

GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM
IGAZSÁGÜGYI ÉS RENDÉSZETI MINISZTERIUM
GKM /3802/ 2008.

**a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosításáról,
a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és a nem független vasúti
pályahálózat-működtető közötti jogviszonyról,
valamint a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének
biztosításáról szóló 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelet módosításáról**

Budapest, 2008. március

E G Y E Z T E T É S I L A P

A) Állami szervek Vélemény-nyilvánítási határidő: ... munkanap

Szervezet	Név:	Egyet- ért	nem ért egyet	Észre- vételt tett	Határidőben nem adott véle- ményt
EÜM					
FVM					
GVH					
HM					
IRM					
KSH					
KÜM					
KvVM					
MeH Kormánytitkárság vezetője					
MeH Koalíciós Koordinációért felelős ÁT					
MeH jogi és közigazgatási ÁT					
MeH EKK					
MeH NBI					
MVH					
NFÜ					
NKH					
OKM					
ÖTM					
PM					
SZMM					

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

I. Tartalmi összefoglaló

A vasútra vonatkozó európai uniós jogalkotás olyan alapvető szemléletbeli változást eredményezett, amely a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény módosítása helyett új törvény megalkotását tette szükségessé 2005-ben. Ez a jogszabály a jelenleg is hatályos, a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (továbbiakban: Vtv.), amely 2006. január 1-jén lépett hatályba. A hatálybalépés óta eltelt több mint két év alatt bekövetkezett gazdasági és jogszabályi változások szükségessé teszik a Vtv. korrekcióját. A változtatási javaslatok kidolgozása során figyelembe vételre kerültek a vasúti piac szereplői által felvetett problémák is. A Vtv. módosításának tervezetét, valamint a kapcsolódó általános és részletes indokolást az előterjesztés 1. melléklete tartalmazza.

Az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között 2004. január 27-én létrejött, a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodás végrehajtásáról szóló 2005/47/EK tanácsi irányelv rendelkezéseivel összefüggésben is módosítani szükséges a Vtv.-t. A 2005/47/EK irányelv 5. cikke kimondja, hogy a tagállamok a szociális partnerekkel folytatott konzultációt követően hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az irányelvnek legkésőbb 2008. július 27-ig megfeleljenek. (A megfelelési táblázat az előterjesztés 4. függelékében található). A Vtv. módosítása az előbb felsoroltakon túlmenően tartalmaz olyan közösségi irányelvi rendelkezéseket is, amelyeknek átültetésére eddig még nem vagy nem pontosan került sor (2001/14/EK irányelv és 2004/49/EK irányelv – a megfelelési táblázatok az előterjesztés 5. és 6. függelékében találhatók).

A Vtv. hatálybalépésekor az országos vasúti pályahálózatot 2 integrált vasúti társaság (Magyar Államvasutak Zrt., Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.) működtette, így a vasúti társaságoktól független Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet (továbbiakban: VPSZ) Vtv.-ben meghatározott feladatait csak integrált vasúti társaságok által működtetett nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat esetén végezte. A Vtv. hatálybalépése óta azonban a MÁV Zrt. jelentős szervezeti átalakuláson ment keresztül. A MÁV Cargo Zrt. 2006. január 1-jével indult önálló útjára a MÁV Zrt. árufuvarozási üzletágának külön gazdasági társaságba történő szervezésével. Ezt követte 2007. július 1-jén a személyszállítási üzletág önállósulása MÁV-START Zrt. néven. 2008. január 1-jén előtársaságként megkezdte működését a MÁV Trakció Zrt. is, amely cégnek fő profilja a vontatási tevékenység. Tekintettel a MÁV Zrt. szervezeti átalakításának folyamatára (a vállalkozó vasúti tevékenységek külön gazdasági társaságba szervezésére), a szabályozás módosítására van szükség a diszkriminációmentes kapacitás-elosztás és díjmegállapítás jogszabályi garanciájának megteremtése érdekében. A Vtv. értelmező rendelkezései közé szükséges felvenni a pályahálózat-kapacitás elosztásának a VPSZ által történő ellátása esetén egy új fogalmat, ami az integrált vasúti társaság helyett szerepelne, pontosabban meghatározva, mely társaságok lehetnek szerződő partnerei a VPSZ-

nek. Ez az új fogalom a nem független vasúti pályahálózat-működtető. Ez a módosítás egyben a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és az integrált vasúti társaság közötti jogviszonyról szóló 333/2005. (XII. 29.) Korm. rendelet helyett új rendelet megalkotását teszi szükségessé. (A rendelet tervezete az előterjesztés 2. mellékletét képezi.) A független kapacitás-elosztás és díjmegállapítás biztosítása érdekében szigorításra kerülnek a VPSZ-re vonatkozó összeférhetetlenségi szabályok.

2007. július 1-jén a Nemzeti Autópálya Fejlesztési Zrt.-ből alakult Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (továbbiakban: NIF Zrt.) átvett a MÁV Zrt.-től egyes, Európai Unió forrásokból megvalósuló vasúti pálya létesítési, fejlesztési és átalakítási feladatokkal kapcsolatos beruházási feladatokat. A 2008. január 1-től hatályos Vtv. 2. §-a (5) bekezdésének 15. pontjában már bevezetésre került a fejlesztési közreműködő fogalma, a Vtv. 85/A. §-ában pedig a NIF Zrt. fejlesztési közreműködőként nevesítve szerepel. Az előterjesztésben szereplő Vtv.-módosítás a fejlesztési közreműködők jogait és kötelezettségeit határozza meg.

A Vtv. megalkotásakor a jogalkotó a működési engedélyekre vonatkozó rendelkezések kialakításakor a vasúti társaság által végzett tevékenységekből indult ki, így a Vtv. külön nevesített személyszállítási, árutovábbítási, valamint vontatási működési engedélyt. Az Európai Unió több tagállamában van külön vontatási engedélytípus, azonban az Európai Bizottság által 2004. április 7-én a működési engedélykérelmek egységes formájáról kiadott ajánlás alapján az Európai Unió tagállamai által alkalmazott gyakorlat szerint két típusú működési engedélyt lehet kiadni, személyszállítási engedélyt és árutovábbítási engedélyt. A javasolt új szabályozás alapján a vontatási tevékenységet folytatni kívánó vasúti társaságok a személyszállítási vagy árutovábbítási engedély birtokában jogosultak az adott tevékenységet (személyszállítást vagy árutovábbítást) végző vasúti társaságok részére vontatási szolgáltatás nyújtására.

A Vtv. módosításnak fontos eleme a saját célú vasúti pályahálózat fogalmának pontosítása. A módosítás azt eredményezi, hogy a vasúti pályahálózat felett rendelkezni jogosultnak nem magának kell a vállalkozó vasúti tevékenységet végeznie, hanem arra specializálódott vasúti társaságot is megbízhat a tevékenység ellátására.

A Vtv. módosításában a közszolgáltatási szerződés a korábbinál részletesebben kerül szabályozásra. Az autóbusszal végzett és a vasúti közszolgáltatás tekintetében hasonló szabályozás kialakítása a cél az alágazat-semlegesség minél jobban történő érvényesítése érdekében. A módosítás eredményeként a vasúti közszolgáltatási szerződés kötelező tartalmi elemei meghatározásra kerülnek a Vtv.-ben, továbbá rögzítésre kerül a közszolgáltatási és az egyéb tevékenység közötti keresztfinanszírozás tilalmának elve is.

A Vtv. módosítása az előbbieken felsoroltakon túlmenően tartalmazza a Vtv. végrehajtási rendeleteinek folyamatban lévő kidolgozásánál felmerült – törvényi szintű szabályozást igénylő – kérdések rendezését is: főbb rendelkezések Vtv.-ben történő meghatározása, valamint a hatóságok feladat- és hatáskörének, továbbá a Vtv. 88. §-a felhatalmazó rendelkezéseinek pontosítása. A módosítás tartalmazza

továbbá a hatályos Vtv-ben meglévő kodifikációs hibák kijavítását, valamint szövegszerű pontosításokat is.

A Vtv. módosítással érintett kormányrendeletek módosításának közigazgatási egyeztetése a Vtv. módosításával együtt, a jelen előterjesztés keretében történik (2. és 3. melléklet). Az előterjesztés tájékoztatásul tartalmazza a miniszteri rendeletek kapcsolódó módosítását is (1-3. függelék). Az előterjesztéshez az alábbi mellékletek és függelékek kapcsolódnak:

- *1. melléklet:* a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosításáról szóló törvény tervezete, valamint a kapcsolódó általános és részletes indokolás,
- *2. melléklet:* a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és a nem független vasúti pályahálózat-működtető közötti jogviszonyról szóló kormányrendelet tervezete,
- *3. melléklet:* a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításáról szóló 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelet módosításáról szóló kormányrendelet tervezete,
- *1. függelék:* a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007. (X. 6.) GKM-PM együttes rendelet módosításáról szóló GKM-PM együttes rendelet tervezete,
- *2. függelék:* a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló 50/2007. (IV. 26.) GKM-PM együttes rendelet módosításáról szóló GKM-PM együttes rendelet tervezete,
- *3. függelék:* a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007. (XII. 22.) GKM rendelet módosításáról szóló GKM rendelet tervezete,
- *4. függelék:* az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban az országhatárokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodásról szóló a Tanács (2005. július 18.) 2005/47/EK irányelvhez kapcsolódó megfelelési táblázat,
- *5. függelék:* a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló az Európai Parlament és a Tanács (2001. február 26.) 2001/14/EK irányelvhez kapcsolódó megfelelési táblázat,
- *6. függelék:* megfelelési táblázat a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló az Európai Parlament és a Tanács (2004. április 29.) 2004/49/EK irányelvhez kapcsolódó megfelelési táblázat.

II. A Kormányprogramhoz való viszony

Az előterjesztés a Kormányprogramhoz közvetlenül nem kapcsolódik.

III. Előzmények

2005. július 18-án jelent meg a Tanács 2005/47/EK irányelve, amely az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között 2004. január 27-én létrejött, a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodás végrehajtásának kötelezettségét írja elő. A Vtv. módosításában szereplő rendelkezések egyeztetésre kerültek a vasúti munkavállalói érdekképviselőkkel, a vasúti társaságokkal mint munkáltatókkal, valamint a Szociális és Munkaügyi Minisztérium képviselőivel.

A NIF Zrt. 2007. július 1-jén átvett a MÁV Zrt.-től egyes, európai uniós forrásokból megvalósuló vasúti beruházások lebonyolításával kapcsolatos feladatot. A 2008. január 1-jétől hatályos Vtv.-ben a NIF Zrt. fejlesztési közreműködőként került nevesítésre.

A vasúti közlekedéspolitika stratégiai kérdéseiről szóló 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozatnak megfelelően a MÁV Zrt. szervezeti átalakítása megtörtént.

Az előterjesztés tervezetét a Szakmapolitikai Munkacsoport a 2008. február 29-i ülésén tárgyalta. A Szakmapolitikai Munkacsoport által meghatározott egyeztetések lefolytatásra kerültek, az előterjesztés tervezete az egyeztetéseknek megfelelően módosításra került.

IV. - VI. Várható szakmai, gazdasági és társadalmi hatások

A Vtv. és a végrehajtási rendeleteinek javasolt módosítása kiszámíthatóbbá teszi a vasúti piac működését.

Az új szabályozás következtében a 2005/47/EK irányelv rendelkezései beemelésre kerülnek a magyar jogba, ezzel az Európai Unió tagságból fakadó jogharmonizációs kötelezettség teljesítésre kerül. Az irányelv rendelkezéseinek átvételekor a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium között 2007. július 22-én létrejött megállapodás azon pontja is beépül a Vtv.-be, amely szerint a mozdonyvezetési idő leghosszabb és a pihenőidők legrövidebb tartamát, valamint a vezetési és pihenőidők ellenőrzésének, nyilvántartásának fontosabb szabályait jogszabályban kell meghatározni.

A vezetési idő nyilvántartásával és a közlekedési hatóság, valamint a munkaügyi hatóság részére szabályozott ellenőrzés lehetőségével biztosítható, hogy a vasúti járművezető csak a megengedett ideig álljon szolgálatban. Ennek segítségével a vasúti közlekedés biztonsága növelhető. A korábbi egyeztetések során felmerült azon probléma megoldásának szükségessége, hogy egyes mozdonyvezetők a napi rendes munkaidejük letelte után másodállásban más vasúti társaságnál pihenés nélkül ismét mozdonyt vezettek, vagy ugyanannál a vasúti társaságnál más, a vasúti közlekedés biztonsága szempontjából fontos munkakörben dolgoztak. A Vtv. jelenlegi módosítása azonban lehetőséget teremt arra, hogy a vasúti közlekedési hatóságként kijelölt Nemzeti Közlekedési Hatóság és az Országos Munkavédelmi és

Munkaügyi Főfelügyelőség a vezetési időre vonatkozó korlátozás betartását hatékonyan ellenőrizni és megfelelően szankcionálni tudják.

A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, az Európai Parlament és a Tanács (2001. február 26.) 2001/14/EK irányelvének 14. cikk (2) bekezdése szerint: ha a pályahálózat-működtető jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független minden vállalkozó vasúti társaságtól, akkor a pályakapacitás elosztásának feladatát egy, a vállalkozó vasúti társaságoktól minden tekintetben független elosztó szervnek kell ellátnia (a díjmegállapítás tekintetében a 2001/14/EK irányelv 4. cikkének (2) bekezdése szintén függetlenséget ír elő). Ennek a rendelkezésnek a maradéktalan megvalósulása érdekében kerül sor a nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalmának bevezetésére és a VPSZ-re vonatkozó összeférhetlenségi szabályok szigorítására. Ezzel elhárul annak a veszélye, hogy a kapacitás elosztását olyan szervezet lássa el, amely a vállalkozó vasúti társaságtól bármilyen formában függ (ideértve az egyéb tevékenységből eredő gazdasági érdekeltséget is), így segítve elő a vasúti piac liberalizációját és a vasúti pályahálózathoz történő diszkriminációmentes hozzáférést.

A saját célú vasúti pályahálózat fogalmának módosításával megoldható az a gyakorlati probléma, hogy az egykori iparvágányok magánkézbe kerülése után az új tulajdonos szeretett volna az országos törzshálózati vasúti pályán keresztül árut eljuttatni a saját célú vasúti pályahálózattal összekötött telephelyére, gyárába, üzemeibe és egyéb létesítményeibe, azonban ezt csak akkor tehetné, ha a saját célú vasúti pályahálózaton maga látta el a vasúti áruszállítást. Ennek azonban feltétele, hogy működési engedélyt kell szereznie. A módosítás nagyban hozzájárulhat a vasúti árufuvarozás fellendüléséhez.

A NIF Zrt. 2007. július 1-jén átvett a MÁV Zrt-től egyes, európai uniós forrásokból megvalósuló vasúti beruházások lebonyolításával kapcsolatos feladatokat. A Vtv. módosításával meghatározásra kerülnek a fejlesztési közreműködő jogai és kötelezettségei, amely az alapja annak, hogy erre a feladatra specializálódott, nagy tapasztalattal rendelkező szervezet lássa el a kiemelt beruházási tevékenységet.

VII. Kapcsolódások

Az előterjesztés 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-ai 2005/47/EK tanácsi irányelvhez.

VIII. Fennmaradt vitás kérdések

--

IX. Javaslat a sajtó tájékoztatására

Az előterjesztés kommunikációja	Igen	Nem
Javasolt-e a kommunikáció		x
Kormányülést követő szóvivői tájékoztató		x
Tárcaközlemény		x
Tárca által szervezett sajtótájékoztató		x
További szakmai programok szervezése		x
Részletezve:		
További lakossági tájékoztatás		x
Részletezve (célcsoport-bontásban):		
A kommunikáció tartalma (sajtózáradék):		
Tárcán belüli nyilatkozók szintje:		

X. Megjegyzések

A tervezet nem tartozik a műszaki tartalmú jogszabálytervezeteknek az Európai Bizottsággal és az Európai Unió tagállamaival való egyeztetéséről szóló 94/2004. (IV. 27.) Korm. rendelet, valamint a kereskedelem, illetve az áruk szabad áramlása akadályaitól kapcsolatos egyes értesítési és bejelentési eljárások végrehajtásáról szóló 44/2004. (III. 16.) Korm. rendelet hatálya alá, ezért mentes a bejelentési kötelezettség alól.

Határozati javaslat

A Kormány megtárgyalta és elfogadta a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosításáról, a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és a nem független vasúti pályahálózat-működtető közötti jogviszonyról, valamint a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításáról szóló 271/2007 (X. 19.) Korm. rendelet módosításáról szóló előterjesztést, és elrendeli az előterjesztés 1. mellékletét képező törvényjavaslatnak az Országgyűléshez történő benyújtását, egyidejűleg a törvényjavaslat előadójának a gazdasági és közlekedési minisztert jelöli ki, továbbá a törvényjavaslat elfogadása esetén elrendeli az előterjesztés 2. és 3. mellékletét képező rendelet tervezeteknek – a Kormány rendeleteként – a Magyar Közlönyben történő kihirdetését.

2008. évi törvény

a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosításáról

1. §

(1) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 2. §-ának (3) bekezdése a következő 10. ponttal egészül ki:

[Vasúti szervezetek:]

„10. *Nem független vasúti pályahálózat-működtető:*

- a) az integrált vasúti társaság,
- b) olyan vasúti pályahálózat-működtető, amelynek bármelyik kapcsolt vállalkozása vállalkozó vasúti társaság,
- c) olyan vasúti pályahálózat-működtető, amelynek a tárgyévet megelőző utolsó lezárt üzleti évben a vállalkozó vasúti társaságokkal, valamint azok kapcsolt vállalkozásaival folytatott gazdasági kapcsolatainak – a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatásokkal összefüggő ügyek (ideértve a kártérítéseket is) kivételével – összesített értéke (bevételek, költségek és ráfordítások együttesen) meghaladja a 10 millió forintot,
- d) olyan vasúti pályahálózat-működtető, amely kapcsolt vállalkozásainak a tárgyévet megelőző utolsó lezárt üzleti évben a vállalkozó vasúti társaságokkal, valamint azok kapcsolt vállalkozásaival folytatott gazdasági kapcsolatainak összesített értéke meghaladja a 10 millió forintot,
- e) olyan vasúti pályahálózat-működtető, amely a b)-d) pontokban meghatározott feltételek hiányát a vasúti igazgatási szervnek könyvvizsgáló nyilatkozatával a működési engedély iránti kérelem benyújtásával egyidejűleg, vagy a működési engedély feltételei teljesítésének igazolásakor nem igazolja.”

(2) A Vtv. 2. §-a (4) bekezdésének 15. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Vasúti pályák, vasúti létesítmények, vasúti pályahálózatok:]

„15. *saját célú vasúti pályahálózat:* olyan vasúti pályahálózat, amelyen kizárólag a vasúti pályával és tartozékaival a polgári jog szabályai szerint rendelkezni jogosult személy érdekében folyik vasúti közlekedési tevékenység.”

(3) A Vtv. 2. §-ának (5) bekezdése a következő 16. ponttal egészül ki:

[Egyéb fogalmak:]

”16. *kapcsolt vállalkozás:* a számviteli törvényben így meghatározott fogalom.”

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

(6) A 68/A-68/G. § alkalmazásában:

1. *országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó vállalkozó vasúti tevékenységek*: azok az országhatárokon átnyúló vállalkozó vasúti tevékenységek, amelyek végzéséhez a vasúti társaságoknak legalább kettő Európai Unió tagállam illetékes szervei által kiállított tanúsítvánnyal kell rendelkezniük;
2. *utazó vasúti munkavállaló*: a vasúti társaságok azon munkavállalója, aki munkaköre alapján vonatszemélyzet tagja. Vonatszemélyzet a járművezető és a vonatkísérő;
3. *országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó vállalkozó vasúti tevékenységeket 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;
4. *vasúti járművezető*: olyan utazó vasúti munkavállaló, akinek feladata vasúti jármű működtetése;
5. *vonatkísérő*: vasúti járművezetőn kívül a vonaton munkát végző utazó vasúti munkavállaló;
6. *éjszakai idő*: a huszonkét és hat óra közötti idő;
7. *lakóhelyen kívüli pihenőidő*: napi pihenőidő, amely az országhatárokon átnyúló átjárhatósághoz kapcsolódó szolgáltatásokat ellátó utazó vasúti munkavállaló lakóhelyén, ennek hiányában tartózkodási helyén nem vehető igénybe;
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 ideje, de beleértve az olyan beütemezett megszakításokat, amikor a vasúti járművezető a vasúti járműért továbbra is felelős.”

