fellebbezést az az ügyfél, aki az eljárás megindításáról szóló szabályszerű értesítés ellenére az eljárásban nem vett részt.

(3) A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozó eljárások megindítására irányuló kérelem elektronikus úton nem nyújtható be. A közlekedési hatóság által lefolytatott hatósági eljárásokban az eljárás megindítására kérelmet benyújtó ügyfél a közlekedési hatósággal elektronikus kapcsolattartásra nem jogosult.

(4) A hatóság a vasúti pálya és tartozékai építésére, létesítésére, korszerűsítésére, átalakítására, használatbavételére, fennmaradására és megszüntetésére irányuló eljárás megindításáról a kormányrendeletben meghatározott adatbázisban regisztrált, ügyfélnek minősülő szervezetet az általa megadott elektronikus levélcímen az eljárás megindításától számított nyolc napon belül értesíti.

(5) A kiemelt jelentőségű ügynek nyilvánított, vagy jogszabályban közérdekűnek minősített vasúti pálya kialakításával kapcsolatos műszaki engedély – a közérdekű közlekedési infrastruktúra kialakítására tekintettel – fellebbezésre tekintet nélkül végrehajthatóvá nyilvánítható.

(6) A műszaki engedélyek kiadására vonatkozó engedélyezési eljárásban hozott döntés fellebbezéssel nem támadott rendelkezései tekintetében beáll a jogerő, ha a döntés egyes rendelkezései ellen nyújtottak be fellebbezést, és az ügy jellegéből adódóan a fellebbezés elbírálása nem hat ki a fellebbezéssel meg nem támadott rendelkezésekre.

154. § (1) Ha e törvény vagy a felhatalmazása alapján kiadott jogszabály vasúti közlekedési szakkérdésben szakértő igénybevételét írja elő, vagy szakértő igénybevételéhez jogkövetkezményt állapít meg, szakértőként – az igazságügyi szakértőkről szóló törvény szerint igazságügyi szakértői tevékenység végzésére jogosult szakértőn túl – kizárólag az a személy vehető igénybe, valamint a jogszabályban meghatározott jogkövetkezmények csak annak a szakértőnek az igénybevételéhez fűződnek, aki büntetlen előéletű, nem áll a vasúti közlekedési szakértői tevékenységet kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt, valamint rendelkezik a Kormány rendeletében meghatározott szakmai képesítéssel, és megfelel az ott meghatározott egyéb feltételeknek.

(2) Aki az (1) bekezdés szerinti szakértői tevékenységet kíván folytatni, köteles az erre irányuló szándékát – az igazságügyi szakértő kivételével – a közlekedési hatóságnak vagy – a Kormány rendeletében meghatározott szakterületek esetében – a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészek szakmai kamaráiról szóló törvényben meghatározott területi mérnöki kamarának (a továbbiakban: kamara) bejelenteni. A bejelentésben meg kell jelölni a bejelentő természetes személyazonosító adatait.

(3) A közlekedési hatóság, vagy a kamara a szakértői tevékenység végzésére jogosult, a (2) bekezdés szerinti bejelentést tevő személyekről nyilvántartást vezet, amely tartalmazza a szakértői tevékenység végzésére jogosult személy természetes személyazonosító adatait. A nyilvántartásból kizárólag a szakértői tevékenység végzésére való jogosultság igazolása céljából szolgáltatható adat.

(4) Az (1) bekezdés szerinti szakértői tevékenység engedélyezése iránti kérelem benyújtásával egyidejűleg a szakértői tevékenységet folytatni kívánó személy hatósági bizonyítvánnyal igazolja azt

a tény, hogy büntetlen előéletű, valamint nem áll vasúti közlekedési szakértői tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt.

(5) A közlekedési hatóság, vagy a kamara a vasúti közlekedési szakértői tevékenység időtartama alatt folytatott hatósági ellenőrzés keretében ellenőrzi azt is, hogy az engedéllyel rendelkező vasúti közlekedési szakértő büntetlen előéletű-e, és nem áll-e a vasúti közlekedési szakértői tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt. A hatósági ellenőrzés céljából a közlekedési hatóság adatot igényelhet a bünyügyi nyilvántartási rendszerből. Az adatigénylés kizárólag azon adatra irányulhat, hogy az engedéllyel rendelkező vasúti közlekedési szakértő büntetlen előéletű-e, valamint, hogy a vasúti közlekedési szakértői tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt áll-e.

(6) A (4) és (5) bekezdés szerinti személyes adatokat a közlekedési hatóság, vagy a kamara a vasúti közlekedési szakértő nyilvántartásból való törléséről szóló döntés jogerőre emelkedéséig kezeli.

(7) Ha hatósági eljárásban vasúti közlekedési szakkérdésben szakértő kirendelése szükséges, és jogszabály meghatározott szakértő igénybevételét nem írja elő, e § szerinti szakértőt, ennek hiányában az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló törvény szerinti igazságügyi szakértői tevékenység végzésére jogosult szakértőt kell kirendelni.

155. § (1) A vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésével kapcsolatos hatósági eljárásban az ügyintézési határidő az ÁME-knek megfelelő vasúti jármű esetében a kérelem beérkezését követő naptól számított két hónap.

(2) A vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésével kapcsolatos hatósági eljárásban az ügyintézési határidő az ÁME-knek nem megfelelő vasúti jármű esetében

a) négy hónap a műszaki dokumentáció beérkezését követően,

b) két hónap a – a vasúti járművek üzembe helyezése engedélyezéséről, időszakos hatósági vizsgálatáról és hatósági nyilvántartásáról szóló rendelet szerint a hatóság által kért – kiegészítő információk vagy kockázatelemzés kézhezvételét követően.

(3) A közlekedési hatóság által a vasúti jármű üzembe helyezése tárgyában hozott döntéssel szemben a fellebbezést a döntés kézhezvételét követő egy hónapon belül lehet előterjeszteni.

(4) A döntést helybenhagyó vagy megváltoztató másodfokú döntést a kérelem beérkezését követő naptól számított két hónapon belül kell meghozni. A határozat helybenhagyása esetén a kérelmező a határozat bírósági felülvizsgálatát kérheti.

(5) Ha a vasúti járművek üzembe helyezésének engedélyezésével kapcsolatos hatósági eljárásban a közlekedési hatóság a döntését az előírt határidőn belül nem hozza meg, a vasúti jármű üzembe helyezését a határidő lejártát követő három hónap után engedélyezettnek kell tekinteni. A vasúti jármű üzembe helyezésének előbbiek szerint a hatóság döntése hiányában való engedélyezése csak arra a vasúti pályahálózatra hatályos, amelyre a kérelem vonatkozott.

90. A hatósági ellenőrzés, igazgatási bírság

156. § (1) A közlekedési hatóság a vasúti pálya és tartozékai, az üzemi létesítmények és a vasúti járművek üzem- és forgalombiztos állapotát, a karbantartás, az időszakos vizsgálatok és a szükséges javítás elvégzését ellenőrzi. A vasúti társaság köteles a szabad ellenőrzés valamennyi feltételét biztosítani, különösen a lényeges dokumentumokhoz, létesítményekhez, berendezésekhez és felszerelésekhez való korlátozás nélküli hozzáférést. Ha a közlekedési hatóság az ellenőrzés során mulasztást állapít meg,

a) az üzemben tartót a vizsgálat vagy a javítás elvégzésére kötelezi, és

b) az üzemben tartóval szemben bírságot szab ki.

(2) Ha a mulasztás az élet- és vagyonbiztonságot veszélyezteti, a közlekedési hatóság a vasúti pálya üzemének megszüntetését, a vizsgált jármű forgalomból való kivonását, vagy a vasúti személyzet munkavégzésének felfüggesztését rendeli el.

(3) A közlekedési hatóság a vasúti pályának, a vasúti járműnek vagy a vasúti járműre szerelt nyomástartó edénynek engedély nélküli vagy az engedélyben foglaltaktól eltérő létesítése, gyártása, átalakítása, bontása, vagy használata esetén

a) az üzemeltetővel szemben bírságot szabhat ki, és

b) a vasúti pálya, a vasúti jármű, valamint a vasúti járműre szerelt nyomástartó edény átalakítását, vagy a (4) bekezdés szerinti esetben lebontását, gyártásának vagy üzemeltetésének a megszüntetését, forgalomból való kivonását rendeli el.

(4) Engedély nélkül vagy engedélytől eltérő módon létesített, átalakított vasúti pálya, vasúti jármű, vagy nyomástartó edény lebontását, gyártásának, átalakításának vagy üzemeltetésének a megszüntetését, forgalomból való kivonását a közlekedési hatóság akkor rendeli el, ha azok fennmaradása az élet- és vagyonbiztonságot, vagy az emberi környezetet és a természeti értékeket veszélyezteti, és a veszély megfelelő átalakítással sem szüntethető meg.

(5) A műszaki engedélyhez kötött tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértőit a közlekedési hatóság bírság megfizetésére kötelezheti.

(6) Az utazó vasúti munkavállalók jogaira és kötelezettségeire vonatkozó rendelkezések megsértőit a közlekedési hatóság bírság megfizetésére kötelezheti.

157. § (1) Ha a közlekedési hatóság a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók képzésére és vizsgáztatására vonatkozó rendelkezések megsértését állapítja meg,

a) a képzési engedélyt vagy az időszakos oktatásra vonatkozó regisztrációt

aa) teljes egészében, vagy

ab) egyes munkakörökre vonatkozóan, vagy

ac) egyes képzési helyek vonatkozásában

felfüggesztheti vagy visszavonhatja,

b) a képzőszervezettel vagy a vasúti társasággal szemben bírságot szabhat ki, és

c) a vizsgabiztost és a vasútszakmai oktatót a tevékenységétől meghatározott időre eltilthatja.

(2) A közlekedési hatóság a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakörök betöltésének feltételeire vonatkozó rendelkezések megsértése esetén:

a) a közlekedési hatóság által kiállított engedélyt felfüggeszti, erről az érintett vasúti járművezetőt és a foglalkoztató vasúti társaságot haladéktalanul értesíti, egyúttal meghatározza az engedély visszaszerzése érdekében követendő eljárást,

b) másik EGT-állam illetékes hatósága által kiadott engedély esetén a kiállító hatósághoz címzett indokolt kérelmében további ellenőrzés elvégzését, vagy az engedély felfüggesztését kezdeményezi,

c) tanúsítvány esetén a kiállító szervhez címzett indokolt kérelmében további ellenőrzés elvégzését, vagy a tanúsítvány felfüggesztését kezdeményezi, és a kiállító szerv válaszáig megtilthatja az érintett járművezető nemzeti vasúti rendszereken történő munkavégzését,

d) felszólítja a pályahálózat-működtetőt az érintett vonat továbbközlekedtetésének leállítására, a vasúti járművezetőt a további munkavégzéstől eltiltja, ha az érintett vasúti járművezető további munkavégzése a vasúti közlekedés biztonságát súlyosan veszélyezteti,

e) a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő, a *d)* pontban nem említett munkavállaló ilyen munkakörében történő további munkavégzését megtiltja,

f) a munkáltatóval szemben bírságot szabhat ki,

g) a vasúti járművezetői engedélyre és tanúsítvány érvényességére vonatkozó ellenőrzést lefolytatja, ha úgy véli, hogy egy másik tagállam illetékes hatósága által hozott határozat az a)-d) pontokban rögzített feltételeknek nem felel meg.

(3) Ha a közlekedési hatóság a vasútbiztonsági tanúsítvánnyal (kiegészítő tanúsítvánnyal) vagy vasútbiztonsági engedéllyel kapcsolatos jogszabályi rendelkezés megsértését állapítja meg,

a) a vasútbiztonsági tanúsítvánnyal (kiegészítő vasútbiztonsági tanúsítvány) vagy vasútbiztonsági engedély hiányában, vagy az abban előírt feltételektől eltérően végzett vasúti közlekedési tevékenység végzését megtiltja, és

b) a vasúti társasággal szemben bírságot szabhat ki.

(4) Ha a közlekedési hatóság veszélyes áru vasúti fuvarozására vonatkozó jogszabályi előírás megsértését állapítja meg,

a) elrendeli a környezetszennyezés, vagy egyéb veszély elhárítása érdekében szükséges intézkedések megtételét, a veszélyes árut fuvarozó vasúti társaság költségére, és

b) a veszélyes áru feladójával és a veszélyes árut fuvarozó vasúti társasággal szemben bírságot szabhat ki.

(5) A közlekedési hatóság a vasúti közlekedés biztonságával és a vasúti forgalom lebonyolításával kapcsolatos szabályok megsértése esetén

a) a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalót a külön jogszabályban meghatározottak szerint határozott időre eltilthatja a munkavégzéstől, valamint a munkakör további betöltését képzés elvégzéséhez és hatósági vizsga letételéhez kötheti,

b) ha az ellenőrzés alá vont vasúti jármű a külön jogszabályokban, valamint a hálózati forgalmi és a biztonsági utasításokban az össztömegre, a tengelyterhelésre és a méretre meghatározott előírásoknak nem tesz eleget, vagy a vasúti közlekedés biztonsága érdekében egyébként indokolt, felszólítja a pályahálózat-működtetőt az érintett vonat továbbközlekedtetésének leállítására,

c) bírságot szabhat ki.

(6) A közlekedési hatóság ellenőrzése során a vasúti jármű vezetője a vasúti járművet köteles megállítani, személyazonosságát és járművezetési jogosultságát igazolni, a vasúti jármű és tartozékai, a rakomány, az okmányok ellenőrzésével kapcsolatos felhívásnak eleget tenni. Az ellenőrzés során a vasúti járműhöz és tartozékaihoz, valamint a rakományhoz tartozó okmányokat a közlekedési hatóság részére be kell mutatni.

158. § (1) A közlekedési hatóság az ellenőrzés alá vont vasúti jármű túlterhelésének gyanúja esetén elrendelheti a vasúti jármű ellenőrző mérlegelését, és ennek érdekében – amennyiben szükséges menetvonal igénylésével is – a vasúti járművet (járműszerelvényt) a legközelebbi, a Hálózati Üzletszabályzatban meghirdetett vasúti járműmérleghez irányíttathatja. A túlterhelés tényének megállapítása esetén a mérlegelés költségét az ellenőrzés alá vont vasúti társaság viseli.

(2) A közlekedési hatóság az e § alapján mérlegelési jogkörben hozott döntése során figyelembe veszi:

a) a jogsértés súlyát, a vasúti közlekedés biztonságára gyakorolt hatását,

b) a jogsértő állapot fennállásának időtartamát,

c) a jogsértő magatartás felróhatóságát,

d) a korábbi jogsértő magatartást, valamint

e) a jogsértő állapot megszüntetésére hozott intézkedéseket segítő magatartást, illetőleg a jogsértő állapot megszüntetésére tett, a közlekedési hatóság eljárását megelőző, attól független tevékenységet.

(3) Az e § szerinti bírság (a továbbiakban: vasúti bírság) a cselekmény elkövetésétől számított három éven belül szabható ki. Folyamatos cselekmény, vagy jogsértő állapot fenntartása esetén e határidő a

cselekmény befejezésekor, vagy az állapot megszüntetésekor kezdődik. A vasúti bírság ismételten is kiszabható.

(4) Az e törvényben vagy a végrehajtására kiadott rendeletben meghatározott adatszolgáltatási kötelezettség elmulasztása esetén a közlekedési hatóság bírságot szab ki.

(5) Ha a jogsértés

- a) a vasúti pályahálózat vonatkozásában merül fel, a bírság 50 millió forintig,
- b) vasúti járművek és gépészeti berendezések vonatkozásában merül fel, a bírság 15 millió forintig,
- c) vasútbiztonsági tanúsítvány és engedély vonatkozásában merül fel, a bírság 15 millió forintig,
- d) a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók képzése és vizsgáztatása vonatkozásában merül fel, a bírság 3 millió forintig,
- e) a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók egészségi alkalmassága vonatkozásában merül fel, a bírság 3 millió forintig

terjedhet jogsértésenként.

(6) A közlekedési hatóság a VPSZ-t a vasúti közlekedés biztonságával kapcsolatos tevékenységének ellátásához szükséges információk, adatok szolgáltatására kötelezheti.

91. A hivatásos katasztrófavédelmi szerv feladat- és hatásköre

159. § (1) A hivatásos katasztrófavédelmi szerv feladat- és hatáskörébe tartozik:

- a) a veszélyes áruk vasúti szállításra történő előkészítésére, valamint a veszélyes áruk vasúton történő továbbítására vonatkozó jogszabályi előírások betartásának ellenőrzése;
- b) a veszélyes áruk vasúti átrakásának, tárolásának ellenőrzése.

(2) A veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozó jogszabályi előírások megsértőivel szemben bírság szabható ki. Az e § alapján indított bírságot az eljárás a hivatásos katasztrófavédelmi szerv folytatja le.

(3) Ha a hivatásos katasztrófavédelmi szerv az ellenőrzés során jogszabálysértést állapít meg, a külön jogszabályban foglaltak szerinti intézkedést és 50 000 forinttól 1 millió forintig terjedő bírságot alkalmaz.

(4) Az e § alapján tett jogszerű intézkedésből eredő kárért a jogszabálysértővel szemben a hivatásos katasztrófavédelmi szerv felelősséggel nem tartozik.

(5) A hivatásos katasztrófavédelmi szerv az ellenőrzés során megállapított szabálytalanságokról, a vizsgálat megindításáról és az esetlegesen szükségessé váló helyszíni intézkedésekről, a vizsgálat megindítását, vagy a helyszíni intézkedést követő 8 napon belül hivatalosan értesíti a vasúti közlekedési hatóságot.

(6) A hivatásos katasztrófavédelmi szerv a vizsgálat lezárásáról, és annak eredményéről, az azzal kapcsolatos döntéséről 8 napon belül értesíti a vasúti közlekedési hatóságot.

160. § (1) Nincs helye a hivatásos katasztrófavédelmi szerv által bírság kiszabásának, ha a jogsértő cselekmény elkövetése óta két év eltelt (elévülés).

(2) A hivatásos katasztrófavédelmi szerv által kiszabott bírság kivetésével és behajtásával kapcsolatos hatósági eljárás során a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló törvény rendelkezéseit kell alkalmazni.

(3) Ugyanazon jogszabálysértésért a közlekedési hatóság és a hivatásos katasztrófavédelmi szerv bírságot nem szabhat ki.

(4) A kiszabott és beszedett bírság a központi költségvetés központosított bevételeként képezi. A bírságot a befizetés elmulasztása esetén adók módjára kell behajtani.

161. § (1) A veszélyes árut fuvarozó vasúti társaság, a veszélyesáru-fuvarozással érintett pályahálózat-működtető, a veszélyes áru rakodását, átrakását, tárolását – ideértve az ideiglenes

tárolást is – végző személyek, szervezetek, a veszélyesáru-szállítással kapcsolatos rendkívüli eseményről haladéktalanul kötelesek értesíteni a hivatásos katasztrófavédelmi szerv ügyeletét.

(2) A hivatásos katasztrófavédelmi szerv az (1) bekezdésben meghatározott bejelentés alapján jogosult a veszélyes árut fuvarozó vasúti társaság, a veszélyesáru-fuvarozással érintett pályahálózat-működtető, a veszélyes áru rakodását, átrakását, tárolását – ideértve az ideiglenes tárolást is – végző személyek, szervezetek felé intézkedni, a károk enyhítése érdekében készített tervekben előírtak megtételére utasítást adni.

(3) A hivatásos katasztrófavédelmi szerv által adott utasításokat a veszélyes árut fuvarozó vasúti társaság, a veszélyesáru-fuvarozással érintett vasúti pályahálózat-működtetők, a veszélyes áru rakodását, átrakását, tárolását végző személyek, szervezetek kötelesek haladéktalanul végrehajtani.

92. Adatvédelem, adatkezelés

162. § (1) A közlekedési hatóság jogosult

a) a külön jogszabály szerint közlekedési hatósági vizsgáláshoz kötött vasúti munkakört betöltő vasúti munkavállalók természetes személyazonosító adatait, valamint büntetett előéletére és ahol e törvény alapján ezt igazolni kell, arra vonatkozó különleges adatait, hogy foglalkozástól vagy járművezetéstől eltiltás hatálya alatt nem áll,

b) a külön jogszabályban meghatározott munkakört betöltő vasúti munkavállalók természetes személyazonosító adatait, a munkakör betöltéséhez szükséges egészségügyi alkalmasságra vonatkozó adatokat,

c) a vasúti közlekedési tevékenység végzésével összefüggésben a vasúti társaság ügyvezetését, valamint a vasúti közlekedési tevékenység szakmai irányítását ellátó személy természetes személyazonosító adatait és büntetett előéletére vonatkozó különleges adatokat,

d) a műszaki engedélyek kiadásának, valamint a 150. § (1) bekezdésében meghatározott éves jelentés alapjául szolgáló adatokat,

e) a képzést és vizsgáztatást, vagy az egészségi alkalmasság vizsgálatát és véleményezését végző személyek természetes személyazonosító adatait,

f) a vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló nyomástartó edények és kazánok minősítését, valamint hatósági műszaki vizsgálatát végző személyek természetes személyazonosító adatait

kezelní, továbbá a vizsgaeredményeket, alkalmassági minősítéseket, képesítéseket – ezek hitelességének utólagos igazolása céljából – nyilvántartani.

(2) A közlekedési hatóság személyes adatokat a vasúti közlekedés zavartalanságának biztosítása, a vasúti közlekedés biztonságának fenntartása, a képzési engedély kiadása, az alapképzés és az időszakos oktatás ellenőrzése, az alapvizsga és az időszakos vizsga alapján a hatósági igazolás kiállítása, továbbá annak ellenőrzése, hogy a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő tevékenységet végző munkavállaló a jogszabályban előírt alapvizsgával és időszakos vizsgával rendelkezik-e, a 150. § (1) bekezdésében meghatározott feladat ellátása, valamint a más EGT-államokban működő vasútbiztonsági hatóságokkal folytatott együttműködés és információcsere érdekében kezeli.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott különleges adatokat a közlekedési hatóság a vasútbiztonsági követelmények érvényesítése céljából a munkavégzésre való alkalmasság megállapítása, a vasúti közlekedés biztonságának folyamatos fenntartása, a képzési engedély kiadása, az alapképzés és az időszakos oktatás ellenőrzése, az alapvizsga és az időszakos vizsga alapján a hatósági igazolás kiállítása, továbbá annak ellenőrzése, hogy a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő tevékenységet végző munkavállaló a jogszabályban előírt alapvizsgával és időszakos vizsgával rendelkezik-e, a 150. § (1) bekezdésében meghatározott feladat ellátása, valamint a más EGT-

államokban működő vasútbiztonsági hatóságokkal folytatott együttműködés és információcsere érdekében kezeli.

(4) Az (1) bekezdésben meghatározott adatokat a közlekedési hatóság addig az időpontig tartja nyilván, amíg

- a)* az (1) bekezdés *a)* és *b)* pontjában meghatározott esetben az érintett természetes személy a közlekedési hatósági vizsgálathoz kötött, vagy külön jogszabályban meghatározott munkakört betölti,
- b)* az (1) bekezdés *c)* pontjában meghatározott esetben az érintett természetes személy a vasúti társaság ügyvezetését, valamint a vasúti közlekedési tevékenység szakmai irányítását ellátja.

163. § (1) A közlekedési hatóság mint adatkezelő szerv biztosítja az adatok védelmét a véletlen vagy szándékos megsemmisítéssel, megsemmisüléssel, megváltoztatással, nyilvánosságra kerüléssel szemben, továbbá azt, hogy azokhoz jogosulatlan személy ne férjen hozzá.

(2) E törvény felhatalmazása alapján az adatkezelésre jogosult szerv (közlekedési hatóság) a kezelt adatokat személyazonosító adatok nélkül statisztikai célokra felhasználhatja, azokból statisztikai célra adatot szolgáltatathat.

(3) A 162. § (1) bekezdésben meghatározott adatok a rendőrségnek, az ügyészségnek, a bíróságnak, az igazságügyi szakértőnek bűnüldözés és bűnmegelőzés, és bírósági eljárás lefolytatása céljából továbbíthatók.

(4) A vasúti igazgatási szerv a működési engedéllyel kapcsolatos eljárásával összefüggésben, az üzleti jó hírnév vizsgálata körében jogosult a működési engedélyt kérelmező szervezet, és a vasúti társaság ügyvezetését ellátó személy büntetett előéletére vonatkozó különleges adatokat kezelni.

(5) A vasúti vizsgaközpont a 98. § (4) bekezdésben meghatározott feladatának ellátása érdekében jogosult az alapvizsgára és időszakos vizsgára jelentkező személyek természetes személyazonosító adatainak, valamint vizsgaeredményeinek kezelésére. Ezen adatkezelésre a 162. § (4), valamint az (1)-(3) bekezdésben foglaltakat kell megfelelően alkalmazni.

(6) A közlekedési hatóság vezetője a minősített adat védelméről szóló törvény tekintetében minősítésre jogosultnak minősül.

93. Üzleti titok

164. § (1) Nem minősíthető üzleti titokká olyan adat, vagy annak bármilyen szempont szerinti feldolgozása, amely adat nyilvánosságra hozatalára az ügyfelet jogszabály kötelezi.

(2) Amennyiben az eljárásban részt vevő ügyfél jogérvényesítése érdekében indokolt, a vasúti igazgatási szerv felszólíthatja az üzleti titokkal rendelkező ügyfelet az üzleti titok minősítés azonnali hatállyal történő megszüntetésére. Amennyiben az üzleti titokkal rendelkező ügyfél az üzleti titok minősítést nem oldja fel, és ezzel az ügy érdemi elbírálását akadályozza, a vasúti igazgatási szerv végzésben az eljárás folytatásához szükséges mértékben kötelezi az üzleti titok másik fél számára történő rendelkezésre bocsátására.

(3) A vasúti igazgatási szerv (3) bekezdésben foglalt végzése elleni bírósági felülvizsgálat iránti halasztó hatályú kérelem előterjesztésének a közléstől számított 15 napon belül van helye. A kérelem tárgyában a bíróság 15 napon belül határoz.

(4) Amennyiben a külföldi hatóság igényli, hogy a megkeresésére adott választ minősítse a vasúti igazgatási szerv üzleti titoknak, a vasúti igazgatási szerv megkeresésre adott válaszában foglaltakat részben vagy egészben üzleti titokként kell kezelni, az üzleti titok kezelésére a (2) bekezdésben foglaltakat kell alkalmazni.

TIZEDIK RÉSZ ELTÉRŐ RENDELKEZÉSEK

XIX. FEJEZET

94. Az iparvágányra vonatkozó eltérő rendelkezések

165. § (1) Az iparvágányra e törvénynek a pályahálózat-működtető üzleti tervére vonatkozó 30-31.§-át, a nyílt hozzáférésre, a kapacitáselosztásra és a hálózat-hozzáférési díjakra vonatkozó 34-74. §-át, a működési engedélyre vonatkozó 82-89. §-át, a vasútbiztonsági tanúsítványra és engedélyre vonatkozó 91-94. §-át, a biztonságirányítási rendszerre és a biztonsági szervezetre vonatkozó 120-122. §-át, a felügyeleti díjakra vonatkozó 123-124. §-át, a 125. § (1)-(2) bekezdését, valamint a jogvítás eljárásra vonatkozó 139-141. §-át nem kell alkalmazni.

(2) A kizárólag iparvágányon vasúti tevékenységet folytató integrált vasúti társaságra a (1) bekezdésen túl e törvény 10. §-át sem kell alkalmazni.