2. §

(1) A Vtv. 6. §-ának (2) és (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A vasúti személyszállításra és a vasúti árutovábbításra működési engedély külön-külön is megszerezhető. Vontatási szolgáltatás vasúti személyszállításra vagy vasúti árutovábbításra vonatkozó működési engedély birtokában végezhető. Működési engedélyt az a szervezet kaphat, amely teljesíti az e törvényben és a külön jogszabályban meghatározott feltételeket. Ha vasúti társaság kizárólag vontatási szolgáltatást nyújt, akkor a működési engedélyében ezt rögzíteni kell.

(3) A vasúti pályahálózat működtetésére vonatkozó működési engedély egy adott vasúti pályahálózat vonatkozásában adható ki. A működési engedély tartalmazza, hogy a vasúti pályahálózat működtetője nem független vasúti pályahálózat-működtetőnek minősül-e.”

(2) A Vtv. 6. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Saját célú vasúti áruszállításra vonatkozó működési engedélyt kizárólag a saját célú vasúti pálya tulajdonosa kaphat, a saját, közvetlenül nem vasúti közlekedési célú gazdasági tevékenységével összefüggő áruszállítás végzésére. Saját célú személyszállítási engedély nem adható ki.”

3. §

A Vtv. 9. §-ának (1) bekezdése a következő *h)* ponttal egészül ki:

[A miniszter a működési engedélyezés részletes szabályai körében meghatározza különösen]

„*h)* a 15. § (2) bekezdésének *b)* pontjában szereplő kötelezettségvállalás tartalmára vonatkozó részletes szabályokat.”

4. §

A Vtv. 10. §-a (1) bekezdésének *b)*, *d)* és *e)* pontja helyébe a következő rendelkezések lépnek:

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

„*b)* vasúti jármű üzembe helyezéséhez,”

„*d)* vasúti járművek, vasúti járművek közlekedésbiztonsági berendezései (futómű, fék, kocsiszekrény, vonatbefolyásoló berendezés), vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények gyártását, javítását, vizsgálatát végző személyek és szervezetek tevékenységéhez,

e) a vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző személyek és vizsgahelyek tevékenységéhez.”

5. §

A Vtv. 14. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A vasúti pályahálózat működtetésének elemei közül a létesítést, felújítást és fejlesztést vagy a vasúti pályahálózat működtetője vagy a fejlesztési közreműködő végzi (a továbbiakban: építető). Ha a létesítést, felújítást és fejlesztést a fejlesztési közreműködő végzi, a létesítésben, felújításban és fejlesztésben az érintett vasúti pályahálózat működtetője, mint a vasúti pályahálózat működtetésére hatósági engedéllyel rendelkező szervezet közreműködik. A vasúti pályahálózat működtetője és a fejlesztési közreműködő a feladatok megosztásáról együttműködési szerződést köt.”

6. §

A Vtv. 15. §-a (2) bekezdésének *b)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Térségi vasúti pályahálózat abban az esetben jelölhető ki, ha]

„b) az adott térség érintett önkormányzatai önként vállalt feladataik keretében külön jogszabályban meghatározott kötelezettséget vállalnak a helyi igényekhez jobban illeszkedő, térségi jelentőségű szolgáltatások fejlesztésére, vagy”

7. §

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

„**24. §** A vasúti társaság kizárólag olyan tevékenység (vasúti személyszállítás vagy vasúti árutovábbítás) végzéséhez nyújthat vontatási szolgáltatást, amelyre működési engedéllyel rendelkezik.”

8. §

A Vtv. 27. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„**27. §** (1) A miniszter a vasúti közszolgáltatás biztosítása érdekében – az államháztartásért felelős miniszter egyetértésével – a belföldi vasúti személyszállítást végző vasúti társasággal vasúti közszolgáltatási szerződést köt. A közszolgáltatási szerződés legfeljebb 15 évre köthető, továbbá a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendeletének (a továbbiakban: tanácsi rendelet) 4. cikk (4) bekezdésében foglaltak szerint meghosszabbítható.

(2) A vasúti közszolgáltatási szerződés tartalmazza:

a) a vállalkozó vasúti társaság vasúti közszolgáltatás keretében ellátandó feladatait, a vasúti közszolgáltatáshoz kapcsolódó egyéb szolgáltatásokat,

b) az előírt feladatok ellátását biztosító személyi, tárgyi és pénzügyi feltételeket, az alvállalkozó bevonására vonatkozó kikötéseket,

c) a vasúti közszolgáltatás folyamatos nyújtását biztosító eszközöket, így különösen a vasúti személyszállítás akadályoztatása esetén a személyszállítási közszolgáltatás biztosításával kapcsolatos feladatokat,

d) a vasúti közszolgáltatás teljesítéséhez elengedhetetlen, lényeges vagyoni eszközök tulajdonviszonyait, a vállalkozó vasúti társaság birtokába adott vagy más módon rendelkezésére bocsátott eszközök használatára, karbantartására és visszaszolgáltatására vonatkozó szabályokat,

e) a vállalkozó vasúti társaság vasúti közszolgáltatási tevékenységgel összefüggő jogait és kötelezettségeit, a vállalkozó vasúti társaság számára biztosított, a vasúti közszolgáltatási tevékenység végzésével kapcsolatos kizárólagos jogokra, valamint e jogok korlátozására vonatkozó feltételeket,

f) vasúti közszolgáltatás teljesítésére vonatkozó adatok szolgáltatására és az ellenőrzésre vonatkozó szabályokat, mellékletként a vasúti társaság közszolgáltatási tevékenységére vonatkozó önköltségszámítási szabályzatát, amennyiben annak elkészítése a számvitelről szóló törvény szerint a vasúti társaságra nézve kötelező,

g) a jegyrendszerre vonatkozó előírásokat, valamint a vasúti közszolgáltatás keretében ellátott feladatok ellátásáért járó ellentételezés módját és mértékét, teljesítésének szabályait,

h) a vasúti közszolgáltatási szerződés módosításának, kiegészítésének, felmondásának feltételeit,

i) a vasúti közszolgáltatási szerződésben meghatározott kötelezettségek megszegése esetére vonatkozó szankciókat, a vasúti közszolgáltatási szerződés teljesítésével kapcsolatos esetleges jogviták rendezésének módját,

j) a vasúti közszolgáltatás megkezdésének időpontját és a vasúti közszolgáltatási szerződés érvényességének időtartamát.

(3) A vállalkozó vasúti társaság - az üzleti titokra vonatkozó előírások betartásával - tájékoztatja a minisztert, ha más vasúti közszolgáltatási szerződés alapján is végez szolgáltatást vagy nemzetközi vasúti személyszállítást is ellát.

(4) A vasúti társaság folyamatosan figyelemmel kíséri a szolgáltatási területét érintő utazási igények alakulását, és – indokolt esetben - kezdeményezi a közszolgáltatási menetrend módosítását szolgáltatásainak az igények változásához való igazítása érdekében.

(5) A közszolgáltatási menetrend a vasúti közszolgáltatási szerződés elválaszthatatlan részét képezi, módosítását szerződésmódosításként kell kezelni. A közszolgáltatási menetrendnek a vasúti közszolgáltatás pénzügyi és tárgyi feltételeit lényegesen nem befolyásoló módosításához nem szükséges az államháztartásért felelős miniszter egyetértése.

(6) A szerződés csak az abban foglalt esetekben és feltételekkel mondható fel. A szerződésben rögzített közszolgáltatási tevékenység gyakorlásának joga más szervezetre - kivételesen indokolt esetben - a miniszter hozzájárulásával ruházható át.

(7) A vállalkozó vasúti társaság a minisztertől kérheti, hogy egyes vonalakon a közszolgáltatási menetrendben meghatározott teljesítményt vonatok helyett közúti jármű (autóbusz) alkalmazásával teljesíthesse abban az esetben, ha a megoldás a vállalkozó vasúti társaság számára megtakarítást eredményez, és a szolgáltatást igénybe vevők számára nem eredményez kedvezőtlenebb feltételeket. Az ilyen szolgáltatást a vállalkozó vasúti társaság - ha megfelel az autóbuszal végzett belföldi és nemzetközi személyszállításra vonatkozó külön jogszabályban előírt személyi és tárgyi feltételeknek is - kizárólag a vasúti személyszállításra külön jogszabályban megállapított díj alkalmazása mellett és - az érintett települések önkormányzatával történő előzetes egyeztetés alapján - a külön törvényben meghatározott járáti engedéllyel végezheti.

(8) Ha a vállalkozó vasúti társaság által végzett közforgalmú személyszállítás műszaki okból vasúti járművel nem látható el, a vállalkozó vasúti társaság a (7) bekezdésben meghatározott feltételeket csak abban az esetben köteles teljesíteni, ha az autóbuszal végzett tevékenység meghaladja a két hónapot (vonatpótló járat).

(9) Az önkormányzatok feladat- és hatáskörébe utalt közszolgáltatási kötelezettség ellátásra vonatkozó tevékenység végzésére az önkormányzat az érintett helyi közforgalmú vasúti társasággal köthet szerződést. A szerződésre, illetve a vasúti társaság és az önkormányzat képviselő-testületének a szerződéssel kapcsolatos feladataira az (1)–(8) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

(10) Az önkormányzatok az érintett országos, térségi, elővárosi vagy helyi vállalkozó vasúti társasággal a közszolgáltatási menetrendben nem szereplő közszolgáltatási tevékenység ellátására szerződést köthetnek. A szerződésre a (2)–(8) bekezdésekben meghatározott rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

9. §

A Vtv. VIII. fejezete a következő 27/A. §-sal egészül ki:

„27/A. § (1) A vállalkozó vasúti társaság nem kötelezhető számára gazdasági hátránnyal járó és ezért általa vállalni nem kívánt vasúti közszolgáltatásra. Ha a vállalkozó vasúti társaság valamely feladatot a továbbiakban nem szándékozik végezni, valós gazdasági hátrányának bemutatásával a minisztertől kérheti a vasúti közszolgáltatási tevékenység vagy annak egy része alóli felmentését.

(2) A miniszter közszolgáltatási kötelezettséget abban az esetben tarthat fenn vagy rendelhet el, ha

a) az adott vasúti közszolgáltatás biztosítását a közérdek megköveteli, és

b) a vasúti közszolgáltatás gazdaságos ellátása más módon nem biztosítható, továbbá

c) a vállalkozó vasúti társaságnak kiegyenlíti a közszolgáltatási kötelezettségből eredő valós gazdasági hátrányát.

(3) A közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó döntést megelőzően a miniszter köteles megvizsgálni a közszolgáltatási feladat más közlekedési eszközzel, más vállalkozó vasúti társasággal vagy más üzemeltetési feltételekkel történő ellátásának lehetőségét, és az összességében legkedvezőbb megoldást választani. A döntésig, de legfeljebb egy évig a vállalkozó vasúti társaságnak a vasúti közszolgáltatást változatlan feltételekkel biztosítania kell.

(4) Ha a (3) bekezdés alapján a miniszter más vállalkozó vasúti társaságot bíz meg, a felmentését kérő vállalkozó vasúti társaság adott feladattal összefüggő kizárólagos jogát vasúti közszolgáltatási szerződésének módosításával meg kell szüntetni.

(5) Veszteség-kiegyenlítés esetén a közszolgáltatási kötelezettségből származó gazdasági hátrány számszerűsítésére, a vállalkozó vasúti társaságot megillető pénzügyi ellentételezés mértékére és módjára a tanácsi rendelet előírásai vonatkoznak.

(6) Vasúti közszolgáltatási szerződés vagy elrendelt közszolgáltatási kötelezettség esetén a vállalkozó vasúti társaság köteles a külön jogszabályban meghatározott számviteli elkülönítési kötelezettséget teljesíteni. A vállalkozó vasúti társaságnak az elkülönített elszámolást a vasúti közszolgáltatási szerződés lejártát követő 5 évig meg kell őriznie.”

10. §

A Vtv. 30. §-ának (2) bekezdése a következő második mondatral egészül ki:

„Az egységes európai vasúti szállítási rendszer kialakulásának előmozdítása érdekében biztosítani kell a nemzeti vasútbiztonsági szabályok nyilvánosságát, megkülönböztetéstől mentes meghatározását és alkalmazását.”

11. §

A Vtv. 36. §-a és az azt megelőző alcím helyébe a következő rendelkezés lép:

„A VASÚTI KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGÁVAL ÖSSZEFÜGGŐ MUNKAKÖRT BETÖLTŐ MUNKAVÁLLALÓK KÉPZÉSE ÉS VIZSGÁZTATÁSA

36. § (1) A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő – külön jogszabályban meghatározott – munkakörök betöltése hatósági alapvizsgálathoz (a továbbiakban: alapvizsga) kötött. Alapvizsga a külön jogszabályban meghatározott alapképzés elvégzése esetén tehető.

(2) A vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállaló köteles külön jogszabályban meghatározott időközönként időszakos oktatáson részt venni, és időszakos hatósági vizsgát tenni.

(3) Alapképzés a közlekedési hatóság által kiadott engedély (a továbbiakban: képzési engedély) alapján végezhető. Az időszakos oktatás végzésére a külön jogszabályban meghatározott személyi és tárgyi feltételeket teljesítő, a közlekedési hatóság által nyilvántartásba vett képzőszervezet és vasúti társaság jogosult. Az alapképzést és az időszakos oktatást az arra jogosult szervezet a külön jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelelő és a közlekedési hatóság által névjegyzékbe vett vasútszakmai oktató bevonásával végzi.

(4) Az alapvizsga és az időszakos vizsga lebonyolítását, valamint az alapképzés, és az időszakos oktatás szakmai irányítását a Kormány által külön jogszabályban kijelölt vasúti vizsgaközpont végzi.

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

(6) Az alapvizsgáztatást és az időszakos vizsgáztatást a közlekedési hatóság végzi. Eljárása során a külön jogszabályban előírt feltételeknek megfelelő, a közlekedési hatóság vizsgabiztosi névjegyzékébe felvett, és a közlekedési hatóság elnöke által kinevezett vizsgabiztosokat közreműködőként bevon.”

12. §

A Vtv. a következő 36/A. §-sal egészül ki:

„**36/A. §** 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.”

13.§

A Vtv. IX. fejezete a következő 36/B. §-sal, valamint az azt megelőző alcímmel egészül ki:

„A VASÚTI FORGALOM LEBONYOLÍTÁSA

36/B. § A vasúti forgalom lebonyolításának szabályait a miniszter

- a) a vasúti közlekedés biztonságának,
 - b) nyílt hozzáférésű pályahálózat [49. §] esetében a hozzáférésre jogosultak [53. § (1) bekezdés] közötti egyenlő bánásmód elvének,
- figyelembe vételével rendeletben állapítja meg.”

14.§

A Vtv. 43. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„**43. §** (1) A vasúti pályával szomszédos ingatlan tulajdonosa (használója) tűrni köteles, hogy a vasúti pályahálózat működtetője, vagy a fejlesztési közreműködő az ingatlanon, az alatt vagy felett gyengeáramú vezetéket, 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 ingatlan tulajdonosát (használóját) az ingatlan rendeltetésszerű használatának akadályozása miatt az akadályozás mértékének megfelelő kártalanítás illeti meg.

(3) A vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaság 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 vezeték létesítése, javítása, karbantartása indokolja. A növényzet eltávolítása nem okozhat aránytalan sérelmet az érintett lakosság érdekei, illetve 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.”

15.§

A Vtv. a 43. §-t követően a következő 43/A. §-sal egészül ki:

„**43/A. §** (1) Az országos, valamint a külön jogszabály szerint nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű egyéb vasúti pályahálózat létesítése, felújítása, fejlesztése fontos közérdekű és közcélú tevékenység.

(2) Az építető a létesítéssel, felújítással és fejlesztéssel érintett vasúti pályaszakasz meghatározását követően haladéktalanul köteles írásban értesíteni az érintett közmű

tulajdonosát és üzemeltetőjét (a továbbiakban együtt: közműszolgáltató) arról, hogy a fejlesztési tevékenység során mely közműszakasz kiváltása vagy fejlesztése szükséges.

(3) A közműszolgáltató – az országos vasúti pályahálózat fejlesztésének kiemelt közérdekűségére tekintettel, a vasúti pályahálózat létesítése, felújítása, fejlesztése mint közérdekből megvalósítandó beruházás megvalósítása érdekében – 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 – 30 napnál nem rövidebb – határidőt határoz meg. A határidő megadása előtt köteles a közműszolgáltató véleményét kikérni. A közműszolgáltató a véleményét az annak közléséről szóló felhívás kézhezvételétől számított harminc munkanapos határidőn belül köteles közölni az építetővel. Az építető köteles a közműkiváltás vagy -fejlesztés indokolt költségeit a közműszolgáltatónak megfizetni. A közműkiváltás vagy -fejlesztés elvégzését követő 90 napon belül az építető és a közműszolgáltató kötelesek egymással tételesen elszámolni.

(4) Ha a közműszolgáltató helyi önkormányzat, a (3) bekezdésben meghatározott véleményét az építető értesítését követő első képviselő testületi ülés napjától számított 10 napon belül köteles közölni az építetővel.

(5) Ha a közműszolgáltató neki felrőható 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 (elvégeztetését) megtagadja, köteles az ezzel okozott kárt a polgári jog általános szabályai szerint megtéríteni.

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

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

(8) E törvény alkalmazásában közműnek minősül: vízellátást szolgáló vezeték, szennyvíz-, illetve csapadékelvezetést szolgáló zárt csatorna, távhővezeték, földgázvezeték, elektromos vezeték, nagyfeszültségű villamos átviteli vezeték, szénhidrogén-szállító vezeték, bányászati célú vezeték, elektronikus hírközlési vezeték.

(9) A közműkiváltás illetve –fejlesztés során felmerülő kártalanítás összegét az építető köteles megfizetni a közműkiváltással illetve –fejlesztéssel terhelt ingatlan tulajdonosa számára, a kártalanítás ügyintézése a közműszolgáltató feladata.”

16.§

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

„(1) Az országos, a térségi, az elővárosi és a 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 vasútlétesítési jog).”

(2) A Vtv. 44. §-ának (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) E törvény alkalmazásában a felszín alatti vasúti pálya létesítőjén a vasúti pálya hatósági építési és műszaki engedély jogosultját, illetve

a) helyi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetében annak tulajdonosát,

b) az országos, a térségi és az elővárosi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén a vasúti pályahálózat működtetőjét kell érteni.”

17.§

A Vtv. 46. §-ának (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A kisajátítási eljárásban hozott határozat bírósági felülvizsgálata során a Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (a továbbiakban: Pp.) XX. fejezetének rendelkezéseit azzal az eltéréssel kell alkalmazni, hogy a pert a felszín alatti vasúti pálya létesítőjének az ingatlan tulajdonosa ellen is, az ingatlan tulajdonosának pedig a felszín alatti vasúti pálya létesítője ellen is meg kell indítania.”

18.§

(1) A Vtv. 55. §-a (6) bekezdésének b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A hálózat-hozzáférési díjak tekintetében az egyenlő bánásmód követelményeinek megtartásával általános és egyedi kedvezmények biztosíthatók, oly módon, hogy azok nem torzíthatják a vasúti társaságok közötti versenyt, így különösen]

„b) a vasúti pályahálózat működtetője egyedi kedvezményeket nyújthat a nagymértékben kihasználatlan vasúti pályaszakaszokon a forgalom növelése érdekében vagy időszakos jelleggel meghatározott vasúti pályaszakaszokon új szolgáltatások kifejlesztésének és bevezetésének ösztönzésére.”

(2) A Vtv. 55. §-ának (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) Ha a hálózat-hozzáférési díjak várhatóan nem fedezik a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetőjének összes indokolt költségét és ráfordítását, az 54. § (1) és (3)-(5) bekezdéseiben rögzített szolgáltatások díja legfeljebb az összes indokolt költségre és ráfordításra fedezetet nyújtó mértékig olyan általános felárral növelhető, amely figyelembe veszi a vasúti társaságok termelékenységének növekedését, a vasúti pályahálózat hatékony használatának követelményét, a nemzetközi vasúti árutovábbítás versenyképességét és az egyenlő bánásmód elvét.”

(3) A Vtv. 55. §-a a következő új (11) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg a jelenlegi (11) bekezdés megjelölése (12) bekezdésre módosul:

„(11) A meglévő vasúti pályahálózat meghatározott szakaszán végzett fejlesztő és felújító beruházások, valamint új vasúti pályaszakasz létesítése esetén a vasúti pályahálózat működtetője által készített hosszú távú költségterv alapján egyedi felár érvényesíthető az adott vasúti pályaszakaszra vonatkozóan, ha a beruházás a felár alkalmazása nélkül nem térülne meg. Az egyedi felár alkalmazásának további feltétele, hogy a beruházás a vasúti pályahálózat jobb kihasználását eredményezze, vagy a vasúti pályahálózat működtetője és a hozzáférésre jogosultak közül legalább az egyik számára eredményjavulást okozzon. Az alkalmazott egyedi felár mértékének megállapításakor figyelembe lehet venni a beruházással kapcsolatos kockázatok megosztására vonatkozó megállapodásokat is.”

19. §

A Vtv. a következő 55/A. §-sal és az azt megelőző alcímmel egészül ki:

„A teljesítményösztönző rendszer

55/A. § (1) A hálózat-hozzáférési díjszabás rendszere a teljesítményösztönző rendszerrel együtt a vasúti pályahálózat zavarainak minimalizálására és a vasúti pályahálózat teljesítményének javítására ösztönzi a hozzáférésre jogosultat és a vasúti pályahálózat működtetőjét.

(2) A teljesítményösztönző rendszer alapelveit, és a teljesítményösztönző rendszerre vonatkozó alapvető szabályokat a miniszter állapítja meg.”

20. §

A Vtv. a következő 55/B. §-sal és az azt megelőző alcímmel egészül ki:

„A Díjképzési Módszertan és a Díjszámítási Dokumentum

55/B. § (1) A vasúti pályahálózat működtetője a díjszabási rendszer elemei meghatározásának módját e törvény, valamint külön jogszabály keretei között megalkotott Díjképzési Módszertanban rögzíti.

(2) A vasúti pályahálózat működtetője a hálózat-hozzáférési díjak meghatározására vonatkozó részletes számításokat és a számítások alapjául szolgáló adatokat a Díjszámítási Dokumentumban rögzíti. A vasúti pályahálózat működtetője a Díjszámítási Dokumentumban meghatározott díjakat a Hálózati Üzletszabályzatban teszi közzé.”

21. §

A Vtv. 56. §-a a következő (9) bekezdéssel egészül ki:

„(9) A hozzáférésre jogosult több vasúti pályahálózat-működtető vasúti pályahálózatára kiterjedő kapacitást is igényelhet a nyílt hozzáférésű vasúti

pályahálózat kapacitását elosztó szervezethez folyamodva, amely az igénylő nevében az érintett vasúti pályahálózat kapacitását elosztó szervezetnél eljár.”

22. §

A Vtv. 57. §-a a következő (4)-(6) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A keretmegállapodás tartalmazza a következő éves üzemi menetrend érvényességi idejét meghaladó időszakra vonatkozóan a hozzáférésre jogosult által igényelt és a vasúti pályahálózat kapacitását elosztó szervezet által felajánlott pályahálózat-kapacitás jellemzőit.

(5) A keretmegállapodást a vasúti pályahálózat kapacitását elosztó szervezet a vasúti igazgatási szerv előzetes hozzájárulásával egyoldalúan módosíthatja – ideértve a rögzített kapacitás mértékének korlátozását is –, ha:

a) a vasúti pályahálózat jobb kihasználása indokolja,

b) a keretmegállapodás megkötésére a körülmények utóbb bekövetkezett változásából eredően már nem lenne jogszabályi lehetőség.

(6) Az (5) bekezdés szerinti módosítás esetére a keretmegállapodásban a hozzáférésre jogosult részére arányos kártalanítás vagy kártérítés is kiköthető.”

23. §

(1) A Vtv. 59. §-ának (1)-(2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője

a) a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó általános szerződési feltételeit,

b) a díjszabási rendszer elemeit, valamint azok alkalmazásának részletes feltételeit,

c) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának részletes feltételeit, ideértve a 61. § (5) bekezdése szerinti összehangolási eljárás részletes szabályait is, továbbá

d) a vasúti pályahálózatra vonatkozó forgalmi és műszaki jellemzőket

a külön jogszabályokban meghatározott követelményeknek megfelelően, Hálózati Üzletszabályzatba foglalja.

(2) A vasúti pályahálózat működtetője az adott menetrendi évre vonatkozó Hálózati Üzletszabályzat közzétételét megelőzően az érdekeltek (a hozzáférésre jogosultak és az EGT-államok kapacitás-elosztó szervezetei) részére lehetőséget biztosít az egyeztetésre. Ennek érdekében a Hálózati Üzletszabályzat tervezetét – annak közzétételére külön jogszabályban meghatározott határidőt 30 nappal megelőzően – a honlapján nyilvánosságra hozza. A vasúti pályahálózat működtetője 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.”

(2) A Vtv. 59. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(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.”

24. §

A Vtv. 61. §-ának (4)-(7) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A felek között a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződés jön létre, ha a hozzáférésre jogosult elfogadja a vasúti pályahálózat működtetőjének ajánlatát. A szerződés a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaktól csak annyiban térhet el, amennyiben a vasúti igazgatási szerv ehhez előzetesen hozzájárult. A létrejött szerződés egy példányát a vasúti pályahálózat működtetője köteles a vasúti igazgatási szerv részére a mindkét fél által történő aláírástól számított tizenöt napon belül megküldeni.

(5) A vasúti pályahálózat valamely elemére vonatkozó vasúti pályahálózat-kapacitás iránt bejelentett igények ütközése esetén a vasúti pályahálózat működtetője az érintett igényeket bejelentő hozzáférésre jogosultak között egyeztetést kezdeményez, és megkísérli egyezség létrehozását (a továbbiakban: összehangolási eljárás). Az egyezség létrehozása érdekében a vasúti pályahálózat működtetője az érintett hozzáférésre jogosultak részére az általuk bejelentett igénytől eltérő vasúti pályahálózat-kapacitás igénybevételére tehet javaslatot, illetve az érintett felek jogosultak a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényüket a bejelentési határidő elteltét követően is módosítani.

(6) Ha az összehangolási eljárás 10 munkanapon belül nem vezet eredményre, a vasúti pályahálózat működtetője – az 56. § (2)-(5) bekezdésekben foglaltakra is figyelemmel – dönt az összehangolási eljárással érintett igényekről, és ennek eredményeként az összehangolási eljárással érintett hozzáférésre jogosult részére az általa bejelentett igénytől eltérő ajánlatot tehet.

(7) Ha a vasúti pályahálózat működtetője a (3) bekezdésben meghatározott ajánlattételi kötelezettségének – a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott határidőben – nem tesz eleget, vagy a hozzáférésre jogosult a vasúti pályahálózat működtetőjének a (6) bekezdés szerinti eltérő ajánlatát nem fogadja el, a hozzáférésre jogosult a 77. § (1) bekezdése szerint jogvita eljárást kezdeményezhet.”

25. §

A Vtv. XII. fejezetének a 62. §-a és az azt megelőző alcím helyébe a következő rendelkezés lép:

**„A NEM FÜGGETLEN VASÚTI PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐ
ÁLTAL MŰKÖDTETETT VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATRA
VONATKOZÓ ELTÉRŐ RENDELKEZÉSEK**

62. § (1) Ha a vasúti pályahálózatot nem független vasúti pályahálózat-működtető működteti, akkor a pályahálózat-kapacitás elosztásának folyamatára vonatkozó rendelkezéseket a 62-65. §-okban foglalt eltérésekkel kell alkalmazni.

(2) A nem független vasúti pályahálózat-működtető által működtetett vasúti pályahálózat esetében

a) a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztására,

b) a nem független vasúti pályahálózat-működtető Hálózati Üzletszabályzatának kidolgozására,

c) a Díjképzési Módszertan és a Díjszámítási Dokumentum megállapítására, illetőleg a hozzáférésre jogosult által fizetendő hálózat-hozzáférési díjak összegének meghatározására, valamint

d) a nem független vasúti pályahálózat-működtető az általa működtetett vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése költségei meghatározásának módjára vonatkozó feladatokat a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet (a továbbiakban: VPSZ) látja el.

(3) A nem független vasúti pályahálózat-működtető köteles a VPSZ – (2) bekezdésben meghatározott – szolgáltatásainak igénybevételére.

(4) A nem független vasúti pályahálózat-működtető – a VPSZ (2) bekezdésben meghatározott feladatai ellátása érdekében – külön jogszabályban meghatározottak szerint köteles

a) az általa működtetett vasúti pályahálózat forgalmi és műszaki jellemzőkre 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.”

26. §

A Vtv. 64. §-ának (3)-(4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(3) A VPSZ a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően meghatározza

a) a hozzáférésre jogosult rendelkezésére bocsátható vasúti pályahálózat-kapacitást, továbbá

b) a hálózat-hozzáférési díjak összegét,

és erről a nem független vasúti pályahálózat-működtetőt és a hozzáférésre jogosultat 15 napon belül értesíti.

(4) A nem független vasúti pályahálózat-működtetőt a (3) bekezdés szerinti értesítésben foglaltaknak megfelelő tartalommal a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítása tárgyában a hozzáférésre jogosulttal szemben szerződéskötési kötelezettség terheli. 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 vasúti pályahálózat-működtető köteles a vasúti igazgatási szerv és a VPSZ részére a mindkét fél által történő aláírástól számított tizenöt napon belül megküldeni.”

27. §

A Vtv. 67. §-a (3)–(5) bekezdésének helyébe a következő rendelkezés lép, valamint (6)–(7) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg a jelenlegi (6) bekezdés megjelölése (8) bekezdésre módosul:

„(3) A VPSZ működési engedélyt nem szerezhethet, illetve vasúti társaságban sem közvetlen, sem közvetett módon nem szerezhethet 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 létesíthet.

(4) A VPSZ vezető tisztségviselője, felügyelő bizottságának tagja, vezető állású munkavállalója, valamint a díjszabási vagy kapacitás-elosztási feladatait ellátó munkavállalója,

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

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

c) munkafeltételeit, hatásköreit, beszámolási kötelezettségeit olyan módon kell meghatározni, hogy a 62. § (2) 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 62. § (2) bekezdése szerinti feladatok ellátásával összefüggő döntések meghozatala során a befolyásmentesség és az egyenlő bánásmód követelményének megfelelően járjon el.

(5) A VPSZ vezető tisztségviselőjének, felügyelő bizottsága tagjának, vezető állású munkavállalójának, valamint a díjszabási vagy kapacitás-elosztási feladatait ellátó munkavállalójának közeli hozzátartozója [Ptk. 685. § b) pont]

a) a vasúti igazgatási szervvel közszolgálati jogviszonyt nem létesíthet,

b) vasúti társaságban, vagy annak kapcsolt vállalkozásában részesedést nem szerezhethet.

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

(6) A VPSZ vezető tisztségviselője, felügyelő bizottságának tagja, vezető állású munkavállalója, valamint a díjszabási vagy kapacitás-elosztási feladatait ellátó munkavállalója köteles haladéktalanul írásban bejelenteni, ha vele vagy közeli hozzátartozójával szemben törvényben meghatározott összeférhetetlenségi ok merül fel, illetve ha jogviszonyának fennállása alatt ő vagy közeli hozzátartozója összeférhetetlen helyzetbe kerül. A vezető tisztségviselőt és a felügyelő bizottság tagját a tulajdonosi jogkör gyakorlója, a vezető állású munkavállalót, és a díjszabási vagy kapacitás-elosztási 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 felügyelő bizottságának tagja, a vezető állású munkavállaló, vagy a díjszabási vagy kapacitás-elosztási feladatot ellátó munkavállaló jogviszonya megszűnik.

(7) A VPSZ a nem független vasúti pályahálózat-működtető számára nyújtott szolgáltatások ellenértékeként az általa elosztott vasúti pályahálózat kapacitás után – a 79. § (1) bekezdésének e) pontjára is figyelemmel – kiszámlázott hálózat-hozzáférési díj, valamint elszámolt belső hálózat-hozzáférési díj [65. § (2) bekezdés b) pont] külön jogszabályban meghatározott hányadának megfelelő összegű megbízási díjra jogosult a vasúti pályahálózat működtetőjétől. A vasúti pályahálózat működtetője és a VPSZ közötti jogviszonyra a külön jogszabályban, illetve a Ptk. 198. §-ának (3) bekezdésében foglaltakat kell alkalmazni.”

28. §

A Vtv. a 67. §-t követően a következő 67/A. §-sal egészül ki:

„**67/A. §** A 62. § (2) bekezdése szerinti feladatok ellátása során a VPSZ részére a tulajdonosi jogokat gyakorló szerv egyedi utasítást nem adhat.”

29. §

A Vtv. XIII. fejezete a következő 68/A-68/G. §-sal, valamint új alcímmel egészül ki:

„AZ UTAZÓ VASÚTI MUNKAVÁLLALÓK JOGAI ÉS KÖTELEZETTSÉGEI

68/A. § (1) A Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény (továbbiakban: Mt.) rendelkezéseit e törvényben meghatározott eltérésekkel kell alkalmazni az országhatáron átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó vállalkozó vasúti tevékenységeket végző utazó vasúti munkavállalók esetében.

(2) Az e fejezetben foglalt rendelkezéseket nem kell alkalmazni az országhatáron átnyúló helyi és térségi vasúti személyszállítás és az országhatár 15 kilométeres körzetét át nem lépő, országhatáron átnyúló vasúti árutovábbítás, valamint a Magyar Köztársaság és a szomszédos ország határállomásai közötti vállalkozó vasúti tevékenység tekintetében.

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

(4) Az (1)-(3) bekezdésben foglaltaktól eltérően a 68/F-68/G. §-ának rendelkezéseit valamennyi vasúti járművezető esetében alkalmazni kell.

Napi pihenőidő

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

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott lakóhelyi napi pihenőidő hossza hét napos 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.

68/C. § (1) A lakóhelyen kívüli napi pihenőidő hossza huszonnégy órás időszakonként megszakítás nélkül legalább nyolc óra.

(2) 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 pihenőidőt megfelelően kompenzálásának módját és mértékét a kollektív szerződésben rögzíteni kell.

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

Munkaközi szünetek

68/D. § (1) Ha az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó vasúti vállalkozási tevékenységet 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 szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállaló részére a munkaközi szünetet úgy kell biztosítani, hogy a munkavállaló ténylegesen kipihenhesse magát.

Heti pihenőidő

68/E. § (1) Az országhatárokon átnyúló kölcsönös átjárhatósághoz kapcsolódó vállalkozó vasúti tevékenységet végző utazó munkavállalók heti pihenőidejére az Mt. 124. §-ának (1)-(4) bekezdése a (2)-(3) bekezdésekben írt eltérésekkel alkalmazandó.

(2) A 68/A. § (1) bekezdésében meghatározott munkavállalónak 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.

(3) Az Mt. 124. § (5)-(10) bekezdései nem alkalmazhatók.

A vasúti járművezetőre vonatkozó rendelkezések

68/F. § (1) Vasúti jármű csak vasúti társasággal fennálló munkaviszony keretében vezethető.

(2) A vezetési idő hossza a napi 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 vasúti járművezető köteles a munkáltatójával fennálló munkaviszonyán kívüli munkaviszonyban 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.

(4) Az (1) és (2) bekezdés szempontjából vezetési időnek minősül a külön jogszabályban meghatározott vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakörben töltött munkaidő is.

(5) Ha a vasúti járművezető napi munkaideje meghaladja a nyolc órát, a vasúti járművezető részére – a munkavégzés megszakításával – legalább negyvenöt perc munkaközi szünetet kell biztosítani.

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

(7) A vasúti járművezető részére biztosított munkaközi szünet egy részének a munkaidő harmadik és hatodik órája közé kell esnie.

68/G. § (1) A munkáltató az Mt. 140/A. §-ában foglaltakon túl köteles a vasúti járművezető 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.”

30. §

(1) A Vtv. 73. §-a (1) bekezdésének *i*) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A vasúti igazgatási szerv feladat- és hatáskörébe tartozik]

„*i*) a vasúti társaságok személyszállítási és áru fuvarozási üzletszabályzatának jóváhagyása,”

(2) A Vtv. 73. §-ának (1) bekezdése a következő új *l*) ponttal egészül ki, egyidejűleg a jelenlegi *l*) pont megjelölése *m*) pontra módosul:

[A vasúti igazgatási szerv feladat- és hatáskörébe tartozik]

„*l*) a miniszter részére a vasúti közlekedési ágazatra vonatkozó, a miniszter által előírt adatszolgáltatások teljesítése,”

31. §

A Vtv. 77. §-a (1) bekezdésének helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) Az 53. § szerint nyílt hozzáférésre jogosult szervezet vagy a nem független vasúti pályahálózat-működtető a vasúti igazgatási szervnél jogvitát kezdeményezhet, amennyiben álláspontja szerint:

a) a vasúti pályahálózat működtetője vagy a VPSZ megsértette a Hálózati Üzletszabályzatban megállapított valamely kötelezettségét,

b) a Hálózati Üzletszabályzat valamely rendelkezése ellentétes a megkülönböztetéstől mentes eljárás követelményével,

- c) a Díjképzési Módszertan ellentétes az e törvényben, illetőleg a külön jogszabályban foglaltakkal,
- d) a Díjszámítási Dokumentum vagy a Hálózati Üzletszabályzatban szereplő díjak, kedvezmények és felárak nem az e törvényben, illetve a külön jogszabályban foglaltaknak megfelelően kerültek meghatározásra, vagy a Hálózati Üzletszabályzatban nem a Díjszámítási Dokumentumban meghatározott díjak szerepelnek,
- e) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztására vonatkozó eljárás során eljárási szabálysértés történt, vagy annak eredménye jogszabálysértő, illetve ellentétes a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal,
- f) a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó eseti igénybejelentés elintézése során eljárási szabálysértés történt, vagy annak eredménye jogszabálysértő, illetve ellentétes a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal,
- g) valamely szerződő fél megsértette a pályahálózathoz való nyílt hozzáférés tárgyában kötött szerződést, vagy a menetvonal igénybevételeért fizetendő hálózat-hozzáférési díj mértéke jogszabálysértően, illetve a Hálózati Üzletszabályzatba ütköző módon került megállapításra.”

32. §

A Vtv. 79. §-a (1) bekezdésének e) pontja helyébe a következő rendelkezés lép, valamint a következő új f) és g) ponttal egészül ki, egyidejűleg a jelenlegi f) pont megjelölése h) pontra módosul:

[A vasúti igazgatási szerv a jogvita ügyben hozott határozatában]

- „e) a 77. § (1) bekezdés c) 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 77. § (1) bekezdés d) pontja szerinti jogvita esetén elrendelheti új Díjszámítási Dokumentum készítését, valamint annak megfelelő díjszabási rendszer Hálózati Üzletszabályzatban való meghirdetését,”
- g) 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,”

33. §

(1) A Vtv. 80. §-a (4) bekezdésének c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:]

- „c) a képzési engedély kiadása, az alapképzés és az időszakos oktatás ellenőrzése, az alapvizsga és az időszakos vizsga lefolytatása, továbbá annak ellenőrzése, hogy a

vasúti közlekedés biztonságával összefüggő tevékenységet végző munkavállaló a jogszabályban előírt alapvizsgával és időszakos vizsgával rendelkezik-e,”

(2) A Vtv. 80. §-ának (4) bekezdése a következő új *k)* és *l)* ponttal egészül ki, egyidejűleg a jelenlegi *k)* pont megjelölése *m)* pontra módosul:

[A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:]

„*k)* az utazó vasúti munkavállalók jogaira és kötelezettségeire vonatkozó rendelkezések [68/A-68/G. §] betartásának ellenőrzése,
l) a munkavállalók egészségügyi alkalmassága megállapításának ellenőrzése és véleményezése,”

(3) A Vtv. 80. §-ának (8) és (9) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(8) A közlekedési hatóság a (4) bekezdés *a)* és *b)* pontjában meghatározott engedélyezési eljárásokban a hiányosan benyújtott kérelemmel kapcsolatos – a tartalmi és formai követelményekre vonatkozó – részletes hiánypótlási felhívást a kérelem beérkezésétől számított 45 napon belül adja ki.