166. § (1) A kizárólag iparvágányt működtető pályahálózat-működtető, a kizárólag az iparvágányon vasúti áruszállítást végző vasúti társaság, a kizárólag az iparvágányon vasúti személyközlekedtetést végző vasúti társaság és a kizárólag az iparvágányon vasúti vontatást végző vasúti társaság tevékenységét csak akkor kezdheti meg, ha a tevékenység megkezdése előtt legalább tizenöt nappal a tevékenység folytatásának szándékára irányuló kérelmét a vasúti igazgatási szervhez és a közlekedési hatósághoz benyújtotta, és a tevékenység megkezdését vasúti igazgatási szerv és a közlekedési hatóság jogszerű hallgatással tudomásul véve az eljárás megindulásától számított tíz napon belül nem tiltotta meg.

(2) Iparvágányon vasúti áru fuvarozást vasúti áru fuvarozási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság végezhet.

(3) Iparvágányon vontatási szolgáltatást vasúti vontatási szolgáltatási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság végezhet.

(4) Iparvágányon vasúti személyszállítási szolgáltatás nem nyújtható.

167. § (1) Az egymáshoz kapcsolódó iparvágányok működtetői kötelesek egymás iparvágányaihoz megkülönböztetéstől mentesen és átlátható módon a szabad hozzáférést biztosítani.

(2) Az iparvágányt működtető pályahálózat-működtető megkülönböztetés nélkül, egyenlő feltételekkel biztosítja a vasúti társaságoknak az iparvágányhoz csatlakozó kiszolgáló létesítményhez való hozzáférést, ha a kiszolgáló létesítmény kizárólag az iparvágányon keresztül közelíthető meg.

95. A saját célú vasúti pályahálózatra vonatkozó eltérő rendelkezések

168. § (1) A saját célú vasúti pályahálózatra e törvénynek a pályahálózat-működtető üzleti tervére vonatkozó 30-31.§-át, a nyílt hozzáférésre, a kapacitáselosztásra és a hálózat-hozzáférési díjakra vonatkozó 34-74. §-át, a működési engedélyre vonatkozó 82-89. §-át, a vasútbiztonsági tanúsítványra és engedélyre vonatkozó 91-94. §-át, a biztonságirányítási rendszerre és a biztonsági szervezetre vonatkozó 120-122. §-át, a felügyeleti díjakra vonatkozó 123-124. §-át, a 125. § (1)-(2) bekezdését, valamint a jogvítás eljárásra vonatkozó 139-141. §-át nem kell alkalmazni.

(2) A kizárólag saját célú vasúti pályahálózaton vasúti tevékenységet folytató integrált vasúti társaságra a (1) bekezdésen túl e törvény 10. §-át sem kell alkalmazni.

169. § (1) A kizárólag saját célú vasúti pályahálózatot működtető pályahálózat-működtető, a kizárólag saját célú vasúti pályahálózaton vasúti áruszállítást végző vasúti társaság, a kizárólag saját célú vasúti pályahálózaton vasúti személyközlekedtetést végző vasúti társaság és a kizárólag saját célú vasúti pályahálózaton vasúti vontatást végző vasúti társaság tevékenységét csak akkor kezdheti meg, ha a tevékenység megkezdése előtt legalább tizenöt nappal a tevékenység folytatásának

szándékára irányuló kérelmét a vasúti igazgatási szervhez és a közlekedési hatósághoz benyújtotta, és a tevékenység megkezdését vasúti igazgatási szerv és a közlekedési hatóság jogszerű hallgatással tudomásul véve az eljárás megindulásától számított tíz napon belül nem tiltotta meg.

(2) Saját célú vasúti pályahálózaton vasúti árufuvarozást vasúti árufuvarozási működési engedéllyel rendelkező, vontatási szolgáltatást vasúti vontatási szolgáltatási működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság végezhet.

(3) Saját célú vasúti pályahálózaton vasúti személyszállítási szolgáltatás nem végezhető, arra vasúti személyszállítási engedély nem adható ki. Saját célú vasúti pályahálózaton személyközlekedés csak esetileg, a saját célú vasúti pályahálózat tulajdonosa, használója érdekében történhet.

170. § (1) Az egymáshoz kapcsolódó saját célú vasúti pályahálózatokat működtető pályahálózat-működtetők kötelesek egymás saját célú vasúti pályahálózataihoz megkülönböztetéstől mentesen és átlátható módon a szabad hozzáférést biztosítani.

(2) Saját célú vasúti pályahálózatot működtető pályahálózat-működtető megkülönböztetés nélkül, egyenlő feltételekkel biztosítja a vasúti társaságoknak az iparvágányhoz csatlakozó kiszolgáló létesítményhez való hozzáférést, ha a kiszolgáló létesítmény kizárólag a saját célú vasúti pályahálózaton keresztül közelíthető meg.

96. A kisvasútra vonatkozó eltérő rendelkezések

171. § (1) A kisvasútra e törvénynek a számviteli elkülönítésre vonatkozó 10. §-át, a pályahálózat-működtető üzleti tervére vonatkozó 30-31.§-át, a nyílt hozzáférésre, a kapacitáselosztásra és a hálózat hozzáférési díjakra vonatkozó 34-74. §-át, a működési engedélyre vonatkozó 82-89. §-át, a vasútbiztonsági tanúsítványra és engedélyre vonatkozó 91-94. §-át, a biztonságirányítási rendszerre és a biztonsági szervezetre vonatkozó 120-122. §-át, a felügyeleti díjakra vonatkozó 123-124. §-át, a 125. § (1)-(2) bekezdését, valamint a jogvitás eljárásra vonatkozó 139-141. §-át nem kell alkalmazni.

(2) A kisvasúti pályahálózatra, valamint a pályahálózaton közlekedő vasúti járművekre vonatkozóan e törvény 125. § (4) bekezdését azzal eltéréssel kell alkalmazni, hogy a felügyeleti díj mértéke a bekezdésben meghatározott díjtételek 20%-a.

(3) A kisvasút tevékenységét csak akkor kezdheti meg, ha a tevékenység megkezdése előtt legalább tizenöt nappal a tevékenység folytatásának szándékára irányuló kérelmét a vasúti igazgatási szervhez és a közlekedési hatósághoz benyújtotta, és a tevékenység megkezdését vasúti igazgatási szerv és a közlekedési hatóság jogszerű hallgatással tudomásul véve az eljárás megindulásától számított tíz napon belül nem tiltotta meg.

(4) A kisvasutakon nyújtott vállalkozó vasúti tevékenység nem keletkeztet az országos jelentőségű vasútvonalat működtető pályahálózat-működtetőnél nem független pályaműködtetői státuszt.

97. A múzeumvasútra vonatkozó eltérő rendelkezések

172. § (1) A múzeumvasútra e törvénynek a számviteli elkülönítésre vonatkozó 10. §-át, a pályahálózat-működtető üzleti tervére vonatkozó 30-31.§-át, a nyílt hozzáférésre, a kapacitáselosztásra és a hálózat hozzáférési díjakra vonatkozó 34-74. §-át, a működési engedélyre vonatkozó 82-89. §-át, a vasútbiztonsági tanúsítványra és engedélyre vonatkozó 91-94. §-át, a biztonságirányítási rendszerre és a biztonsági szervezetre vonatkozó 120-122. §-át, a felügyeleti díjakra vonatkozó 123-124. §-át, a 125. § (1)-(2) bekezdését, valamint a jogvitás eljárásra vonatkozó 139-141. §-át nem kell alkalmazni.

(2) A múzeumvasútra e törvény 125. § (4) bekezdését azzal eltéréssel kell alkalmazni, hogy a felügyeleti díj mértéke a bekezdésben meghatározott díjtételek 20%-a.

(3) A múzeumvasút tevékenységét csak akkor kezdheti meg, ha a tevékenység megkezdése előtt legalább tizenöt nappal a tevékenység folytatásának szándékára irányuló kérelmét a vasúti igazgatási szervhez és a közlekedési hatósághoz benyújtotta, és a tevékenység megkezdését vasúti igazgatási

szerv és a közlekedési hatóság jogszerű hallgatással tudomásul véve az eljárás megindulásától számított tíz napon belül nem tiltotta meg.

98. A városi és elővárosi pályahálózatra vonatkozó eltérő rendelkezések

173. § A városi és elővárosi pályahálózatra, amelyen kizárólag vasúti személyszállítási szolgáltatás történik e törvénynek a pályahálózat-működtető üzleti tervére vonatkozó 30-31.§-át, a nyílt hozzáférésre, a kapacitáselosztásra és a hálózat hozzáférési díjakra vonatkozó 34-74. §-át, valamint a jogvita eljárásra vonatkozó 139-141. §-át nem kell alkalmazni.

99. A felszín alatti vasúti pályahálózatra vonatkozó eltérő rendelkezések

174. § (1) Az országos, a térségi, az elővárosi, városi és helyi vasúti pályahálózathoz tartozó vasúti pálya és tartozékainak létesítője jogerős hatósági építési és műszaki engedély birtokában jogosult a nyomvonal által érintett ingatlant – annak felszíne alatt – felszín alatti vasúti pálya és tartozékai létesítésére és üzemeltetésére igénybe venni (felszín alatti vasút-létesítési jog).

(2) A felszín alatti vasúti pálya és tartozékainak létesítése és üzemeltetése fontos közérdekű tevékenység. Az ingatlan tulajdonosa köteles túrni az igénybevételt.

(3) Az (1) bekezdés alapján létesülő felszín alatti vasúti pályának és tartozékainak tulajdonjoga önálló ingatlanként a 21-22. §-ban meghatározott személyt illeti meg. A felszín alatti vasúti pálya és tartozékai létesítése egyebekben nem érinti a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan tulajdonjogát.

(4) Nem illeti meg elővásárlási jog

a) az (1) bekezdés alapján létesített felszín alatti vasúti pálya és tartozékai tulajdonosát a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlanra,

b) a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan tulajdonosát az (1) bekezdés alapján létesített felszín alatti vasúti pályára és tartozékaira.

(5) E törvény alkalmazásában a felszín alatti vasúti pálya létesítőjén a vasúti pálya hatósági építési és műszaki engedély jogosultját, vagy

a) városi és helyi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetében annak tulajdonosát,

b) az országos, a térségi és az elővárosi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén a pályahálózat-működtetőt

kell érteni.

(6) A felszín alatti vasúti pálya nyomvonala által érintett ingatlanok jegyzékét

a) országos, a térségi és az elővárosi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén a miniszter,

b) városi és helyi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén a települési önkormányzat (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat)

rendeletben teszi közzé.

175. § (1) A felszín alatti vasúti pálya létesítője a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan igénybevételéről – a 174. § (6) bekezdésében foglaltak szerinti rendelet hatálybalépését követően és az igénybevételt legalább 30 nappal megelőzően – írásban értesíti az ingatlannak az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett tulajdonosát. Társasház esetén a társasház közösséget, lakásszövetkezeti ház esetén a lakásszövetkezetet vagy az ezek képviselőit jogosult személyt is értesíteni kell. Az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett vagyongazdálkodási jog esetében a vagyongazdálkodót is értesíteni kell.

(2) Amennyiben a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő igénybevétel a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan rendeltetésszerű használatát korlátozza vagy akadályozza, a tulajdonos a használat korlátozásának, akadályozásának megfelelő, és ezzel összefüggésben

bekövetkező forgalmi értékcsökkenésnek megfelelő mértékű egyösszegű kártalanításra jogosult. A kártalanítás az igénybevétellel okozott érdeksérelem bekövetkezésekor esedékes. Az ingatlan tulajdonosa (lakásszövetkezet esetén ideértve a tulajdoni külön lapon feltüntetett tulajdonosokat is) a kártalanítási igényét a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján létesített felszín alatti vasúti pálya használatbavételi engedélye végrehajthatóvá válásától számított két évig érvényesítheti a felszín alatti vasúti pálya létesítőjével szemben.

(3) A kártalanítás módjáról és mértékéről a felszín alatti vasúti pálya létesítőjének az ingatlan tulajdonosával a kártalanítási ajánlat írásban történő megküldésével kell az egyezség létrehozását megkísérelnie. A kártalanítást – a felek eltérő megállapodásának hiányában – pénzben kell megfizetni.

(4) Megegyezés hiányában bármelyik fél kérelmére a korlátozásért vagy az akadályoztatásért járó kártalanítást a Kormány általános hatáskörű területi államigazgatási szerve állapítja meg a kisajátítási kártalanításra vonatkozó szabályok szerint. A megegyezés hiányának minősül az is, ha a felszín alatti vasút létesítője a kártalanítási igény hozzá való megérkezésétől számított 45 napon belül nem tesz ajánlatot egyezsége, vagy a vele közölt ajánlatra nem nyilatkozik.

(5) A Kormány általános hatáskörű területi államigazgatási szerve eljárására és a határozata elleni jogorvoslatra a kisajátításról szóló törvényben meghatározott rendelkezéseket kell alkalmazni.

176. § (1) Amennyiben a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő igénybevétel akár a létesítés, akár az üzemeltetés során a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan rendeltetésszerű használatát megszünteti vagy jelentős mértékben akadályozza, a felszín alatti vasúti pálya létesítője az ingatlan megvásárlását, ennek sikertelensége esetén kisajátítását kezdeményezi.

(2) Az ingatlan megvásárlása és kisajátítása kezdeményezésének joga a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan tulajdonosát is megilleti, ha a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő igénybevétel az ingatlan rendeltetésszerű használatát megszünteti vagy jelentős mértékben akadályozza. Az ingatlan tulajdonosa igényét a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján létesített felszín alatti vasúti pálya használatbavételi engedélye végrehajthatóvá válásától számított két évig érvényesítheti. Amennyiben a tulajdonos az itt meghatározott feltételek fennállását bizonyította, a kisajátítási eljárást le kell folytatni.

(3) A kisajátított ingatlan országos vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén az állam, városi, elővárosi és helyi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetében pedig annak a helyi önkormányzatnak (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzatnak) a tulajdonába kerül, amelynek területén a felszín alatti vasúti pálya létesült vagy létesülni fog.

(4) Az (1) és a (2) bekezdés alapján történő kisajátítás közérdeket szolgál. Azt, hogy a cél közérdekű, a kisajátítási eljárás során az erre egyébként hatáskörrel rendelkező szerv nem vizsgálja.

(5) Az (1) és a (2) bekezdés alapján kötött adásvételi szerződés alapján kifizetett vételár a kisajátítási eljárás során megállapított kártalanítással megegyezően adó- és illetékmentes.

177. § (1) A felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő felszín alatti vasúti pálya létesítésével és üzemeltetésével az ingatlanban, az ingatlan alkotórészében és tartozékában okozott károkat, beleértve a károk megelőzésére, csökkentésére és elhárítására fordított kiadásokat is, a felszín alatti vasúti pálya létesítője a (2)-(4) bekezdésben meghatározott feltételek szerint köteles megtéríteni.

(2) Nem jár kártalanítás az építményben okozott kárért, ha az építményt a 174. § (6) bekezdésében meghatározott rendelet hatálybalépését követően építési engedély nélkül vagy az építési engedélyben a felszín alatti vasút-létesítési jogra tekintettel megszabott feltételek megsértésével emelték.

(3) A kártalanítást – eltérő megállapodás hiányában – pénzben kell megfizetni. Az esedékessé vált kártalanításról a felszín alatti vasúti pálya létesítőjének meg kell kísérelni egyezség létrehozását. Megegyezés hiányában a felszín alatti vasúti pálya létesítője a kártalanítás esedékessé válásától számított 30 napon belül szakértői véleménnyel alátámasztott összegű kártalanítást köteles a károsultnak fizetni.

(4) A károsult az esedékessé vált, de határidőben nem teljesített kártalanítási követelését, továbbá a már kifizetett kártalanítást meghaladó többletkártalanítási igényét a felszín alatti vasút létesítője ellen indított polgári peres eljárás keretében érvényesítheti. A perben a polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény I-XIV. fejezetének rendelkezéseit kell alkalmazni.

(5) A felszín alatti vasúti pálya létesítésével és üzemeltetésével okozott egyéb károk megtérítésére a Ptk. rendelkezéseit kell alkalmazni.

178. § (1) Közérdekű adatként nem ismerhető meg a felszín alatti vasúti pálya és tartozékaival, valamint a felszín alatti vasúti üzemi létesítményekkel, továbbá a felszín alatti vasúti járművel kapcsolatos műszaki engedélyezési eljáráshoz benyújtott műszaki tervben és egyéb műszaki dokumentációban szereplő adat.

(2) A műszaki engedélyezési eljárásában iratbetekintés keretében a felszín alatti vasúti pályára és tartozékaira, a felszín alatti vasúti üzemi létesítményekre, valamint a felszín alatti vasúti járműre vonatkozó műszaki tervben és egyéb műszaki dokumentációban szereplő adatok csak az ügyfél ismerheti meg.

100. A vasútvillamosra vonatkozó eltérő rendelkezések

179. § A vasúti személyszállítási szolgáltatást vasútvillamossal nyújtó vasúti társaság a nem nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot a pályahálózat-működtetővel kötött szerződés alapján használhatja.

101. A stratégiai jelentőséggel nem bíró vasúti pályahálózatokra vonatkozó eltérő rendelkezések

180. § (1) A e § rendelkezései szerinti eljárást követően nem kell alkalmazni

- a) a pályahálózat-működtető üzleti tervére vonatkozó 30-31.§-át a vasúti piac működése szempontjából stratégiai jelentőséggel nem bíró helyi és térségi vasúti pályahálózatokra,
- b) a nyílt hozzáférésre, a kapacitáselosztásra és a hálózat hozzáférési díjakra vonatkozó 34-74. §-át a vasúti piac működése szempontjából stratégiai jelentőséggel nem bíró helyi vasúti pályahálózatokra.

(2) A miniszter értesíti a Bizottságot a stratégiai jelentőséggel nem bíró vasúti pályahálózatoknak az (1) bekezdésben meghatározott rendelkezések hatálya alól történő kivonására irányuló szándékról. Amennyiben a Bizottság jóváhagyja a hatály alóli kivonást, a miniszter értesíti erről az adott pályahálózat-működtetőt és az igazgatási szervet.

(3) Amennyiben bármely változás következne be a mentesített pályahálózat hosszában, vagy lényeges változás a kihasználtság, vagy szállítási forgalom mértékében, a pályahálózat-működtető köteles értesíteni erről a minisztert.

TIZENEGYEDIK RÉSZZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

XX. FEJEZET

102. Hatálybalépés

181. § (1) Ez a törvény – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – 2015. június 15-jén lép hatályba.

(2) A törvény 123-125. §-a a kihirdetést követő 45. napon lép hatályba.

(3) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény e törvény hatálybalépésével hatályát veszti.

103. Átmeneti rendelkezések

182. § (1) Az

- a) a pályahálózat-működtető,*
- b) a kizárólag az iparvágányon vasúti áruszállítást végző vasúti társaság, a kizárólag az iparvágányon vasúti személyközlekedtetést végző vasúti társaság és a kizárólag az iparvágányon vasúti vontatást végző vasúti társaság,*
- c) a kizárólag a saját célú vasúti pályahálózaton vasúti áruszállítást végző vasúti társaság, a kizárólag a saját célú vasúti pályahálózaton vasúti személyközlekedtetést végző vasúti társaság és a kizárólag a saját célú vasúti pályahálózaton vasúti vontatást végző vasúti társaság,*
- d) a kisvasút,*
- e) a múzeumvasút,*

amely e törvény hatálybalépésekor működési engedéllyel rendelkezik, működési engedélye 2015 december 31-én hatályát veszti.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott vasúti társaság 2015. december 1-jéig köteles a vasúti igazgatási szerv részére bejelenteni, hogy tevékenységét változatlan formában tovább kívánja folytatni.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott határidő elmulasztása esetén a vasúti igazgatási szerv 100.000 forint összegű bírságot szab ki.

(4) Amennyiben az (1) bekezdésben meghatározott vasúti társaságnak e törvény hatálybalépésekor működési engedély iránti eljárása van folyamatban, az eljárás e törvény erejénél fogva bejelentési eljárásra módosul, és a vasúti társaság által megfizetett működési engedélyezési eljáráshoz kapcsolódó igazgatási-szolgáltatási díjat a vasúti igazgatási szerv 180 napon belül visszautalja.

183. § (1) Az

- a) a kizárólag iparvágányt működtető pályahálózat-működtető,*
- b) a kizárólag saját célú vasúti pályahálózatot működtető pályahálózat-működtető,*
- d) a kisvasút,*
- e) a múzeumvasút,*

amely e törvény hatálybalépésekor vasútbiztonsági engedéllyel rendelkezik, vasútbiztonsági engedélye 2015 december 31-én hatályát veszti.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott vasúti társaság 2015. december 1-jéig köteles a közlekedési hatóság részére bejelenteni, hogy tevékenységét változatlan formában tovább kívánja folytatni.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott határidő elmulasztása esetén a közlekedési hatóság az *a)-b)* pontokban meghatározott pályahálózat-működtetők esetén 100 000 forint összegű, a *c)-d)* pontokban meghatározott vasúti szervezetek esetén 30 000 forint összegű bírságot szab ki.

(4) Amennyiben az (1) bekezdésben meghatározott vasúti társaságnak e törvény hatálybalépésekor vasútbiztonsági engedély kiadása iránti eljárása van folyamatban, az eljárás e törvény erejénél fogva bejelentési eljárásra módosul, és a vasúti társaság által megfizetett vasútbiztonsági engedélyezési eljáráshoz kapcsolódó igazgatási-szolgáltatási díjat a közlekedési hatóság 180 napon belül visszautalja.

184. § (1) Az a vasútbiztonsági engedély megszerzésére kötelezett pályahálózat-működtető, amely e törvény hatálybalépésekor működési engedéllyel rendelkezik, 2015. október 31-ig köteles a közlekedési hatóság részére a 93. § (3) bekezdésben meghatározott, a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmasságával kapcsolatos követelményeknek bizonyítására szolgáló, a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításáról szóló kormányrendeletben meghatározott dokumentumokat benyújtani.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott határidő elmulasztása esetén a közlekedési hatóság az *a)-b)* pontokban meghatározott pályahálózat-működtetők esetén egymillió forint összegű, a *c)-d)* pontokban meghatározott vasúti szervezetek esetén 200 000 forint összegű bírságot szab ki.

(3) Amennyiben az (1) bekezdésben meghatározott pályahálózat-működtetőnek e törvény hatálybalépésekor vasútbiztonsági engedély kiadása iránti eljárása van folyamatban, a közlekedési hatóság a kérelmezőt 60 napos határidővel az (1) bekezdésben meghatározott dokumentum benyújtására kötelezi. A vasútbiztonsági engedély iránti eljárás határideje a határozat közlése és a dokumentumok beérkezése közötti napokkal és a beérkezés napjával meghosszabbodik.

185. § (1) Az a kizárólag vontatási tevékenységet végző vasúti társaság, amely e törvény hatálybalépésekor rendelkezik működési engedéllyel, 2015. szeptember 1-ig igazgatási-szolgáltatási díjfizetési kötelezettség nélkül kérheti a vasúti igazgatási szervtől, hogy működési engedélye kizárólag vontatási működési engedéllyé váljon. Amennyiben a kérelmező nem csak a működési engedély típusát kívánja megváltoztatni, akkor az általános eljárási szabályokra vonatkozó igazgatási-szolgáltatási díjat köteles megfizetni. A vasúti igazgatási szerv a kérelem beérkezését követő 60 napon belül állítja ki a vontatási működési engedélyt.

(2) Amennyiben az (1) bekezdésben meghatározott vasúti társaságnak e törvény hatálybalépésekor árutovábbítási vagy személyszállítási működési engedély kiadása iránti eljárása van folyamatban, a vasúti igazgatási szerv a kérelmezőt 60 napos határidővel nyilatkozattételre felszólítja. Amennyiben a kérelmező úgy nyilatkozik, hogy kizárólag vontatási működési engedélyt kíván megszerezni, az eljárás vontatási működési engedély megszerzése iránti eljárásra módosul. Az eljárás határideje – nemleges nyilatkozat esetén is – a határozat közlése és a nyilatkozat beérkezése közötti napokkal és a beérkezés napjával meghosszabbodik.

(3) Az a vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti társaság, amely e törvény hatálybalépésekor rendelkezik vállalkozó vasúti társasági működési engedéllyel és tevékenységét kizárólag Magyarország területén kívánja folytatni, 2015. szeptember 1-ig igazgatási-szolgáltatási díjfizetési kötelezettség nélkül kérheti a vasúti igazgatási szervtől, hogy működési engedélye kizárólag vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti társasági működési engedéllyé váljon. Amennyiben a kérelmező nem csak a működési engedély típusát kívánja megváltoztatni, akkor az általános eljárási szabályokra vonatkozó igazgatási-szolgáltatási díjat köteles megfizetni. A vasúti igazgatási szerv a kérelem beérkezését követő 60 napon belül állítja ki a vontatási működési engedélyt.

(4) Amennyiben a (3) bekezdésben meghatározott vasúti társaságnak e törvény hatálybalépésekor árutovábbítási vagy személyszállítási működési engedély iránti eljárása van folyamatban, a vasúti igazgatási szerv a kérelmezőt 60 napos határidővel nyilatkozattételre felszólítja. Amennyiben a kérelmező úgy nyilatkozik, hogy kizárólag vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti társasági működési engedélyt kíván megszerezni, az eljárás vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti társasági működési engedély megszerzése iránti eljárásra módosul. Az eljárás határideje – nemleges nyilatkozat esetén is – a határozat közlése és a nyilatkozat beérkezése közötti napokkal és a beérkezés napjával meghosszabbodik.

186. § (1) E törvény hatálybalépésekor már működő pályahálózat-működtetőknek – nem független pályahálózat-működtető esetén a VPSZ-nek – az e törvénynek megfelelő Díjképzési Módszertant, Díjszámítási Dokumentumot, Hálózati Üzletszabályzatot, teljesítményösztönző rendszert első ízben a 2016. december második vasárnapjától kezdődő menetrendi évre kell elkészíteniük.

(2) E törvény 68. § meghatározott alapvető feladatokat az országos jelentőségű vasútvonalat működtető független pályahálózat-működtető esetén is 2020. január 1-jéig a VPSZ látja el a díjbeszedés kivételével, amelyet a független pályahálózat-működtető is elláthat.

187. § (1) A többségi állami tulajdonban lévő, a vasúti pályahálózat működtetésére engedéllyel rendelkező gazdasági társaság (e § alkalmazásában a továbbiakban: jogelőd pályavasúti társaság) számára kiadott határozatlan idejű

- a) pályahálózat-működtetésre vonatkozó működési engedély a pályahálózat-működtetés tekintetében bekövetkező jogutódlást követő legfeljebb 180 napig (a továbbiakban: átmeneti működési engedély időszak),
- b) a biztonsági engedély a pályahálózat-működtetés tekintetében bekövetkező jogutódlást követő legfeljebb 240 napig (a továbbiakban: átmeneti biztonsági engedély időszak)

[az a) és b) pont) a továbbiakban együtt: átmeneti engedély időszak] jogosítják a jogutód pályavasúti társaságot a vasúti pályahálózat-működtetési tevékenység végzésére.

(2) E § alkalmazásában jogutód pályavasúti társaság az a gazdasági társaság, amely

- a) a jogelőd pályavasúti társaság átalakulása (szétválás, különválás) folytán a vasúti pályahálózat működtetése tekintetében jogutódnak minősül, vagy
- b) a miniszterrel kötött pályaműködtetési szerződés alapján a pályahálózat-működtetési tevékenység tekintetében jogutódnak minősül.