(9) A közlekedési hatóság ügyintézési határideje a kérelemre indult, (4) bekezdés *a)* és *b)* pontjában meghatározott engedélyezési eljárásokban az utolsó hiánypótlás beérkezését követő 90 nap. Az eljárás megindításáról az ügyfeleket és az érdekelteket a közlekedési hatóság a kérelem beérkezésétől számított 15 napon belül értesíti.”

34. §

(1) A Vtv. 81. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg a jelenlegi (6) bekezdés megjelölése (7) bekezdésre módosul:

„(6) Az utazó vasúti munkavállalók jogaira és kötelezettségeire vonatkozó rendelkezések megsértőit a közlekedési hatóság bírság megfizetésére kötelezi. A bírság mértékét a Kormány rendeletben határozza meg.”

(2) A Vtv. 81. §-a a következő (8)-(9) bekezdéssel egészül ki:

„(8) Ha a közlekedési hatóság a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók képzésére és vizsgáztatására vonatkozó rendelkezések megsértését állapítja meg:

a) a képzőszervezet képzési engedélyét vagy regisztrációját teljes egészében vagy egyes munkakörökre vonatkozó képzés, illetőleg egyes képzési helyek vonatkozásában felfüggeszti vagy visszavonja;

b) bírságot zab ki, amelynek mértékét a Kormány rendeletben határozza meg;

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

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

35.

(1) A Vtv. 82. §-a (1) bekezdése a következő *d)* ponttal egészül ki:

[A közlekedési hatóság jogosult]

„*d)* a műszaki engedélyek kiadásának, valamint a 80. § (5) bekezdésében meghatározott éves jelentés alapjául szolgáló adatokat”

[nyilvántartani]

(2) A Vtv. 82. §-a a következő (9)-(10) bekezdéssel egészül ki:

„(9) A vasúti vizsgaközpont a 35/A. § (4) bekezdésben meghatározott feladatának ellátása során jogosult az alapvizsgára és időszakos vizsgára jelentkező személyek személyazonosító adatainak, valamint vizsgaeredményeinek kezelésére. Ezen adatkezelésre a (4)-(7) bekezdésben foglaltakat kell megfelelően alkalmazni.

(10) A közlekedési hatóság vezetője a feladat- és hatáskörében jogosult államtitkot, illetve szolgálati titkot képező adat minősítésére.”

36. §

A Vtv. 87. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, valamint a következő (5)-(6) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A külön jogszabályban meghatározott vasúti üzemi létesítményeket magában foglaló záhonyi körzetben a vasúti pályahálózathoz tartozó átrakó és rendező pályaudvarok működtetését a Magyar Állam vagy a Magyar Állam kizárólagos tulajdonában lévő gazdasági társaság legalább többségi tulajdonában lévő gazdasági társaság látja el. E gazdasági társaság vonatkozásában a 14. § (1) bekezdésében foglaltakat nem kell alkalmazni.

(5) A 2008. július 1-jét megelőzően kiadott határozatlan idejű vontatási szolgáltatásra vonatkozó működési engedélyek 2008. december 31-éig érvényes határozott idejű működési engedélyekké válnak 2008. július 1-jétől.

(6) A 35/A. § szerinti alapképzést és időszakos oktatást 2011. december 31-jéig a szakképzési hozzájárulásról és a képzés fejlesztésének támogatásáról szóló 2003. évi LXXXVI. törvény 4. §-ának alkalmazásában gyakorlati képzésnek kell tekinteni.”

37. §

(1) A Vtv. 88. §-a (1) bekezdésének *e)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép, valamint az alábbi *f)* ponttal egészül ki:

[Felhatalmazást kap a Kormány, hogy]

„e) a kapacitáselosztás körébe tartozó szolgáltatások nyújtására vonatkozóan a VPSZ és a nem független vasúti pályahálózat-működtető között fennálló jogviszony feltételeit, ideértve az e szolgáltatások ellenértékéért a nem független vasúti pályahálózat-működtető által fizetendő megbízási díj mértékét,
f) a vasúti vizsgaközpont kijelölését,”

[rendeletben állapítsa meg.]

(2) A Vtv. 88. §-a (2) bekezdésének 1., 4.-5., 7., 10., 12.-13., 17. és 20. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Felhatalmazást kap a miniszter, hogy]

„1. a működési engedélyezés részletes szabályait,”

„4. a hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteit, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének, illetve alkalmazásának alapvető szabályait, valamint a Díjképzési Módszertanra és a Díjszámítási Dokumentumra vonatkozó részletes szabályokat az államháztartásért felelős miniszterrel együttesen,

5. a Hálózati Üzletszabályzat tartalmára vonatkozó részletes szabályokat,”

„7. a vasúti igazgatási szerv, illetve 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,”

„10. a vasúti építmények építésügyi hatósági engedélyezésének részletes szabályait - az építésügyért felelős miniszterrel egyetértésben -, valamint üzemeltetésük ellenőrzésének előírásait,”

„12. a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésére és vizsgáztatására, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésére továbbá a képzési engedély kiadására vonatkozó szabályokat,

13. a vasúti járművek, a vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló nyomástartó edények és kazánok gyártását, javítását, minősítését, valamint hatósági műszaki vizsgálatát végző személyek, illetve szervezetek működési feltételeit,”

„17. a teljesítményösztönző rendszerre vonatkozó részletes szabályokat,”

„20. a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő műszaki előírásokat (ÁME),”

[rendeletben állapítsa meg.]

38. §

A Vtv. 89. §-a a következő i) ponttal egészül ki:

[Ez a törvény a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:]

„i) a Tanács 2005/47/EK irányelve (2005. július 18.) 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.”

39. §

A Vtv. 2. számú mellékletében az országos vasúti mellékvonalak jegyzékében a „Dombóvár – Lepsény (49)” sor helyébe a „Tamási – Lepsény (49)” sor lép.

40. §

(1) A Vtv. 3. számú melléklete I. részének c) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Az 54. § (1) bekezdésben hivatkozott alapszolgáltatások]

„c) a nyílt vonalak, a forgalmi vágányok, a kitérők, a vágánykapcsolatok, a műtárgyak, valamint a jelző és biztosító berendezések használatának a b) pontban foglaltak keretein belül történő biztosítása,”

(2) A Vtv. 3. számú melléklete II. részének d) pontja helyébe a következő rendelkezés lép, valamint a II. rész a következő e) ponttal egészül ki:

[Az 54. § (3) bekezdésében hivatkozott létesítményekhez és berendezésekhez való hozzáférés]

„d) állomási, szolgálati helyiségek, vonali területek és berendezések használata, állomási és vonali üzemszünet felfüggesztése, illetve vasúti járművek tárolása,

e) a vasúti jármű karbantartására szolgáló létesítményekhez és a vasúti pályahálózat igénybevételéhez elengedhetetlenül szükséges egyéb létesítményekhez és berendezésekhez.”

(3) A Vtv. 3. számú melléklete III. részének b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Az 54. § (4) bekezdésben hivatkozott kiegészítő szolgáltatások]

„b) tolatás és a II. részben meghatározott létesítmények használatával kapcsolatos egyéb szolgáltatások, ideértve a határforgalom lebonyolításával kapcsolatos, valamint

a különböző vasúti pályahálózatok kölcsönös átjárhatóságának hiányából eredően szükségessé váló szolgáltatásokat - különösen a különböző nyomtávok miatt szükséges átrakási és tengelyátszerelési tevékenységeket - is,”

(4) A Vtv. 3. számú mellékletének III. része a következő e) ponttal egészül ki:

[Az 54. § (4) bekezdésben hivatkozott kiegészítő szolgáltatások]

„e) vonatfelvételi tevékenység végzése.”

41. §

(1) Ez a törvény 2008. július 1-jén lép hatályba, és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

(2) E törvény hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a Vtv. 46. §-ának (1) és (4) bekezdése.

(3) E törvény hatálybalépésével egyidejűleg a Vtv.

a) 1. §-a (5) bekezdésének a) pontjában a „Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Részvénytársaság (a továbbiakban: GySEV Rt.)” szövegrész helyébe a „Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: GySEV Zrt.)” szöveg,

b) 1. §-a (5) bekezdésének b) pontjában, valamint 41. §-ának (1) és (2) bekezdésében a „GySEV Rt.” szövegrész helyébe a „GySEV Zrt.” szöveg,

c) 1. §-a (5) bekezdésének c) pontjában és 40. §-ának (2) bekezdésében a „Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Rt.” szövegrész helyébe a „Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Zrt.” szöveg,

d) 3. §-a (1) bekezdésének c) pontjában az „országos vasúti törzshálózati vasúti pálya” szövegrész helyébe az „országos törzshálózati vasúti pálya” szöveg,

e) 3. §-a (2) bekezdésének e) pontjában az „az integrált vasúti társaság” szövegrész helyébe az „a nem független vasúti pályahálózat-működtető” szöveg,

f) 7. §-ának (1) bekezdésében a „személyszállítási, árutovábbítási és vontatási szolgáltatási” szövegrész helyébe a „személyszállítási és árutovábbítási” szöveg,

g) 14. §-ának (3) bekezdésében az „Az országos pályahálózat működtetője” helyébe az „Az országos vasúti pályahálózat működtetője és a fejlesztési közreműködő” szöveg,

h) 26. §-ában a „Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.-vel” szövegrész helyébe a „Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.-vel (a továbbiakban: MNV Zrt.)” szöveg,

i) 31. §-a (1) bekezdése második mondatában az „(a továbbiakban együtt: üzembentartó)” szövegrész helyébe az „(a továbbiakban együtt: üzembentartó) és a fejlesztési közreműködő” szöveg,

j) 37. §-ának (2) bekezdésében a „pályavasúti tevékenység” szövegrész helyébe a „vasúti pályahálózat működtetési tevékenység” szöveg,

k) 38. §-ának (1) bekezdésében az „országos vasúti törzshálózati vasúti pálya” szövegrész helyébe az „országos törzshálózati vasúti pálya” szöveg,

l) 39. §-ában az „országos vasúti törzshálózati pályák” szövegrész helyébe az „országos törzshálózati vasúti pályák” szöveg,

- m) 44. §-a (6) bekezdésének a) pontjában az „országos” szövegrész helyébe az „országos, a térségi és az elővárosi” szöveg,
- n) 45. §-ának (5) bekezdésében az „a kisajátításról szóló 1976. évi 24. törvényerejű rendeletben” szövegrész helyébe az „a kisajátításról szóló törvényben” szöveg,
- o) 49. §-ának (1) bekezdésében a „biztosítani kell” szövegrész helyébe az „az egyenlő bánásmód elvének megtartásával biztosítani kell” szöveg,
- p) 49. §-a (2) bekezdésének felvezető szövegében, az 51. §-a (1) bekezdésében, az 54. §-ának (3) bekezdésében, valamint az 54. §-ának (4) bekezdésében az „A pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság” szövegrész helyébe az „A vasúti pályahálózat működtetője” szöveg,
- q) 51. §-a (3) bekezdésében, az 54. §-ának (1) bekezdésében, az 54. §-ának (5) bekezdésében, valamint a 73. §-a (1) bekezdésének d) pontjában az „a pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság” szövegrész helyébe az „a vasúti pályahálózat működtetője” szöveg,
- r) 53. §-a (1) bekezdésének e) pontjában az „az Engedélyezési Irányelvvel” szövegrész helyébe az „a 95/18/EK irányelvvel” szöveg,
- s) 61. §-ának (1) bekezdésében az „a pályavasúti társaságnak” szövegrész helyébe az „a vasúti pályahálózat működtetőjének” szöveg,
- t) 61. §-ának (3) bekezdésében az „A pályavasúti társaság” szövegrész helyébe az „A vasúti pályahálózat működtetője” szöveg,
- u) 63. §-ában az „Az integrált vasúti társaság” szövegrész helyébe az „A nem független vasúti pályahálózat-működtető” szöveg,
- v) 64. §-ának (5) bekezdésében az „a pályavasúti társaság” szövegrész helyébe az „a vasúti pályahálózat működtetője” szöveg,
- w) 64. §-ának (6) bekezdésében az „Amennyiben az integrált vasúti társaság” szövegrész helyébe a „Ha a nem független vasúti pályahálózat-működtető” szöveg,
- x) 68. § (1) bekezdésében az „a vasúti forgalom közvetlen ellátásában az vehet részt” szövegrész helyébe az „a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállaló az lehet” szöveg,
- y) 75. §-a (4) bekezdésében az „a vasúti társaságokat” szövegrész helyébe az „a vasúti társaságokat és a VPSZ-t” szöveg,
- z) 81. § (1) bekezdésének b) pontjában, (3) bekezdésének a) pontjában, valamint (5) bekezdésében a „legmagasabb összegét” szövegrész helyébe a „mértékét” szöveg,
- zs) 85/A. §-ában a „Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaságnak (a továbbiakban: MNV ZRt.)” szövegrész helyébe az „MNV Zrt.” szöveg, valamint az „MNV ZRt.” szövegrész helyébe az „MNV Zrt.” szöveg

lép.

ÁLTALÁNOS INDOKOLÁS

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (továbbiakban: Vtv.) 2006. január 1-jén lépett hatályba. A hatálybalépés óta eltelt időszak alatt több lényeges változás történt, valamint felszínre kerültek a Vtv. szövegében benne rejlő pontatlanságok és hiányosságok. A mostani módosítás ezekre a kérdésekre kíván választ adni.

A harmadik vasúti csomag és a hazai szabályozás

A Vtv. megalkotása óta elfogadásra került az ún. harmadik vasúti csomag, amelynek keretében kihirdetésre került:

- az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (a szankciók átültetési határideje: 2010. június 3.),
- az Európai Parlament és a Tanács 2007/59/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről (átültetési határidő: 2009. december 4.), illetve
- az Európai Parlament és a Tanács 2007/58/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (átültetési határidő: 2009. június 4.).

A harmadik vasúti csomagba tartozó irányelvek és rendelet átültetése a Vtv. 2009. I. félévre tervezett módosításának keretében fog megvalósulni.

1993-ban a korábbi, 1968. évi vasútról szóló törvény szellemétől merőben eltérő törvény született, amely tükrözte a bekövetkezett nagyarányú változásokat és a vasúti közlekedési ágazat vonatkozásában megteremtette az alapjait az Európai Unióhoz történő csatlakozásnak. A Magyar Köztársaság 2004. május 1-jén csatlakozott az Európai Unióhoz. A Vtv. elvi alapját képezte a vasúti közlekedéspolitika stratégiai kérdéseiről szóló 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozat, melynek fő célkitűzései között szerepelt többek között a Magyar Vasúti Hivatal létrehozása és a MÁV Zrt. szervezeti átalakítása. Az új törvény központi eleme a vasúti árufuvarozás fellendítését szolgáló európai piacnyitás, az új vállalkozó vasúti társaságok piacra lépésének megkönnyítése, továbbá a verseny erősítése a vasúti árufuvarozás területén.

A Vtv. 2006. január 1-jén történő hatálybalépése óta folyamatosan kerültek kihirdetésre a kapcsolódó végrehajtási rendeletek, amelyek egyrészt a korábbi törvényhez kapcsolódó rendeleteket váltották fel (pl.: vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítése), másrészt korábban nem szabályozott területeken járultak hozzá a vasúti közlekedés megfelelő szabályozási környezetének kialakításához (vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezete).

A vasúti közlekedés intézményrendszere

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

A gazdasági és közlekedési miniszter feladat- és hatásköréről szóló 163/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § e) pontja alapján a gazdasági és közlekedési miniszter a Kormány közlekedésért felelős tagja. A rendelet 4. § (4) bekezdésének a), c) és d) pontja alapján a miniszter a közlekedésért való felelőssége körében irányítja a Nemzeti Közlekedési Hatóságot, a Magyar Vasúti Hivalt, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezetet. A független döntéshozatal biztosítása érdekében a miniszter irányítási jogköre korlátozott: a miniszter a közlekedésbiztonsági szervnek feladat elvégzésére vagy mulasztás pótlására egyedi utasítást nem adhat ki, továbbá a miniszter a Magyar Vasúti Hivatal elnökét, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet főigazgatóját és helyettesét hatéves időtartamra nevezi ki. A miniszter feladata ezen kívül a Vtv. 88. § (2) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján a Vtv. végrehajtási rendeleteinek megalkotása, a nevesített esetekben az államháztartásért felelős miniszterrel (a pénzügyminiszterrel) együttesen. A miniszter a hazai jogszabály-alkotási folyamat mellett részt vesz a közösségi jogszabályalkotásban is, biztosítja az EU tanácsadó szerveiben (munkacsoportokban, bizottságokban) történő részvételt. A miniszter megrendelői feladatokat is ellát a vasúti közlekedési szektorban a pénzügyminiszterrel egyetértésben. A miniszter a vasúti társaságokkal közszolgáltatási szerződést köt, továbbá az állam nevében szerződés megkötésével kötelezettséget vállalhat az országos vasúti pályahálózat működtetését végző vasúti társaságnak a pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült és az üzleti tevékenységből nem fedezett indokolt költségeinek a megtérítésére.

Magyar Vasúti Hivatal

A Vtv. 4. §-a szerint a vasúti közlekedéssel összefüggő igazgatási és hatósági tevékenységet a miniszter, valamint a közlekedési igazgatási szervezet látja el. A közlekedési igazgatási szervek: a vasúti igazgatási szerv (Magyar Vasúti Hivatal) és a vasúti közlekedési hatóság (Nemzeti közlekedési Hatóság). A Magyar Vasúti Hivalt (a továbbiakban: MVH) 2006. január 1-jén hozta létre a Kormány, mint országos hatáskörű szervet. Az MVH feladata – és egyben létrehozásának oka –, hogy a többszereplős hazai piac minden vasúti társasága számára biztosítsa a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés azonos feltételeit. A Vtv. 69-79. §-ai alapján az MVH főbb hatáskörei:

- a vasúti társaságok működési engedélyének kiadása, módosítása, felfüggesztése, visszavonása, a működési engedély feltételei fennálltának ellenőrzése, valamint a működési engedélyek nyilvántartása,
- a vasúti piac felügyelete,
- a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztására vonatkozó tárgyalások felügyelete, döntés a kapacitás-elosztással kapcsolatos jogorvoslati ügyekben,
- a személyszállítási üzletszabályzat, az árufuvarozási üzletszabályzat, valamint a vontatási üzletszabályzat jóváhagyása,
- a pályahálózat-kapacitás biztosításával kapcsolatos keret-megállapodások jóváhagyása,
- kérelem alapján döntés a vasúti pályák nyílt hozzáférésűvé, illetve nyílt hozzáférés alól mentessé történő minősítéséről,
- a vasúti piac fejlődésének nyomon követése, elemzése és értékelése.

Az MVH jogosult az Európai Bizottsággal és a nemzeti társhatóságokkal kapcsolatot fenntartani és velük információcserét folytatni. A piacfelügyeleti tevékenység azt jelenti, hogy az MVH a piaci szereplők tevékenységét egészben vagy részletében megvizsgálja, és a törvényben szabályozott keretek között a jogszabályoknak megfelelő piaci működés érdekében intézkedéseket foganatosít, vagy az erre illetékes szerv felé jelzi, ha a jogszabályoknak nem megfelelő működést észlel. A Vtv. a piacfelügyeleti intézkedések érvényesülése érdekében jogosítja fel az MVH-t, hogy a Vtv-ben meghatározott szankciókat alkalmazza, végső esetben a vasúti társaság működési engedélyét is visszavonhatja. Magyarországon az általános versenyhatósági feladatokat a Gazdasági Versenyhivatal látja el. A vasúti közlekedésre vonatkozó erősen szakmai jellegű közösségi szabályozásra és sajátosságokra tekintettel viszont indokolt volt speciális piacfelügyeleti jogköröket biztosítani az MVH számára. A két közigazgatási hatóság az átfedések elkerülése érdekében együttműködési szerződésben szabályozza viszonyát.

Nemzeti Közlekedési Hatóság

A Nemzeti Közlekedési Hatóságot (a továbbiakban: NKH) a Közlekedési Főfelügyelet, a Központi Közlekedési Felügyelet, a megyei (fővárosi) közlekedési felügyelet és a Polgári Légiközlekedési Hatóság jogutódjaként hozta létre a Kormány. A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 6. §-a alapján vasúti közlekedési hatósággént a Kormány az NKH-t jelölte ki. Az NKH 2007. január 1-jétől kezdte meg működését. A jogutód intézmény átvette a beolvadó jogelőd intézményektől a sokrétű, szerteágazó feladataikat, és azokat központosítottan látja el. A Vtv. 81. §-a alapján az NKH feladat- és hatásköre különösen a következőkre terjed ki:

- műszaki engedély kiadása,
- a biztonsági tanúsítvány és műszaki engedély kiállítása, meghosszabbítása, módosítása és visszavonása, valamint az abban foglalt feltételek teljesítésének ellenőrzése,
- a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő vasúti szakemberek vizsgáztatása, valamint a vasútbiztonsággal összefüggő képzést nyújtó szervezetek ellenőrzése,
- a vasúti pálya, az üzemi létesítmények, a vasúti járművek, valamint a vasúti közlekedéssel összefüggő tevékenységek ellenőrzése abból a szempontból, hogy megfelelnek-e a jogszabályok előírásainak és a hatósági engedélyekben foglaltaknak (felügyeleti tevékenység),
- a vasúti járművekről nyilvántartás vezetése,
- a nemzeti vasútbiztonsági szabályok érvényesülésének figyelemmel kísérése,
- éves vasútbiztonsági jelentés készítése,
- együttműködés és információcsera az EGT más államaiban működő vasútbiztonsági hatóságokkal és az Európai Vasúti Ügynökséggel (European Railway Agency – ERA).

Műszaki engedély szükséges például a vasúti pálya és tartozékai építéséhez, létesítéséhez, átalakításához, és megszüntetéséhez, a vasúti jármű belföldi üzembe helyezéséhez, valamint a vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző vizsgahelyek működéséhez. A vasúti pályahálózat irányítása, működtetése kizárólag az NKH által kiállított vasútbiztonsági engedély alapján végezhető. A belföldön bejegyzett vasúti társaság a vasúti pályahálózatot kizárólag az NKH által kiállított vasútbiztonsági tanúsítvány birtokában használhatja. A vasútbiztonsági engedély, illetve tanúsítvány

igazolja, hogy a vasúti társaság létrehozta a biztonsági rendszerét, és a kockázatok korlátozása és a vasúti pályahálózat biztonságos üzemeltetése érdekében képes megfelelni a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek.

Közlekedésbiztonsági Szervezet

A Közlekedésbiztonsági Szervezetet (a továbbiakban: KBSZ) a gazdasági és közlekedési miniszter alapította 2006. január 1-jén a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezetből (POLÉBISZ), mint jogelődből. A KBSZ-re vonatkozó rendelkezések nem a Vtv-ben, hanem a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbt.) találhatóak meg. A Kbt. 3. §-a szerint a KBSZ a balesetek megelőzése érdekében

- elvégzi a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események független szakmai vizsgálatát,
- gyűjti és elemzi a közlekedési balesetekkel és az egyéb közlekedési eseményekkel kapcsolatos információkat,
- biztonsági ajánlásokat dolgoz ki.

A Kbt. 7. §-a alapján a KBSZ kivizsgálja a súlyos vasúti baleseteket. Kivizsgálhatja továbbá azokat az egyéb közlekedési eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna, vagy a közlekedésbiztonságra európai közösségi szinten gyakorolnak hatást. A KBSZ a közlekedési balesetek megelőzése érdekében javaslatot állít össze a jogszabály előkészítőjének, valamint biztonsági ajánlást tesz a közlekedési társaságoknak. A KBSZ feladata továbbá, hogy folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét folytasson más országok szervezeteivel.

Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.

A MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. részére a vasúti pályakapacitás elosztásának feladatát a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (a továbbiakban: VPE) végzi. A Vtv. 67. §-ának (1) bekezdése alapján a VPSZ egyszemélyes gazdasági társaság, kizárólagos tulajdonosa a Magyar Állam. A VPE felett a tulajdonosi jogokat – így az első számú vezető kinevezésének jogát is – a Vtv. 67. §-a (2) bekezdésének megfelelően a Magyar Állam nevében a közlekedésért felelős miniszter, mint a társaság alapítója gyakorolja. A VPE-t 2004 tavaszán alapította a MÁV Rt. és a GYSEV Rt. a gazdasági és közlekedési miniszter ez irányú kérése alapján, majd az EU csatlakozást megelőzően a Magyar Állam kivásárolta. A társaság jelenleg a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. 100%-os tulajdonában van. Létrehozásának oka az volt, hogy a vasúti pályakapacitás elosztásának feladatát integrált vasúti társaság esetén egy független szervezet lássa el. Jelenleg a GYSEV Zrt. működik integrált vasúti társaságként, a MÁV Zrt. pedig jelentős szervezeti átalakuláson ment keresztül, aminek lényege, hogy az egyes vasúti tevékenységek önálló gazdasági társaságba kiszervezve folytatják tevékenységüket. Így jött létre a MÁV Cargo Zrt. az árufuvarozás, a MÁV-START Zrt. a személyszállítás és a MÁV-Trakció Zrt. a vontatási tevékenység tekintetében. A közösségi szabályozási háttér pedig a 2001/14/EK irányelv, amely szerint a vasúti pályakapacitás elosztását és a díjmegállapítást valamennyi tagországban olyan szervezetnek kell ellátnia, amely független a pályát igénybevevő vállalkozó vasúti társaságoktól. Mivel Magyarországon a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. esetében nem történhet meg a pályahálózat-működtetés és vállalkozó vasúti tevékenységek teljes elkülönítése, ezért a kapacitáselosztásra és

díjmegállapításra különálló szervezetet kellett létrehozni, amely független a MÁV Zrt.-től és a GYSEV Zrt.-től, valamint a vasúti piac összes többi szereplőjétől. A VPE-nek a Magyar Állam részéről történt kivásárlásával ez a feltétel teljesült.

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

2007. július 1-jén a Nemzeti Autópálya Fejlesztési Zrt.-ből alakult Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztési Zrt. átvett a MÁV Zrt.-től egyes, Európai Unió forrásból megvalósuló vasúti pálya létesítéssel, fejlesztéssel és átalakítással kapcsolatos feladatokat. Az autópálya építések során megszerzett tapasztalatok és a MÁV Zrt.-től érkezett szakemberek ismereteinek egy szervezeten belül történő felhasználásával a legoptimálisabb, leghatékonyabb működés valósítható meg.

A vasúti piac helyzete

Vasúti árutovábbítás

Jelenleg 15, az országos vasúti pályahálózat használatára jogosult vasúti árutovábbítást végző vasúti társaság működik Magyarországon, a legjelentősebbek közülük a MÁV Cargo Zrt. és a GYSEV Zrt., amelyek a vasúti árutovábbítás 95%-át bonyolítják le. A többi vasúti társaság, a Szentesi Vasútépítő Kft., a G&G Növényvédelmi Kft., az Eurocom Zrt., a Bobo Kft., a Pannontrain Zrt., az MMV magyar Magánvasút Zrt., a Train Hungary Magánvasút Kft., a CER Zrt., a FLOYD Szolgáltató Zrt., a Mátrai Erőmű Zrt., a Vasútépítők Kft. és a Balatoni Iparvasút Szolgáltató Kft. osztozik a maradék 5%-on, illetve némelyik közülük ugyan rendelkezik működési engedéllyel, de tényleges tevékenységet átmenetileg, vagy már hosszabb ideje nem folytat. Ez az arány megfelel az európai uniós átlagnak, Magyarország nincs rosszabb helyzetben mint a többi tagország. A vasúti árufuvarozási piacon 2005. év végig tartó kedvezőtlen tendencia 2006. évben megállt, sőt a teljesítménymutatók kedvezően alakultak. A piacon végig érezhető volt a MÁV Cargo Zrt. dominanciája. A vasút térvésztesének üteme a közúthoz képest tovább lassult az előző évekhez képest, sőt 2007-ben a vasúti árufuvarozási piacon tovább folytatódott az EU csatlakozás óta tapasztalható folyamatos növekedés. Jelentős változást hozhat, ha a MÁV Cargo Zrt. értékesítésének versenyhivatali jóváhagyása megtörténik.

Vasúti személyszállítás

Az országos vasúti pályahálózat használatára jelenleg három vasúti társaság rendelkezik működési engedéllyel, a MÁV Start Zrt., a GYSEV Zrt. és a MÁV Nosztalgia Kft. Ez utóbbi azonban tevékenységét idegenforgalmi és turisztikai célból végzi, így az országos közlekedésben elfoglalt szerepe nem meghatározó. A térségi személyszállításra jogosult társaságok többsége erdei kisvasút, amelyek főként turisztikai célból végeznek személyszállítást. Elővárosi és helyi személyszállításra vonatkozó működési engedéllyel jelenleg a BKV Zrt. rendelkezik. A Vtv. hatálybalépése óta eltelt időszakot vizsgálva elmondható, hogy a vasút a közúthoz képest megőrizte pozícióját, részesedése a távolsági személyszállításban viszonylag állandó, 22% körül mozog. Magyarországon keskeny nyomközű vasutak működnek térségi vasútként, melyek az országos személyszállítási forgalom kb. 1%-ának megfelelő utasforgalmat bonyolítanak le évente. A BKV Zrt. megközelítően 600 millió utast szállít évente metrón, villamoson és a HÉV-vonalakon.

Vontatás

Az MVH az Eurocom Zrt. részére adta ki az első hazai, kizárólag vasúti vontatási tevékenység végzésére feljogosító működési engedélyt. A MÁV Zrt. 2008. január 1-jével MÁV Trakció Zrt. néven önálló társaságba szervezte vontatási tevékenységét, úgy hogy mozdonyvezetőit és a teljes mozdonyállományát az új cég rendelkezésére bocsátotta. A Vtv. jelenleg hatályos szövege a 91/440/EGK irányelv vasúti társaságra vonatkozó fogalom meghatározása alapján a működési engedélyek tekintetében három fajta tevékenységet figyelembe véve három fajta működési engedélyt szabályoz: a vasúti személyszállítási működési engedélyt, a vasúti árutovábbítási működési engedélyt és végül a vontatási működési engedélyt. Annak ellenére, hogy Magyarország a Bizottság részére elküldte a Vtv. hatályba lépett szövegezését, és a Bizottság részéről észrevétel nem érkezett a működési engedélyek ilyen felosztása tekintetében, mégis a Vtv. alkalmazása a gyakorlatban nehézségbe ütközött. A Bizottság még 2004. áprilisában kiadott egy ajánlást a tagállamok számára, amelyben javaslatot tett a működési engedély kérelmek formájára vonatkozóan. A javaslat pedig csak kétféle tevékenységet ismer: árutovábbítási és személyszállítási tevékenységet. Az Európai Vasúti Ügynökség feladata az EU-ban kiadott működési engedélyek nyilvántartása, mégpedig személyszállítási és árutovábbítási működési engedély szerinti megbontásban. A hatályos Vtv. alapján ugyan ki lehetne adni különálló vontatási engedélyt, de az nem felel meg az Európai Bizottság által preferált megbontásnak, és az Európai Vasúti Ügynökség sem tudja a nyilvántartásába felvenni. Az EU tagállamaiban nem egységes a gyakorlat. Van olyan ország, ahol egyfajta működési engedélyt lehet megszerezni, és ezen belül van meghatározva a vasúti társaság tevékenységének a jellege. Más ország ismeri a vontatási tevékenységre vonatkozó engedélyt is, úgy, hogy vagy a személyszállítási, vagy az árutovábbítási engedély alfaját képezi. A lényeg azonban az, hogy a működési engedély nem a tevékenységhez, hanem a vasúti társasághoz kapcsolódó jogintézmény.

Vasúti pályahálózat működtetése

Magyarországon az országos vasúti pályahálózatokat bármelyik hazai vagy más EGT-államban kiállított működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság igénybe veheti. Az országos vasúti pályahálózat hossza 7700 km. A villamosított vonalak tekintetében hazánk elmarad az EU átlagától. Az országos vasúti pályahálózatot két vasúti társaság a MÁV Zrt. és a GySEV Zrt. működteti, amely pályahálózatokat a vasúti társaságok a VPE közreműködésével vehetik igénybe. Jelenleg a térségi vasúti pályahálózatok keskeny nyomközű, erdei kisvasutak. Elővárosi és helyi vasúti pályahálózat működtetésére engedéllyel a BKV Zrt. rendelkezik. Magyarország földrajzi elhelyezkedése folytán a nyugat-keleti irányú áruforgalom szempontjából kiemelkedő. Az Európai Unió által meghatározott tíz ún. Helsinki folyosó közül három halad át az országon. Záhony térsége az egyik kulcsfontosságú átrakodó helye az Ázsiából (Oroszországból, Kínából) érkező, illetve oda tartó áruszállítmányoknak. A földrajzi előnyökkel szemben áll azonban az infrastruktúra jelenlegi állapota. A pályahálózat állapota az elmúlt tíz évben folyamatosan romlott, mivel a karbantartásra, illetve a felújításra rendelkezésre álló források nem nyújtottak fedezetet a műszaki állapot szinten tartására. A vonalhálózat egészének mindössze 15,5%-a kétvágányú, míg az EU átlaga 41,5%. Magyarország EU-csatlakozása óta megvalósult beruházások a Helsinki folyosókon EU támogatással (ISPA, Kohéziós alap) megvalósult beruházások voltak. Magyarország a fejlesztésekhez elsősorban a

Közlekedési Operatív Programban meghatározottak szerint járul hozzá, amely az elkövetkező 7 év európai uniós támogatással megvalósuló közlekedésfejlesztéseit megalapozó operatív program, elsősorban a versenyképesség támogatása, és a környezeti fenntarthatóság javítása céljából. A MÁV Zrt. 2006. augusztus 31-én alapította a Záhonyi Logisztikai és Rakománykezelési Szolgáltató Zrt-t, amely társaság létrehozásának célja a záhonyi átrakó kapacitások hozzáférhetőségének versenysemleges és független biztosítása, a szolgáltatások színvonalának emelése, logisztikai szolgáltatások kiépítése, az átrakási tevékenységek versenyképességének javítása a térségben.

A MÁV Zrt. szervezeti átalakítása

A Kormány a vasúti közlekedéspolitikai stratégiai kérdéseiről szóló 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozatban rögzítette elképzeléseit a vasúti közlekedés jövőjével kapcsolatban. A határozat legfontosabb célkitűzései közé tartozott a MÁV által végzett vasúti árufuvarozási tevékenység külön gazdasági társaságba történő kiszervezése, valamint a MÁV Rt. szétválasztása önálló infrastruktúra-kezelő (vasúti pályahálózat működtető), illetve személyszállítást végző vasúti társaságokra. Ennek a döntésnek a szellemében került sor első lépésként 2006. január 1-jén a MÁV Cargo Zrt megalakulására a MÁV Zrt. árufuvarozási üzletágának kiszervezésével. Ezt követte a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. alapítása, amely cég tényleges működését 2007. július 1-jével kezdte meg, és végül 2008. január 1-jén jött létre a MÁV Trakció Zrt., amelynek tevékenysége vontatási szolgáltatás nyújtása a vasúti társaságok részére. A folyamat eredményeként a jelenlegi MÁV Zrt. feladatai leszűkültek a vasúti pályahálózat működtetésének feladatára, valamint a kiterjedt vállalatcsoport leányvállalatai tekintetében a tulajdonosi jogok gyakorlására. A MÁV Zrt. 2007-ben pályázatot írt ki leányvállalatának a MÁV Cargo Zrt.-nek a megvásárlására, amely tenderen a GySEV és a Rail Cargo Austria konzorciuma került ki győztesen, a tranzakció versenyhivatali jóváhagyása folyamatban van.

A Vtv. módosításának okai

A vasútra vonatkozó európai uniós jogalkotás olyan alapvető szemléletbeli változást eredményezett, amely a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény módosítása helyett új törvény megalkotását tette szükségessé 2005-ben. A Vtv. 2006. január 1-jén lépett hatályba, a hatálybalépés óta eltelt több mint két év alatt bekövetkezett gazdasági és jogszabályi változások szükségessé teszik a Vtv. korrekcióját. A változtatási javaslatok kidolgozása során figyelembe vételre kerültek a vasúti piac szereplői által felvetett problémák is.

A Vtv-t a 2005/47/EK irányelv rendelkezéseivel összefüggésben is módosítani szükséges az Európai Unió tagságunkból fakadó jogharmonizációs köteletségünk teljesítése érdekében. Az irányelv célja az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között 2004. január 27-én létrejött, a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodás végrehajtása. A 2005/47/EK irányelv 5. cikke kimondja, hogy a tagállamok a szociális partnerekkel folytatott konzultációt követően hatályba léptetik azokat a törvényi,

rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az irányelvnek legkésőbb 2008. július 27-ig megfeleljenek. A Vtv. módosítása az előbbieken túlmenően tartalmaz olyan közösségi irányelvi rendelkezéseket is, amelyeknek átültetésére eddig még nem vagy nem pontosan került sor (2001/14/EK irányelv és 2004/49/EK irányelv egyes rendelkezései).

A Vtv. hatálybalépésekor az országos vasúti pályahálózatot 2 integrált vasúti társaság működtette, így a vasúti társaságoktól független Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet (továbbiakban: VPSZ) Vtv-ben meghatározott feladatait csak integrált vasúti társaságok által működtetett nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat esetén végezte. A Vtv. hatályba lépése óta azonban a MÁV Zrt. jelentős szervezeti átalakításon ment keresztül. Tekintettel a MÁV Zrt. szervezeti átalakításának folyamatára (a vállalkozó vasúti tevékenységek külön gazdasági társaságba szervezésére), a szabályozás módosítására van szükség a diszkriminációmentes kapacitás-elosztás és díjmegállapítás jogszabályi garanciájának megteremtése érdekében. A Vtv. értelmező rendelkezései közé szükséges felvenni a pályahálózat-kapacitás elosztásának a VPSZ által történő ellátása esetén egy új fogalmat, ami az integrált vasúti társaság helyett szerepelne, pontosabban meghatározva, mely társaságok lehetnek szerződő partnerei a VPSZ-nek. Ez az új fogalom a nem független vasúti pályahálózat-működtető. A független kapacitás-elosztás és díjmegállapítás biztosítása érdekében szigorításra kerülnek a VPSZ-re vonatkozó összeférhetetlenségi szabályok.

2007. július 1-jén a Nemzeti Autópálya Fejlesztési Zrt-ből alakult NIF Zrt. átvett a MÁV Zrt-től egyes, Európai Unió forrásokból megvalósuló vasúti pálya létesítési, fejlesztési és átalakítási feladatokat. A 2008. január 1-től hatályos Vtv. 2. §-a (5) bekezdésének 15. pontjában már bevezetésre került a fejlesztési közreműködő fogalma, a Vtv. 85/A. §-ában pedig a NIF Zrt. fejlesztési közreműködőként nevesítve szerepel. A Vtv-módosításban a fejlesztési közreműködők jogai és kötelezettségei kerülnek meghatározásra.

A Vtv. megalkotásakor a jogalkotók a működési engedélyekre vonatkozó rendelkezések kialakításakor a vasúti társaság által végzett tevékenységekből indultak ki, így külön nevesítettek személyszállítási, árutovábbítási, valamint vontatási működési engedélyt. Az Európai Unió több tagállamában van külön vontatási engedélytípus, azonban az Európai Bizottság által 2004. április 7-én a működési engedélykérelmek egységes formájáról kiadott ajánlás alapján az Európai Unió tagállamai által alkalmazott gyakorlat szerint két fajta működési engedélyt lehet kiadni, személyszállítási engedélyt és árutovábbítási engedélyt. A javasolt új szabályozás alapján a vontatási tevékenységet folytatni kívánó vasúti társaságok a személyszállítási vagy árutovábbítási engedély birtokában jogosultak az adott tevékenységet (személyszállítást vagy árutovábbítást) végző vasúti társaságok részére vontatási szolgáltatás nyújtására.