(3) A jogutód pályavasúti társaságnak az átmeneti engedély időszak alatt is meg kell felelnie a működési engedélyek és a biztonsági engedélyek kiadásának feltételeire vonatkozó előírásoknak. A jogutód pályavasúti társaság az átmeneti működési engedély időszak végéig működési engedélyt, az átmeneti biztonsági engedély időszak végéig biztonsági engedélyt köteles szerezni. Az átmeneti működési engedély és átmeneti biztonsági engedély időszakában a jogelőd pályavasúti társaság és a jogutód pályavasúti társaság a működtetés feltételeinek együttesen is megfelelni.

(4) A jogutód pályavasúti társaság tekintetében a jogelőd pályavasúti társaság által e törvény 117. § (1) bekezdése és 118. § (2) bekezdése szerint megállapított szabályzatok a jogutódlást követő legfeljebb 240 napig (a továbbiakban: átmeneti szabályzat időszak) változatlan tartalommal hatályban maradnak. A szabályzatoknak a vonatkozó jogszabályi előírásoknak történő megfelelését a jogutód pályavasúti társaság az átmeneti szabályzat időszak alatt köteles biztosítani.

(5) A pályahálózat működtetése tekintetében bekövetkező jogutódlás tényét, valamint az átmeneti engedély időszak és az átmeneti szabályzat időszak igénybevételét a jogutód pályavasúti társaság a vasúti közlekedési hatóságnak és vasúti igazgatási szervnek a jogutódlás időpontját követő 7 napon belül köteles bejelenteni.

(6) A vasúti pályahálózat működtetése tekintetében bekövetkező jogutódlás során a jogutód pályavasúti társaság a jogelőd pályavasúti társaság jogutódja a pályahálózat-működtetési feladatok ellátásával, a pályavasúti szolgáltatás nyújtásával összefüggő szerződésekben, egyéb jogviszonyokban, valamint a Hálózati Üzletszabályzat és a Díjszámítási Módszertan pályaműködtetői feladataival összefüggésben.

(7) A jogelőd pályavasúti társaság részére kiadott, a vasúti pályahálózatra vonatkozó használatbavételi, építési, környezetvédelmi és frekvencia-engedélyek szempontjából a jogutód pályavasúti társaság jogutódnak minősül.

104. Felhatalmazás

188. § (1) Felhatalmazást kap a Kormány, hogy

- a) a vasúti közlekedési hatóság vagy hatóságok, valamint a vasúti igazgatási szerv vagy szervek kijelölését, eljárásuk részletes szabályait,
- b) a vasúti közlekedés területén a kötelező kárfedezet biztosításának részletes szabályait,
- c) a vasúti piacfelügyeleti bírság legmagasabb mértékére, a vasúti bírság mértékére, továbbá a megfizetésükre vonatkozó részletes szabályokat,
- d) a vasúti árufuvarozási szerződésre vonatkozó részletes szabályokat,
- e) a kapacitáselosztás körébe tartozó szolgáltatások nyújtására vonatkozóan a VPSZ és a nem független pályahálózat-működtető között fennálló jogviszony feltételeit, ideértve az e szolgáltatások ellenértékéeként a nem független pályahálózat-működtető által fizetendő megbízási díj mértékét,

f) a vasúti vizsgaközpont kijelölését,
g) a jogszabályban meghatározott vasúti munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményeket és az egészségügyi vizsgálat feltételeit, valamint az egészségi alkalmasság megállapítását végző hatóság vagy hatóságok kijelölését, az egészségi alkalmasság vizsgálatát és véleményezését végző személyek nyilvántartásának részletes szabályait,
h) az e törvény szerinti szakértői tevékenység folytatásának a részletes feltételeit, a szakértői tevékenység bejelentésének és a szakértők nyilvántartásának személyes adatot nem tartalmazó adattartalmát, valamint a bejelentésre és a nyilvántartás vezetésére vonatkozó részletes eljárási szabályokat, továbbá a szakértői tevékenységre jogszabályban vagy hatósági határozatban előírt kötelezettségek be nem tartásának esetén alkalmazandó jogkövetkezményeket,
i) az EUROFIMA Európai Vasúti Gördülőállomány-finanszírozási Társaság által nyújtott gördülőállomány-finanszírozás esetében az állami kezességre vonatkozó részletes szabályokat,
k) az országos vasúti mellékvonalak felsorolását,
j) a vasúti pályákkal, a vasúti pálya tartozékaival és a vasúti üzemi létesítményekkel kapcsolatos építésügyi hatósági engedélyezési eljárások lefolytatásának részletes szabályait, valamint üzemeltetése, és üzemben tartása ellenőrzésének részletes szabályait,
k) a vasúti társaság indokoltnak elismert és az állam által meg nem térített költségei finanszírozására felvett hitel esetében az állami kezességre vonatkozó részletes szabályokat,
l) a hivatásos katasztrófavédelmi szervek által lefolytatott eljárások során a veszélyes áruk vasúti szállításának ellenőrzésére és bírság kivetésére vonatkozó egységes eljárás szabályait, továbbá az egyes szabálytalanságokért kiszabható bírságok összegét, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatok általános szabályait,
m) a vasúti közlekedés tekintetében az európai és a nemzeti kritikus infrastruktúrák azonosítás kritériumrendszerének, kritikus infrastruktúrává történő kijelölésnek, érzékeny információ védelmének, kapcsolattartás és jelentéstételi kötelezettségek rendjének, valamint európai kritikus infrastruktúra kijelölése esetén annak védelmének, a kritikus infrastruktúrákra vonatkozó előírások ellenőrzési rendjének, az előírások megsértése esetén alkalmazható jogkövetkezmények részletes szabályait,
n) A villamos és a fogaskerekű vasút felsővezeteki infrastruktúrájának létesítésével összefüggésben egyes idegen ingatlanok igénybevétele részletes szabályait,
o) a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításának részletes szabályait

rendeletben állapítsa meg.

(2) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy

1. a működési engedélyezés részletes szabályait, a működési engedély felfüggesztésének és visszavonásának, az ideiglenes engedély kiadásának részletes szabályait,
2. a vasúti tevékenység megkezdésének és folytatásának bejelentésére vonatkozó szabályokat,
3. a vasútbiztonsági tanúsítványra, a vasútbiztonsági engedélyre, a biztonságirányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokat, valamint a tevékenység megkezdésének bejelentésére vonatkozó szabályokat,
4. a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatásokra, valamint az azok igénybevétele részletes szabályokat,
5. a hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteit, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének, és alkalmazásának alapvető szabályait, valamint a Díjképzési Módszertanra és a Díjszámítási Dokumentumra vonatkozó részletes szabályokat az államháztartásért felelős miniszterrel egyetértésben,
6. a Hálózati Üzletszabályzatának tartalmára vonatkozó részletes szabályokat,
7. a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztására vonatkozó részletes szabályokat,

8. a vasúti igazgatási szerv, valamint a közlekedési hatóság eljárásáért fizetendő igazgatási szolgáltatási díjak körét és mértékét, valamint az azok megfizetésére, a közlekedési hatóság és az egyes eljárásokban közreműködők közötti megosztására vonatkozó részletes szabályokat az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben,
9. a vasúti járművek üzembe helyezése engedélyezésének és időszakos hatósági vizsgálatának, hatósági nyilvántartásának, valamint a különleges menet részletes szabályait,
10. a vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények
 - 10.1. üzembe helyezése engedélyezésének, időszakos vizsgálatának és ellenőrzésének előírásait,
 - 10.2. gyártásának, javításának ellenőrzését, minősítését, valamint műszaki vizsgálatát végző személyekre (kazánbiztosok) vonatkozó képzettségi, végzettségi követelményekre, képzésükre, vizsgáztatásukra, elismerésükre, valamint nyilvántartásukra vonatkozó szabályokat,
 - 10.3. gyártásának, javításának ellenőrzését, minősítését, valamint műszaki vizsgálatát végző szervezetek engedélyezésének és nyilvántartásának szabályait,
11. a vasúti járművek nyilvántartásának vezetésére vonatkozó részletes szabályokra vonatkozó rendelkezéseket,
12. a vasúti pályák nyilvántartásának vezetésére vonatkozó részletes szabályokra vonatkozó rendelkezéseket,
13. a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésére és vizsgáztatására, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésére, a képzési engedélyre, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlatra vonatkozó szabályokat,
14. a vasúti járművek
 - 14.1. javítását, karbantartását végző szervezetek (karbantartó műhelyek) engedélyezésének és nyilvántartásának szabályait, a tehervagonok kivételével a karbantartásért felelős szervezetekre vonatkozó szabályokat,
 - 14.2. közül a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsításának és nyilvántartásának szabályait,
 - 14.3. időszakos műszaki vizsgálatát végző szervezetek engedélyezésének és nyilvántartásának szabályait,
15. a számviteli elválasztásnak és az önálló belső mérlegkészítésnek a szabályait az államháztartásért felelős miniszter egyetértésével kiadott,
16. a különleges vasutak működésének és hatósági engedélyezésének a feltételeit,
17. a teljesítményösztönző rendszerre vonatkozó részletes szabályokat,
18. a vasutak kölcsönös átjárhatóságának szabályait,
19. a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő műszaki előírásokat (ÁME),
20. a vasúti forgalom lebonyolítására és a hálózati forgalmi szabályzatokra, valamint azok hatósági jóváhagyására vonatkozó szabályokat,
21. a vasúti igazgatási szerv részére fizetendő felügyeleti díj megfizetésének módját és feltételeit,
22. a vasúti közlekedés biztonságára és a biztonsági szabályzatokra, valamint azok hatósági jóváhagyására vonatkozó szabályokat,
23. a vasúti járművezetői engedély és tanúsítvány kiadására, megszerzésére, és alkalmazására vonatkozó részletes szabályokat,
24. a vasúti pálya más nyomvonalas létesítmény által történő megközelítésének, keresztezésének részletes szabályait az elektronikus hírközlésért felelős miniszterrel, az energiapolitikáért felelős miniszterrel, a vízgazdálkodásért felelős miniszterrel, valamint az építésügyért felelős miniszterrel egyetértésben,
25. az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelőségértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljaira vonatkozó részletes szabályokat,
26. a vasútépítési projektek során keletkező állami vagyon átadásával és az átadott vagyon működtetésével kapcsolatos egyes részletes szabályokat,

27. a vasúti pálya és tartozékai tervezésének, kivitelezésének, üzembe helyezésének és üzemeltetésének részletes műszaki szabályait,
28. a vasúti vontatójárművekre szerelt sebességmérő és menetíró berendezések hitelesítésére és kalibrálására vonatkozó részletes szabályokat,
29. a karbantartásért felelős szervezetekre és a karbantartási rendszerre vonatkozó részletes szabályokat,
30. a független pályahálózat-működtető függetlenségét biztosító jogi, szervezeti és döntéshozatali függetlenségi feltételeket
31. a kiszolgáló létesítményben nyújtott szolgáltatások igénybevétele érdekében szükséges, a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője által nyújtott naprakész információk felsorolását,
32. a vontatási üzletszabályzat tartalmára és a hatósági jóváhagyására vonatkozó részletes szabályokat,
33. a vasút-villamosra mint vasúti járműre vonatkozó műszaki előírásokat

rendeletben állapítsa meg.

(3) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben

- a) az e törvény szerinti szakértői tevékenység bejelentésére vonatkozó igazgatási szolgáltatási díjakat
- b) a kifizetetlen környezeti, baleseti és infrastruktúra-költségeket kiegyenlítő rendszerekre vonatkozó részletes szabályokat

rendeletben állapítsa meg.

105. AZ Európai Unió jogának való megfelelés

189. § (1) Ez a törvény a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

- a) a 188. § (2) bekezdés 1., 2., 8. és 12. pontjában adott felhatalmazások alapján kiadott rendeletekkel együtt – a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv – az irányelv 1. cikk d) pontja, a 3. cikk j)-o) pontjai, valamint a 19-25. cikkei kivételével – ;
- b) az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodásról szóló 2005. július 18-i 2005/47/EK tanácsi irányelv;
- c) a 188. § (1) bekezdés g) pontjában, valamint a 188. § (2) bekezdés 2. és 12. pontjában adott felhatalmazások alapján kiadott rendeletekkel együtt – a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv;
- d) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 2. cikk b)-c) pontja, 21. cikk (8) bekezdése, 23. cikk (7) bekezdése és 25. cikk (5) bekezdése;
- e) a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (vasúti biztonsági irányelv) módosításáról szóló 2008. december 16-i 2008/110/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 1. cikk 1. és 2. pontja, 5. pont b) pontja, valamint 7. és 9. pontja;
- f) a 188. § (2) bekezdés 1-6. és 14. pontjában adott felhatalmazás alapján kiadott rendeletekkel együtt – az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv.

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

- a) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet,
- b) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló, 2007. október 23-i 1371/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet,
- c) a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet,
- d) a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszeréről és a 653/2007/EK rendelet módosításáról szóló, 2011. május 10-i 445/2011/EU bizottsági rendelet, e) az új vasúti személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2014. augusztus 11-i 869/2014/EU európai bizottsági végrehajtási rendelet.

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

- a) a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett referenciadokumentum közzétételéről és kezeléséről szóló, 2011. március 9-i 2011/155/EU bizottsági határozat,
- b) a 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban a mozdonyvezetők képzésében részt vevő képzési központok elismerésére, a mozdonyvezetők vizsgáztatóinak elismerésére és a vizsgák szervezésére vonatkozó feltételekről szóló, 2011. november 22-i 2011/765/EU határozat.

106. Módosuló jogszabályok

190. § (1) A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 52. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

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

- „a) az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (átdolgozás);
- b) az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve (2009. április 23.) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról, 5. cikk (1) bekezdés.”

1. melléklet a vasúti közlekedésről szóló 2015. évitörvényhez

A VASÚTI PÁLYAHÁLÓZAT ELEMEI

A vasúti pályahálózat a következő elemekből áll:

1. Vasúti pálya részei:

- a) vasúti felépítmény: a vasúti vágány, amely magában foglalja valamennyi, a vasúti jármű kereke által közvetített terhelést viselő, illetve a jármű kerekének vezetését végző, azt elősegítő mérnöki szerkezetet, (beleértve a váltófűtő, sínkenő berendezéseket), valamint a vasúti ágyazat;
- b) vasúti alépítmény: a vasúti felépítmény terhelését elviselő és a talaj felé közvetítő mérnöki létesítmény. Az alépítmény része minden olyan szerkezet, amely a vasúti terhelés viselésében részt vesz, így különösen: töltések, bevágások, nyílásokat áthidaló mérnöki szerkezetek (hidak, átereszek, közúti, vagy gyalogos aluljárók), a vasút pálya védelmére épített mérnöki szerkezetek, (alagutak, támfalak, bélésfalak, kőomlás ellen védő műtárgyak), vízelvezetést szolgáló szerkezetek (árkok, szivárgók), valamint a pálya és a környezet védelmét szolgáló szerkezetek (kerítések, tűzvédelmi sávok, hófogó rácsok, zajárnyékoló falak, védelmi céllal telepített növényzet);
- c) vasúti átjárók: beleértve a közúti forgalom biztonságát szolgáló berendezéseket;
- d) az utasforgalom és az áruszállítás megközelítő útvonalai: gyalogos és közúti útvonalak, utasperonok, rakodóterületek, beleértve az útvonalba eső mozgólépcsőket, mozgójárdákat, lifteket, gyalogos alul, illetve felüljárókat;
- e) vasúti kocsik rakodását, mozgatását, javítását célzó különleges berendezések, különösen rakodó és ürítőberendezések, ürítőhidak, ürítőgaratok, töltő és lefejtő berendezések, fordítókorongok, tolópadok, járműmozgató berendezések, vágányfékek, daruk, darupályák, emelőberendezések, mosóberendezések.

2. Vasúti pálya tartozékai: a vasúti forgalom lebonyolításában részt vevő mérnöki szerkezetek. Részei:

- a) vasúti biztosítóberendezések, beleértve a kültéri elemeket (váltóállító készülékek, jelzőberendezések, szigetelt sínillesztések, tengelyszámlálók), az elektronikus biztosítóberendezések hardverét és szoftvereit, valamint a védelmi berendezéseket (siklasztó saruk, vágányzáró sorompók, váltózárok);
- b) forgalomirányító és jelzőberendezések, beleértve a nemzeti és a kölcsönös átjárhatóságot biztosító alrendszereket, valamint a működésükhöz szükséges rádiókommunikációs berendezéseket;
- c) telematikai rendszerek, távközlési rendszerek, rádióátviteli rendszerek és berendezéseik;
- d) vontatási energiaellátás rendszerei, különösen vasúti felsővezeték, áramvezető sín, energiaelosztást végző berendezések, tartóoszlopok, áramátalakító berendezések;
- e) vasúti térvilágítási rendszerek, beleértve a munkahelyi, az utasforgalmi, és rakodási célú területek térvilágítási berendezéseit;

f) a biztosítóberendezések, hírközlési és telematikai rendszerek, térvilágítási berendezések, vasúti felsővezeteki rendszerek és berendezéseik, jelátviteléhez, működtetéséhez, áramellátásához szükséges kábelek, vezetékek, berendezések.

3. Vasúti üzemi létesítmények: a vasúti pályahálózat működtetéséhez, (beleértve a pályakapacitás elosztás, díjbeszedés szükségleteit) a vasúti üzem lebonyolításához, az utas és áruforgalom biztosításához, a vasúti berendezések elhelyezéséhez, szükséges épületek, építmények, mérnöki berendezések.

2. melléklet a vasúti közlekedésről szóló 2015. évitörvényhez

A HOZZÁFÉRÉSRE JOGOSULTAK SZÁMÁRA NYÚJTANDÓ SZOLGÁLTATÁSOK

1. Alapszolgáltatások:

- a) a pályahálózat-kapacitásra vonatkozó kérelmek kezelése;
- b) a biztosított kapacitás használati joga;
- c) a vasúti pályahálózat, így többek között a kitérők és elágazások használata;
- d) a vonatközlekedés szabályozása, ideértve a jelző- és biztosítóberendezési rendszert, a szabályozást, a közlekedésirányítást és a vonatmozgással kapcsolatos információk továbbítását és szolgáltatását;
- e) a felsővezetéki rendszer használata a vontatási villamos energia biztosítása céljából, ha rendelkezésre áll;
- f) olyan szolgáltatás igénybeviteléhez vagy üzemeltetéséhez szükséges minden egyéb információ, amelyre kapacitást ítélték oda.

2. Hozzáférést – ezen belül vasúti összeköttetést – kell biztosítani a következő kiszolgáló létesítményekhez, és az ezen létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz:

- a) személypályaudvarok, épületeik és egyéb infrastruktúra, ideértve az utastájékoztató kijelzőket és a megfelelő menetjegykiadó épületeket is;
- b) áruterminálok;
- c) rendező pályaudvarok és vonat-összeállító állomás, ideértve a rendező létesítményeket is;
- d) tároló vágánycsoport;
- e) karbantartó létesítmények, kivéve a nagysebességű vonatok és a gördülőállomány egyes további, egyedi létesítményeket kívánó típusai számára kialakított, jelentős karbantartási munkák elvégzésére alkalmas létesítmények;
- f) egyéb műszaki berendezések, ideértve a tisztító- és mosóberendezéseket is;
- g) vasúti tevékenységekhez kapcsolódó belvízi kikötői berendezések;
- h) segélynyújtó berendezések;
- i) üzemanyagtöltő berendezések és az ezekben a létesítményekben vételezett üzemanyag, amelynek díja a számlákon elkülönítve szerepel.

3. Kiegészítő szolgáltatások:

- a) vontatási villamos energia, amelynek díja a számlákon a felsővezetéki rendszer használatának díjától elkülönítve szerepel, a 2009/72/EK irányelv alkalmazásának sérelme nélkül;
- b) személyszállító vonatok előfűtése;
- c) egyedi szerződések a következők biztosítására:
 - ca) veszélyes anyagok szállításának felügyelete,
 - cb) különleges szerelvények közlekedtetéséhez nyújtott segítség.

4. Mellékszolgáltatások:

- a) hozzáférés a távközlési hálózatokhoz;
- b) kiegészítő információk szolgáltatása;
- c) a gördülőállomány műszaki vizsgálata;
- d) a személypályaudvarokon működő menetjegykiadás;
- e) a nagysebességű vonatok és a gördülőállomány egyes további, egyedi létesítményeket kívánó típusai számára kialakított karbantartó létesítményekben végzett jelentős karbantartási munkák.

3. melléklet a vasúti közlekedésről szóló 2015. évitörvényhez

A VASÚTI PÁLYAHÁLÓZAT MŰKÖDTETÉSÉRE KÖTÖTT SZERZŐDÉS KÖTELEZŐ TARTALMI ELEMEI

A vasúti pályahálózat működtetésére kötött szerződésnek tartalmaznia kell:

- a) azokat az infrastruktúrákat és kiszolgáló létesítményeket, amelyekre a szerződés vonatkozik, e törvény 2. mellékletének megfelelő szerkezetben;
- b) e törvény 2. mellékletben felsorolt szolgáltatásokra, a karbantartásra, a felújításra vonatkozó feltételeket, illetve a fennálló karbantartási és felújítási lemaradások kezelésére kiutalt kifizetések vagy pénzeszközök szerkezetét;
- c) új infrastruktúra létrehozásának feltételei adott esetben;
- d) felhasználó-központú teljesítménycélok, a következő elemeket tartalmazó mutatók és minőségi szempontok leírását:
 - da) a vonat teljesítménye például a vonalsebesség és a megbízhatóság szempontjából és az ügyfél-elégedettség feltételeit;
 - db) hálózati kapacitás leírását;
 - dc) vagyonkezelés feltételeit;
 - dd) a tevékenységek mennyiségére vonatkozó adatokat;
 - de) biztonsági szinteket; valamint
 - df) környezetvédelemre vonatkozó feltételeket;
- e) az esetleges karbantartási lemaradások mértékére vonatkozó kritériumokat, azon feltételeket, amelyek alapján eszközöket ki lehet vonni a működtetésből, illetve üzemeltetésből, ennek gazdasági hatásaira vonatkozó feltételeket;
- f) a 2012/34/EU irányelv 30. cikk (1) bekezdésében említett kedvezményekre vonatkozó feltételeket, kivéve azokat, amelyek a 30. cikk (3) bekezdésével összhangban hozott szabályozó intézkedésekkel kerülnek végrehajtásra;
- g) a pályahálózat-működtető minimális jelentéstételi kötelezettségeit, rendelkezést a jelentés tartalmára és gyakoriságára vonatkozóan, ideértve az évente közzéteendő információkat is;
- h) a szerződés hatályára vonatkozó rendelkezéseket, amelynek adott esetben összhangban kell állnia a pályahálózat-működtető üzleti tervének, koncessziójának vagy engedélyének időtartamával, valamint az állami díjképzési rendszerrel és díjképzési szabályokkal;
- i) a nagyobb üzemszünetek és vészhelyzetek kezelésére vonatkozó szabályokat, ideértve a veszélyhelyzeti terveket, a szerződés idő előtti felbontását és a felhasználók megfelelő időben történő tájékoztatását is;
- j) az abban az esetben meghozandó rendelkezéseket, ha bármely fél megszegi szerződéses kötelezettségeit;
- k) arra vonatkozó rendelkezéseket, ha rendkívüli körülmények befolyásolják a pályaműködtetés állami finanszírozását;
- l) a szerződés módosítására, újratárgyalására, vitarendezésre és idő előtti felbontására vonatkozó feltételeket és eljárásokat.

4. melléklet a vasúti közlekedésről szóló 2015. évitörvényhez

**A NEM KIZÁRÓLAGOS ÁLLAMI TULJADONBA TARTOZÓ ORSZÁGOS
TÖRZSHÁLÓZATI VASÚTI PÁLYÁK**

8 Győr - Sopron – országhatár

9 Fertőszentmiklós - országhatár

A vasúti közlekedésről szóló 2015. évi ... törvény

ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

Magyarország évszázados vasúti hagyományai alapján, a közép-európai térségben elfoglalt földrajzi helyzete, a lakossági mobilitási igények minél magasabb színvonalú kielégítése, az áruszállításban a vasúti részarányának növelése és a hazai versenyképesség növelése érdekében a vasúti ágazatnak kiemelt jelentősége van, amelyet a törvényi szabályozásnak is tükröznie kell.

Gazdasági, költséghatékonysági okokból a történelem folyamán Európában olyan nemzeti vasúttársaságok (nemzeti monopóliumok) jöttek létre, amelyek az adott ország területén egyszerre látták el a pályahálózat-működtetésének feladatát és az áru- és személyszállítást. Magyarországon 1868-ban kezdődött el az a folyamat, amely a hazai vasút nagymértékű koncentrációját eredményezte, a Magyar Királyi Államvasutak (1869) égisze alatt, amelynek eredményeként az első világháború kitörésekor már csaknem 19.000 km vasúti pálya volt a MÁV üzemeltetésében. Ezt követően azonban Magyarország vasúti hálózatának jelentős részét elveszítette, az újjáépítés a második világháborút követően kezdődhetett, természetesen egységes nemzeti keretekben, mint Európában mindenhol. Magyarországon is a nemzeti vasúttársaság, a MÁV meghatározó helyzete volt jellemző, amely egységes társaságként látta el valamennyi vasúti szolgáltatást. Azonban az Európai Unió versenyközpontú szemlélete folytán 1991-től kezdődően megkezdte a nemzeti monopóliumok lebontását. Az uniós vasútpolitika alapja, hogy a monopolhelyzetben lévő nemzeti vasúttársaságok nem szolgálják megfelelően a szabad versenyt, ezért a vasút versenyképességének növelése érdekében – a nemzeti vasúti infrastruktúrák és járművek műszaki különbözőségeinek csökkentése és megszüntetése mellett úgy, hogy a vasúti közlekedés biztonságának szintje is emelkedjen – az egységes vasúti piac jogi eszközökkel történő kialakítását tűzte ki célul, amely a közösségi vasúti szabályozás területén alapvető változásokat hozó ún. vasúti csomagokban öltöttek testet.

Ezek a vasúti csomagok annak a célnak az elérése érdekében születtek, amely szerint a pályahálózat-működtetői és vállalkozó vasúti társasági tevékenységet egyaránt ellátó nemzeti vasúti társaságok helyett olyan piaci környezetet kell kialakítani, ahol van egy (vagy több) állami, vagy akár magántulajdonban álló pályahálózat-működtető, míg a – döntően magántulajdonú – áru fuvarozó és személyszállító vasúti társaságok piaci alapon, egyenlő versenyfeltételek mellett egymással versenyezve nyújtják szolgáltatásaikat. Ennek érdekében került sor a vasútbiztonsággal, a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságával és a vasúti munkavállalók közül a mozdonyvezetőkkel kapcsolatos szabályozás kialakítására, továbbá tettek lépéseket az áruszállítás teljes, és a vasúti személyszállítás esetében a nemzetközi szolgáltatások liberalizációjára.

Az első vasúti csomag teljes felülvizsgálatára, átdolgozására („Recast”), 2010-2012 között került sor, amelynek eredményeként fogadta el az Európai Parlament és a Tanács az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelvet (továbbiakban: irányelv).

Az irányelv részben átalakította a vasúti társaságok részére nyújtott szolgáltatásokat, amely a pályahálózat-használati díj-képzés és számítás szabályait is megváltoztatta, újabb szereplőket, a kiszolgáló létesítményeket és azok üzemeltetőit vont be a szabályozásba, és sok ponton szigorította a piacfelügyeleti hatósággal („vasúti igazgatási szerv”) kapcsolatos függetlenségi feltételeket. Ezáltal olyan jelentős változásokat hozott a vasúti szabályozásba, amely a hazai törvényi szabályozás szintjén is számos jogintézmény újragondolását igényli.