A Vtv. módosításnak fontos eleme a saját célú vasúti pályahálózat fogalmának pontosítása. A módosítás azt eredményezi, hogy a vasúti pályahálózat felett rendelkezni jogosultnak nem magának kell a vállalkozó vasúti tevékenységet végeznie, hanem arra specializálódott vasúti társaságot is megbízhat a tevékenység ellátására.

A Vtv. módosításban a közszolgáltatási szerződés a korábbinál részletesebben kerül szabályozásra. Az autóbusszal végzett és a vasúti közszolgáltatás tekintetében hasonló szabályozás kialakítása a cél az alágazat-semlegesség minél jobban történő érvényesítése érdekében. A módosítás eredményeként a vasúti közszolgáltatási szerződés kötelező tartalmi elemei meghatározásra kerülnek a Vtv-ben, továbbá rögzítésre kerül a közszolgáltatási és az egyéb tevékenység közötti keresztfinanszírozás tilalmának elve is.

A Vtv. módosítása az előbbieken felsoroltakon túlmenően tartalmazza a Vtv. végrehajtási rendeleteinek folyamatban lévő kidolgozásánál felmerült – törvényi szintű szabályozást igénylő – kérdések rendezését is: főbb rendelkezések Vtv-ben történő meghatározása, valamint a hatóságok feladat- és hatáskörének, továbbá a Vtv. 88. §-a felhatalmazó rendelkezéseinek pontosítása. A módosítás tartalmazza továbbá a hatályos Vtv-ben meglévő kodifikációs hibák kijavítását, valamint szövegszerű pontosításokat is.

RÉSZLETES INDOKOLÁS

Az 1. §-hoz

A nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalmának bevezetésére a MÁV szervezeti átalakítása miatt van szükség, mivel a 91/440/EGK tanácsi irányelv 6. cikkének (3) bekezdése, valamint a 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 4. cikkének (2) bekezdése és 14. cikkének (2) bekezdése megköveteli a pályahálózat-kapacitás elosztását és a díjmegállapítást végző szervezettől, hogy független legyen a vállalkozó vasúti tevékenységet végző hozzáférésre jogosult vasúti társaságoktól. Jelenleg a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának feladatát a VPSZ látja el a vasúti pályahálózatot működtető integrált vasúti társaság esetében. A MÁV Zrt. szervezeti átalakításával a MÁV Zrt. tevékenysége a vasúti pályahálózat működtetésére korlátozódik, azonban az irányelvek említett rendelkezésének értelmében nem független a hozzáférésre jogosult vasúti társaságoktól, mivel a MÁV-START Zrt., a MÁV Nosztalgia Kft. és a MÁV-TRAKCIÓ Zrt esetében anya- és leányvállalat viszonyáról van szó. A kapacitás-elosztás és a díjmegállapítás tekintetében az érdekeltség kizárása érdekében módosítani szükséges a Vtv. rendelkezéseit úgy, hogy a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának feladatát továbbra is egy független szervezet (VPSZ) lássa el. Ezért szükséges a MÁV vállalatcsoport megváltozott helyzetéhez igazodóan a Vtv-nek a VPSZ-re vonatkozó rendelkezésekhez kapcsolódóan az integrált vasúti társaságon kívüli további vasúti társaságokat is bevonni.

A saját célú vasúti pályahálózat fogalmának kialakításával a 91/440/EGK tanácsi irányelv szóhasználatához kívántak igazodni a törvény megalkotói. A régi vasúti törvény szóhasználatában ennek a fogalomnak az iparvágány felelt meg. A fogalom átvétele miatt a gyakorlat során felszínre kerültek a törvény rendelkezéseinek hiányosságából adódó problémák. A fogalom tartalmának módosításával és a 6. § (7) bekezdésének, valamint a 49. § (2) bekezdése c) pontjának módosításával pontosításra kerül a pályahálózat mibenléte, valamint az, hogy ki, kinek az érdekében és milyen feltételekkel végezhet vállalkozó vasúti tevékenységet a vasúti pályahálózaton. A hatályos Vtv. alapján a vasúti pályahálózatot abban az esetben lehetett saját célú vasúti pályahálózatnak minősíteni, ha rajta vasúti áruszállítási tevékenységet folytatott a tulajdonosa, azaz az áruszállításra vonatkozó működési engedély volt a feltétele annak, hogy a saját célú vasúti pályahálózatra pályahálózat működtetésre vonatkozó működési engedélyt lehessen kapni. A módosítás után elég, ha a rendelkezésre jogosult érdekében bármilyen, akár országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság által végzett vasúti közlekedési tevékenység folyik. Tehát ezután a saját célú vasúti pályahálózat működtetése esetén nem kell, hogy a tulajdonos saját „belső vasútüzemet” működtessen (vasúti áruszállítást, vasúti személyszállítást végezzen), elég, ha erre vonatkozóan szerződéssel rendelkezik egy országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társasággal.

A Vtv. 2. § (5) bekezdésének új 16. pontja által meghatározásra kerül, hogy a Vtv.-ben használt kapcsolt vállalkozás fogalma a számviteli törvény szerinti fogalommal megegyezik.

A Tanács 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 2005/47/EK irányelvének (2005. július 18.) átvételéhez szükséges fogalmak új (6) bekezdésben kerülnek meghatározásra.

A 2. §-hoz

A Vtv. 6. §-ának (3) bekezdése módosításának eredményeként a működési engedély tartalmazza, hogy az adott vasúti társaság nem független vasúti pályahálózat-működtetőnek minősül-e. A vasúti igazgatási szerv így ellenőrizni tudja, hogy a függetlenség feltételei fennállnak-e, továbbá megfelelő időben értesül arról, ha a vasúti társaság e minőségében változás állna be.

Az Európai Unió legtöbb országában a működési engedélyeknek két típusát (a vasúti személyszállítási működési engedélyt, valamint a vasúti árutovábbítási működési engedélyt) engedő szabályozás van érvényben. Ezzel szemben a vasúti vállalkozási tevékenységnek három fajtája van, úgymint vasúti személyszállítás, vasúti árutovábbítás és vontatási tevékenység. Mindkét működési engedély feljogosítja a tulajdonosát arra, hogy vontatási tevékenységet végezzen, azaz saját szerelvényeit vontassa, továbbá, hogy más vasúti társaságok részére nyújtson vontatási szolgáltatást. A Vtv. hatályos szövege a három fajta vállalkozó vasúti tevékenységhez igazodóan a működési engedélyeknek is három fajtáját ismeri. Ez azonban nem felel meg az EU tagállamok jelenlegi gyakorlatának, ami csak a vasúti személyszállítási és a vasúti árutovábbítási működési engedélyt ismeri. Mindezek alapján a törvényből törölni szükséges a vontatási működési engedélyre vonatkozó rendelkezéseket, valamint ki kell mondani, hogy vontatási tevékenység vasúti személyszállítási, illetve vasúti árutovábbítási működési engedély birtokában végezhető.

Az új 6. § (7) bekezdés a saját célú áruszállításra vonatkozó rendelkezéseket tartalmazza összhangban a 95/18/EK irányelv 2. cikk (1) bekezdésének d) pontjában foglaltakkal, valamint a módosítás 2. § (4) bekezdés 15. pontjában meghatározott saját célú vasúti pályahálózat fogalmára. Ezek alapján megállapítható, hogy saját célú pályahálózaton végzett vállalkozó vasúti tevékenységet az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság és a saját célú vasúti áruszállítási tevékenységre vonatkozó működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság végezhet. A vasúti árutovábbítás a Vtv. fogalom-meghatározásai alapján gyűjtőfogalom, ami az árufuvarozást és az áruszállítást öleli fel [Vtv. 2. § (2) bek. 7. pont]. Az áruszállításnak az áru vasúti járművel saját célból történő továbbítása minősül [Vtv. 2. § (2) bek. 9. pont].

A 3. §-hoz

A Vtv. jelenlegi szövege nem ad támpontot arra vonatkozóan, hogy milyen tartalmú kötelezettségeket vállalhatnak az önkormányzatoknak abban az esetben, ha részt akarnak venni a vasúti közlekedési tevékenységben. A módosítással lehetőség nyílik arra, hogy a miniszter az önkormányzatokkal folytatott párbeszéd eredményeként kialakult feladatoknak a felsorolását, és tartalmát külön rendeletben tegye közzé.

A 4. §-hoz

A közlekedési hatóság által kiadott üzembehelyezési engedélyek más EGT államban is érvényesek a kölcsönös elismerés elve alapján, így pontatlan a belföldi kifejezés használata a b) pontban.

Az Európai Unió tagállamaiban a gyártás is engedélyköteles tevékenység, a magyar piac védelme, illetve a magyar gyártók versenyképességének fokozása szempontjából fontos, hogy a gyártás és javítás tanúsítása intézményi és engedélyezési háttérrel biztosítva legyen. A gyártás vasúthatóság szempontjából történő tanúsítása nem azt jelenti, hogy a gyártót a hatóság korlátozza tevékenységében, hanem csak azt ítéli meg a hatóság, hogy az adott termék gyártása során betartják-e a vasúti előírásokat, a termék előállítása megfelel a rá vonatkozó követelményeknek. Ha a vasúti hatóság a termék forgalmazását betiltja, vagy a gyártást nem tanúsítja, akkor annak vasúti alkalmazhatóságát nem ismeri el, és ez nem azt jelenti, hogy az adott termék az ipar valamely más területén ne lenne forgalmazható.

A vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző személyek, valamint a veszélyes áruk fuvarozásával összefüggésben feladatokat végző tartályvizsgálók tevékenysége is engedélyhez kötött, alkalmasságának megítélése a vasúti hatóság feladata, hiszen ezek a személyek hatósági jogkörben járnak el a vasúti hatóság nevében

A 5. §-hoz

Meghatározásra kerül, hogy a fejlesztési közreműködő a Vtv. 2. § (2) bekezdésének 2. pontjában meghatározott vasúti pályahálózat működtetési tevékenység elemei közül melyeket végezheti a fejlesztési közreműködő.

Az együttműködésre vonatkozó részletes szabályokat pályahálózat-működtető és a fejlesztési közreműködő közötti szerződés tartalmazza.

Az 6. §-hoz

Az önkormányzatok kötelezettségvállalásának lehetséges tartalma miniszteri rendeletben kerül meghatározásra.

A 7. §-hoz

A vasúti árutovábbításra kiadott működési engedély csak vasúti árutovábbítási tevékenységhez, a vasúti személyszállításra kiadott működési engedély pedig csak vasúti személyszállítási tevékenység végzésére jogosít.

A 8-9. §-hoz

Hazánk Európai Unióhoz történő csatlakozásának napjától jogrendünk részévé vált a Tanácsnak a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás forgalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, a 1893/91/EGK

rendelettel módosított 1191/69/EGK rendelete, amely kizárja a szolgáltatók közszolgáltatásra való kötelezésének lehetőségét, illetőleg azt meghatározott feltételekhez köti. A rendelet értelmében közszolgáltatási kötelezettség minden olyan kötelezettség, amelyet a szolgáltató saját üzleti érdekeit szem előtt tartva egyáltalán nem vagy nem azonos mértékben, illetve nem azonos feltételekkel vállalna. Közérdek azonban megkövetelheti ilyen szolgáltatások biztosítását is. Ez esetben az ellátásért felelősnek arról más módon kell gondoskodnia, vagy a kötelezettséggel terhelt szolgáltató valós veszteségeit kompenzálnia kell.

Ezt az elvet fenntartja az azt 2009. december 3-án hatályon kívül helyező, az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vasúti és közúti közszolgáltatásról, valamint a 1191/69/EGK és az 1170/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló rendelete is.

A módosuló Vtv. a közösségi előírásoknak megfelelően biztosítja a szolgáltatóknak a jogot, hogy felmentésüket kérjék az általuk közszolgáltatási kötelezettségnek ítélt szolgáltatás nyújtása alól. Egyidejűleg az ellátásért felelős szerveket arra kötelezi, amennyiben a szolgáltató mentesítése közérdeket sértene, indokolt utazási igényeket hagynya kielégítetlenül, úgy a szolgáltatást a közösség számára legkevesebbé költséges módon biztosítsák. Ez történhet a közszolgáltatási menetrend racionalizálásával, az utazási igények más közlekedési eszközzel vagy más szolgáltatóval történő kielégítése útján, végső esetben veszteség-kiegyenlítéssel.

A fentieket már az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény tartalmazza, azonban az ilyen jellegű ügyek ágazatsemleges, egységes kezelésének biztosítása miatt a Vtv.-nek is tartalmaznia kell ezeket a rendelkezéseket

A közpénzek ésszerű, takarékos felhasználása érdekében a Vtv. minden esetben a legkedvezőbb megoldás kiválasztását írja elő kötelezettségként. Ettől eltérést akkor sem engedélyez, ha új szolgáltató piacra lépése a korábbi szolgáltató szerződésben rögzített kizárólagos jogát érintené. Erre az esetre a kizárólagos jog korlátozását rendeli el.

A közszolgáltatási kötelezettség nem azonos a veszteséges szolgáltatások együttesével, nem jelenti azok automatikus finanszírozását. Veszteség-kiegyenlítésre - más megoldás hiányában - akkor kerülhet sor, ha a szolgáltató a gazdasági és üzletpolitikai érdekeit mérlegelve kéri valamely kötelezettség alóli felmentését, igazolva az abból származó gazdasági hátrányát is. A közösségi rendelet értelmében a gazdasági hátrányt annak számszerűsítésével kell bemutatni, hogy mennyivel tudna eredményesebben működni a szolgáltató, ha az adott kötelezettség nem terhelné. A rendelet előírásai szerint a kompenzáció összegét - hatékony működésre és megfelelő színvonalú szolgáltatásnyújtásra alapozva - egy évre előre kell meghatározni az esetleges évközi korrekciókra okot adó feltételek egyidejű rögzítésével, s azt részletekben kell fizetni. A veszteség ily módon történő ellentételezése a Római Szerződéssel összeegyeztethető támogatásnak minősül, azt előzetes bejelentési kötelezettség a Bizottság felé nem terheli.

Rendeleti közösségi szabályozásról lévén szó, annak előírásait a Vtv. nem ismétli meg, azok alkalmazásáról visszautalással rendelkezik. Kivételt képez ez alól a helyi vasúti személyszállítás, amelyre nézve a módosított Vtv. él azzal a lehetőséggel, hogy a közösségi rendeletet nem kötelező alkalmazni azon szolgáltatókra, amelyek tevékenysége kizárólag helyi, elővárosi és térségi vasúti személyszállításra korlátozódik. E felmentés azokon a területeken indokolt, ahol a szolgáltatási színvonal és a szolgáltató vesztesége járatszinten nem kezelhető, ezért a Vtv. az önkormányzati

kompetenciába tartozó közszolgáltatásokat kivonja a közösségi rendelet hatálya alól. A rendelet mellett a közszolgáltatási szerződések tartalmának kialakítása során alkalmazandó az Európai Bíróság előzetes döntési eljárás keretében 2002-ben az Altmark Trans GmbH ügyében hozott ítélete (C-280/00) amely előre rögzített feltételekhez köti a személyszállítási közszolgáltatások támogatását. Ezzel elkerülhető, hogy e támogatásokra eseti engedélyt kelljen kérni az Európai Bizottságtól.

A személyszállítási tevékenység a jövőben sem engedheti meg a jövedelmező és a veszteséges járatok közötti keresztfinanszírozást, a transzparencia azonban e tekintetben is alapkövetelmény. Közpénzek felhasználásával működő területen nem engedhető meg sem a bevételek, sem a ráfordítások átcsoportosítása más tevékenységekhez, amely torz támogatási rendszert eredményezne. Ezt az Európai Unió támogatáspolitikája és a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó közösségi rendelet egyaránt tiltja.

A 10. §-hoz

A § a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúraprojektok elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (2004. április 29.) 4. cikke (1) bekezdésének 2. mondatát, a nemzeti vasútbiztonsági szabályokra vonatkozó elveket ülteti át.

A 11-12. §-hoz

A Vtv. 88. § (2) bekezdés 12. pontjában kapott felhatalmazás alapján készülő, az egyes vasúti munkaköröket betöltő szakemberek képzésének és vizsgáztatásának szabályairól szóló miniszteri rendelet tervezete jelenleg szakmai egyeztetés alatt van. A tervezet nevesíti az oktatási és képzési rendszer szereplőit, egyúttal meghatározza rendszerben elfoglalt helyüket.

A struktúra működtetése alapvetően a vasúti vizsgaközpont szakmai irányítása és a közlekedési hatóság felügyelete alatt zajlik. E rendszer működtetése érdekében az új 35/A. § meghatározza az alkalmazandó alapelveket, a működés alapjait. A 36. § rendelkezik a képzéshez, oktatáshoz történő diszkriminációmentes, az egyenlő elbánás mentén történő hozzáférésről.

A tervezet alapján hatályon kívül kell helyezni a törvény 36. § (2) és (3) bekezdését, tekintettel arra, hogy:

- a (2) bekezdés tárgyában szereplő, a kötelező tananyagot szabályozó rendelkezés kibontásra kerül a végrehajtási rendeletben,
- a (3) bekezdés feleslegessé válik, tekintettel arra, hogy a képzési, vizsgáztatási lehetőség nem marad kizárólagos privilégiuma egyetlen vasúti társaságnak sem.

A 13. §-hoz

A Vtv. 88. § (2) bekezdésének 21. pontjában a miniszter felhatalmazást kap a vasúti forgalom lebonyolítására vonatkozó szabályok rendeletben történő megállapítására azonban eddig ehhez a felhatalmazáshoz hiányoztak a Vtv.-ből a rendelkezések. Ezt kívánja pótolni a módosítás.

A 14. §-hoz

A fejlesztési közreműködő részére szükséges biztosítani, hogy feladatai sikeres ellátása érdekében bizonyos esetekben – így például a vasúti pályával szomszédos ingatlan használatának vonatkozásában – a vasúti pályahálózat működtetőjével megegyező jogosultságot kapjon. A (4) bekezdésben hatályon kívül helyezett törvény száma törlésre kerül.

A 15. §-hoz

A nemzeti közlekedéspolitika általános célkitűzéseit legkorábban a jelenleg is hatályos 68/1996. (VII. 9.) OGY határozat fektette le. A határozat – összhangban az Európai Unió törekvéseivel – az integrált közlekedési rendszer kiépítését, a személy és áruszállítási igények magas színvonalú kielégítését, a vasút javára a vasúti és közúti közlekedés arányának javítását és az ésszerű közlekedési módokat kialakítását rögzítette. Magyarország 2000-től vált jogosulttá a vasúti infrastruktúra beruházások és az azokhoz kapcsolódó szakértői Európai Unió (ISPA és Kohéziós Alap) támogatására. A támogatásokat az európai korridorok által érintett vasúti pályaszakaszok felújítására, átalakítására lehetett igénybe venni. Az elnyert pályázatok alapján indult projektek egy része azonban különböző okokra visszavezethetően késedelmet szenvedtek el. Az okok egyike a vasúti pálya átépítése során kialakult olyan helyzet volt, amikor az érintett közműveket át kellett helyezni. A jelenlegi jogi szabályozás nem adott lehetőséget a helyzet gyors rendezésére, a közmű tulajdonosával, illetve üzemeltetőjével nehezen mentek haladtak a tárgyalások. A késedelmek azonban azzal a veszéllyel is fenyegettek, hogy az EU-tól kapott támogatások összegét vissza kellett fizetni. Annak érdekében, hogy ez a helyzet ne álljon elő, a jövőre nézve a módosítási javaslat a Vtv. új 43/A. §-ával olyan új eljárási rendet alakít ki, ami a közmű kiváltás gyorsítását célozza. A javasolt szöveg a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 4. § (2) bekezdésében szereplő, ugyanilyen okok alapján született szövegnek a vasúti környezetre való tekintettel tett módosításokkal történő átültetése.