Az új vasúti törvény megalkotásának elsődleges kiváltó oka az irányelv szabályainak átültetése, de ehhez kapcsolódóan számos módosításra is alkalmat adott a törvény újraalkotása.

Mindjárt a törvény hatályával kapcsolatban alapvető változás, hogy a jelen vasúti törvény nem tartalmazza azokat a kötőtpályás rendszereket, amelyekről eddig a vasúti törvény rendelkezett, így például a trolibusz kötött pályájának engedélyezése, vagy a sífelvonók. Ezek a rendszerek – bár alapvetően kötőtpályás rendszerek, így mutatnak némi rokonságot a vasúti hálózattal – mégsem tartoznak ide, mivel az uniós szabályozás nagymértékben az ún. nagyvasúti rendszerekre koncentrál, ezért az atipikus kötőtpályás hálózatok esetében több szabály alól kellene felmenteni ezeket, mint amennyi valójában alkalmazható rájuk. Ezért a jelen vasúti törvény nem tartalmazza sem a trolibusz kötött pályájának engedélyezését, sem a sífelvonót, ezekre külön törvényt kell alkotni, amely egyúttal lehetőséget ad arra, hogy az eddig mindenféle jogi szabályozást nélkülöző kedvtelési-turisztikai célú kötőtpályás eszközökre, mint a kézi hajtány, vagy az ún. sínbicikli, keretszabályokat alkossunk. A gyakorlat azt mutatja, hogy ezekre van igény, és meg is jelentek Magyarországon, ezért – elsősorban a biztonság érdekében – rendezni szükséges a velük kapcsolatos viszonyokat.

További változás, hogy a törvény fogalomrendszerét felülvizsgálva, más logika szerint célszerű csoportosítani a meghatározásokat, így például külön kerültek meghatározásra a vasúti pályákkal kapcsolatos fogalmak, vagy a nyílt hozzáféréssel, pályahasználati díjjal, kapacitáselosztással kapcsolatos fogalmak, de külön részbe kerültek a vasútbiztonsággal, vagy az átjárhatósággal kapcsolatos fogalmak is. Ez a későbbiekben megkönnyítheti a jövőbeli uniós szabályozás átültetését.

Az irányelv ugyanakkor új kategóriákat vezet be a vasúti szolgáltatások elválasztása terén is, külön szolgáltatási körben kezeli a városi, helyi, térségi és elővárosi rendszereket az országos pályahálózattól és az azon nyújtott szolgáltatásoktól. Emiatt új fogalomként létre kellett hozni a városi szolgáltatást, elválasztva az eddig egy kategóriát képező helyi rendszerektől. Hasonló szétválasztást jelent az eddig a nem fő tevékenységként vasúti áruszállítást végző üzemek köre, amelyek eddig a korábbi szabályozás szerint az ún. saját célú pályahálózatokat alkották. Mivel azonban az irányelv lehetőséget teremt, hogy az egész irányelvi szabályozás alól kivonásra kerüljenek azon ipari üzemek, amelyek „a magántulajdonú ipari létesítmények területén lévő mellékvágányok és vonalak”, ezért indokolt volt ezekre külön fogalmat alkotni. Ez a hazai vasúti szabályozásban régebben használt „iparvágány” kategória lett, amelyekre vonatkozóan alkalmazható az irányelv által biztosított mentesítési lehetőség.

A korábbi szabályozáshoz képest szintén változást jelent, hogy míg a 2005-ös törvény a működési engedélyek területi hatályának meghatározását nem földrajzi, illetőleg közigazgatási területi egységek szerint határozta meg, hanem a vasúti szervezet által igénybe vehető, illetőleg működtetett vasúti pályahálózat megjelölésével, addig az irányelv koncepcionális változást hozott ebben a kérdésben is. Az irányelv alapján ugyanis a szolgáltatásokat, ezáltal a működési engedélyeket nem az a vasúti pályahálózat határozza meg, amelyen a szolgáltatás folyik, hanem a fókuszba a szolgáltatás került. Hiszen ugyanazon a pályaszakaszon folyhat akár városi, elővárosi, térségi és országos vasúti forgalom, ezáltal nem lehet a pályahálózatot kizárólag akár egyiknek, akár másinak minősíteni. Erre tekintettel a működési engedélyek megjelölése, mint például országos, vagy városi személyszállító működési engedély a vasúti társaság által végzett szolgáltatásra utal, de nem jelent kizárólagos minősítést a pályahálózatra vonatkozóan.

A törvény ugyanakkor fenntartja a térségi vasúti szolgáltatás fogalmát, biztosítva a települési önkormányzatok szabad társulásán alapuló – az érintett földrajzi terület lakosságának igényeihez

jobban igazodni képes – térségi vasúti közszolgáltatás megszervezésének feltételeit is. De fennmarad az elővárosi személyszállítási szolgáltatás is, amely a városok – így elsősorban a főváros – és agglomerációjuk személyszállítási igényeinek a „hagyományos” vasúti közlekedés (jellemzően: a HÉV) keretében történő kielégítését jelenti a speciális jellegű városi vasúti közlekedéssel szemben (pl.: villamos).

A működési engedélyek szempontjából további változás, hogy a pályahálózat-működtető számára a 2005-ös törvényben létrehozott ún. pályavasúti engedély kikerült a szabályozásból. Főként azért, mert az irányelv szabályozása vállalkozó vasúti társaságként jelöli a vasúti személy- és áruszállítást végző, valami vontatási szolgáltatás nyújtó társaságokat, ezáltal ilyen uniós kötelezettség nincs. Továbbá a működési engedélyezés során vizsgált négy feltételből kettő a hazai pályahálózat működtetők esetében felesleges, mivel a pénzügyi teljesítőképesség vizsgálata az országos társaságok (MÁV Zrt. és GySEV Zrt.) esetében értelmetlen, hiszen a pályahasználati díjbevételek mellett jelentős mértékben állam-költségvetési forrásból gazdálkodnak. Kockázatot az engedély eltörlése nem jelent, mivel a biztonsági megközelítésű hatósági kontroll a vasútbiztonsági engedély útján megvalósítható. A polgári jogi felelősségre vonatkozó ún. kárfedezet és a jó hírnévvel kapcsolatos követelmények pedig hasonlóképp vizsgálhatóak a vasútbiztonsági engedélyezés keretén belül is, nem szükséges egy másik engedélyfajtát fenntartani. Ezáltal a pályahálózat-működtetők adminisztratív terhei csökkennek.

Azokban az esetekben, amikor a vasúti tevékenység végzéséhez a törvény nem igényel működési engedélyt, a korábban már bevezetett bejelentés intézményét alkalmazzuk. Ebben a vasúti igazgatási szerv részére történő bejelentéssel adatszolgáltatás történik, ezáltal a hatóság ismeretekkel rendelkezik a vasúti tevékenységet végzőkről, de a tevékenység végzőit nem terheli számos adminisztratív és pénzügyi teher.

Egy új működési engedély-kategória mégis belekerült a törvénybe, mert a közösségi szabályozás csak a piaci viszonyokkal kapcsolatos vállalkozó vasúti társaságokra koncentrált, azonban számos olyan tevékenység van, amely egyértelműen szükségessé teszi a pályahálózaton való közlekedést. Ezek a vasúti pályahálózat fenntartással, karbantartással, felújítással, építéssel kapcsolatos tevékenységek, amelyek olyan építő-, karbantartó gépek mozgását jelenti, amelyek nap mint nap járnak a vasúti pályán. De ide tartoznak a vasúti pálya mérését végző járművek is, ezért mindezek számára lehetőséget kellett biztosítani, hogy önálló tevékenységként jelenjenek meg, mert mindeddig kénytelenek voltak árutovábbító társaságként működési engedélyt kérni. Ezzel az új kategóriával azonban ez az anomália orvosolható, egyúttal ennél a fajta működési engedéllynél kisebb egyszerűsítés, könnyítés is alkalmazásra került.

Az irányelv a pályahálózat-működtetőre vonatkozóan is számos változást hozott, a legfontosabb ezek közül a pénzügyi egyensúly fenntartása, amely az állami költségvetéssel szemben támaszt sokkal szigorúbb feltételt. Az irányelv ugyanis előírja, hogy öt évet meg nem haladó időszakban a pályahálózat-működtető bevételei és a pályahálózatra fordított kiadásai legalább egyensúlyban legyenek. Ez túlmutat az éves költségvetési szemléleten, ezért feltehetően az eddigiektől némiképp eltérő költségvetési tervezést igényel.

A pályahálózattal és az azon nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatban további változás, hogy az irányelv meghatároz egy alapvető szolgáltatási csomagot, amelyet kötelezően a pályahálózat-működtető nyújt. A további szolgáltatások között pedig új jogintézményt hoz létre, ez a kiszolgáló létesítmény, valamint a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője. Ez utóbbi – igazodva a valós gyakorlathoz – lehet a pályahálózat-működtető, de lehet akár vállalkozó vasúti társaság és harmadik személy is, hiszen például üzemanyagtöltő berendezést üzemeltethet bármely társaság üzleti alapon,

azt a pályahálózat-működtető nem zárhatja ki, nem akadályozhatja az eljutást ezekhez a létesítményekhez. Ez számos új lehetőséget teremt, tovább növelve a piaci viszonyok terjedését a vasúti ágazatban. Ezekből természetesen a pályahálózat-működtető nincs kizárva, azonban a vasúti igazgatási szerv hatásköre kiterjed annak vizsgálatára is, hogy megvalósul-e a nyílt hozzáférés biztosítása, de arra is, hogy az egyes létesítményekben alkalmazott szolgáltatások, árak megfelelnek-e a tisztességes verseny feltételeinek.

A vasúti pályahálózatra és a pályahálózat-működtetőre vonatkozó új szabályozás a törvény szerkezetében is tükröződik: az első részt (hatály, fogalmak, állami és önkormányzati feladatok, szerződések) a vasúti pályára vonatkozó rész követi. Mindez azért, mert a vasúti közlekedés első alapvető lépése a vasúti pályahálózat létrehozása, a pályaépítés, majd az ahhoz történő nyílt hozzáférés, a kapacitás elosztása, a díjak kérdése, a szolgáltatások. A vasúti pálya építésével kapcsolatban a korábbi törvényben kidolgozott szabályozást megtartva szabályoztuk a vasútépítés prioritását, ahogyan a jogi-, műszaki kérdéseket is.

A korábbi szabályozásból úgyszintén átemeltük a nem független pályahálózat-működtetőre vonatkozó rendelkezéseket, mert ugyan az az alapvető uniós feltevés és elvárás, hogy a vasúti pályahálózatot egy, a vállalkozó vasúti társaságoktól jogilag és szervezetileg is független pályahálózat-működtető üzemeltesse, ez azonban jelenleg Európában viszonylag kevés helyen valósul meg tiszta formában. Erre tekintettel – mindaddig, amíg létre nem jön a hazai nemzeti vasúti pályahálózat-működtető társaság – célszerű és kötelező is fenntartani a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezetet. Ezek a szabályok ezért megmaradtak a törvényi keretek között.

A vasúti járművek esetében a törvényi keretek megteremtése érdekében belekerültek a jogszabályba a karbantartásért felelős szervezetre vonatkozó alapvető rendelkezések is.

A vasúti munkavállalókkal kapcsolatos szabályozás csak kismértékben változik, részben az ún. utazó vonatszemélyzetre vonatkozó szabályok kerülnek kiterjesztésre, mivel eddig közösségi szabályozás csak a nemzetközi forgalomban részt vevő vonatszemélyzetre volt, de számos – munkavégzéssel összefüggő – kérdést rendezni kell a törvényben, különös tekintettel a 2012-ben megalkotott új Munka Törvénykönyvére is. Ezért a határon át nem közlekedő munkavállalók számára is belekerült a törvénybe néhány garanciális szabály, amely a foglalkoztatás, a munkavégzés biztonságát hivatott erősíteni. A vasúti munkavállalók képzésével kapcsolatban egy módosítás van a törvényben, az eddigi gyakorlattal szemben, amely szerint a vasúti vizsgabiztosok voltak tanúsító szervként megjelölve, most a – kormányrendeletben kijelölt – Vasúti Vizsgaközpont látja majd el ezt a feladatot, biztosítva, hogy nem egyének, hanem egy szervezettel rendelkező intézmény gyakorolja a közigazgatási szempontból fontos feladatokat.

A piacfelügyeleti tevékenységet ellátó vasúti igazgatási szerv esetében is több új függetlenségi feltétel jelenik meg. A vasúti igazgatási szervnek „szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve függetlennek kell lennie bármely pályahálózat-működtetőtől, díjképzési szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől”. *(Ez utóbbi a hazai joggyakorlatban a „kapacitásfoglalásra jogosult” fogalomként került átültetésre).* Továbbá a szerv működésére, vezetőjére és munkavállalóira is szigorú feltételeket szab, amelynek meg kell felelnie. A törvény azonban követi a jelenlegi gyakorlat szerint jól működő megoldást, azaz a Nemzeti Közlekedési Hatóságon belül, annak részeként működő vasúti igazgatási szerv látja el továbbra is a feladatokat úgy, hogy egyben megfelel az előírt feltételrendszernek.

További új elem a vasúti ágazat intézményrendszerében a Vasúti Állandó Választottbíróóság, amely az energetikai ágazatban 2008 óta működik, ahol szintén a piacnyitási folyamatok indokolták a

létrehozását. Tekintettel arra, hogy a piaci folyamatok felerősödése, a piaci verseny a vasúti ágazatban is egyre hangsúlyosabbá válik, ezért az egyre bonyolultabb és szerteágazóbb szabályozás mellett várható, hogy egyre fontosabb lesz, hogy a jogviták rendezése is gyorsabban, egy vasúti szakértői szervezet előtt történjen meg. Ez indokolja a Vasúti Állandó Választottbíróságra vonatkozó szabályozás kialakítását, és majdan a szervezet létrehozását, felállítását.

A közlekedési hatóságra, mint nemzeti vasúti biztonsági hatóságra vonatkozó kodifikációs jellegű változás, hogy a 2005-ös törvényben részletesen szereplő feladatkörök helyett csak a főbb hatáskörök jelennek meg összefoglalóan, mert el kell kerülni azt, hogy bármely uniós szabályváltozás esetén a törvényt kelljen módosítani. Ezek a részlet-szabályok átkerülnek a hatóság statútum-rendeletébe.

Végül a törvény végén, a szabályozások esetében az egyes vasúti ágazatban elkülönült csoportokat képviselő egyes rendszerekre vonatkozó kivételeket, mentességeket szabályozza a jogszabály. Ez az irányelv által lehetővé tett kivételek, felmentések lényegében teljes körét felöleli, mint alapkoncepció valósul meg e szabályozásban, hogy amire a közösségi szabályozás – könnyítésként – lehetőséget ad, azzal éljen is Magyarország.

Fentiek alapján összefoglalóan megállapítható a jelen törvényről, hogy abban a jogalkotói szándék szerint tükröződnek az uniós jogalkotás útján elérni kívánt keretek mellett az átültetés révén a magyar vasúti hagyományok, a hazai viszonyok fenntartása, a gyakorlat továbbélése a magyarországi vasúti ágazat sikeressége, versenyképességének fenntartása és növekedése, a hazai vasúti ágazat fejlődése érdekében.

Részletes indokolás

Az 1. §-hoz

Az 1. § a törvény tárgyi és személyi hatályáról rendelkezik. A törvény tárgyi hatálya a vasúti közlekedés egészére, így különösen a vasúti közlekedési tevékenységekre, a vasúti közlekedéssel kapcsolatos állami feladatokra terjed ki azzal, hogy a vasúti társaságok által Magyarország területén kívül végzett vállalkozó vasúti tevékenységre, valamint a pályahálózat-működtető által Magyarország területén kívül végzett a pályahálózat-működtetése érdekében végzett tevékenységre a törvény rendelkezéseit annyiban kell alkalmazni, amennyiben törvény vagy nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik.

Speciális jogi helyzetükre tekintettel a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt., valamint a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Zrt. tekintetében a törvény egyes rendelkezéseit nem kell alkalmazni.

A 2. §-hoz

A § az irányelv 3. cikkének átültetését szolgálja. A 2. § tartalmazza a vasúti infrastruktúrára, a vasúti tevékenységekre és szolgáltatásokra, a vasúti szervezetekre, a vasúti közlekedés biztonságára és az átjárhatóságra, valamint az általános és egyéb, a törvényben használt fogalmakra vonatkozó értelmező rendelkezéseket. A definíciók magas száma egyfelől az irányelvben található sok – több mint 30 – fogalom átültetési (implementálási) kötelezettségére, másfelől pedig a vasúti szakma sajátos, a köznyelvtől eltérő fogalmi rendszerére vezethető vissza.

A 3-7. §-hoz

A §-ok tételesen meghatározzák a vasúti közlekedéssel kapcsolatos állami feladatokat, egyúttal kijelölve az állami szerepvállalás határait és a feladat ellátásáért felelős állami szerveket. Állami feladat különösen:

- a vasúti közlekedés (és ezen belül is kiemelten a vasúti infrastruktúra) fejlesztése,
- a vasúti pályahálózat működtetése,
- a vasúti közlekedéshez kapcsolódó igazgatási és szolgáltatási feladatok ellátása,
- a vasúti közlekedéssel kapcsolatos nemzeti érdekek érvényesítése, és a nemzetközi kötelezettségek teljesítése,
- a vasúti személyszállítási közszolgáltatás megszervezése,
- a vasúti közlekedés biztonságának fenntartása és fejlesztése.

A 8. §-hoz

A § az irányelv 4. cikk (1) és (2) bekezdéseinek átültetését szolgálja. A rendelkezések célja, hogy a közvetlen vagy közvetett állami tulajdonban vagy irányítás alatt lévő vasúti társaságok is függetlenül működhessenek a vasúti piacon, döntéseiket a piac igényeinek figyelembevételével hozzák meg.

A 9. §-hoz

A § az irányelv 5. cikkének átültetését szolgálja és célja, hogy a vasúti társaságok működési függetlensége biztosított legyen, ezáltal állami befolyástól mentes, tényleges verseny alakulhasson ki az egyes vasúti szolgáltatások piacán. Az irányelvből fakadó követelmény annak előírása, hogy az Irányelv hatálya alá tartozó vállalkozó vasúti társaságok önállóan határozzák meg működési

kereteik alapvető stratégiai elemeit, az üzleti tervüket, ide értve a finanszírozási és befektetési programjukat is.

A § (4) bekezdése – a közösségi irányelvnek megfelelően, ugyanakkor nem taxatív jelleggel – meghatározza azokat az esetköröket, ahol a vasúti társaságok döntési kompetenciája semmilyen körülmények között nem válhat korlátozottá, biztosítva ezáltal a működési függetlenség elvének érvényesülését.

A 10. §-hoz

A § az irányelv 6. cikkének átültetését szolgálja. Abban az esetben, ha egy vasúti társaság ún. integrált vasúti társaság, azaz a pályahálózat-működtetői és valamely vállalkozó vasúti társasági feladatot (árufuvarozás, személyszállítás) egyidejűleg is ellát, ebben az esetben – annak érdekében, hogy az integrált vasúti társaság által működtetett pályahálózathoz a hozzáférés diszkriminációmentes legyen – a szabályozás előírja az ilyen integrált társaság esetében, hogy az egyes tevékenységekről külön könyvelést vezessen. A könyvelésnek úgy kell történnie, hogy az nyomon követhetővé tegye a keresztfinanszírozás tilalmának, valamint az pályahálózat-használati díjakból származó jövedelmek és az egyéb üzleti tevékenységekből származó bevételek felhasználásának nyomon követését.

A 11. §-hoz

A § meghatározza, hogy a vasúti közlekedéssel kapcsolatban milyen szerződések megkötésére kerül, illetve kerülhet sor az állam és a különböző vasúti társaságok között. Ezen kívül meghatározásra kerülnek azok az állami szervek is, amelyek a szerződések megkötéséért felelősek.

A szerződések a következők:

- vagyonkezelési szerződés,
- pályahálózat-működtetési szerződés,
- egyedi állami támogatások nyújtására vonatkozó szerződések a vasúti infrastruktúra, a kombinált fuvarozás, a vasúti képzés fejlesztésére, és a szerkezet átalakításra.

A 12-13. §-hoz

Az állami tulajdonú vasúti pályahálózat tekintetében az állam nevében a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (a továbbiakban: MNV Zrt.) a közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter) és az állami vagyon felügyeletéért felelős miniszter egyetértésével köti meg a vagyonkezelési szerződést. A másik szerződő fél lehet:

- pályaműködtető vagyonkezelő:
 - o pályahálózat-működtető,
 - o integrált vasúti társaság (amely egyszerre pályahálózat-működtető és vállalkozó vasúti társaság is),
- nem pályaműködtető vagyonkezelő:
 - o központi költségvetési szerv,
 - o az állam 100%-os tulajdonába tartozó más gazdasági társaság.

A § meghatározza továbbá a tulajdonosváltás esetét, rögzíti, hogy az állam nevében az MNV Zrt. gyakorolja a tulajdonosi jogokat, rendezi továbbá a vagyonkezelés keretében átadásra kerülő vagyon rendezésével és a nyilvántartások egységesítésével összefüggésben alkalmazandó eljárásoknak a szerződésekben történő rendezésének kérdését.

A 14-17. §-hoz

A §-ok az irányelv 8. és 30. cikkeinek rendelkezései átültetését szolgálják. Az irányelv alapján az Állam feladata, hogy öt éves időszakon belül biztosítsa, hogy az állami tulajdonú vasúti pályát működtető pályahálózat-működtető ne adósodjon el, azaz bevételei (állami támogatás, az áru fuvarozó és személyszállító vasúti társaságok által fizetett pályahasználati díj és az egyéb bevételek) ötéves perióduson belül kiegyenlítsék a pályahálózat-működtetőnek a pályaműködtetéssel kapcsolatban keletkezett költségeit, ráfordításait. Ennek a feladatnak a végrehajtása érdekében az állam a pályahálózat-működtetővel szerződést köt, amelynek tartalmát a törvényben kell meghatározni.

Mivel a költségvetés évente kerül megállapításra és elfogadásra, ezért a szerződést évente felül kell vizsgálni és szükség esetén módosítani kell. Az irányelv előírásainak megfelelően a szerződés tervezetét a pályahálózat-működtető a honlapján közzéteszi és arra bárki észrevételt tehet. A szerződés teljesítéséről a tárgyévet követő év első negyedévének végéig a miniszter és az államháztartásért felelős miniszter a Kormány részére beszámolót készít.

Figyelemmel arra, hogy az öt év alatt elfordulhat olyan év, amikor az állami támogatás összege kisebb, mint a pályahálózat-működtető költsége (ráfordítása), ilyen esetben a pályahálózat-működtető hitelből finanszírozhatja a hiányt, amely esetben az Állam készfizető kezesként áll helyt, valamint az ilyen hitel kamata is elismert költségnek minősül. Előbbieken túl az Állam új beruházások finanszírozására is adhat az előzőektől eltérő támogatást, azonban ebben az esetben is biztosítani szükséges, hogy a pályahálózat-működtető az öt éves periódus végén legalább nullszaldós legyen.

A 18. §-hoz

A § az irányelv 14. cikkének átültetését szolgálja, az uniós, illetve a szomszédos országokkal megkötött határforgalmi egyezmények tartalmára vonatkozóan:

- a határforgalmi egyezmények nem tartalmazhatnak olyan rendelkezéseket, amelyek a vállalkozó vasúti társaságok közötti hátrányos megkülönböztetésre vezetnek,
- nem uniós országgal kötendő szerződés esetén az Európai Bizottságot értesíteni kell, a bizottság pedig bizonyos esetekben megtilthatja a szerződés megkötését, a tárgyalások folytatását,
- a határforgalmi egyezménynek összhangban kell lennie az uniós joggal, és nem veszélyezteti az Unió közlekedéspolitikájának a tárgyát és célját.

A 19-20. §-hoz

E §-ok tartalmazzák az állam által a pályahálózat-működtetőnek, a vállalkozó vasúti társaságnak, illetve az integrált vasúti társaságnak az előző szakaszokban meghatározottakon kívüli egyéb célokra nyújtható juttatásokra vonatkozó szerződésre irányadó szabályokat.

A 21-24. §-hoz

E §-ok tartalmazzák a vasúti pálya tulajdonjogára vonatkozó szabályokat. Az országos törzshálózati vasúti pályákkal és azok tartozékaival történő rendelkezésre, a kezelés, használat, a hasznosítás részletes feltételeire, tulajdonjogának átruházására a nemzeti vagyonról szóló törvényben foglaltakat kell alkalmazni. Magyarország nemzetközi jogi kötelezettségére tekintettel a törvény rögzíti továbbá, hogy a transzeurópai vasúti közlekedési hálózat részeként működő vasútvonal nem vonható ki az országos törzshálózati vasúti pályák köréből.

A városi, elővárosi és térségi vasúti pályahálózat tulajdonjogára vonatkozó rendelkezések a hatályos szabályozást veszik át. Továbbra is sajátos szabályok vonatkoznak a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt., valamint a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Zrt. vasúti pályáira, mivel a részvénytársaságokat

alapító törvények az akkori pályákat a részvénytársaságok tulajdonába adták. Mivel a vasúti pályahálózat fejlesztése a vasúti piac fejlődésének alapja, ezért a törvény lehetővé teszi a magántőke bevonását a vasúti pálya létesítésébe, fenntartásába. A törvény kimondja továbbá, hogy az előző §-okba nem tartozó vasúti pálya tulajdonjogát bárki megszerezheti.

A 25-27. §-hoz

A §-ok a vasúti infrastruktúra létesítésével kapcsolatos alapvető szabályokat állapítják meg. Főszabályként a pályahálózat létesítése a pályahálózat-működtető feladata, azonban Magyarországon az uniós forrásból megvalósuló fejlesztéseket nem a pályahálózat-működtető, hanem a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (a továbbiakban: NIF Zrt.), a törvény szóhasználatában, mint ún. fejlesztési közreműködő látja el, míg a GSM-R rendszer-hálózat létesítését NISZ Nemzeti Infokommunikációs Szolgáltató Zrt., mint ún. GSM-R fejlesztő végzi. A közöttük és a pályahálózat-működtető közötti viszony alapvető szabályai törvényi szinten kerülnek rögzítésre.

Előbbiekén túl szabályozni szükséges, hogy az egyes vasúti pályahálózat-felújítások során az érintett közművek áthelyezése, kiváltása esetében kinek, milyen feladata van és milyen alapvető határidőket kell betartani. A szabályozás alapvető annak érdekében, hogy a közműkiváltások indokolatlanul ne okozzanak késlekedést az egyes uniós finanszírozású projektek megvalósításában, elkerülve azt, hogy a határidők be nem tartása miatt uniós forrásoktól essen el Magyarország. A szabályozás egyebekben a hatályos törvényi szöveg szó szerinti átemelése.

A 28. §-hoz

A tulajdonosnak a dolog használatára vonatkozó joga közérdekből korlátozható. Ilyen korlátozást tartalmaz a jelen § is, amely – tűrési kötelezettség meghatározásával – lehetővé teszi a vasúti pályát működtető vasúti társaság számára, hogy a pályák mellett fekvő ingatlanokon a vasúti közlekedést, illetőleg annak biztonságát elősegítő eszközöket helyezzen le, és a szabad kilátást akadályozó fákat, cserjéket, stb. eltávolítsa. Az elhelyezés, a javítás és a karbantartás a környezet- és természetvédelmi érdek figyelembevételével mellett történhet. Az ingatlan tulajdonosát (használóját) az ingatlan rendeltetésszerű használatának akadályozása miatt a polgárjog szabályai szerint – az akadályozás mértékének megfelelő – kártalanítás illeti meg.

A szabályozás nem új keletű, már 1968 óta szinte változatlan formában található meg a korábbi vasúti törvényekben, azonos címmel (a vasutakról szóló 1968. évi IV. törvény 24. §-ában, a vasutakról szóló 1993. évi XCV. törvény 13. §-ában, valamint a jelenleg is hatályos a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 43. §-ában).

A 29. §-hoz

A § rendelkezéseket tartalmaz azoknak a vasútvonalaknak a tekintetében, amelyek állami tulajdonban vannak. A § (3) bekezdése az irányelv 31. cikk (1) bekezdésének átültetését, míg az (5) bekezdése az irányelv 4. cikk (2) bekezdésének átültetését célozza.

Az országos törzshálózati vasúti pályák működtetéséről a nemzeti vagyonról szóló törvény rendelkezik, így a jelen vasúti törvényben csak az országos vasúti mellékvonalak, valamint az egyéb vasútvonalak működtetéséről kell rendelkezni. Mivel a külön jogszabályban felsorolásra kerülő országos vasúti mellékvonalak is állami tulajdonban vannak, ezért ezek működtetést is olyan szervezet kell, hogy ellássa, amelyben az állam legalább többségi befolyással rendelkezik.

Míg az országos jelentőségű vasútvonalak külön jogszabályban nevesítésre kerülnek (az országos törzshálózati vasúti pályákat a nemzeti vagyonról szóló törvény melléklete sorolja fel, míg az

országos vasúti mellékvonalakat a jelen törvény felhatalmazása alapján kiadott kormányrendelet fogja felsorolni), addig minden más vasútvonal az egyéb vasútvonalak közé tartozik, amelyet bárki létesíthet, nincs állami tulajdonban és így működtetést sem kell, hogy állami többségi tulajdonban lévő szervezet lássa el.

A 30-31. §-hoz

A §-ok az irányelv 8. cikk (3) bekezdésének átültetését szolgálják. A pályahálózat-működtető a nemzeti infrastruktúra fejlesztési stratégia, valamint az állammal megkötött pályahálózat működtetésére vonatkozó szerződés keretei között készíti el üzleti tervét, amelynek a vasúti pályahálózat üzemeltetésére és fejlesztésére vonatkozó részét a pályahálózatot használó vasúti társaságok részére megismerhetővé kell tenni. Az említett részeket ezek a társaságok véleményezhetik, az észrevételeket a pályahálózat-működtetőnek lehetőség szerint figyelembe kell vennie. Az elutasított vélemények esetében a pályahálózat-működtető az elutasítás indokairól összefoglalót készít, amelyet a honlapján is közzé kell tennie.

A 32-33. §-hoz

A §-ok az irányelv 13. cikkének, valamint a 31. cikk (1) bekezdésének átültetését szolgálják. Az irányelv új fogalomként bevezeti az ún. kiszolgáló létesítményeket, amelyekben az irányelv II. melléklet 2-4 pontjaiban meghatározott (jelen törvényjavaslat 2. melléklet 2-4. pontjaiban meghatározott) – ún. járulékos, kiegészítő és mellék- – szolgáltatásokat nyújtják az áru fuvarozó és a személyszállító vasúti társaságok számára.

Korábban az említett szolgáltatásokat kizárólag a pályahálózat-működtetők nyújtották, azonban mára gyakorivá vált, hogy a kiszolgáló létesítmények üzemeltetői vállalkozó vasúti társaságok vagy olyan társaságok, amelyek egyébként sem nem pályahálózat-működtetők sem pedig vállalkozó vasúti társaságnak nem minősülnek (ún. „harmadik típusú”).

Mivel a vasúti piacon folyó verseny és az áru fuvarozó és személyszállító vasúti szolgáltatások színvonala nagymértékben függ az előbb említett járulékos, kiegészítő és mellékszolgáltatásokhoz történő diszkriminációmentes hozzáférés lehetőségétől, ezért szükségessé vált, hogy ne csak a pályahálózat-működtető szolgáltatók, hanem a vállalkozó vasúti és harmadik típusú szolgáltatókra vonatkozóan is megkövetelje az irányelv a kiszolgáló létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz történő egyenlő feltételekkel történő hozzáférést, a diszkrimináció lehetőségének kizárását.

A 34. §-hoz

A törvényjavaslat 1. mellékletében meghatározott szolgáltatásokhoz és általánosan a vasúti infrastruktúrához, a pályahálózathoz – a vasúti piac fellendítése, versenyképességének növelése érdekében – a vasúti társaságok részére egyenlő feltételek mellett biztosítani kell a szabad hozzáférést. A § – az irányelv rendelkezéseivel összhangban – taxatív felsorolja, hogy a vasúti pályahálózathoz, infrastruktúrához, szolgáltatásokhoz mely társaságok jogosultak hozzáférni.

A 35-36. §-hoz

A § felsorolja, hogy az 1. mellékletben felsorolt egyes szolgáltatás fajtákhoz (alap-, járulékos-, kiegészítő- és mellékszolgáltatásokhoz) milyen feltételekkel történhet a hozzáférés. A 35. § (1) bekezdése az irányelv 10. cikk (1) és (2) bekezdéseinek, valamint a 13. cikk (1) bekezdésének átültetését, a (3) bekezdése a 13. cikk (2) bekezdésének, a (4) bekezdése a 13. cikk (7) bekezdésének, az (5) bekezdése pedig a 13. cikk (8) bekezdésének átültetését szolgálja.

A 37. §-hoz

A § az irányelv 38. cikkének átültetését szolgálja. Egy adott pályahálózat-működtető által működtetett vasúti pályahálózat esetében a hozzáférés feltétele, hogy a kapacitásfoglalásra jogosult (amelyik fogalom szélesebb kört ölel fel, mint a hozzáférésre jogosult) a pályahálózat összes leköthető szabad kapacitásából kiválassza, és előre lefoglalja, lekösse a számára szükséges mennyiségű kapacitást. Ezen kapacitás foglalására vonatkozó alapvető szabályokat – az irányelv rendelkezéseivel összhangban – törvényi szinten kell rögzíteni. Az adott pályahálózat-működtető által működtetett vasúti pályahálózat esetében a pályahálózat kapacitását az azt működtető pályahálózat-működtetőnek kell elosztania. A megszerzett kapacitás menetvonal formájában ölt testet. A menetvonal szerint az adott pályaszakaszon a tényleges leközeledtetést, és a szolgáltatokat a hozzáférésre jogosult veszi igénybe.

A hozzáférésre jogosult a megszerzett kapacitással nem kereskedhet. Előfordulhat, hogy a nem hozzáférésre jogosult kapacitásfoglalásra jogosult (például egy szállítmányozó) nem maga jár el a kapacitás igénylése során, hanem megbíz egy hozzáférésre jogosultat (a hozzáférésre jogosult az egyik fajtája a kapacitásjogosultaknak), hogy járjon el helyette és az ő megbízása alapján teljesítse például az áru fuvarozást. Ez az eset nem minősül a kapacitással történő kereskedésnek.

A 38. §-hoz

A § a pályahálózat-kapacitás elosztásának alapelveit rögzíti és az irányelv 38. cikk (2) és 39. cikk (1) bekezdésének átültetését szolgálja. A kapacitás elosztásának diszkriminációmentesnek kell lennie és bármely vasúti tevékenység céljára igénybe lehet venni a kapacitást. A kapacitásigénylés csak előre történhet, vagy még az adott menetrendi év előtt összeállított üzemi menetrendben meghirdetett szabad kapacitások igénylésével, vagy pedig az adott menetrendi éven belül a fennmaradt szabad kapacitások közül válogatva, eseti jelleggel.

A 39. §-hoz

A § az irányelv 41. cikk (1) bekezdésének átültetését szolgálja. A § meghatározza, hogy kik a kapacitásfoglalásra jogosultak, akik a szolgáltatásokért cserébe díjat fizetnek.

A 40. §-hoz

A § az irányelv 41. cikk (1) bekezdésének, valamint 44. cikk (1) bekezdésének átültetését szolgálja. A kapacitásfoglalásra jogosult a megszerzett kapacitás birtokában igénybe veheti a pályahálózatot a menetvonal szerint. Az igénybevétel feltétele, hogy közte és a pályahálózat-működtető között a vasúti pályahálózat-kapacitás foglalására vonatkozó keretszerződés jöjjön létre.

Ha a kapacitásfoglalásra jogosult egyben hozzáférésre jogosult is, akkor a megszerzett menetvonalat saját maga is felhasználhatja, ha viszont nem hozzáférésre jogosult, akkor meg kell neveznie a menetvonalat ténylegesen felhasználó hozzáférésre jogosultat.

A 41. §-hoz

A § az irányelv 44. cikk (1) bekezdésének átültetését szolgálja. A rendelkezés célja, hogy több pályahálózat-működtetőhöz tartozó pályahálózatok esetében a kapacitásfoglalásra jogosult részéről elég, ha egy pályahálózat-működtetőnél jelzi a kapacitás iránti igényét.

A 42-43. §-hoz

A §-ok az irányelv 28 cikkének, valamint a 38 cikk (3) bekezdésének átültetését szolgálják. A § rendelkezései alapján a hozzáférésre jogosult és a pályahálózat-működtető között ún. hálózat-hozzáférési szerződés jön létre. A szerződésben meghatározott feltételekkel kerülhet sor a hozzáférésre jogosult által a vasúti pályahálózat használatára, a megszerzett kapacitás (menetvonal) felhasználásra, az alap-, járulékos-, kiegészítő- és mellékszolgáltatás igénybevételére, a pályahálózaton való közlekedésre (az adott vonat leközeledtetésére). A Hálózati Üzletszabályzat a hálózat-hozzáférési szerződés részét képezi, a polgári jog szerinti általános szerződési feltételekként.

A 44-45. §-hoz

A §-ok az irányelv 42. cikkének átültetését szolgálják. Abban az esetben, ha egy hozzáférésre jogosult az adott menetrendi év előtt már tudja, hogy az adott évben mikor és milyen pályaszakaszokon kívánja az adott pályahálózatot igénybe venni, akkor lehetősége van arra, hogy a pályahálózat-működtetővel kötött, maximum öt éves (speciális esetben 15 éves) keretszerződésben állapodjanak meg az igénybe vehető kapacitásokról.

Tipikus példa a vasúti személyszállítási szolgáltatásokat az állammal megkötött közszolgáltatási szerződés szerint nyújtó vasúti társaság, amely még az adott menetrendi év előtt a közszolgáltatási szerződésben megállapodik az állammal a személyszállítási paraméterekről, így az adott menetrendi évre előre már tudja tervezni, hogy mekkora kapacitásra lesz szüksége a közszolgáltatás nyújtásához.

A 46. §-hoz

A § az irányelv 46. cikkének átültetését szolgálja. Ha a különböző kapacitásjogosultak által benyújtott kapacitás-igények ütköznek, azaz két, vagy több kapacitásfoglalásra jogosult ugyanarra a kapacitásra (menetvonalra) jelentette be az igényét, akkor a pályahálózat-működtetőnek ún. összehangolási eljárást kell lefolytatnia. Az eljárás során a pályahálózat-működtető különböző alternatív kapacitásokat (menetvonalakat) ajánl fel a kapacitásfoglalásra jogosultaknak, illetve a külön jogszabályban meghatározott sorrendet alkalmazva dönti el, hogy kinek van elsőbbsége. Az eljárás törvényessége felett a vasúti igazgatási szerv öröködik.

A 47-49. §-hoz

A §-ok az irányelv 47., valamint 50. és 51. cikkeinek átültetését szolgálják. Ha az egymással ütköző kapacitás-igények összehangolási eljárással sem elégíthetők ki (azaz több az igény, mint a rendelkezésre álló kapacitás), akkor az adott pályahálózatot túlterheltté kell minősíteni. Túlterhelt pályahálózat esetében kapacitáselemét kell készíteni. A kapacitáselemzés lényege, hogy a pályahálózat-működtető feltárja a kapacitáshiány okait és terveket dolgozzon ki a kapacitáshiány felszámolására, amely a kapacitásbővítési tervben ölt testet.

Az 50. §-hoz

A § az irányelv 45. cikk (2) bekezdésének, valamint a 49. cikk (2) bekezdésének átültetését szolgálja. A § meghatározza, hogy ha a pályahálózat egy bizonyos részét csak egyfajta vasúti tevékenységre szoktak használni, akkor a pályahálózat-működtető ezt az adott szakaszt a hozzáférésre jogosultakkal folytatott konzultáció alapján kijelölheti erre a tevékenység végzésére, szakosított infrastruktúra néven. Ez lényegében annyit jelent, hogy az adott tevékenység elsőbbséget élvez az ütköző kapacitásigények kezelése esetén. A fennmaradó szabad kapacitásokat pedig bármely kapacitásfoglalásra jogosult továbbra is igényelheti.

Az 51. §-hoz

A § az irányelv 53. cikkének átültetését szolgálja. A vasúti közlekedés biztonsága megköveteli, hogy a pályahálózat-működtető az általa működtetett pályahálózatot folyamatosan karbantartsa, fenntartsa, fejlessze. Ez azt is jelenti, hogy a kapacitás-elosztása során a különböző pályafenntartási munkálatok céljára igénybe vett kapacitásoknak abszolút elsőbbséget kell élveznie az összes többi igényhez képest. Ha a pályafenntartás előre tervezett, akkor lehetőség van még az adott menetrendi év előtt a megfelelő kapacitásokat lekötni. Ha azonban nem tervezett, mert nem tervezhető előre, akkor ilyenkor értesíteni kell az érintetteket, hogy a lefoglalt kapacitásukat nem tudják felhasználni. Tipikusan nem tervezett pályafenntartási munkálat például, ha valahol leszakad a felsővezeték és a forgalom mihamarabbi újraindítása érdekében ideiglenesen ugyan megjavítják a felsővezetékét, azonban a végleges helyreállítás céljából nem tervezett pályafenntartási munkákat kell végezni.

Az 52. §-hoz

A § az irányelv 13. cikk (4)-(6) bekezdéseinek átültetését szolgálja. A rendelkezés lényege, hogy minden hozzáférésre jogosult biztosítva legyen számára a kiszolgáló létesítményekben nyújtott szolgáltatásokhoz történő hozzáférés. A hozzáférés iránti kérelem csak akkor utasítható el, ha ugyanazon vagy egy helyettesítő vonalon más is nyújt hasonló szolgáltatást és gazdasági szempontból nem hátrányos annak igénybe vétele a hozzáférésre jogosult számára. A kiszolgáló létesítmények esetén is van lehetőség az egymással ütköző kérelmek egyszerűsített összehangolási eljárás keretében történő rendezésére.

Igen szigorú szabály és a tulajdonjog korlátozását jelenti, hogy ha a 2. melléklet 2. pontjában említett valamely kiszolgáló létesítményt legalább két egymást követő évben nem használták, és a hozzáférésre jogosult az adott infrastruktúrához való hozzáférés iránti indokolt igényét benyújtotta a kiszolgáló létesítmény üzemeltetője számára, akkor a tulajdonos a kiszolgáló létesítmény részben vagy egészben történő üzemeltetés céljára, bérbe-, vagy lízingbe adásra meg kell, hogy hirdesse.

Az 53. §-hoz

A § az irányelv 29. cikkének átültetését szolgálja. A hozzáférésre jogosult a vasúti pályahálózat, infrastruktúra használatáért díjat köteles fizetni. A § – az irányelvvel összhangban – felsorolja, hogy a kivethető díjak milyen elemből állhatnak (alapdíjak, kedvezmények, felárak, és a kiegyenlítő juttatások). A díjképzésre vonatkozó rendelkezéseket a miniszter az államháztartásért felelős miniszterrel közösen rendeletben állapítja meg. A díjakat a pályahálózat-működtető állapítja meg és a díjképzési rendszerrel szembeni elvárás, hogy mindenki számára azonos elvek alapján kell a díjakat megállapítani, a díjak nem vezethetnek diszkriminációhoz.

Az 54-55. §-hoz

A § az irányelv 31. cikkének átültetését szolgálja. A rendelkezések az 1. melléklet 1. és 2. pontjában meghatározott ún. pályahálózathoz való hozzáférés nevű szolgáltatások (alapszolgáltatások és a járulékos szolgáltatások közül a hozzáférési típusú szolgáltatások) esetén határozzák meg a díjképzés alapelveit.

Az 56. §-hoz

A § az irányelv 31. cikkének átültetését szolgálja, ennek során az 1. melléklet 2.-4 pontjában meghatározott járulékos-, kiegészítő-, és mellékszolgáltatások esetében határozza meg a díjképzés alapelveit.

Az 57-61. §-hoz

A §-ok az irányelv 32-34. cikkeinek átültetését szolgálják, azon esetek meghatározásával, amikor a fentebb leírt díjak módosíthatóak:

- általános és egyedi felárak,
- általános és egyedi kedvezmények, valamint
- az ún. kiegyenlítő juttatási rendszer.

Amennyiben más közlekedési módok esetén bizonyos externáliák a közlekedők által fizetett díjakban nincsenek megjelenítve, akkor ilyen esetben a meg nem fizetett externália mértéknek megfelelő díjsökkentést lehet jogszabályban előírni a pályahálózat-működtető számára úgy, hogy a díjsökkentéssel arányos méretű állami támogatást kap a pályahálózat-működtető. Ilyen a kiegyenlítő juttatási rendszert a miniszter az államháztartásért felelős miniszterrel közösen állapíthat meg rendeletben.

A 62. §-hoz

A díjak képzésének módja nyilvános, ellenőrizhető, azt a pályahálózat-működtető az ún. Díjképzési Módszertanban teszi közzé. A módszertan alapján a konkrét díjak megállapítása a szintén nyilvános Díjszámítási Dokumentumban történik meg. A díjszámítási dokumentum eredménye a konkrét pályahasználati díjak.

A 63. §-hoz

A § az irányelv 35. cikk (1)-(2) bekezdéseinek átültetését szolgálja. A vasúti pályahálózat kapacitása korlátozott, azaz egy pályahálózaton csak bizonyos mennyiségű vonat tud leközlekedni. Ha a pályahálózaton valahol késés következik be, akkor a késés az egész hálózaton végigfut, hatása valamennyi vonat mentidejére kihatással van. Annak érdekében, hogy a vasúti pályahálózat kihasználtsága minél optimálisabb legyen, ún. teljesítményösztönző rendszert kell működtetni, amely büntetésekkel és jutalmakkal (bonus-malus típusú rendszer) ösztönzi a pályahálózat-működtetőt és a pályahálózaton közlekedőket a zavarok kiküszöbölésre.

A 64. §-hoz

A § az irányelv 36. cikkének átültetését szolgálja. Ha a kapacitásfoglalásra jogosult lefoglal egy kapacitást, és valamilyen ok miatt nem használja fel azt, akkor ezáltal az a kapacitás a vasúti közlekedés számára elvész. Annak érdekében, hogy minél kevesebb lefoglalt, de fel nem használt kapacitás legyen a közlekedésben, büntető jelleggel foglalási díjat lehet előírni azok számára, akik kapacitást igényelnek, de nem használták fel.

A 65. §-hoz

A § az irányelv 37. cikkének átültetését szolgálja, eszerint az Unión belül a díjképzési rendszerek kialakítása során a pályahálózat-működtetők kötelesek együttműködni.

A 66. §-hoz

A § az irányelv 31. cikk (2) bekezdésének átültetését szolgálja. A pályahálózat-működtető által megállapított díjakat, azok képzését a vasúti igazgatási szerv ellenőrzi, valamint a pályahálózat-működtetőnek tudnia kell igazolnia hozzáférésre jogosult felé, hogy a díjakat a jogszabályoknak és az egyéb szabályoknak megfelelően állapította meg.

A 67. §-hoz

A § az irányelv 27 cikkének átültetését szolgálja. A § tartalmazza a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat esetében a hozzáférés alapvető szabályait tartalmazó Hálózati Üzletszabályzat tartalmára, illetve annak elkészítésére vonatkozó alapvető rendelkezéseket. A Hálózati Üzletszabályzatra vonatkozó részletes szabályok rendeletben történő megállapítására – azok szakmai jellegére tekintettel – a törvény a miniszternek ad felhatalmazást.

A 68-74. §-hoz

A §-ok az irányelv 7 cikkének átültetését szolgálják. A §-ok a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet feladataira, eljárására és függetlenségének szavatolására vonatkozó alapvető rendelkezéseket tartalmazzák. Akkor, ha a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét, döntéshozatali rendjét tekintve nem független valamely áru fuvarozó vagy személyszállító vasúti társaságtól, akkor

- az általa működtetett pályahálózat kapacitásának elosztását,
- a pályahálózat használatáért fizetendő díjak megállapítását, képzését, valamint
- a Hálózati Üzletszabályzat elkészítését, módosítását, közzétételét

egy minden áru fuvarozó vagy személyszállító vasúti társaságtól független szervezetnek a (Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet) kell ellátnia.

A 75. §-hoz

A § az irányelv 29 cikk (4) bekezdésének és a 39 cikk (2) bekezdésének átültetését szolgálják, eszerint a pályahálózat-működtető és a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet munkavállalója a feladataik során megismert üzleti titkot köteles megőrizni.

A 76-79. §-hoz

A §-ok a vállalkozó vasúti tevékenységekre vonatkozó alapvető rendelkezéseket tartalmazzák. A vállalkozó vasúti tevékenységek a következők:

- vasúti áru fuvarozás,
- vasúti személyszállítás és
- vontatási szolgáltatás nyújtása.

A 80. §-hoz

A § a kifejezetten országos működési engedéllyel végzett vállalkozó vasúti tevékenységekre vonatkozó rendelkezéseket tartalmazza.

A 81. §-hoz

A törvény egységesen a műszaki engedély kifejezést használja

- a vasúti építmények engedélyezési eljárásaiban megszerezhető engedélyekre (pl. létesítési, használatbavételi engedélyek),
- a vasúti járművekkel kapcsolatos engedélyezési eljárásokban megszerezhető engedélyekre (pl. típusengedély, üzembehelyezési engedély),
- a vasúti járműveket karbantartó szervezeteket tevékenységéhez szükséges engedélyekre,
- a vasútkazánok és nyomástartó edények vizsgálatát végző személyek és szervezetek

működéséhez szükséges engedélyekre.

A műszaki engedélyekre vonatkozó részletes szabályok miniszteri rendeletben kerülnek megállapításra.

A 82-89. §-hoz

A §-ok az irányelv 17-19. és 23-25. cikkeinek átültetését szolgálják. A §-ok a vasúti személyszállítás, az árutovábbítás, a vontatási szolgáltatás és a vasútüzemi tevékenységet segítő vasúti szolgáltatás nyújtását hatósági működési engedélyhez kötik. A működési engedély megszerzésével bizonyítja a vasúti társaság, hogy mint társaság alkalmas a vasúti tevékenység végzésére. Egy vasúti társaságnak egy működési engedélye van.

A működési engedély megszerzésének feltétele, hogy a vasúti társaság

- vezető tisztségviselője ne legyen büntetett előéletű (jó hírnév megléte),
- rendelkezzen a működéséhez szükséges pénzügyi fedezettel,
- rendelkezzen vasúti közlekedési szakemberekkel,
- az esetleges általa okozott károk tekintetében legyen megfelelő fedezete.

A működési engedélynek területi hatálya van. Akinek országos működési engedélye van, az az ország valamennyi nyílt pályahálózatát használhatja. Akinek térségi, elővárosi, városi, helyi működési engedélye van, az csak az adott pályahálózaton, vagy vonalon végezheti a regionális tevékenységét.

A működési engedélyt határozatlan időre adja ki a vasúti igazgatási szerv, azonban a vasúti társaságnak a működése során mindig meg kell felelnie a működési engedélyben meghatározott feltételeknek. Ha egy vasúti társaság a működési engedélyhez szükséges feltételeknek nem tud megfelelni, vagy tevékenységét szüneteltetni akarja, akkor lehetőség van a működési engedély felfüggesztésére. Ezen kívül a vasúti igazgatási szerv a működési engedélyt visszavonhatja. A működési engedélyt érintő bármilyen változás esetén a vasúti társaság 15 napon belül köteles a vasúti igazgatási szervet értesíteni. a vasúti igazgatási szerv ezen kívül bármikor hivatalból is vizsgálódhat.

A működési engedélyre vonatkozó részletes szabályokat külön miniszteri rendelet tartalmazza.

A 90. §-hoz

Az irányelv 2. cikk (3) bekezdése alapján bizonyos vasúti társaságok esetében nem szükséges működési engedélyhez kötni a tevékenységük végzését. Mindezek a vasúti társaságok esetében lehetővé kell tenni, hogy működési engedély nélkül végezhessek a tevékenységüket, ezzel együtt a vasúti hatóságok látókörébe is bekerülhessenek, azaz a tevékenységüket mégis kontroll mellett végezzék. Esetükben tehát a tevékenység végzése csupán a hatóságok számára történő bejelentéshez kötött. A bejelentési eljárás részletes szabályai külön jogszabályban kerülnek meghatározásra.

A 91-94. §-hoz

A közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv (a továbbiakban: vasútbiztonsági irányelv) előírásainak megfelelően a törvény meghatározza a vasútbiztonsági tanúsítvány tartalmára vonatkozó alapvető rendelkezéseket. A vasútbiztonsági tanúsítvány bizonyítja, hogy a vasúti társaság biztonságirányítási rendszere a biztonsági előírásoknak megfelelően működik, így a vasúti társaság képes a vonatok biztonságos leközlekedtetésére, a balesetek kockázatának a minimális szintre csökkentésére.

A vasútbiztonsági irányelvben foglaltaknak eleget téve a törvény előírja, hogy a valamely tagállamában az irányelvvel összhangban kiadott működési engedéllyel, illetve vasútbiztonsági tanúsítvánnyal rendelkező külföldi székhelyű vasúti társaság részére a vasútbiztonsági hatóság kiegészítő tanúsítványt ad ki a törvényben meghatározott feltételek fennállása esetén.

A törvény – ugyancsak a vasútbiztonsági irányelvben foglaltak szerint – a vasúti pályahálózat működtetését vasútbiztonsági engedélyhez köti, meghatározva egyúttal az engedély tartalmi elemeit. A törvény tartalmazza továbbá a vasútbiztonsági tanúsítványra, valamint a vasútbiztonsági engedélyre vonatkozó közös szabályokat is. A törvény meghatározza a tanúsítvány, illetőleg az engedély kiadásának feltételeire, érvényességi időtartamára, az azok kiadásához szükséges feltételek felülvizsgálatára, valamint a tanúsítvány, illetőleg az engedély visszavonására vonatkozó alapvető szabályokat.

Fontos hangsúlyozni, hogy ha a vasúti társaság már nem felel meg a tanúsítvány, illetőleg az engedély kiadásához szükséges bármelyik követelménynek, úgy új vasútbiztonsági tanúsítványt, vagy vasútbiztonsági engedélyt köteles szerezni.

Miután a vasútbiztonsági követelmények elsősorban műszaki jellegű, illetve a vasúti közlekedés lebonyolításában részt vevő személyek szakképzettségére vonatkozó feltételek teljesítését jelentik, a törvény a vasúti közlekedés biztonságával, a vasútbiztonsági tanúsítvánnyal, illetőleg engedéllyel kapcsolatos részletes szabályok rendeletben történő megállapítására a miniszternek ad felhatalmazást.

A 95. §-hoz

A vasúti közlekedés biztonsága érdekében vasúti járművek csak a megfelelő üzembehelyezési hatósági eljárást követően, üzembehelyezési engedély megszerzése után vehetnek részt a vasúti közlekedésben.