A 16. §-hoz

A Vtv. 44. § (1) bekezdése nincs összhangban az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény által használt fogalmakkal. A módosítás során a létesítési engedély kifejezés helyett a hatósági építési és műszaki engedély kifejezés bevezetésére kerül sor.

A Vtv. 44. § (5) bekezdésének módosításával meghatározásra kerül, hogy a térségi és elővárosi vasúti pályahálózat esetén ki az engedély jogosultja, illetve ki teszi közzé a nyomvonal által érintett ingatlanok jegyzékét.

A 17. §-hoz

A Vtv. 46. §-ának (5) bekezdése és a kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény 32. §-ának (1) bekezdése is a kisajátítási határozat bírósági felülvizsgálata iránti eljárásra vonatkozó, a Pp. XX. fejezetétől eltérő szabályokat állapítja meg, részben azonos, részben különböző módon (a Vtv. rendelkezését nem a kisajátítási törvény mellett, hanem a helyett kell alkalmazni).

A Vtv. 46. §-ának (5) bekezdésében lévő felsorolás elemei közül egyedül a d) pont tartalmaz érdemben többet, mint a kisajátítási törvény felsorolása, hiszen az előbbi szerint a pert a felszín alatti vasúti pálya létesítőjének az ingatlan tulajdonosa ellen is, az ingatlan tulajdonosának pedig a felszín alatti vasúti pálya létesítője ellen is meg kell indítania. Ezzel szemben a kisajátításról szóló törvény 32. §-ának (1) bekezdése csak arról rendelkezik, hogy a pert a kisajátítást kérő ellen is meg kell indítani, de a fordított felállásról nem szól. Mindezek alapján a többi eltérés fenntartása nem indokolt.

Mivel a Vtv. a kisajátítási törvénytől eltérő, és nem azt kiegészítő szabályokat állapít meg, a kisajátítási törvény felsorolásából a b) és f) pontok nem alkalmazhatók. Tekintettel arra, hogy a tvr. e rendelkezéseket nem tartalmazta, a Vtv. megalkotásakor e szabályoktól való eltérés fel sem merült, azonban nincs olyan ok, ami az eltérést indokolná.

A fentiekre tekintettel került sor a 46. § (5) bekezdésének (és a Vtv. 45. §-ának (5) bekezdésének) módosítására. E változtatással a kisajátítási törvényben szereplő felsorolás b) és f) pontja is alkalmazandóvá válik.

A 18. §-hoz

Az (1) bekezdés a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelvének (2001. február 26.) 9. cikk (3) bekezdésének pontos átültetése.

A (2) bekezdés esetén a költség kiegészítésre kerül a ráfordítással (a szolgáltatásokkal összefüggő nem minden kiadás minősül költségnek) is, valamint eleget teszünk a 2001/14/EK irányelv 8. cikk (1) bekezdésének pontos átvételére vonatkozó kötelezettségnek (nem csak az alapszolgáltatás díja emelhető az általános felárral, hanem valamennyi szolgáltatás díja is.).

A (3) bekezdés esetén pedig a 2001/14/EK irányelv 8. cikk (2) bekezdése kerül átültetésre, amely korábban a 2008. január 1-jétől hatályon kívül helyezett 66/2003 (X. 21.) GKM-PM együttes rendeletben szerepelt.

A 19. §-hoz

A § felhatalmazást ad a közlekedésért felelős miniszternek, hogy teljesítményösztönző rendszerre (2001/14/EK irányelv 11. cikk) vonatkozó szabályokat rendeletben

határozza meg. A felhatalmazás eredményeként a teljesítményösztönző rendszer nem a Hálózati Üzletszabályzat részét fogja képezni, hanem attól elkülönül.

A 20. §-hoz

2008. január 1-jén hatályba lépett a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007. (X. 6.) GKM-PM együttes rendelet, amely bevezette a Díjképzési Módszertan és Díjszámítási Dokumentum fogalmakat. Ezek a fogalmak azonban a rendelet megalkotása közben született, a vasúti piac szereplőivel folytatott megbeszélések során kialakult konszenzuson alapuló új fogalmak, amelyekhez kapcsolódóan a hatályos Vtv. rendelkezéseket nem tartalmaz, ezért legalább a legfontosabb rendelkezéseket törvényi szinten célszerű elhelyezni.

A 21. §-hoz

A 2001/14/EK irányelv 19. cikkének (4) és (5) bekezdéseinek átültetésével a hozzáférésre jogosult számára megkönnyíti a vasúti pályahálózathoz való hozzáférést azáltal, hogy több vasúti pályahálózatra is igényelhet kapacitást egyetlen egy kérelem benyújtásával. A rendelkezések átültetéséhez törvényi szint szükséges.

A 22. §-hoz

A § a 2001/14/EK irányelv 17. cikkének (1) és (3)-(4) bekezdésének átültetését valósítja meg. A rendelkezések átültetéséhez törvényi szint szükséges.

A 23. §-hoz

A pályavasúti társaság helyett a vasúti pályahálózat működtetője fogalom kerül alkalmazásra tekintettel arra, hogy az utóbbi saját célú vasúti pályahálózat működtetőjét is magában foglalja.

Az (1) bekezdésben a módosítás eredményeként az 59. § (1) bekezdésének b) pontja összhangban lesz a Vtv. 55. § (1) bekezdésével.

A (2) bekezdés esetében egyértelműen megfogalmazásra kerül, hogy a Hálózati Üzletszabályzat nem határozatlan időre szól, hanem egy menetrendi évre.

A 24. §-hoz

E § esetében a Vtv. 61. § (4)-(7) bekezdéseinek módosítására a szöveg pontosítása miatt kerül sor, valamint a 61. § (4) bekezdése rögzíti, hogy a Hálózati Üzletszabályzattól csak akkor térhet el a hozzáférésre jogosult és a vasúti pályahálózat működtetője között létrejött szerződés, ha ehhez a vasúti igazgatási szerv előzetesen hozzájárult. Ezzel a garanciális szabállyal biztosítható, hogy megfelelő kontroll működjön a szerződések felett. A Hálózati Üzletszabályzatot a

vasúti pályahálózat működtetője köteles mindenki számára hozzáférhetővé tenni. A benne foglaltakat általános szerződési feltételeknek kell tekinteni, így a létrejövő szerződés nem tartalmazhat vele ellentétes rendelkezéseket. Elképzelhető, hogy bizonyos egyedi jellemzők indokolják az eltérést, ebben az esetben a vasúti igazgatási szerv mint külső, a szerződő felektől független szerv ellenőrizni tudja, hogy a létrejövő szerződés a jogszabályoknak, valamint a versenysemlegesség követelményeinek megfelel-e.

A 25. §-hoz

Az integrált vasúti társaság fogalma helyett a Vtv. 2. § (3) bekezdésének 10. pontjában bevezetett nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalma kerül alkalmazásra.

A 26. §-hoz

E § esetében a Vtv. eredeti szövegének pontosítása történik, valamint a 64. § (4) bekezdése – hasonlóan a Vtv. 61. § (4) bekezdésének módosításához – rögzíti a módosítás, hogy a Hálózati Üzletszabályzattól csak akkor térhet el a hozzáférésre jogosult és a vasúti pályahálózat működtetője között létrejött szerződés, ha ehhez a vasúti igazgatási szerv előzetesen hozzájárult. A különbség a két § között, hogy a 64. § esetében a kapacitás elosztásának feladatát egy független szervezet, a VPSZ látja el, de a szerződés a nem független vasúti pályahálózat-működtető és a hozzáférésre jogosult között jön létre.

A 27-28. §-hoz

A § a VPSZ-re vonatkozó összeférhetetlenségi szabályokat pontosítja, és egyben szigorítja. Beemeli a rendelkezései közé a vezető állású munkavállalókat, meghatározza, hogy mely tevékenységeket végzők az érdemi ügyintézők. Külön rendelkezést alakít ki a közeli hozzátartozókra. Garanciális szabályt jelent annak rögzítése a Vtv-ben, hogy a VPSZ részére a tulajdonosi jogokat gyakorló szerv egyedi utasítást nem adhat.

A 29. §-hoz

Az e §-ban 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 2005/47/EK tanácsi irányelv (2005. július 18.) átvétele valósul meg.

A rendelkezések nem a Munka Törvénykönyve (a továbbiakban: Mt.) 117/A. § (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott munkavállalókra vonatkoznak, mivel csak a kölcsönös átjárhatósághoz (interoperabilitáshoz) kapcsolódó tevékenységet végző utazó munkavállalókról szó. Ez alól csak a 68/F-68/G. § -ok képeznek kivételt, mivel

ezek a szabályok valamennyi vasúti járművezetőre vonatkoznak megkülönböztetés nélkül.

A Vtv. új 68/B. § a megállapodás 1. szakaszát ülteti át úgy, hogy a 68/A-68/G. §-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. szakaszát fogalom-meghatározásait a módosítás a Vtv. 2. §-ának új (6) bekezdésében szabályozza, annak érdekében, hogy a fogalmak a Vtv.-ban 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. szakasza a módosítás napi pihenőidő alcím alatt a 68/B. §-ban 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. szakasza rendelkezéseinek megfelelő szabályok a 68/C. §-ban találhatóak. Ebben a szakaszban azonban nem szerepelnek a vasúti járművezetőre vonatkozó szabályok. Ezekről a rendelkezésekről nem lehet eltérni.

A megállapodás 6. szakaszának első bekezdését a 68/D. § 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. szakasza 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. szakaszának első bekezdését, a 7. és 8. szakaszok rendelkezéseit a § a vasúti járművezetőkre vonatkozó rendelkezések alcím alatt a 68/F-68/G. §-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 30. §-hoz

A 73. § (1) bekezdésének *i)* pontjából törlésre kerül a vontatási üzletszabályzat jóváhagyása. Az *l)* pontban meghatározott feladat teljesítésének eredményeként a vasúti igazgatási szerv által gyűjtött és az ágazat egészére vonatkozó (nem egyedi társasági) adatok az ágazati döntéseket alapozzák meg.

A 31. §-hoz

Az integrált vasúti társaság fogalma helyett indokolt a nem független vasúti pályahálózat-működtető kifejezés használata, valamint meghatározásra kerül a díjszabási rendszerrel kapcsolatos jogvita szabályozása.

A 32. §-hoz

Meghatározásra kerül a két új jogvita eljárás esetén a vasúti igazgatási szerv hatásköre.

A 33. §-hoz

A 80. § (4) bekezdésének új *c)* pontja tartalmazza a közlekedési hatóság azon hatásköreit, melyek gyakorlása egyben az új vasúti képzési és vizsgáztatási rendszer fölötti hatósági irányítást és ellenőrzést is biztosítani fogja.

A 80. § (4) bekezdésének új *k)* pontja a 2005/47/EK irányelv átültetésre kerülő rendelkezései betartásának ellenőrzésére ad hatáskört a közlekedési hatóság részére. Ez a rendelkezés azonban nem érinti az OMMF-nek a munkavédelemről szóló 1993. évi XCIII. törvény alapján a Vtv. új 68/A-68/H. §-ában foglalt rendelkezések ellenőrzése, mivel a 1993. évi XCIII. Törvény alapján a munkaügyi hatóságnak általános hatásköre van valamennyi munkajogi szabály betartásának ellenőrzésére.

A 80. § (4) bekezdésének új *l)* pontja pedig a 88. § (1) bekezdésének *g)* pontjában meghatározott, később kihirdetésre kerülő kormányrendeletre kapcsolódó hatáskört tartalmazza.

A 80. § (8) bekezdésének módosítását az indokolja, hogy a gyakorlatban a hiánypótlásra vonatkozó Ket. szerinti 15 napos határidő – az engedélyezési dokumentáció műszaki bonyolultságra tekintettel – csak a formai hiánypótlásra volt elegendő. A 45 napra emelt határidő biztosítja a dokumentáció formai és tartalmi hiányosságainak feltárását, így a kérelmező hiánypótlást teljeskörűen, a formai és tartalmi kérdésekre is kiterjedően eleget tud tenni.

A 80. § (9) bekezdésének módosítását az indokolja, hogy a többszöri helyszíni bejárás és a bonyolult műszaki dokumentáció egyeztetése időigényes, a jelenlegi határidő egyes ügyekben a hatósági munka megfelelő ellátását veszélyezteti, illetve a társhatóságok érdemi közreműködését sem biztosították. A határidők megfelelnek az EU irányelveiben (pl. interoperabilitási irányelv) is rögzített határidőknek. Érdemes megjegyezni, hogy a svájci, a német és az osztrák közlekedési hatóság engedélyezési

eljárásában az eljárási határidő az utolsó hiánypótlás beérkezésétől számított hat hónap.

A 34. §-hoz

A 2005/47/EK irányelvben megfogalmazott rendelkezések tiszteletben tartását a közlekedési hatóság, az új (6) bekezdésben kapott felhatalmazás alapján ellenőrzi.

Az új (8) bekezdés az új képzési és vizsgarendszer megvalósításának ellenőrzéséhez, szankcionálási jogkörrel ruházza fel a közlekedési hatóságot, amennyiben a képzés és vizsgáztatás szabályait megszegik.

Az új (9) bekezdés a közlekedési hatóság számára lehetőséget biztosít, hogy a feladatainak ellátásához szükséges adatok szolgáltatására kötelezze a VPSZ-t.

A 35. §-hoz

A Vtv. 82. § (1) bekezdésének új *d)* pontját az indokolja, hogy a közlekedési hatóság a műszaki engedélyek kiadásakor, valamint az Európai Vasúti Ügynökségnek készített jelentés összeállításakor a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény hatálya alá tartozó személyes adatok birtokába jut, amely szerint az adatkezelésre vonatkozó alapvető szabályokat törvényben kell rögzíteni (1992. évi LXIII. törvény 3. § (1) *b)* pontja)..

A 82. § (9) bekezdése felhatalmazást ad a vasúti vizsgaközpontnak a tevékenységéhez szükséges adatok kezelésére. Ezek olyan műszaki paraméterek és adatok is lehetnek, amelyek rendszerezése szükséges a hatósági engedélyek kiadásához, nemzetbiztonsági szempontból bizonyos esetekben állam, vagy szolgálati titkot is képezhet (pl: MÁV állomások alagútrendszerei, Paksi Atomerőmű iparvágány hálózata, Bp-i Metróhálózat alagútjai, szellőző és polgárvédelmi stb. berendezései).

A 82. § új (10) bekezdését az indokolja, hogy a közlekedési hatóság feladatainak ellátása során számos esetben kezel államtitoknak vagy szolgálati titoknak minősülő adatot, a hatékonyabb ügyintézés érdekében a közlekedési hatóság vezetője ilyen adatok minősítésére lesz jogosult.

A 36. §-hoz

A Vtv. 87. §-a (4) bekezdésének módosításával a záhonyi körzetben nevesített feladatokat a MÁV Zrt. erre a célra létrehozott gazdasági társasága is elvégezheti.

A már kiadott vontatási szolgáltatásra vonatkozó működési engedélyek 2008. december 31-ig lesznek érvényesek, azt követően a tevékenység vasúti árutovábbítási vagy vasúti személyszállítási tevékenységre vonatkozó működési engedély birtokában végezhető tovább.

Az új (6) bekezdés lehetővé teszi, hogy az alapképzést és az időszakos oktatást továbbra is a szakképzési hozzájárulás terhére lehessen finanszírozni.

A 37. §-hoz

A Vtv. 88. § (1) bekezdésének e) pontjában az integrált vasúti társaság helyett a Vtv. 2. § (3) bekezdésének 10. pontjában bevezetett nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalma kerül alkalmazásra. A Vtv. 88. § (1) bekezdésének új f) pontjában kapott felhatalmazás alapján a Kormány kijelöli a többszereplős vasúti piacnak megfelelő, egységes és diszkriminációmentes oktatási és vizsgarendszer alapjaként üzemeltetendő vizsgaközpontot. A kijelölt vizsgaközpont önálló működésének biztosítása, illetve az oktatáshoz és képzéshez történő azonos feltételekkel történő hozzájárás biztosítása érdekében, a miniszter rendeletben állapítja meg a képzésért és a vizsgáztatásért fizetendő eljárási díjakat, illetve a munkamegosztás következtében szükséges, az eljárási díjak közlekedési hatóság és vizsgaközpont közötti megosztásának szabályait.

A Vtv. 88. § (2) bekezdés 1. pontjában a műszaki engedély törlésre került a szövegből, mert a műszaki engedély Vtv. 10. §-ban meghatározott elemeit a többi felhatalmazó rendelkezés már tartalmazza.

A Vtv. 88. § (2) bekezdés 4. pontjában felhatalmazást kap a miniszter a Díjképzési Módszertanra és a Díjszámítási Dokumentumra vonatkozó részletes szabályok megállapítására.

A Vtv. 88. § (2) bekezdés 5. pontjában kapott felhatalmazás pontosításra kerül, mert a pályavasúti társaság fogalma nem tartalmazza a saját célú pályahálózat működtetőjét.

A Vtv. 88. § (2) bekezdés 7. pontjában a Hivatal megnevezés vasúti igazgatási szervre kerül pontosításra, valamint az új képzési és vizsgáztatási rendszerhez, továbbá az egészségügyi alkalmasság vizsgálatához kapcsolódó intézményrendszerhez kötődően szabályozható a közlekedés hatóság és az egyes eljárásban közreműködők közötti díjmegosztás.

A 88. § (2) bekezdés 10. pontjában a módosítást az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 62. § (2) bekezdésének i) pontjával való összhang megteremtése indokolja.

A 88. § (2) bekezdés 12. pontja pontosításra kerül az új képzési és vizsgarendszerrel összhangban.

A 88. § (2) bekezdés 13. pontja kiegészítésre kerül, így a felhatalmazás alapján a miniszteri rendeletben meghatározhatók a gyártókra, valamint a hatósági műszaki vizsgálatot ellátó, a közlekedési hatóság nevében eljáró személyekre (vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző személyek, valamint a veszélyes áruk fuvarozásával összefüggésben feladatokat végző tartályvizsgálók) vonatkozó feltételek is.

A 88. § (2) bekezdés 17. pontjában a miniszter felhatalmazást kap a teljesítményösztönző rendszerre vonatkozó szabályok meghatározására, így az nem képezi a Hálózati Üzletszabályzat részét. A korábbi 17. pont törlésre kerül, formaruhára viselésére kötelezett körének és a formaruha viselése feltételeinek meghatározása nem indokol jogi szabályozást.

A 88. § (2) bekezdés 20. pontjában kapott felhatalmazás alapján a miniszter a folyamatosan megjelenő, a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tévő műszaki előírásokat (ÁME) rendeletben teheti közzé. A korábbi 20. pont törlésre kerül, mert az új 12. pont már ezt a tárgykört is magában foglalja.

A 38. §-hoz

A Tanács 2005/47/EK irányelvével – melynek rendelkezéseit a Vtv. 2. § (6) bekezdése és 68/A-68/G. §-ai ültetik át – egészül ki a 89. §-ban található felsorolás.

A 39. §-hoz

Dombóvár és Tamási közötti 1992. óta használaton kívül helyezett pályaszakasz vagyonkezelői jogának átadását kezdeményezte a MÁV Zrt. a Dombóvár és Környéke Többcélú Kistérségi Társulás részére – melynek tagjai a pályaszakasszal érintett önkormányzatok – turisztikai céllal, kerékpár túraútvonalként történő hasznosításra. A pályaszakaszon 1992. óta szünetel a vasúti forgalom, a közszolgáltatás autóbusszal kerül ellátásra. A vagyonkezelői jog átadásának előfeltétele, hogy a Dombóvár-Lepsény (49) országos vasúti mellékvonal Dombóvár-Tamási közötti szakasza kikerüljön a Vtv. 2. számú mellékletéből.

A 40. §-hoz

A hatályos Vtv.-ben a 3. számú melléklet III. rész b) pontjában (kiegészítő szolgáltatásként) szerepelnek a vasúti pályahálózatok kölcsönös átjárhatóságának hiányából eredően szükségessé váló szolgáltatások, míg a különböző nyomtávok közötti átrakást szolgáló berendezések használatának biztosítása a 3. számú melléklet I. b) pontjában (alapszolgáltatásként) szerepel. A módosítás egyértelművé teszi, hogy minden, különböző nem vasúti pályahálózatok átjárhatóságához kapcsolódó pályavasúti szolgáltatás kiegészítő szolgáltatásnak minősül.