A § ezen kívül meghatározza a közlekedési hatóság alapvető feladatait a vasúti járművek gyártását, javítását végzők, valamint a vasúti járművek karbantartását, illetve vizsgálatát végző szervezetek tekintetében.

A 96. §-hoz

A vasúti forgalom zavartalan, biztonságos lebonyolításában a műszaki előírások maradéktalan betartása mellett fontos szerepe van a forgalmat kiszolgáló személyzetnek. A § erre tekintettel előírja, hogy a vasúti közlekedés keretében a vasúti forgalom közvetlen ellátásában csak az vehet részt, aki a jogszabályban meghatározott képesítéssel rendelkezik és az egészségügyi alkalmasság követelményeknek megfelel.

A § a vasúti közlekedési piac több szereplőssé, valamint az egységes vasúti szervezet felbomlására tekintettel csak a személyszállítást közszolgáltatás keretében végző vasúti társaság dolgozói részére nyújtandó utazási és fuvarozási kedvezményről rendelkezik. E vasúti társaságok nyújtják ugyanis a kedvezményekkel érintett szolgáltatásokat.

A 97-105. §-hoz

A vasúti közlekedés biztonsága érdekében biztosítani szükséges, hogy a vasúti munkavállalók közül azok, akiknek a tevékenysége közvetlenül kihatással van a vasúti forgalomra, illetve annak biztonságára (például váltókezelők, forgalomirányítók, mozdonyvezetők), a többi munkavállalóhoz képest magasabb egészségügyi és speciális képzési követelményeknek feleljenek meg.

A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakör betöltésének a feltétele a rájuk vonatkozó

képzésen való részvétel és a vizsgakövetelmények teljesítése, továbbá egészségügyi alkalmasság igazolása. Mozdonyvezetők esetén további feltétel a vasúti járművezetői engedély illetve vasúti járművezetői tanúsítvány (amelynek az engedély birtokában további feltételei vannak) megléte.

A szabályok nem önkényesen kerültek megállapításra, hanem a szabályok alapját a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv rendelkezéseinek átültetése adja, azzal, hogy bizonyos képzési és egészségügyi követelmények – a vasúti közlekedés biztonsága érdekében – a mozdonyvezetőkön kívül a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő egyéb munkavállalókra is ki lettek terjesztve, a rájuk vonatkozó specialitások figyelembevétele mellett.

A vasúti munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményeket és az egészségügyi vizsgálat feltételeit a Kormány rendeletben határozza meg. Az egészségügyi alkalmassági vizsgálat alapszabályai a törvényben kerülnek elhelyezésre:

- az előzetes/időszakos/rendkívüli vagy záró vizsgálat szabályai,
- kormányrendeletben kerül kijelölésre az elkülönült vasút-egészségügyi szervezet, vizsgálatra és véleményezésre a kormányrendeletben meghatározott feltételeknek megfelelő és a Nemzeti Közlekedési Hatóság által névjegyzékbe vett orvos jogosult.
- A Nemzeti Közlekedési Hatóság a tevékenység felett hatósági felügyeletre jogosult.

A vasúti járművezetői engedély igazolja, hogy a mozdonyvezető a vasúti jármű vezetésére jogosult, az alapvető oktatási- és vizsgakövetelményeknek eleget tett, egészségügyi szempontból alkalmasnak minősül, az általános szakmai készségekkel rendelkezik. A vasúti járművezetői engedély megszerzését illetően az alsó korhatár tekintetében a 2007/59/EK irányelv – mozdonyvezetői irányelv – úgy rendelkezik, hogy a tagállamok az engedélykérelmezők számára alsó korhatárt tűzhetnek ki, amely legalább a 20. életév. A tagállamok azonban már a 18 éves kort betöltött kérelmezők számára kiadhatnak engedélyeket. Alapkövetelményként fogalmazza meg az irányelv, hogy a kérelmezők az alap-és középfokú tanulmányokból legalább kilenc évet sikeresen elvégeztek.

A vasúti járművezetői engedélyt a Nemzeti Közlekedési Hatóság egy eredeti példányban állítja ki, amelynek tulajdonosa a mozdonyvezető, akinek az engedélye a munkaviszony megszűnése esetén is érvényes, és a tulajdonában marad a munkaviszony megszűnésének tényéről a közlekedési hatóság egyidejű tájékoztatása mellett.

A vasúti járművezetői tanúsítvány a vasúti járművezető által használt vasúti infrastruktúra és a vezetni jogosult vasúti jármű tekintetében a vasúti társaság által kiállított okmány, amely a munkaviszony megszűnése esetén érvényét veszti, azonban a tanúsítvány hiteles másolatára a mozdonyvezető jogosulttá válik. A tanúsítvány megszerzésének keretfeltételei a mozdonyvezetői irányelvhez igazodnak. A vasúti társaságnak a tanúsítványokról nyilvántartást kell vezetnie, valamint a tanúsítvány érvényben tartásához annak birtokosa rendszeresen vizsgázni köteles.

A 106-115. §-hoz

Az e §-okban található rendelkezésekkel az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodásról szóló 2005. július 18-i 2005/47/EK tanácsi irányelv átvétele valósul meg. A rendelkezések csak a kölcsönös átjárhatósághoz (interoperabilitáshoz) kapcsolódó tevékenységet végző utazó munkavállalókról szólnak. Ez alól csak a vasúti járművezetőre vonatkozó rendelkezések képeznek kivételt, mivel ezek a szabályok

valamennyi vasúti járművezetőre vonatkoznak megkülönböztetés nélkül.

A törvény 106. §-a a megállapodás 1. cikkét ülteti át úgy, hogy a 107-112. §-ok a Munka Törvénykönyvéhez képest speciális szabályokat fogalmaznak meg az interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó vasúti munkavállalók esetében. Az 1. szakasz második és harmadik bekezdésének megfelelően nem kell alkalmazni az új rendelkezéseket helyi és térségi vasúti személyszállítás (utasforgalom) és a határ 15 kilométeres körzetét át nem lépő határokon átnyúló áruszállítási forgalom, valamint a hivatalos határállomások közötti forgalom tekintetében. Nem kell a rendelkezéseket alkalmazni – tehát az Mt. szabályai az irányadóak – abban az esetben sem, ha a vonat a Magyar Köztársaság területéről indulva keresztülhalad egy másik ország területén, és anélkül, hogy ott megállna, visszatér Magyarországra. Ebben az esetben úgy kell tekinteni a vonatot, mintha az végig a Magyar Köztársaság területén közlekedett volna.

A megállapodás 2. cikke fogalom-meghatározásait a törvény 2. § (9) bekezdése tartalmazza, annak érdekében, hogy a fogalmak a törvényben egy helyen legyenek megtalálhatóak. A megállapodásban szereplő fogalmak közül csak azoknak az átvételére volt szükség, amelyek az Mt.-hez képest eltérő szabályokat állapítanak meg.

A megállapodás 3. és 4. cikk a napi pihenőidő alcím alatt a 107. § (3)-(4) bekezdésében kerül átültetésre, ezektől a szabályoktól nem lehet eltérni. A megállapodás 4. cikkének harmadik mondatához fűzött megjegyzés alapján szabályozza a § a kollektív szerződés tartalmának szabályait.

A megállapodás 5. cikk rendelkezéseinek megfelelő szabályok a 108. §-ban találhatóak. Ebben a szakaszban azonban nem szerepelnek a vasúti járművezetőre vonatkozó szabályok. Ezekről a rendelkezésektől nem lehet eltérni.

A megállapodás 6. cikk első bekezdését a 109. § tartalmazza. A 6. cikk második bekezdését nem kell átültetni, mivel az Mt. ezeket a kérdéseket részletesen és kielégítően szabályozza, különös tekintettel arra, hogy a megállapodás 9. cikke kimondja, hogy „ezen irányelv végrehajtása semmi esetre sem adhat alapot a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalóknak biztosított védelem már elért általános szintjének csökkentésére.”

A megállapodás 5. cikk első bekezdését, a 7. és 8. cikkei rendelkezéseit a törvény a vasúti járművezetőkre vonatkozó rendelkezések alcím alatti 110-112. §-okkal ülteti át. A közös elhelyezés indoka az, hogy a vasúti járművezetőkre vonatkozó szabályok átültetésével növelhető a vasúti közlekedés biztonsága. A rendelkezések alkalmazásával meghatározásra kerülnek a vezetés körülményei. Az új rendelkezések kimondják, hogy vasúti járművezető csak munkaviszony keretében végezheti e tevékenységét. Amennyiben több munkaviszonya van, bejelentési kötelezettsége áll fenn valamennyi munkáltatója felé. A munkáltató pedig köteles figyelembe venni a más munkáltatónál végzett járművezetés idejét, valamint a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő más munkakörben töltött időt. Ezáltal ellenőrizhetővé válik a vasúti közlekedés biztonsága szempontjából meghatározó munkavégzés ideje, így elkerülhető, hogy a vasúti járművezető a megengedettnél több időt töltsön ezekben a munkakörökben. A nyilvántartással, valamint a munkaügyi és közlekedési hatóságok ellenőrzési lehetőségének megteremtésével kiépítésre kerül a szükséges mértékű kontroll intézményi háttere is.

A 116-117. §-hoz

A nemzeti vasútbiztonsági szabályok alatt az egynél több vasúti társaságra kötelező vasútbiztonsággal kapcsolatos rendelkezések értendők. e szabályoknak összhangban kell lennie az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett, mindenkor hatályos közös biztonsági módszerekkel és közös biztonsági célokkal. Tekintettel e szabályok speciális műszaki jellegére a törvény a miniszter

feladatkörébe utalja a szabályok megalkotását.

A törvény ezen kívül külön eljárási követelményeket is megfogalmaz az EGT más államainak vasúti társaságai érdekében új nemzeti vasútbiztonsági szabályok bevezetése esetére.

A törvény ezen kívül felhatalmazza a vasúti társaságokat, hogy a nemzeti vasútbiztonsági szabályok keretei között maguk állapítsák meg a saját biztonsági követelményeiket. Ezeket a vállalati szabályzatokat (utasításokat) a közlekedési hatóság hagyja jóvá.

A 118. §-hoz

A vasúti közlekedés biztonságát a nemzeti vasútbiztonsági szabályok mellett a vasúti forgalmi szabályok szavatolják. Itt is van lehetőség a pályahálózat-működtetők számára, hogy a miniszteri rendeletek adta keretek között a saját pályahálózatuk forgalmi sajátosságaira tekintettel további, kiegészítő forgalmi lebonyolítási szabályokat írjanak elő, amelyeket értelem szerűen a vasúti pályahálózatot használó vasúti társaságoknak is be kell tartaniuk. Ezeket a szabályokat (utasításokat) szintén a közlekedési hatóság hagyja jóvá.

A 119-120. §-hoz

E §-ok tartalmazzák a vasúti társaságoknak a vasúti közlekedés biztonságának fenntartásával kapcsolatos jogaira, illetőleg kötelezettségeire vonatkozó alapvető szabályokat. A törvény alapelveként rögzíti, hogy a vasúti társaságok a vasúti közlekedés biztonságának fenntartása érdekében együttműködésre kötelesek. Az együttműködés kiterjed a vészhelyzet elhárításhoz szükséges intézkedésekre is.

A törvény a vasútbiztonsági irányelvnek megfelelően tartalmazza a vasúti társaságnak a vasúti közlekedés biztonságának szavatolása érdekében szükséges belső intézkedésekre vonatkozó alapvető szabályokat.

Ennek megfelelően a vasúti társaság köteles biztonságirányítási rendszert létrehozni. A biztonságirányítási rendszert működtető szervezeti egység tevékenységének a vasúti létesítmények, illetőleg berendezések üzemképes állapotának folyamatos ellenőrzésén túlmenően ki kell terjednie a vasúti közlekedéssel kapcsolatos kockázatok felmérésére is. A biztonság-irányítási rendszer működéséről a vasúti társaság évente biztonsági jelentés köteles benyújtani a közlekedési hatósághoz.

A vasúti társaság a vasúti közlekedés biztonságának folyamatos biztosításhoz szükséges üzemi követelmények, illetve intézkedések meghatározására belső szabályzatot köteles készíteni.

A 121-122. §-hoz

A vasúti társaság a szabályozás értelmében saját biztonsági szervezetet hoz létre, de feladata ellátására más vasúti társasággal szerződést is köthet, kivéve az országos pályahálózat-működtetőt, amely a biztonsági szervezetét maga működteti. A biztonsági szervezet feladatait a biztonságirányítási rendszerben – az abban foglalt kötelezettségek sérelme nélkül, azokkal összhangban – lehet végrehajtani. A vasútbiztonsági tanúsítvány és a vasútbiztonsági engedély megszerzésére nem kötelezett üzemben tartó esetében – annak érdekében, hogy a társaság kötelezettségei arányban álljanak a társaság méretével és kisebb biztonsági kockázatával – nem szükséges biztonsági szervezetet fenntartani, de feladatait el kell látni, ezért a törvény szerint azt a vasútüzem-vezető is elláthatja.

A biztonságirányítási rendszer részét képező szervezet bevonása a közlekedésbiztonsági szerv munkájába nem igényel többletforrást (létszám stb.) egyik oldalon sem, azonban jelentősen

kiszélesíti a közlekedésbiztonsági szerv tevékenységének információs bázisát, ezzel a vasúti közlekedés biztonsága javításának lehetőségeit. A biztonságirányítási rendszerrel rendelkező vasúti társaságok esetében a módosítás pusztán a közlekedésbiztonsági szerv és a vasúti társaságok kivizsgáló szervének munkája között teremtené meg a kapcsolatot.

A kiadott engedélyekről, jóváhagyott szabályzatokról a közlekedésbiztonsági szervet tájékoztatni szükséges, hogy a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események bekövetkezése esetén a kapcsolattartás biztosítható legyen az üzemben tartóval, és követni lehessen, hogy a biztonsági szervezet feladatait ki látja el.

A 123-125. §-hoz

A vasútszakmai hatóságok a vasúti társaságok működését éves szinten ellenőrzik. A vasúti társaságok éves szinten felügyeleti díjat kötelesek fizetni.

Az ellenőrzést végző hatóságok a következők:

- a működési engedélyek kiadásáért felelős hatóság (ún. „licencing authority”) a vasúti igazgatási szerv, amely a működési engedélyben foglalt feltételek fennállását évente ellenőrizni köteles,
- a vasúti piac felügyeletét eljáró hatóság (ún. „regulatory body”) szintén a vasúti igazgatási szerv, amely – esetenként az Európai Unió Bizottsága számára is – a vasúti piac folyamatos monitoringját végzi,
- a vasútbiztonsági tanúsítványt és engedély kiadásáért felelős (ún. „national safety authority”) közlekedési hatóság, amely évente ellenőrzi, hogy a vasútbiztonsági tanúsítvány, valamint a vasútbiztonsági engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e,
- a vasúti járművek gyártását, javítását végző személyek és szervezetek működését engedélyező hatóság a közlekedési hatóság, amely évente ellenőrzi, hogy az engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e,
- a vasúti tartályokat vizsgáló szervezetek működését engedélyező hatóság a közlekedési hatóság, amely évente ellenőrzi, hogy az engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e,
- a vasúti rendszerelemek karbantartásért felelős szervezetek működését engedélyező hatóság a közlekedési hatóság, amely évente ellenőrzi, hogy az engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e.

A felügyeleti díjak a szervezetet tevékenységének volumenéhez igazodva különböző mértékben, differenciáltan kerülnek megállapításra.

A 126. §-hoz

A vasúti közlekedéssel összefüggő igazgatási és hatósági tevékenységek ellátása állami feladat. E körben feladatot kap a miniszter, a – különböző irányelvek alapján létrehozott és működő – vasúti igazgatási szerv és a közlekedési hatóság. Az irányelvi rendelkezések alapján itt kerülnek rögzítésre az alapvető függetlenségi követelmények is.

A 127. §-hoz

A § a vasúti igazgatási szerv feladatait sorolja fel. Az irányelv rendelkezéseinek megfelelően megjelennek mind az engedélyező hatóság („licencing authority”), mind pedig az igazgatási szervezet („regulatory body”) feladatai.

A 128-130. §-hoz

A § az irányelv 55. cikk (3) bekezdésének átültetését szolgálja.

A vasúti igazgatási szerv független működéséhez nélkülözhetetlen, hogy a szerv vezetője megfelelő eljárás szerint kerüljön kinevezésre, valamint a szervezet és a munkavállalók feletti vezetői jogok biztosítása érdekében a vezető számára biztosítva legyenek a megfelelő hatáskörök.

A vasúti igazgatási szerv vezetőjét a miniszterelnök nevezi ki, nem utasítható és csak meghatározott esetben hívható vissza. Ezen kívül szakmai és összeférhetetlenségi elvárásoknak is meg kell felelnie.

A 131-133. §-hoz

A § az irányelv 55. cikk (3) bekezdésének átültetését szolgálja.

A vasúti igazgatási szerv független működéséhez nélkülözhetetlen továbbá, hogy a vasúti igazgatási szerv köztisztviselője is megfelelően bizonyos szakmai és összeférhetetlenségi elvárásoknak, amelyeket törvényi szinten szükséges rögzíteni.

A 134-137. §-hoz

A §-ok a vasúti igazgatási szerv valamennyi eljárására irányadó közös szabályokat állapítják meg. A kérelemre indult eljárásért díjat kel fizetni, amelyeket az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 67. §-a alapján rendeletben állapít meg a miniszter az államháztartásért felelős miniszterrel közösen. A vasúti igazgatási szerv ügyintézési határideje az irányelv 55. cikk (9) bekezdésében meghatározottak szerint került megállapításra. A vasúti igazgatási szerv – az Irányelv 55. cikk (8) bekezdésében meghatározottak szerint – a vasúti piac valamennyi érintett szereplőjétől kérhet be információt munkája hathatós elvégzése érdekében.

A törvény ezen kívül meghatározza a vasúti szerv ellenőrzési eljárására vonatkozó alapvető szabályokat.

A 138. §-hoz

A § az irányelv 57. cikk (8)-(9) bekezdéseinek átültetését szolgálja. A § a vasúti igazgatási szerv együttműködésének alapvető szabályait állapítja meg, mind a más EGT-államban működő vasúti igazgatási szervek, mind az Európai Bizottság, mind pedig az Európai Vasúti Ügynökség vonatkozásában. Az együttműködés eredményeként uniós szinten fejlődhet a vasúti igazgatási szervek működése, valamint az együttműködés elősegíti a best practice (a legjobb gyakorlat) elterjedését.

A 139-141. §-hoz

A §-ok az irányelv 56. cikk (1) bekezdésének átültetését szolgálják. A §-ok a vasúti igazgatási szerv hatáskörébe utalják a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés biztosításával kapcsolatos jogviták eldöntését.

A jogvitás eljárás kezdeményezésére jogosultak

- a pályahálózat-működtető vagy a VPSZ eljárásával, döntésével szemben a hozzáférésre jogosultak, míg
- a VPSZ eljárásával, döntésével szemben nem független pályahálózat-működtető.

Tekintettel arra, hogy a vasúti közlekedés működőképességének fenntartása miatt kiemelkedő érdek fűződik a nyílt hozzáféréssel kapcsolatos jogviták gyors rendezéséhez, a törvény határidőt állapít meg az eljárás megindítása iránti kérelem előterjesztésére. A kérelem előterjesztésére nyitva álló

határidőt a törvény a jogsértésről való tudomásszerzéstől számított 15 napban állapítja meg.

A törvény a kérelem előterjesztésére – a jogsértés megtörténtétől számított – 3 hónapos objektív határidőt is megállapít, amelynek elmulasztása esetén a kérelem akkor sem terjeszthető elő, ha a jogsértés a három hónap elteltét követően jutott az eljárás megindítására jogosult tudomására.

A kapacitás-elosztással kapcsolatos eljárási szabálysértés esetén előterjeszthető kérelem esetében a 15 napos határidőt az üzemi menetrend-tervezet közzétételi időpontjától kell számítani.

A törvény meghatározza a kérelem alapvető tartalmi elemeire, valamint az ahhoz csatolandó dokumentumokra vonatkozó – a Ket.-hez képest eltérő – szabályokat. A kérelem előterjesztésével egyidejűleg meg kell fizetni az igazgatási-szolgáltatási díjat is. A törvény tartalmazza a jogvitás eljárás Ket.-hez képest – annak felhatalmazása alapján megállapított – eltérő rendelkezéseket. A törvény taxatív módon meghatározza, hogy a vasúti igazgatási szerv milyen határozatokat hozhat a nyílt hozzáférés biztosításával kapcsolatosan előterjesztett jogvitás eljárásban. A törvény lehetőséget biztosít arra, hogy a vasúti igazgatási szerv a törvényben meghatározott jogkövetkezményeket egymás mellett alkalmazza.

A törvény meghatározza továbbá a vasúti igazgatási szerv által alkalmazható ideiglenes intézkedések körét. A vasúti igazgatási szervnek az ideiglenes intézkedést elrendelő határozata ellen fellebbezésnek nincs helye, azonban az ügyfél a határozat ellen a közléstől számított 15 napon belül halasztó hatályú jogorvoslati kérelmet terjeszthet elő. A bíróság a kérelem tárgyában 15 napon belül nemperes eljárásban, végzéssel dönt.

A 142-143. §-hoz

A §-ok az irányelv 56. cikkének átültetését szolgálják. A §-ok szabályozzák a vasúti igazgatási szervnek a vasúti közlekedési piac felügyeletével kapcsolatos jogkörét, illetve feladatait.

A piacfelügyeleti tevékenység általános értelemben azt jelenti, hogy a vasúti igazgatási szerv a piaci szereplők tevékenységét egészben vagy részletében megvizsgálja, és feljogosítottságának keretei között intézkedéseket fogantat, vagy az erre illetékes szervhez jelzéssel szolgál.

Miután a Gazdasági Versenyhivatal az általános versenyhatósági feladatokat látja el, a vasúti közlekedésre vonatkozó erősen szakmai jellegű szabályozásra tekintettel indokolt volt - a vasúti közlekedés sajátosságait figyelembe vevő - speciális piacfelügyeleti jogköröket biztosítani a vasúti igazgatási szerv számára.

A törvény a piacfelügyeleti intézkedések érvényesülése érdekében szigorú szankciórendszer alkalmazására jogosítja fel a vasúti igazgatási szervet, amely – végső esetben – a vasúti társaság működési engedélyét is visszavonhatja.

A vasúti igazgatási szerv tevékenysége ellátása érdekében jogosult a vasúti piac szereplőitől információkat kérni.

Fontos garanciális szabály, hogy a vasúti igazgatási szerv legalább két évente egyeztetést folytat a vasúti áru- és személyszállítási szolgáltatások igénybevevőinek képviselőivel, érdekképviselői szerveikkel, hogy megismerje a vasúti piacra vonatkozó álláspontjukat.

A 144. §-hoz

A vasúti igazgatási szerv a vasúti közlekedés piacán folyó hatékony verseny fenntartása érdekében a törvényben meghatározottak szerint köteles együttműködni az általános versenyhatósági feladatokat ellátó Gazdasági Versenyhivattal.

A 145-148. §-hoz

A §-ok célja, hogy – a Nemzeti Média- és Hírközlési Hatóság, illetve a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal mellett működő választottbíróság mintájára – létrehozza a Vasúti Állandó Választottbírószágot, amelyhez a vasúti társaságok fordulhatnak az egymás közötti vitáik rendezése érdekében, a törvényben meghatározott esetekben. A választottbíróság igénybevétele nem kötelező, hanem opcionális. Az új intézmény várhatóan gyorsítja majd a viták rendezését, ami vélhetően egyes esetekben a bírósági apparátus tehermentesítéséhez is hozzájárulhat.

A választottbíróság működésére a választottbíráskodásról szóló 1994. évi LXXI. törvény rendelkezéseit kell a törvény szerinti eltérésekkel alkalmazni.

A 149-151. §-hoz

E §-ok szabályozzák a közlekedési hatóságnak a vasúti közlekedéssel kapcsolatos hatásköreit általános jelleggel, mivel a feladatok részletes felsorolása – más közlekedési ágazatokhoz hasonlóan – külön jogszabályban, kormányrendeletben történik.

A törvény értelmében a közlekedési hatóság kérelemre indult eljárásáért igazgatási-szolgáltatási díjat kell fizetni.

A vasúti létesítmények engedélyezésére vonatkozó hatósági határozatok speciális műszaki jellegű vonatkozásaira tekintettel a törvény a Ket.-hez képest – annak 15. § (3) bekezdésében foglalt felhatalmazása alapján – differenciáltabban szabályozza az ügyfél fogalmát ezen eljárások esetében. A vasúti közlekedés dinamikus fejlesztéséhez fűződő kiemelkedő társadalmi érdekre tekintettel szükséges volt biztosítani a törvényben a vasúti létesítmények engedélyezésével kapcsolatos közigazgatási eljárások rövid időn belül történő befejezésének lehetőségét.

Ennek megfelelően – minden esetben a Ket. felhatalmazása alapján – a törvény az eljárás gyorsítására vonatkozó rendelkezéseket állapít meg az érintettek jogorvoslati jogának biztosítása mellett.

A vasútbiztonsági célok teljesülésének vizsgálata érdekében – a vasútbiztonsági irányelv előírásának megfelelően – a közlekedési hatóság minden év szeptember 30-áig a vasútbiztonsági hatósági feladat- és hatáskörben külön jogszabályban meghatározott tartalommal éves jelentést tesz közzé.

Irányelvi előírásra tekintettel is a közlekedési hatóság a vasútbiztonság körébe tartozó feladatait nem ruházhatja át, és annak elvégzésére más szervezetet – közigazgatási szerv kivételével – nem kérhet fel.

A közlekedési hatóság a biztonsági hatósági feladatai végrehajtása során bármikor kérheti a pályahálózat-működtetők, vállalkozó vasúti társaságok vagy más cvminősített testületek műszaki-technikai segítségnyújtását.

A 152. §-hoz

A mozdonyvezetői irányelv által bevezetett új intézmények, mint az engedély és a tanúsítvány, illetve az egységes egészségi és szakmai alkalmasságra vonatkozó előírások betartásának ellenőrzése a közlekedési hatóság feladata. Feladatának ellátásához szükségessé vált a vonatkozó jogszabályban meghatározni a feladat- és hatásköröket, a kapcsolódó hatósági adminisztratív feladatokat, illetve rendelkezni a személyes adatok kezeléséhez való jogosultságról (lásd a 21. §-hoz írott indokolás).

A képzést és vizsgáztatást, illetve az egészségi alkalmasság vizsgálatát és véleményezését végző személyek nyilvántartását a közlekedési hatóság vezeti. A személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény (a továbbiakban: Avtv.) 3. § (1)

bekezdése szerint személyes adat akkor kezelhető, ha

a) ahhoz az érintett hozzájárul, vagy

b) azt törvény vagy – törvény felhatalmazása alapján, az abban meghatározott körben – helyi önkormányzat rendelete elrendeli.

Az Avtv. rendelkezéseinek értelmében a nyilvántartás vezetéséhez törvényi felhatalmazás szükséges.

A § lehetőséget teremt arra, hogy a közlekedési hatóság az általa kezelt adatokat a külföldi hatóságok – különösen az Európai Unió Bizottsága és annak szervei, a más EGT-államokban külföldi működő vasútbiztonsági hatóságok, valamint a más EGT-államokban működő balesetvizsgáló szervezetek – megkeresése esetén továbbítsa. Ennek törvényi kereteit a Ket. és az Avtv. együttesen teremti meg. Az EGT-államokba történő adattovábbítást az Avtv. 9. § (4) bekezdése belföldi adattovábbításnak tekinti, amely adattovábbításra a Ket. 26. §-a alkalmazandó.

A 153. §-hoz

A § a közlekedési hatóság eljárásaiban hozott határozatok végrehajthatóságáról és a fellebbezés lehetőségéről rendelkezik. A hatóság elsőfokú határozatát közegészségügyi, járványügyi, munkaügyi, munkavédelmi, környezet- vagy természetvédelmi okból, továbbá a közérdekű közlekedési infrastruktúra kialakítása érdekében fellebbezésre tekintet nélkül végrehajthatóvá nyilváníthatja. A kiemelt jelentőségű ügynek nyilvánított, vagy jogszabályban közérdekűnek minősített vasúti pálya esetében a közlekedési hatóság, mint építésügyi hatóság eljárásában hozott engedélye (például: létesítési, használatbavételi engedély) fellebbezésre tekintet nélkül végrehajthatóvá nyilvánítható.

A 154. §-hoz

A § a közlekedési hatóság által igénybe vehető szakértőkre vonatkozó alapvető szabályokat tartalmazza. A szolgáltatási tevékenység megkezdésének és folytatásának általános szabályairól szóló 2009. évi LXXVI. törvény 3. és 7. §-ai szerint kizárólag törvényben vagy eredeti jogalkotói hatáskörben kiadott kormányrendeletben lehet rendelkezni arról, hogy az adott tevékenység csak engedély birtokában/bejelentést követően kezdhető meg. Tehát, amennyiben a szakértő igénybevételére vonatkozóan van jogszabályi rendelkezés, úgy a szakértő engedélyezését/bejelentését irányuló alapvető követelményt törvényi szinten kell elhelyezni. A részletszabályozás továbbra is a végrehajtási jogszabályokban jelenik meg.

A 155. §-hoz

A § a vasúti járművek üzembe helyezésére vonatkozó, az általános rendelkezésektől eltérő szabályokat tartalmazza az ügyműködési határidők tekintetében.

A 156-158. §-hoz

A §-ok a közlekedési hatóság ellenőrzési feladatait határozzák meg a vasúti építmények, a járművek, a vasúti munkavállalók, a veszélyes áru vasúti fuvarozása, a vasútbiztonsági tanúsítvány és engedélyek, a vasúti közlekedés biztonságával és a vasúti forgalom lebonyolításával kapcsolatos szabályok tekintetében. A §-ok rendezik továbbá azt a szankciórendszert, amellyel a közlekedési hatóság a jogkövető magatartást kikényszerítheti. A szankciók akár együttesen is, illetve ismételt is alkalmazhatóak.

A 159-161. §-hoz

A vasúton közlekedtetett veszélyes anyagok (árúk) szállításának ellenőrzéséért a vasúti közlekedési hatóság (Nemzeti Közlekedési Hatóság) és a katasztrófavédelmi hatóság a felelős. A katasztrófavédelmi szerveknél felhalmozódott tapasztalatok, valamint a veszélyes anyagok (árúk) szállításának egységes szemléletmód szerinti kontrollálása szükségessé teszi, hogy e szállítások ellenőrzésében a katasztrófavédelmi hatóság önállóan is részt vegyen.

A veszélyes anyagok (árúk) tekintetében a katasztrófavédelmi hatóság rendelkezik a legtöbb és legalaposabb információval, valamint a veszélyes anyagokkal kapcsolatos balesetek elleni védekezésért is a katasztrófavédelmi hatóság rendelkezik feladatkörrel és hatáskörrel, valamint a védekezéshez szükséges eszközrendszerrel.

A 162-163. §-hoz

A törvény az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvényben foglaltaknak megfelelően pontosan szabályozza

- a közlekedési hatóság és a vasúti igazgatási szerv által kezelhető adatok körét,
- az adatkezelés célját, illetve feltételeit,
- az adatok megismerhetőségét,
- az adatkezelés időtartamát.

A 164. §-hoz

A § meghatározza az üzleti titok megtartására vonatkozóan a vasúti igazgatási szervre és a közlekedési hatóságra, valamint azok alkalmazottaira irányadó – a Ket-hez képest eltérő – rendelkezéseket.

A 165-167. §-hoz

A §-ok az iparvágányok esetében határozzák meg az általánostól eltérő szabályokat. Az irányelv I. melléklete kimondja, hogy a vasúti infrastruktúrának nem része, így az irányelv hatálya nem terjed ki a magántulajdonú szárnyvonalakra és mellékvágányokra. Az irányelv (11) preambulum-bekezdése pedig ehhez kapcsolódóan kimondja, hogy mivel a magántulajdonú szárnyvonalak és mellékvágányok, mint például a magántulajdonú ipari létesítmények területén lévő mellékvágányok és vonalak, nem képezik az irányelvben meghatározott vasúti infrastruktúra részét, az ilyen pályahálózatok működtetői nem tartoznak az irányelv által a pályahálózat-működtetők számára előírt kötelezettségek hatálya alá. Hátrányos megkülönböztetéstől mentes módon, tulajdonosuk kiletétől függetlenül biztosítani kell azonban a hozzáférést a szárnyvonalakhoz és mellékvágányokhoz, ha arra a szállítási szolgáltatások nyújtása szempontjából kulcsfontossággal bíró kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférés miatt van szükség, és ha azok egynél több végfelhasználót szolgálnak vagy szolgálhatnak ki. Az iparvágány fogalmát ismerte és használta a vasutakról szóló 1968. évi IV. törvény, az azt felváltó, a vasutakról szóló 1993. évi XCV. törvény, sajnálatosan azonban ezen utóbbi törvényt hatályon kívül helyező a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény már nem emelte át ezt a fogalmat, míg a gyakorlati életben az iparvágány-fogalom tovább élt.

A 168-170. §-hoz

A §-ok a saját célú vasúti pályahálózatok esetében határozzák meg az általánostól eltérő szabályokat. Az irányelv 2. cikk (3) bekezdés d) pontja alapján azon magántulajdonban levő vasúti infrastruktúra vonatkozásában, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási műveletekre, nem kell alkalmazni a nyílt hozzáférésre, a kapacitás-elosztásra és a

hálózat-hozzáférési díjakra, valamint a Hálózati Üzletszabályzat készítésére vonatkozó rendelkezéseket.

Ezen kívül az irányelv 2. cikk (2) bekezdés d) pontja alapján azok a vállalkozások vonatkozásában, amelyek csak olyan, magántulajdonban levő vasúti infrastruktúrán nyújtanak árufuvarozási szolgáltatást, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áruszállítási műveletekre, nem kell alkalmazni a működési engedélyezésre vonatkozó rendelkezéseket sem.

A 171. §-hoz

A § a nagyvasúti pályahálózattól elkülönült, keskeny nyomtávú vasúti pályahálózaton végzett vasúti tevékenységekre vonatkozóan tartalmazza az eltérő szabályokat. Magyarországon az 1870-es évektől indult meg a kisvasutak építése. Korábban az iparosodás időszakában fontos szerepet játszottak a teherszállításban, az erdei fakitermelés, és a bányászati tevékenységek fuvarozási szintű támogatásában. Mára már ezen feladatuk csaknem teljesen eltűnt, azonban szerepük immár a turizmus, a szabadidő minőségi eltöltése terén egyre inkább felértékelődik.

Az irányelv 2. cikkében található rendelkezések közül több is lehetőséget biztosít a kisvasutak mentesítésére mind a nyílt hozzáférés, mind a kapacitáselosztás, hálózat-hozzáférési díjképzés és Hálózati Üzletszabályzat készítési kötelezettség alól, mind pedig a működési engedélyezési eljárások alól. Az irányelv rendelkezései a következők: a 2. cikk (1) bekezdése, (2) bekezdése a) és c) pontja, (3) bekezdése a) pontja, valamint a (4) bekezdése.

A 172. §-hoz

A § a múzeumvasutak esetében határozza meg az általánostól eltérő szabályokat. A múzeumvasút az irányelv ugyanazon rendelkezései alapján mentesíthető, mint a kisvasutak, de lényeges különbség a kisvasutakhoz képest, hogy a múzeumvasút pályahálózata normál nyomtávú. A múzeumvasutaknak is a turizmus és a szabadidő minőségi eltöltésében van szerepük. A múzeumvasútra példa a Skanzenvasút, a Szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum vasútja.

A 173. §-hoz

A § a városi és elővárosi pályahálózatra vonatkozó eltérő rendelkezéseket tartalmazza. A nyílt hozzáférés, a kapacitáselosztás és a díjképzés alól az irányelv 2. cikk (3) bekezdés b) pontja alapján van lehetőség.

A 174-178. §-hoz

A §-ok a felszín alatti vasúti pályahálózatra vonatkozó eltérő rendelkezéseket tartalmazzák. A rendelkezések megteremtik az ún. felszín alatti vasút-létesítési jogot. A jogintézmény egyebekben nem új keletű, az már a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvényben is szerepelt, ugyanezzel a szabályozással.

A 179. §-hoz

A „tram-train”, magyarul vasút-villamos egy újfajta közlekedési mód, amelynek magyarországi megjelenése hamarosan várható. A tram-train lényege, hogy a városi villamoshálózatot és a nyílt hozzáférésű nagyvasúti pályahálózatot a speciális tram-train vasúti jármű egyszerre képes használni. A § célja annak egyértelműsítése, hogy a tram-trainnel végzett személyszállítási szolgáltatás csak a nem nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetőjével megkötött szerződés esetében nyújtható.

A 180. §-hoz

A § a stratégiai jelentőséggel nem bíró vasúti pályahálózatokra vonatkozó eltérő rendelkezéseket tartalmazza és az irányelv 2. cikk (4) bekezdésének átültetését szolgálja.

A 181-189. §-hoz

A §-ok a hatálybalépéssel kapcsolatos, az átmenti, a felhatalmazó, a jogharmonizációs, valamint a más törvényeket módosító rendelkezéseket tartalmazzák.

2015. évi törvény

a vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedésről

Az Országgyűlés a turisztikai, kedvtelési és sportolási célú, valamint a közlekedési rendszerekhez kapcsolódó, vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás hálózatokra és a rajta folytatott tevékenységre vonatkozóan a következő törvényt alkotja:

I. FEJEZET
ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. A törvény hatálya

1. § A törvény hatálya

- a) a Magyarország területén található, vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerekre, a belföldi, vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységre, valamint az azzal összefüggő jogokra és kötelezettségekre,
- b) a Magyarország területén folytatott vasúti egyéb kötőtpályás közlekedést működtető, illetve az abban részt vevő természetes személyekre és szervezetekre,
- c) a trolibusz kötött pályájának engedélyezésére és a létesítésével összefüggő jogokra és kötelezettségekre

terjed ki.

2. Értelmező rendelkezések

2. § E törvény alkalmazásában:

1. *alsó kötélvezetésű sífelvonó*: olyan sífelvonó, amely kötélzete két végpont között a vontató oldalon alátámasztás nélkül van kifeszítve, amely kötél haladási magassága az emberi derékmagasság körüli érték;
2. *egyéb kötött pálya*: a vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer működéséhez szükséges szerkezet, illetve földterület, valamint az azt hordozó és mozgásirányát meghatározó tartószerkezet;
3. *egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer*: a sikló, a sífelvonó, a függővasút (libegő) és a turisztikai hajtány;
4. *egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenység*: az egyéb kötött pálya üzemeltetője által saját maga részére vagy más részére díj ellenében végzett személyszállítás vagy áruszállítás, valamint kedvtelési vagy turisztikai célú közlekedési tevékenység;
5. *egyéb kötött pálya üzemeltetése*: az egyéb kötött pálya, valamint annak működéséhez szükséges eszközök üzem- és forgalombiztos-állapotban tartása, folyamatos működésének biztosítása és műszaki felügyelete;
6. *egyéb kötött pálya üzemeltetője*: az a természetes személy vagy szervezet, amely az egyéb kötött pálya üzemeltetését végzi;
7. *egyéb kötött pályás üzemvezető*: az a természetes személy, aki az 1. pontban meghatározott egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer előírás szerinti szabályos és biztonságos üzemeltetéséért, karbantartásáért, felülvizsgálataért, vészhelyzet esetén az utasok kimentéért felelős;
8. *egyéb kötött pályás üzemvezető helyettes*: az a természetes személy, aki az üzemvezető távollétében annak feladatait teljes hatáskörrel és jogosultsággal ellátja;
8. *függővasút*: olyan személyszállításra vagy teherszállításra alkalmas közlekedési eszköz, amelynél a talajszint felett

elhelyezett tartószerkezeten álló, mozgó, vagy ezek kombinációjából épített kötélzetben kabinok vagy székek vannak felfüggesztve, amelyeknek a mozgatását a kötélzetek biztosítják;

9. *felső kötélvezetésű sífelvonó*: olyan sífelvonó, amelynek kötele két végpont között több támaszon fut, és minden esetben vonszoló szerkezet közbeiktatásával vontatja a használókat. Jellemzően szilárd alapozással rendelkezik, helyéről nem mozdítható el. A szállító kötel olyan magasan van vezetve, hogy a terheletlen vonszoló berendezés legalsó pontja a terepszinttől, illetve az adott terület átlagos hóvastagságnak felső szintjétől legalább 2 m magasságban van;

10. *hajtány*: három vagy négykerekű vasúti jármű, amelyet gép vagy emberi erővel hajtanak meg;

11. *síkló*: olyan közlekedési eszköz, amelynél a jármű talajra lefektetett sín pályákon saját kerekein mozog, a jármű önerejéből haladni nem képes, vontatását egy vagy több kötel végzi, amelynek hajtó gépezete nem a jármű, hanem a pálya szerkezetének tartozéka;

12. *sífelvonó*: olyan sportolást elősegítő közlekedési eszköz, amely az utasokat oszlopokra felfüggesztett vontató függeszték, vagy a szállítókötelre kapcsolható vontató elem, berendezés segítségével, jármű nélkül, kötéllal vontatja. A sífelvonók lehetnek alsó és fej feletti (felső) kötélvezetésűek;

13. *szervezet*: a jogi személy és az egyéni vállalkozó;

14. *trolibusz kötött pályája*: a trolibusz elektromos energiaellátását és forgalmának szabályozását biztosító közlekedési célú rendszer (munkavezeték, föld- és légtápkábelek, összekötő kábelek, jelző- és biztosítóberendezések);

15. *turisztikai hajtány*: három vagy négykerekű egyéb kötőtpályás jármű, amelyet emberi erővel hajtanak meg. A turisztikai hajtány a turisztikai kézi hajtány és a turisztikai sínbicikli (lábhajtány);

16. *turisztikai hajtányozás*: turisztikai hajtánnyal közlekedés turisztikai hajtánypályán vagy olyan vasúti pályán, amelyen vasúti közlekedés nincs;

17. *turisztikai kézi hajtány*: turisztikai célból – tehát nem a vasúti pályafelügyelet ellátása, vagy a vasútvonalak állapotának ellenőrzése céljából – üzemeltetett hajtány, amelyet a jármű vezetője, utasa kézi erővel hajt meg;

18. *turisztikai sínbicikli (lábhajtány)*: turisztikai célból – tehát nem a vasúti pályafelügyelet ellátása, vagy a vasútvonalak állapotának ellenőrzése céljából – üzemeltetett hajtány, amelyet a jármű vezetője, utasa lábbal hajt meg;

3. Az egyéb kötőtpályás közlekedés igazgatásának szervezete

3. § Az egyéb kötőtpályás közlekedéssel összefüggő igazgatási és hatósági tevékenységet a közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter), valamint a vasúti közlekedési hatóság (a továbbiakban: közlekedési hatóság) látja el.

II. FEJEZET

4. Idegen ingatlan használata

4. § (1) Az egyéb kötőtpálya és a trolibusz kötőtpályája létesítéséhez az ingatlan tulajdonosának írásbeli hozzájárulása, vagy az egyéb kötőtpályát üzemeltető szervezet és az ingatlan tulajdonosa közötti szerződés szükséges. A trolibusz kötőtpályájának létesítése fontos közérdekű tevékenység, így az ingatlan tulajdonosa köteles túrni az igénybevételt.

(2) Ha az egyéb kötőtpálya létesítése a nemzeti vagyonról szóló törvényben meghatározott országos törzshálózati vasúti pályát érinti, az (1) bekezdésben meghatározottakon túl a pályahálózat-működtető és a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (a továbbiakban: MNV Zrt.) írásos hozzájárulása, vagy az egyéb kötőtpályát üzemeltető szervezet és pályahálózat-működtető vagy a MNV Zrt. közötti szerződés is szükséges.

(3) Ha az egyéb kötött pálya létesítése vasúti pályát érint, az (1) bekezdésben meghatározottakon túl a pályahálózat-működtető írásos hozzájárulása, vagy az egyéb kötött pályát üzemeltető szervezet és pályahálózat-működtető vagy a MNV Zrt. közötti szerződés is szükséges.

5. § (1) A trolibusz kötött pályájával szomszédos ingatlan tulajdonosa (használója) tűrni köteles, hogy a trolibusz üzemeltetője az ingatlanon, az alatt vagy felett legfeljebb 1000 V váltófeszültség vagy 1500 V egyenfeszültség névleges értéken üzemelő vezeték, ehhez tartószerkezetet, jelzőkövet, egyéb jelzést vagy ideiglenes eszközt helyezzen el, ezeket javítsa, karbantartásukat elvégezze. Az elhelyezés, a javítás és a karbantartás során a környezet- és természetvédelmi érdekeket figyelembe kell venni.

(2) Az egyéb kötött pályával szomszédos ingatlan tulajdonosa (használója) tűrni köteles, hogy az egyéb kötött pálya üzemeltetője az ingatlanon, az alatt vagy felett a kötött pálya részét képező tartókötelet és gyengeáramú vezeték, ehhez tartószerkezetet, jelzőkövet, egyéb jelzést vagy ideiglenes eszközt helyezzen el, ezeket javítsa, karbantartásukat elvégezze. Az elhelyezés, a javítás és a karbantartás során a környezet- és természetvédelmi érdekeket figyelembe kell venni.

(3) Az ingatlan tulajdonosát (használóját) az ingatlan rendeltetésszerű használatának akadályozása miatt az akadályozás mértékének megfelelő kártalanítás illeti meg.

(4) Az egyéb kötött pályát, vagy a trolibusz kötött pályáját üzemeltető az ingatlan tulajdonosának (használójának) kártalanítása mellett – jogosult a kötött pályán és a kötött pálya közvetlen közelében a szabad kilátást akadályozó, továbbá a vasúti vezetékek nyomvonalában lévő növényzet eltávolítására, ha azt a közlekedés biztonsága, üzemzavar megelőzése vagy vezeték létesítése, javítása, karbantartása indokolja. A növényzet eltávolítása nem okozhat aránytalan sérelmet az érintett lakosság érdekei, illetve a környezet- és természetvédelmi érdekek szempontjából.

III. FEJEZET

AZ EGYÉB KÖTÖTTPÁLYÁS KÖZLEKEDÉSI TEVÉKENYSÉGEK VÉGZÉSÉNEK FELTÉTELEI

5. Bejelentés

6. § (1) Az egyéb kötöttpályás közlekedési tevékenységet végző szervezet tevékenységének megkezdését a közlekedési hatóság részére – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – bejelenti.

(2) A bejelentés mellőzhető, ha az egyéb kötöttpályás közlekedési tevékenységet olyan szervezet végzi, amely a vasúti közlekedésről szóló törvény szerinti hatályos vasúti működési engedéllyel rendelkezik.

(3) A bejelentést tevő szervezet köteles a közlekedési hatóság részére a külön jogszabályban meghatározott információkat rendelkezésre bocsátani.

(4) Az egyéb kötöttpályás közlekedési tevékenységet végző szervezet köteles bejelenteni a közlekedési hatóságnak, amennyiben tevékenységét szüneteltetni kívánja, vagy azzal felhagy.

(5) A közlekedési hatóság a (2) bekezdés alapján megismert személyes adatokat nyilvántartásba veszi és a tevékenység teljes ideje alatt kezeli.

(6) A miniszter a bejelentés részletes szabályai körében meghatározza a szervezet egyértelmű beazonosításához szükséges információkat.

6. Műszaki engedély

7. § (1) E törvény alapján műszaki hatósági engedély (a továbbiakban: műszaki engedély) szükséges

- a) jogszabály eltérő rendelkezése hiányában – az alsó kötélvezetésű sífelvonó kivételével – a trolibusz kötött pályájának és az egyéb kötött pálya építéséhez, létesítéséhez, korszerűsítéséhez, átalakításához, használatbavételéhez, fennmaradásához és megszüntetéséhez,
- b) egyéb kötőtpályás közlekedési rendszeren közlekedő kötött pályás jármű üzembe helyezéséhez külön jogszabálynak megfelelően.

(2) A műszaki engedélyt – külön jogszabályban meghatározottak szerint – a közlekedési hatóság adja ki.

(3) Az alsó kötélvezetésű sífelvonó telepítéséhez és biztonságos üzemeltetéséhez megfelelőségértékelő szervezet tanúsítványa szükséges, amelynek meglétét a közlekedési hatóság jogosult ellenőrizni.

7. Az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonsága, egyéb kötőtpályás közlekedési szabályzatok

8. § (1) Az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer biztonságával kapcsolatos kötelező rendelkezéseket (a továbbiakban: egyéb kötőtpályás közlekedési szabályzatok) a miniszter rendeletben állapítja meg.

(2) Az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer biztonságával kapcsolatos üzemeltetői utasításokat, szabályzatokat a közlekedési hatóság hagyja jóvá külön jogszabályban meghatározottak szerint.

8. Az egyéb kötött pálya üzemeltetőjének az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával kapcsolatos jogai és kötelezettségei

9. § (1) Az egyéb kötött pálya üzemeltetője az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszert köteles üzembiztos állapotban tartani.

(2) Az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonsága érdekében

a) az egyéb kötött pályás közlekedési rendszert igénybe vevő, illetve az egyéb kötött pályás közlekedési rendszer területén tartózkodó személyeknek az ott érvényben lévő biztonsági rendelkezéseket és szabályokat meg kell tartaniuk,

b) az egyéb kötött pálya üzemeltetője a kialakult vagy várható katasztrófa, rendkívüli esemény, súlyos káresemény (a továbbiakban együtt: veszélyhelyzet) esetén köteles a veszélyhelyzetre az érintetteket figyelmeztetni,

c) a személyszállítást végző egyéb kötőtpályás rendszerek üzemeltetője köteles a baleseti károk fedezetére felelősségbiztosítással vagy bank által igazolt pénzügyi fedezettel rendelkezni, amelynek mértéke 3 millió forint, alsó kötélvezetésű sífelvonó esetében pedig legalább 2 millió forint,

(3) az (1) bekezdés c) pontjában meghatározott fedezet rendelkezésre állásáról a kötött pálya üzemeltetője a bejelentés szabályai szerint tájékoztatja a közlekedési hatóságot az okiratok másolatának megküldésével.

(4) az egyéb kötött pálya üzemeltetője az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő feladatkör betöltésére legalább egy fő, a külön jogszabály által előírt képesítéssel és szaktudással rendelkező személyt köteles alkalmazni.

9. Az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakörök betöltésének feltételei

10. § (1) A sífelvonó kezelő és egyéb kötött pályás üzemvezető munkakörben foglalkoztatott munkavállaló hatósági alapvizsgához (a továbbiakban: alapvizsga) kötött. Alapvizsga a külön jogszabályban meghatározott alapképzés elvégzése esetén tehető. Az egyéb kötött pályás üzemvezető munkakörre a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő

munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló miniszteri rendelet (a továbbiakban: képzési rendelet) hatósági alapvizsgára vonatkozó rendelkezéseit – az ott meghatározott eltéréssel – kell megfelelően alkalmazni.

(2) Az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállaló a képzési rendeletben foglaltak szerint köteles meghatározott időközönként időszakos oktatáson részt venni és időszakos hatósági vizsgát tenni.

(3) Az alapképzést és időszakos oktatást nyújtó szervezetekre, valamint az alapképzésre és időszakos oktatásra a képzési rendeletben foglaltakat – az ott meghatározott eltéréssel – kell megfelelően alkalmazni.

(4) Az egyéb kötőtpályás közlekedési szakmai oktatóra a vasúti képzési rendelet vasútszakmai oktatóra vonatkozó rendelkezéseit – az ott meghatározott eltéréssel – kell megfelelően alkalmazni.

(5) Az egyéb kötőtpályás közlekedési vizsgabiztosra a vasúti képzési rendelet vasútszakmai oktatóra vonatkozó rendelkezéseit – az ott meghatározott eltéréssel – kell megfelelően alkalmazni.

11. § (1) A közlekedési hatóság

a) az egyéb kötőtpályás közlekedési szakmai oktató és vizsgabiztos nyilvántartásával kapcsolatban megismert személyes adatokat a névjegyzékbe való felvétel iránti eljárás jogerős befejezéséig,

b) az egyéb kötőtpályás közlekedési szakmai oktatóra és vizsgabiztosra vonatkozó, büntetett előéletre vonatkozó személyes adatokat a hatósági ellenőrzés időtartamára vagy a névjegyzékből való törlésre irányuló eljárásban az eljárás jogerős befejezéséig

kezeli.

(2) Az alapképzést és az időszakos oktatást a közlekedési hatóság ellenőrzi.

(3) Az alapvizsgáztatást és az időszakos vizsgáztatást a külön jogszabályban kijelölt vasúti vizsgaközpont, mint tanúsító szerv a külön jogszabályban előírt feltételeknek megfelelő, a közlekedési hatóság vizsgabiztosi névjegyzékébe felvett és a közlekedési hatóság elnöke által kinevezett vizsgabiztosok bevonásával szervezi és végzi. A közlekedési hatóság eljárása során a vizsgák eredménye alapján adja ki a hatósági bizonyítványokat.

12. § Az alapvizsga és az időszakos vizsga megszerzéséhez előírt képesítéshez szükséges képzést és vizsgáztatást végző vasúti vizsgaközpont és a vizsgabiztosok kötelesek biztosítani, hogy a képzés és a vizsgáztatás lehetősége valamennyi érintett számára megkülönböztetés nélkül, az egyenlő bánásmód követelményei szerint rendelkezésre álljon. A feltételek fennállását a közlekedési hatóság ellenőrzi.

13. § Az alsó kötélvezetésű sífelvonóra vonatkozó eltérő képzési és vizsgáztatási rendelkezéseket az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának szabályairól szóló rendelet tartalmazza.

10. Turisztikai hajtányra vonatkozó eltérő rendelkezések

14. § (1) Turisztikai hajtánnyal közlekedni – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – olyan egyéb kötött vagy vasúti pályán lehet,

a) amelyen nincs vasúti közlekedés vagy a vasúti építmények építésügyi hatósági engedélyezési eljárásainak részletes szabályairól szóló kormányrendelet szerinti üzemszünet van,

b) amelyen ellenirányú egyéb kötött pályás közlekedés nincs, és az azonos pályán egy irányban közlekedő járművek külön jogszabályban meghatározott módon történő biztonságos közlekedése biztosított,

c) amelynek – az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságára és a biztonsági szabályzatokra, az egyéb kötőtpályás közlekedési forgalom lebonyolítására és a hálózati forgalmi szabályzatokra, valamint azok hatósági jóváhagyására vonatkozó szabályairól szóló rendeletben meghatározott – kialakítása – lejtviszonyai, a pálya íve, valamint a pálya állapota – lehetővé teszi a biztonságos használatot,

d) amely esetében az egyéb kötött vagy vasúti pálya üzemeltetőjével (a pályahálózat-működtetővel) szerződésben határozták meg a tevékenység folytatásának kereteit és a tevékenység megkezdését és befejezését részére előzetesen bejelentették az egyéb kötött vagy vasúti pálya üzemeltetőjének,

e) amely esetében az egyéb kötött pálya üzemeltetője munkaviszonyban, vagy munkaviszonyra irányuló egyéb jogviszonyban rendelkezik legalább egy fő hatósági vizsgát tett turisztikai hajtány üzemvezetővel.

(2) Turisztikai hajtánnyal közlekedni az (1) bekezdés szerinti esetben sem lehet olyan vasúti pályahálózaton, amely forgalomtól el nem zárt útátjárót keresztez, kivéve, ha a szintbeli útátjáró – külön jogszabályban meghatározott módon – jelzőőrrel, kézi működtetésű, vagy a hajtány által automatikusan működtetett útátjárót fedező berendezéssel van ellátva, amely egyértelműen kizárja a szintbeli kereszteződésben a kötött pályán és az úton egyszerre történő közlekedést.

(3) A szakmai alap- és időszakos képzésre vonatkozó rendelkezések nem vonatkoznak a turisztikai hajtány vezetőjére.

(4) A turisztikai hajtány üzemeltetője vagy kezelője köteles a turisztikai hajtány vezetőjét a vasúti pályán történő biztonságos közlekedéshez szükséges ismeretekről igazolt módon kioktatni.

(5) A turisztikai hajtány üzemeltetője köteles legalább 5 millió forint összegű felelősségbiztosítással rendelkezni.

(6) A turisztikai hajtánypálya létesítésére, kijelölésére és üzemeltetésére vonatkozó részletes szabályokat külön jogszabály állapítja meg. Jogszabály a turisztikai hajtány éjszakai használatára vonatkozóan eltérő rendelkezéseket állapíthat meg a pályára, a járműre és az alkalmazott forgalmi szabályokra vonatkozóan.

11. A járművek üzembe helyezése

15. § (1) A turisztikai hajtány járművének üzembe helyezését a közlekedési hatóság engedélyezi a külön jogszabályban meghatározott műszaki feltételek alapján.

(2) A turisztikai hajtány üzemben tartója a műszaki állapot megvizsgálása érdekében a vasúti járművet külön jogszabályban meghatározottak szerint megfelelőségértékelő szervezettel tanúsíttatni a jármű üzem- és forgalombiztos állapotát.

IV. FEJEZET

12. A közlekedési hatóság feladat- és hatásköre

16. § (1) A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:

a) a műszaki engedély kiadása,

b) a képzési engedély kiadása, az alapképzés és az időszakos oktatás ellenőrzése, az alapvizsga és az időszakos vizsga alapján a hatósági igazolás kiállítása, továbbá annak ellenőrzése, hogy az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő tevékenységet végző munkavállaló a jogszabályban előírt alapvizsgálással és időszakos vizsgálással rendelkezik-e,

c) a siklók, sífelvonók, a függővasutak, az egyéb kötőtpályás üzemi létesítmények, a turisztikai hajtányok, az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenységek ellenőrzése abból a szempontból, hogy azok megfelelnek-e a jogszabályok előírásainak, a hatósági engedélyekben foglaltaknak,

d) az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerek nyilvántartásának vezetése,

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

(2) A közlekedési hatóság kérelemre induló eljárásáért igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni.

(3) Az ügyfél a közlekedési hatóság felhívására köteles az ügy eldöntéséhez szükséges adatokat, iratokat szolgáltatni a közlekedési hatóság részére.

17. § (1) A közlekedési hatóságnak az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerekkel kapcsolatos eljárásában ügyfélnek minősül az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer építése, korszerűsítése, átalakítása és megszüntetése által terület-igénybevétellel érintett, vagy az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerrel szomszédos, továbbá a megvalósult egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer környezetvédelmi hatástanulmányában, ennek hiányában a műszaki tervdokumentációjában igazolt hatásterületen lévő ingatlan tulajdonosa, vagy az ezen ingatlan vonatkozásában a használat jogát biztosító dologi joggal rendelkező személy.

(2) A közlekedési hatóság az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer építésével, korszerűsítésével, átalakításával és megszüntetésével kapcsolatos másodfokú eljárásában nem lehet ügyfél az, aki vagy amely az elsőfokú eljárásban nem tett nyilatkozatot vagy nem nyújtott be kérelmet.

(3) A közlekedési hatóság az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer építésével, korszerűsítésével, átalakításával és megszüntetésével kapcsolatos engedélyezési eljárásokban a hiányosan benyújtott kérelemmel kapcsolatos – a tartalmi és formai követelményekre vonatkozó – részletes hiánypótlási felhívást a kérelem beérkezését követő naptól számított harminc napon belül adja ki.

(4) Az ügyintézési határidő a közlekedési hatóságnak az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer építésével, használatbavételével, korszerűsítésével, átalakításával és megszüntetésével kapcsolatos engedélyezési eljárásában, és az ellenőrzési eljárásban hat hónap. Az eljárás megindításáról az ügyfeleket és az érdekelteket a közlekedési hatóság a kérelem beérkezésétől számított tizenöt napon belül értesíti. A szakhatósági eljárás ügyintézési határideje harminc nap.

(5) Az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer engedélyezésével kapcsolatos jogerős határozattal szemben újrafelvételi kérelem nem nyújtható be.

(6) A közlekedési hatóság az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonság körébe tartozó feladatait nem ruházhatja át, és annak elvégzésére más szervezetet – közigazgatási szerv kivételével – nem kérhet fel.

18. § (1) A műszaki engedély kiadására irányuló eljárások megindítására irányuló kérelem elektronikus úton nem nyújtható be. A közlekedési hatóság által lefolytatott hatósági eljárásokban az eljárás megindítására kérelmet benyújtó ügyfél a közlekedési hatósággal elektronikus kapcsolattartásra nem jogosult.

(2) A hatóság a 7. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott eljárás megindításáról a kormányrendeletben meghatározott adatbázisban regisztrált, ügyfélnek minősülő szervezetet az az ügyfél által megadott elektronikus levélcímen az eljárás megindításától számított nyolc napon belül értesíti. Az eljárásban nem azonosítható ügyféllel szemben hirdetményi kézbesítésnek van helye.

(3) A 7. § (1) bekezdés a) pontjában meghatározott eljárásban hozott döntés fellebbezéssel nem támadott rendelkezései tekintetében beáll a jogerő, ha a döntés egyes rendelkezései ellen nyújtottak be fellebbezést, és az ügy jellegéből adódóan a fellebbezés elbírálása nem hat ki a fellebbezéssel meg nem támadott rendelkezésekre.

19. § (1) Ha e törvény vagy a felhatalmazása alapján kiadott jogszabály vasúti közlekedési szakkérdésben szakértő igénybevételét írja elő, vagy szakértő igénybevételéhez jogkövetkezményt állapít meg, szakértőként – az igazságügyi szakértőkről szóló törvény szerint igazságügyi szakértői tevékenység végzésére jogosult szakértőn túl – kizárólag az a személy vehető igénybe, valamint a jogszabályban meghatározott jogkövetkezmények csak annak a szakértőnek az igénybevételéhez fűződnek, aki büntetlen előéletű, nem áll a vasúti közlekedési szakértői tevékenységet kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt, valamint rendelkezik a Kormány rendeletében meghatározott szakmai képesítéssel, és megfelel az ott meghatározott egyéb feltételeknek.

(2) Aki az (1) bekezdés szerinti szakértői tevékenységet kíván folytatni, köteles az erre irányuló szándékát – az igazságügyi szakértő kivételével – a közlekedési hatóságnak vagy – a Kormány rendeletében meghatározott szakterületek esetében – a tervező- és szakértő mérnökök, valamint építészeti szakmai kamaráiról szóló törvényben meghatározott területi mérnöki kamarának (a továbbiakban: kamara) bejelenteni. A bejelentésben meg kell jelölni a bejelentő természetes személyazonosító adatait.

(3) A közlekedési hatóság, vagy a kamara a szakértői tevékenység végzésére jogosult, a (2) bekezdés szerinti bejelentést tevő személyekről nyilvántartást vezet, amely tartalmazza a szakértői tevékenység végzésére jogosult személy természetes személyazonosító adatait. A nyilvántartásból kizárólag a szakértői tevékenység végzésére való jogosultság igazolása céljából szolgáltatható adat.

(4) Az (1) bekezdés szerinti szakértői tevékenység engedélyezése iránti kérelem benyújtásával egyidejűleg a szakértői tevékenységet folytatni kívánó személy hatósági bizonyítvánnyal igazolja azt a tényt, hogy büntetlen előéletű, valamint nem áll vasúti közlekedési szakértői tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt.

(5) A közlekedési hatóság, vagy a kamara a vasúti közlekedési szakértői tevékenység időtartama alatt folytatott hatósági ellenőrzés keretében ellenőrzi azt is, hogy az engedéllyel rendelkező vasúti közlekedési szakértő büntetlen előéletű-e, és nem áll-e a vasúti közlekedési szakértői tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt. A hatósági ellenőrzés céljából a közlekedési hatóság adatot igényelhet a bünyügyi nyilvántartási rendszerből. Az adatigénylés kizárólag azon adatra irányulhat, hogy az engedéllyel rendelkező vasúti közlekedési szakértő büntetlen előéletű-e, valamint, hogy a vasúti közlekedési szakértői tevékenység folytatását kizáró foglalkozástól eltiltás hatálya alatt áll-e.

(6) A (4) és (5) bekezdés szerinti személyes adatokat a közlekedési hatóság, vagy a kamara a vasúti közlekedési szakértő nyilvántartásból való törléséről szóló döntés jogerőre emelkedéséig kezeli.

20. § Ha hatósági eljárásban vasúti közlekedési szakkérdésben szakértő kirendelése szükséges, és jogszabály meghatározott szakértő igénybevételét nem írja elő, e § szerinti szakértőt, ennek hiányában az igazságügyi szakértői tevékenységről szóló törvény szerinti igazságügyi szakértői tevékenység végzésére jogosult szakértőt kell kirendelni.

13. A hatósági ellenőrzés, igazgatási bírság

21. § (1) A közlekedési hatóság az egyéb kötöttpályás közlekedési rendszer üzem- és forgalombiztos állapotát, a karbantartás, az időszakos vizsgálatok és a szükséges javítás elvégzését ellenőrzi. A társaság köteles a szabad ellenőrzés valamennyi feltételét biztosítani, különösen a lényeges dokumentumokhoz, létesítményekhez, berendezésekhez és felszerelésekhez való korlátozás nélküli hozzáférést. Ha a közlekedési hatóság az ellenőrzés során mulasztást állapít meg,

a) az üzemben tartót a vizsgálat vagy a javítás elvégzésére kötelezi, és

b) a trolibusz felsővezeték üzemben tartójával vagy a sífelvonót üzemben tartóval szemben bírságot szab ki.

(2) Ha a mulasztás az élet- és vagyonbiztonságot veszélyezteti, a közlekedési hatóság az egyéb kötöttpályás közlekedési rendszer üzemének megszüntetését, a vizsgált jármű forgalomból való kivonását, vagy a személyzet munkavégzésének felfüggesztését rendeli el.

(3) A közlekedési hatóság a trolibusz felsővezeték üzemben tartójával vagy a siklót, sífelvonót, függővasutat üzemben tartóval szemben a kötött pálya engedély nélküli vagy az engedélyben foglaltaktól eltérő létesítése, gyártása, átalakítása, bontása, illetve használata esetén

a) az üzembentartóval szemben bírságot szabhat ki, és

b) a kötött pálya átalakítását, vagy a (4) bekezdés szerinti esetben lebontását, gyártásának vagy üzemeltetésének a megszüntetését, forgalomból való kivonását rendeli el.

(4) Engedély nélkül vagy engedélytől eltérő módon létesített, átalakított kötött pálya lebontását, gyártásának, átalakításának vagy üzemeltetésének a megszüntetését, forgalomból való kivonását a közlekedési hatóság akkor rendeli el, ha azok fennmaradása az élet- és vagyonbiztonságot, illetve az emberi környezetet és a természeti értékeket veszélyezteti, és a veszély megfelelő átalakítással sem szüntethető meg.

22. § (1) A közlekedési hatóság az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával és az egyéb kötőtpályás forgalom lebonyolításával kapcsolatos szabályok megsértése esetén

a) az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalót a külön jogszabályban meghatározottak szerint határozott időre eltilthatja a munkavégzéstől, valamint a munkakör további betöltését képzés elvégzéséhez és hatósági vizsga letételéhez kötheti,

b) ha az ellenőrzés alá vont jármű a külön jogszabályokban, valamint a hálózati forgalmi és a biztonsági utasításokban az össztömegre, a tengelyterhelésre és a méretre meghatározott előírásoknak nem tesz eleget, vagy az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonsága érdekében egyébként indokolt, felszólítja az üzemeltetőt az érintett jármű leállítására.

(2) A közlekedési hatóság ellenőrzése során a jármű vezetője vagy kezelője a járművet köteles megállítani, személyazonosságát és járművezetési jogosultságát igazolni, a jármű és tartozékai, az okmányok ellenőrzésével kapcsolatos felhívásnak eleget tenni. Az ellenőrzés során a járműhöz és tartozékaihoz, valamint a rakományhoz tartozó okmányokat a közlekedési hatóság részére be kell mutatni.

(3) Az e § szerinti bírság (a továbbiakban: kötőtpályás bírság) a cselekmény elkövetésétől számított három éven belül szabható ki. Folyamatos cselekmény, illetve jogsértő állapot fenntartása esetén e határidő a cselekmény befejezésekor, illetve az állapot megszüntetésekor kezdődik. A kötőtpályás bírság ismételten is kiszabható.

14. Adatvédelem, adatkezelés

23. § (1) A közlekedési hatóság jogosult a műszaki engedélyek kiadásának alapjául szolgáló személyes adatokat kezelni.

(2) A közlekedési hatóság személyes adatokat az egyéb kötőtpályás közlekedés zavartalanságának biztosítása, az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságának fenntartása, valamint a 16. § (1) bekezdés *c)*, *h)* és *j)* pontjaiban meghatározott feladatok ellátása érdekében kezeli.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott különleges adatokat a közlekedési hatóság az egyéb kötőtpályás közlekedés biztonsági követelmények érvényesítése céljából a munkavégzésre való alkalmasság megállapítása, a vasúti közlekedés biztonságának folyamatos fenntartása, valamint a 16. § (1) bekezdés *c)*, *h)* és *j)* pontjaiban meghatározott feladatok ellátása érdekében kezeli.

(4) A 16. § (1) bekezdés *c)* pontjában meghatározott esetben az (1) bekezdésben meghatározott adatokat a közlekedési hatóság addig az időpontig tartja nyilván, amíg az érintett természetes személy a társaság ügyvezetését, valamint a vasúti közlekedési tevékenység szakmai irányítását ellátja.

24. § (1) A közlekedési hatóság mint adatkezelő szerv biztosítja az adatok védelmét a véletlen vagy szándékos megsemmisítéssel, megsemmisüléssel, megváltoztatással, nyilvánosságra kerüléssel szemben, továbbá azt, hogy azokhoz jogosulatlan személy ne férjen hozzá.

(2) E törvény felhatalmazása alapján a közlekedési hatóság mint adatkezelésre jogosult szerv a kezelt adatokat személyazonosító adatok nélkül statisztikai célokra felhasználhatja, azokból statisztikai célra adatot szolgáltathat.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott adatok a rendőrségnek, az ügyészségnek, a bíróságnak, az igazságügyi szakértőnek bűnüldözés és bűnmegelőzés, illetve bírósági eljárás lefolytatása céljából továbbíthatók.

(4) A közlekedési hatóság vezetője a minősített adat védelméről szóló törvény tekintetében minősítésre jogosultnak minősül.

15. Üzleti titok

25. § (1) Nem minősíthető üzleti titokká olyan adat, vagy annak bármilyen szempont szerinti feldolgozása, amely adat nyilvánosságra hozatalára az ügyfelet jogszabály kötelezi.

(2) Amennyiben az eljárásban részt vevő ügyfél jogérvényesítése érdekében indokolt, a közlekedési hatóság felszólíthatja az üzleti titokkal rendelkező ügyfelet az üzleti titok minősítés azonnali hatállyal történő megszüntetésére. Amennyiben az üzleti titokkal rendelkező ügyfél az üzleti titok minősítést nem oldja fel, és ezzel az ügy érdemi elbírálását akadályozza, a közlekedési hatóság végzésben az eljárás folytatásához szükséges mértékben kötelezi az üzleti titok másik fél számára történő rendelkezésre bocsátására.

(3) A közlekedési hatóság (2) bekezdésben foglalt végzése elleni bírósági felülvizsgálat iránti halasztó hatályú kérelem előterjesztésének a közléstől számított 15 napon belül van helye. A kérelem tárgyában a bíróság 15 napon belül határoz.

V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

16. Hatálybalépés

26. § Ez a törvény a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba.

17. Felhatalmazás

27. § (1) Felhatalmazást kap a Kormány, hogy

- a) az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerekkel kapcsolatos építésügyi hatósági engedélyezési eljárások lefolytatásának részletes szabályait, valamint az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerek üzemeltetése, illetve üzemben tartása ellenőrzésének részletes szabályait,
- b) a trolibusz felsővezetéki infrastruktúrájának létesítésével összefüggésben az idegen ingatlanok igénybevételeének részletes szabályait

rendeletben állapítsa meg.

(2) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy

- 1. a vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerekkel kapcsolatos tevékenység megkezdésének bejelentésére vonatkozó szabályokat,
- 2. a közlekedési hatóság eljárásáért fizetendő igazgatási szolgáltatási díjak körét és mértékét, valamint az azok megfizetésére vonatkozó részletes szabályokat az adópolitikáért felelős miniszterrel egyetértésben,
- 3. a vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerek és a rendszereken közlekedő járművek műszaki engedélyezésének szabályait,
- 4. a vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésére és vizsgáztatására, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésére, a képzési engedélyre vonatkozó szabályokat,

5. a vasútnak nem minősülő egyéb kötőtpályás közlekedés biztonságára és a biztonsági szabályzatokra, az egyéb kötőtpályás közlekedési forgalom lebonyolítására és a hálózati forgalmi szabályzatokra, valamint azok hatósági jóváhagyására vonatkozó szabályokat

rendeletben állapítsa meg.

ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

Az egyéb kötőtpályás közlekedésről szóló törvény létrehozásának legfontosabb oka az, hogy a hatályos, a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény elsődleges célja az európai uniós jogszabályok átültetése volt, és ezáltal a kisebb jelentőségű kötött pályás rendszerekre vonatkozóan nem került kidolgozásra a szabályozás megfelelő részletességgel, hiszen ezek a kötött pályás tevékenységek jelentős különbségeket mutatnak. Ugyanakkor ezen kötött pályás rendszerek a kedvtelési célú, vagy turisztikai tevékenység keretében egyre inkább teret nyernek, mint aktív pihenési formák, ezért indokolt a vasúti közlekedés szabályozásától elválasztva, önálló törvényben rendezni az azokra vonatkozó keretszabályokat.

Jelen törvényben kerülnek meghatározásra ezen tevékenységeknek a szervezeti, működési, biztonsági és műszaki keretei, természetesen a részletszabályokra vonatkozóan alacsonyabb rendű jogszabályokra vonatkozó felhatalmazással. Továbbá e törvényben került sor a trolibusz kötött pályájának szabályozására, mivel a trolibusz, mint közúti járművel történő közlekedés csak annyiban minősül kötött pályás közlekedési módnak, amennyiben annak áramellátását biztosító felsővezeték, mint kötött pálya meghatározó jelentőségű. Ezáltal részben a trolibuszra vonatkozó uniós vasúti szabályok hiánya, másrészt a vasúti pályától, mint hálózattól való számos eltérése okán e törvényben nyer megfelelő szabályozást e közlekedési mód.

A törvény rendezi a kötött pályás rendszerek engedélyezésének és hatósági ellenőrzésének szervezetrendszerét is. A jelenlegi gyakorlatnak megfelelően a közlekedési hatóság látja el továbbra is ezeket a feladatokat, kisebb körben megfelelőségértékelő szervezetek bevonását is lehetővé téve egyes műszaki feltételek tanúsítására. Az egyéb kötött pályás tevékenység végzésének általános feltételei meghatározására elsősorban a rugalmas szabályozás jellemző, a tevékenység végzésének viszonylag alacsony kockázatához mért biztonsági feltételek meghatározásával. E törvény elfogadásával tehát az eddig számos elemében egyáltalán, vagy részletesen nem szabályozott egyéb kötött pályás tevékenység nyer keretszabályozás formájában rendszert.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

Az 1. §-hoz

A § a törvény tárgyi és személyi hatályáról rendelkezik, eszerint a törvény hatálya a Magyarország területén található egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerekre terjed ki, amelyek a következők: sífelvonók, sikló, a függővasút és a turisztikai hajtány. A törvény hatálya kiterjed továbbá a trolibusz felsővezeték engedélyezésére is.

A 2. §-hoz

A § a törvény által használt fogalmakat sorolja fel.

A 3. §-hoz

A § az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerekhez kapcsolódó állami feladatok közül az igazgatási szervezeti rendszert mutatja be. Az egyéb kötőtpályás közlekedés igazgatásának szervezete két szereplőből áll, a közlekedésért felelős miniszterből és a közlekedési hatóságból, utóbbi feladatait a Nemzeti Közlekedési Hatóság látja el.

A 4-5. §-hoz

A tulajdonosnak a dolog használatára vonatkozó joga közérdekből korlátozható. Ilyen korlátozást tartalmaz a törvény is, amely – tűrési kötelezettség meghatározásával – lehetővé teszi a trolibuszt üzemeltető társaság számára, hogy a trolibusz felsővezetéke mellett fekvő ingatlanokon a trolibusz közlekedést, illetőleg annak biztonságát elősegítő eszközöket helyezzen el, és a szabad kilátást akadályozó fákat, cserjéket, stb. eltávolítsa. Az elhelyezés, a javítás és a karbantartás a környezet- és természetvédelmi érdek figyelembevételével történhet. Ugyanezek a szabályok vonatkoznak az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerekhez tartozó tartókötelet és gyengeáramú vezetéket, ehhez tartószerkezetet, jelzőkövet, egyéb jelzést vagy ideiglenes eszközt elhelyezésére is.

Az ingatlan tulajdonosát (használóját) az ingatlan rendeltetésszerű használatának akadályozása miatt – az akadályozás mértékének megfelelő – kártalanítás illeti meg. A növényzet eltávolítása nem okozhat aránytalan sérelmet az érintett lakosság érdekei, illetve a környezet- és természetvédelmi érdekek szempontjából.

A 6. §-hoz

Az egyéb kötőtpályás közlekedési tevékenység végzéséhez nincs szükség a közlekedési hatóság által kiállított engedélyre. Ezeket a tevékenységeket kizárólag bejelentés alapján lehet végezni. Azt, hogy a bejelentéskor milyen adatokat kell megadni a hatóság számára ahhoz, hogy mind a tevékenységet végző szervezet, mind pedig maga a tevékenység jellege mind pedig a tevékenység végzésének helye egyértelműen beazonosítható legyen, külön miniszteri rendelet fogja meghatározni.

A 7. §-hoz

Az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer – kivéve az alsó kötélvezetésű sífelvonó – létesítéséhez, átalakításához stb. műszaki engedélyre van szükség, amelyet a közlekedési hatóság ad ki. A műszaki engedély egyszerre építési engedély és járműengedély, mivel az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszereknél általában ezt a két kategóriát nem lehet értelmezni.

Az alsó kötélvezetésű sífelvonó telepítése közelebb áll a mutatóványos berendezések összeszereléséhez és rögzítéséhez, így esetükben a mutatóványos berendezéshez hasonlóan csak megfelelőségértékelő szervezet tanúsítására van szükség.

A 8. §-hoz

Az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszerekre vonatkozó alapvető műszaki-biztonsági követelményeket miniszteri rendelet kell, hogy tartalmazza. A siklóra, sífelvonóra és a függővasútra jelenleg is található ilyen szabályozás, mivel rájuk a kötélvontatású személyszállító vasutakról és az Országos Vasúti Szabályzat III. kötetének kiadásáról szóló 26/2003. (IV. 28.) GKM rendelet (ún.: OVSZ III.) tartalmaz alapvető követelményeket.

A 9. §-hoz

A § az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszer üzemeltetője számára állapít meg alapvető jogokat és kötelezettségeket. Az üzemeltető köteles így az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszert üzembiztos állapotban tartani, az egyéb kötőtpályás közlekedési rendszert használókat a biztonságos használat szabályairól kioktatni, továbbá felelősségbiztosítással is kell rendelkeznie.

A 10-12. §-hoz

A §-ok az egyéb kötőpályás közlekedési rendszerek biztonságos üzemeltetéséért felelős munkavállalókra állapítanak meg alapvető képzettségi szabályokat, illetve a képzés ellenőrzésével kapcsolatban a közlekedési hatóság teendőit. A képzési előírások kizárólag arra irányulnak, hogy a biztonságos üzemeltetés megvalósuljon, valamint a ma is működő képzési előírásoknál szigorúbb szabályozást nem valósít meg.

A 13-14. §-hoz

A §-ok az eddig általános szabályokhoz képest az alsó kötélvezetésű sífelvonókra és a turisztikai hajtányokra vonatkozó eltérő rendelkezéseket tartalmazzák.

A 15. §-hoz

Szintén speciális szabályoknak tekinthetők a járművek üzembehelyezésére vonatkozó rendelkezések, hiszen a jármű fogalma csak a hajtány és a függővasút esetén értelmezhető, míg síkló, sífelvonó és függővasút esetén nem. A járművek üzembe helyezését a közlekedési hatóság engedélyezi, a vonatkozó műszaki előírások külön jogszabályban lesznek rögzítve. A sífelvonó és függővasút esetén a jármű a berendezés valamely kötélzetével együtt mozog, ezért nem értelmes az egészétől szétválasztani. Ezért indokolt ezen berendezések teljes egészének egyetlen lépésben történő üzembe helyezése.

A 16-22. §-hoz

A §-ok a közlekedési hatóság feladat- és hatáskörét, valamint a hatóság által alkalmazható szankciók körét határozzák meg, kellő részletességgel, a jogbiztonság követelményének figyelembevételével. E §-okban található meg a hatóság által alkalmazott szakértőkre vonatkozó alapvető rendelkezések is. A §-ok rögzítik, hogy a hatóság eljárásában ki minősül ügyfélnek, melyek a hatóság eljárásainál alkalmazott, Ket.-től eltérő határidők. Itt rögzíti a törvény azt is, hogy a közlekedési hatóság kérelemére indult eljárásáért igazgatási-szolgáltatási díjat kell fizetni.

A 23-24. §-hoz

A törvény az információs önrendelkezési jogról és az információszabadságról szóló 2011. évi CXII. törvényben foglaltaknak megfelelően pontosan szabályozza

- a közlekedési hatóság által kezelhető adatok körét,
- az adatkezelés célját, illetve feltételeit,
- az adatok megismerhetőségét,
- az adatkezelés időtartamát.

A 25. §-hoz

E § határozza meg az üzleti titok megtartására vonatkozóan a közlekedési hatóságra, valamint azok alkalmazottaira irányadó – a Ket-hez képest eltérő – rendelkezéseket.

A 26. §-hoz

E § rendelkezik a törvény hatálybalépéséről.

A 27. §-hoz

E § tartalmazza a törvény végrehajtásához, illetőleg gyakorlati alkalmazhatóságához szükséges rendeletek megalkotására vonatkozó felhatalmazásokat a kormány és a közlekedésért felelős miniszter számára.