A 3. számú melléklet II. részének d) pontját szükséges módosítani, mert a 62/2006/EK bizottsági rendelet 4.2.3. pontja alapján a vonatfelvételi tevékenység a vállalkozó vasúti társaság feladata, így a kiegészítő szolgáltatások közé szükséges felvenni.

Az 3. számú melléklet II. részének új e) pontja a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) II. melléklete 2. pontjának h) alpontjában szereplő rendelkezések átvételét szolgálja.

A 41. §-hoz

(2) bekezdés: A Vtv. 46. §-ának (1) bekezdése a kisajátításról szóló 2007. évi CXXIII. törvény 3. §-a (1) bekezdésének b) pontjával, illetve 4. §-a (1) bekezdésének db) alpontjával párhuzamos szabályozást valósít meg, ezért deregulálható. Szintén deregulálható ugyanezen § (4) bekezdése, mert az új kisajátítási jogszabály szerint a kisajátítási hatóság már nem vizsgálja egyedileg a közérdekűséget, így a kivételre nincs szükség.

(3) bekezdés a)-c) pontok: A 2006. július 1-jén hatályba lépett gazdasági társaságokról szóló 2006. évi IV. törvény (új Gt.) a régi Gt.-hez képest a részvénytársaságok nevének feltüntetésével kapcsolatban új szabályokat hozott (Gt. 171. § (3) bekezdés: A részvénytársaság elnevezést - a működési forma

megjelölésével, illetve annak „zrt.” vagy „nyrt.” rövidítésével - a társaság cégnevében fel kell tüntetni.

(3) bekezdés d) pont: A Vtv. 3. § (1) bekezdésében c) pontjának szövege összhangba kerül a Vtv. 2. § (4) bekezdésének 5. pontjának fogalommeghatározásával.

(3) bekezdés e) pont: A Vtv. 3. §-a (2) bekezdésének e) pontjában az integrált vasúti társaság fogalma helyett a Vtv. 2. § (3) bekezdésének 10. pontjában bevezetett nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalma kerül alkalmazásra.

(3) bekezdés f) pont: A Vtv. 7. §-ának (1) bekezdéséből törlésre kerül a vontatási működési engedély.

(3) bekezdés g) pont: A Vtv. 14. § (3) bekezdésében foglalt rendelkezéseket kiterjeszti a fejlesztési közreműködőre is.

(3) bekezdés h) pont: A Vtv. 26. § esetén a Magyar Köztársaság 2008. évi költségvetését megalapozó egyes törvények módosításáról szóló 2007. évi CXCVI. törvény 24. § (2) bekezdése a Vtv.-t 2008. január 1-i hatállyal egy új 85/A. §-sal egészítette ki, amelyben nevesítésre kerül a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. úgy, hogy zárójelben rögzítik, hogy a továbbiakban a MNV Zrt. rövidítést használja a törvény. Azonban a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. már a Vtv. 26. §-ában is nevesítve van, tehát itt kell szerepeltetni a rövidített elnevezést is.

(3) bekezdés i) pont: A Vtv. 31. § (1) bekezdésébe a fejlesztési közreműködő együttműködési kötelezettsége is beemelésre kerül.

(3) bekezdés j) pont: A Vtv. 37. § (2) bekezdésében szereplő pályavasúti tevékenység nem felel meg a törvény szóhasználatának, és fogalmaknak, mivel az helyesen a Vtv. 2. § (2) bekezdésének 2. pontjában meghatározott vasúti pályahálózat működtetésének tevékenységét jelenti. Itt tehát a szöveg pontosítására kerül sor.

(3) bekezdés k)-l) pontok: A Vtv. 38. §-ának (1) bekezdését és 39. §-át a Vtv. 2. § (4) 5. pontjában meghatározott fogalommal való összhang megteremtése érdekében szükséges módosítani.

(3) bekezdés m) pont: A Vtv. 44. § (6) bekezdés a) pontjának módosításával meghatározásra kerül, hogy a térségi és elővárosi vasúti pályahálózat esetén ki az engedély jogosultja, illetve ki teszi közzé a nyomvonal által érintett ingatlanok jegyzékét.

(3) bekezdés n) pont: A hatályon kívül helyezett törvényerejű rendeletre való hivatkozás törlésre kerül.

(3) bekezdés o) pont: A Vtv. 49. § (1) bekezdése esetében az egyenlő bánásmód követelményét következetesen érvényesíteni kell a vasúti pályahálózathoz történő hozzáférésre vonatkozóan.

(3) bekezdés p) pont: A Vtv. 49. § (2), 51. § (1) és (3), valamint 54. § (4) bekezdés esetén a pályavasúti társaság és az integrált vasúti társaság helyett pontosabb a vasúti pályahálózat működtetője kifejezés használata tekintettel arra, hogy saját célú vasúti pályahálózat is lehet nyílt hozzáférésű, viszont a pályavasúti társaság [Vtv. 2. § (3) bekezdés 2. pontja] fogalmába a saját célú vasúti pályahálózat működtetője nem tartozik bele.

(3) bekezdés q) pont: A Vtv. 51. § (3), 54. § (1), 54. § (5), 73. § (1) d) pontjának esetében a pályavasúti társaság és az integrált vasúti társaság helyett pontosabb a vasúti pályahálózat működtetője kifejezés használata.

(3) bekezdés r) pont: Az eredeti szöveg pontatlanul Engedélyezési Irányelvként utal a Vtv. egyéb helyein 95/18/EK irányelvként megjelölt tanácsi irányelvre. A Vtv. más helyeivel való összhang megteremtése érdekében indokolt a pontos megfogalmazás.

(3) bekezdés s)-t) pontok: A Vtv. 61. § (1) és (3) bekezdésében a pályavasúti társaság helyett a vasúti pályahálózat működtetője fogalom kerül alkalmazásra tekintettel arra, hogy az utóbbi a saját célú vasúti pályahálózat működtetőjét is magában foglalja.

(3) bekezdés u) pont: A Vtv. 63. §-ában az integrált vasúti társaság fogalmát a Vtv. 2. § (3) bekezdésének 10. pontjában bevezetett nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalma váltja fel.

(3) bekezdés v) pont: A Vtv. 64. § (5) bekezdésben a pályavasúti társaság helyett a vasúti pályahálózat működtetője fogalom kerül alkalmazásra tekintettel arra, hogy az utóbbi saját célú vasúti pályahálózat működtetőjét is magában foglalja.

(3) bekezdés w) pont: A Vtv. 64. § (6) bekezdésében az integrált vasúti társaság fogalma helyett a Vtv. 2. § (3) bekezdésének 10. pontjában bevezetett nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalma kerül alkalmazásra.

(3) bekezdés x) pont: A Vtv. 68. § (1) bekezdésének szövegében szereplő „a vasúti forgalom közvetlen ellátásában részt vevő” kifejezés ugyanazt a munkavállalói kört jelenti, mint „a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállaló”, ezért a fogalom következetes használata érdekében indokolt a módosítás.

(3) bekezdés y) pont: A Vtv. 75. § (4) bekezdése a vasúti igazgatási szerv részére kívánja biztosítani a tevékenységéhez szükséges információkhoz való hozzáférést a VPSZ vonatkozásában is.

(3) bekezdés z) pont: A közlekedési hatóság által kiszabható bírság mértékét állapítja meg a Kormány rendeletében, nem pedig a kiszabható bírság maximumát.

(3) bekezdés zs) pont: A módosítás indoka, hogy a Vtv. 85/A. § esetében a Magyar Köztársaság 2008. évi költségvetését megalapozó egyes törvények módosításáról szóló 2007. évi CXLVI. törvény 24. § (2) bekezdése a Vtv.-t 2008. január 1-i hatállyal egy új 85/A. §-sal egészítette ki, amelyben nevesítésre kerül a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. úgy, hogy zárójelben rögzítik, hogy a továbbiakban a MNV Zrt. rövidítést használja a törvény. Azonban a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. már a Vtv. 26. §-ában is nevesítve van, tehát ott kell szerepeltetni a rövidített elnevezést is, míg a 85/A. § esetében már csak a rövidítés használható.

**A Kormány
..../2008. (...) Korm.
rendelete**

**a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és a nem független vasúti
pályahálózat-működtető közötti jogviszonyról**

Az Alkotmány 35. §-a (1) bekezdésének *b)* pontjában foglalt feladatkörében eljárva, a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. §-a (1) bekezdésének *e)* pontjában kapott felhatalmazás alapján a Kormány a következőket rendeli el:

1. §

(1) E rendeletet kell alkalmazni a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet (a továbbiakban: VPSZ) és a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető nem független vasúti pályahálózat-működtető (a továbbiakban: nem független vasúti pályahálózat-működtető) közötti jogviszonyra.

(2) A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv). 62. §-ának (2) bekezdésében meghatározott szolgáltatások tárgyában a Vtv. 67. §-ának (6) bekezdésére tekintettel a VPSZ és a nem független vasúti pályahálózat-működtető között határozatlan időtartamra pályakapacitás-elosztási jogviszony (a továbbiakban: jogviszony) áll fenn.

(3) A jogviszony tartalmi elemeit a Vtv. és e rendelet kötelezően tartalmazza.

2. §

(1) A nem független vasúti pályahálózat-működtető a VPSZ részére hozzáférést biztosít a forgalom lebonyolítását dokumentáló információs rendszerekhez, és folyamatosan szolgáltatja a vasúti pályahálózat kapacitásának külön jogszabály szerinti elosztásához, a teljesítmények méréséhez szükséges adatokat.

(2) A VPSZ hozzáférést biztosít a nem független vasúti pályahálózat-működtető részére – a nem független vasúti pályahálózat-működtető által nyújtott szolgáltatások teljesítéséhez és elszámolásához szükséges mértékben – a VPSZ pályakapacitás-elosztó és menetrendszerkesztő programjához.

3. §

A nem független vasúti pályahálózat-működtető köteles a Hálózati Üzletszabályzat (a továbbiakban: HÜSZ) elkészítéséhez szükséges adatokat annak közzétételére külön jogszabályban előírt időpont előtt legkésőbb kilencven nappal, módosítás esetén pedig haladéktalanul a VPSZ rendelkezésére bocsátani.

4. §

A VPSZ a külön jogszabályban megállapított határidőig elkészíti a Vtv. 56. §-ának (7) bekezdésében meghatározott üzemi menetrendet.

5. §

(1) A VPSZ a nem független vasúti pályahálózat-működtető számára nyújtott szolgáltatások ellenértékeként az általa elosztott vasúti pályahálózat-kapacitás után kiszámlázott és elszámolt hálózat-hozzáférési díj [Vtv. 65. §-a (2) bekezdésének b) pontja] nettó összege 0,3%-ának megfelelő mértékű nettó megbízási díjra jogosult.

(2) A megbízási díjat a nem független vasúti pályahálózat-működtető havonta utólag, a VPSZ által kibocsátott számla alapján a tárgyhónapot követő hónap 10. napjáig, átutalással köteles megfizetni. A nem független vasúti pályahálózat-működtető a VPSZ-nek a meg nem fizetett megbízási díj után a számla kézhezvételétől számított harminc nap elteltétől a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 301/A. §-ának (2) bekezdésében meghatározott késedelmi kamatot köteles megfizetni.

6. §

(1) A jogviszony megszűnik, ha

- a) a nem független vasúti pályahálózat-működtető jogutód nélkül megszűnik,
- b) a nem független vasúti pályahálózat-működtető e minősége megszűnik, vagy
- c) a Vtv. alapján a nem független vasúti pályahálózat-működtető pályahálózatának minden részén megszűnik a nyílt hozzáférés.

(2) A jogviszony megszüntetésének nincs helye.

7. §

A VPSZ és a nem független vasúti pályahálózat-működtető a közöttük fennálló jogviszonynak a Vtv.-ben és e rendeletben nem szabályozott részletkérdéseiben egymással írásban együttműködési szerződést köthetnek. Az együttműködési szerződésre a Ptk. szabályait kell alkalmazni.

8. §

A jogviszonyra egyebekben a Ptk.-nak a szerződésekre vonatkozó általános szabályait kell alkalmazni azzal az eltéréssel, hogy a VPSZ teljesítési segédet (Ptk. 315. §) nem vehet igénybe.

9. §

(1) Ez a rendelet 2008. július 1-jén lép hatályba.

(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és az integrált vasúti társaság közötti jogviszonyról szóló 333/2005. (XII. 29.) Korm. rendelet. Ez a bekezdés a rendelet hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

A Kormány

.../2008. (.....) Korm.

rendelete

**a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításáról
szóló 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelet módosításáról**

Az Alkotmány 35. § (1) bekezdésének *b)* pontjában foglalt feladatkörében eljárva, a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. §-a (1) bekezdésének *b)* pontjában foglalt felhatalmazás alapján a Kormány a következőket rendeli el:

1. §

A vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításáról szóló 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 4. §-a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A vasúti igazgatási szerv a katasztrófa-balesetekre vonatkozó fedezeti összeghatárok kiszámításához alkalmazandó módszertan érvényes változatát a honlapján folyamatosan közzéteszi. A vasúti igazgatási szerv a módszertan módosítását legalább 90 nappal érvénybe lépése előtt teszi közzé.”

2. §

A Rendelet 11. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„**11. §** Az e rendelet hatálybalépésekor működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság 2008. július 1. napjáig az általános vasúti balesetek, 2009. július 1. napjáig a katasztrófa-balesetek vonatkozásában köteles a kárfedezeti képességének meglétét az e rendelet által előírt módon igazolni a vasúti igazgatási szerv részére. A vasúti társaság e kötelezettségének teljesítéséig köteles a kárfedezeti képességét legalább a működési engedélye iránti kérelmében vagy a vasúti igazgatási szerv részére későbbi időpontban igazolt szinten fenntartani. A vasúti igazgatási szerv a 4. § (4) bekezdésben meghatározott számítási módszertant 2008. december 31. napjáig készíti el.”

3. §

(1) Ez a rendelet 2008. július 1-jén lép hatályba és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg

a) a Rendelet 1. mellékletének 3. pontjában az „Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása országos és elővárosi vontatási működési engedély esetén” szövegrész helyébe az „Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása vontatási szolgáltatás nyújtására jogosító országos és elővárosi működési engedély esetén” szöveg,

b) a Rendelet 1. mellékletének 8. pontjában az „Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása térségi és saját célú vontatási működési engedély esetén” szövegrész helyébe az „Az általános vasúti balesetek fedezeti összeghatárának számítása vontatási szolgáltatás nyújtására jogosító térségi és saját célú működési engedély esetén” szöveg,

c) a Rendelet 4. mellékletének az „Országos, elővárosi, térségi és saját célú vontatási engedélyhez” alcímének helyébe a „Vontatási szolgáltatás nyújtására jogosító országos, elővárosi, térségi és saját célú működési engedélyhez” alcím

lép.

ELŐTERJESZTÉS

I. AZ ELŐTERJESZTÉS CÉLJA

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (továbbiakban: Vtv.) 2006. január 1-én lépett hatályba. A hatályba lépés óta eltelt időszak alatt több lényeges változás történt, valamint felszínre kerültek a Vtv. szövegében benne rejlő pontatlanságok és hiányosságok. A Vtv. (1. *melléklet*) és a végrehajtási rendeleteinek (2-3. *melléklet* és 1-3. *függelék*) javasolt módosítása kiszámíthatóbbá teszi a vasúti piac működését.

II. A HARMADIK VASÚTI CSOMAG ÉS A HAZAI SZABÁLYOZÁS

Az Vtv. megalkotása óta elfogadásra került az ún. harmadik vasúti csomag, amelynek keretében kihirdetésre került:

- Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (a szankciók átültetési határideje: 2010. június 3.),
- Az Európai Parlament és a Tanács 2007/59/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről (átültetési határidő: 2009. december 4.), illetve
- Az Európai Parlament és a Tanács 2007/58/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról (átültetési határidő: 2009. június 4.).

A harmadik vasúti csomagba tartozó jogszabályokkal együtt került megtárgyalásra és elfogadásra az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről. A harmadik vasúti csomagba tartozó irányelvek és rendelet átültetése a Vtv. következő módosításának keretében fog megvalósulni. A jogharmonizációs kötelezettségre vonatkozóan az érintett jogszabályok közül a 2007/58/EK irányelv 3. cikke állapít meg legkorábbi időpontot, amely 2009. június 4-ei határidő. Ehhez az időponthoz viszonyítva a következő ütemezés szerint szükséges a jogalkotási feladat (a következő Vtv-módosítás) ellátása:

2008. december: Az érintett vasúti társaságokkal, hatóságokkal, munkavállalói érdekképviselői szervezetekkel, valamint egyéb érintettekkel egyeztetett előterjesztés tervezetének a szakmapolitikai munkacsoport ülésére történő beterjesztése.
2009. február: A törvényjavaslat beterjesztése az Országgyűlés elé.
2009. május: A Vtv-t módosító törvény, valamint a kapcsolódó végrehajtási rendeletek kihirdetése.
2009. június: Az új jogszabályok hatályba lépése.

A harmadik vasúti csomag az alábbi lényeges szabályozási feladatokból áll:

- megfelelő hatáskörű végrehajtási szerv felállítása (kijelölése) az utasok jogai érvényesülésének hatósági ellenőrzésére,
- 1371/2007/EK rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciók meghatározása,
- a nemzetközi vasúti személyszállítás piacnyitásával összefüggő feladatok,
- a keretmegállapodások szabályainak módosítása,
- a mozdonyvezetői engedélyekre, valamint a tanúsítványokra vonatkozó részletes szabályok megalkotása, az illetékes hatóság kijelölése,
- a mozdonyvezetők alkalmassági vizsgálatait végző intézmények akkreditálására vonatkozó rendelkezések kialakítása,
- nyilvántartásokra vonatkozó szabályok meghatározása,
- az illetékes hatóságok ellenőrzéseire és az alkalmazható szankciókra vonatkozó rendelkezések kialakítása.

A 2008. II. félévében is folytatódik a Vtv. végrehajtási rendeleteinek megalkotása (így különösen a képzési és vizsgarendszert szabályozó GKM rendelet, az egészségügyi alkalmasságot szabályozó Korm. rendelet, valamint a közlekedési hatóság által kiszabható bírság mértékét meghatározó Korm. rendelet), amely jogszabályok megalkotása kapcsolódik a jelen előterjesztésben szereplő Vtv. módosításhoz.

1993-ban a korábbi, 1968. évi vasútról szóló törvény szellemétől merőben eltérő törvény született, amely tükrözte a bekövetkezett nagyarányú változásokat és a vasúti közlekedési ágazat vonatkozásában megteremtette az alapjait az Európai Unióhoz történő csatlakozásnak. A Magyar Köztársaság 2004. május 1-jén csatlakozott az Európai Unióhoz. A Vtv. elvi alapját képezte a vasúti közlekedéspolitika stratégiai kérdéseiről szóló 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozat, melynek fő célkitűzései között szerepelt többek között a Magyar Vasúti Hivatal létrehozása és a MÁV Zrt. szervezeti átalakítása. Az új törvény központi eleme a vasúti árufuvarozás fellendítését szolgáló európai piacnyitás, az új vállalkozó vasúti társaságok piacra lépésének megkönnyítése, továbbá a verseny erősítése a vasúti árufuvarozás területén.

A Vtv. 2006. január 1-jén történő hatályba lépése óta folyamatosan kerültek kihirdetésre a kapcsolódó végrehajtási rendeletek, amelyek egyrészt a korábbi törvényhez kapcsolódó rendeleteket váltották fel (pl.: vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítése), másrészt korábban

nem szabályozott területeken járultak hozzá a vasúti közlekedés megfelelő szabályozási környezetének kialakításához (vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezete).

III. A VASÚTI KÖZLEKEDÉS INTÉZMÉNYRENDSZERE

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

A gazdasági és közlekedési miniszter feladat- és hatásköréről szóló 163/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. § e) pontja alapján a gazdasági és közlekedési miniszter a Kormány közlekedésért felelős tagja. A rendelet 4. § (4) bekezdésének a), c) és d) pontja alapján a miniszter a közlekedésért való felelőssége körében irányítja a Nemzeti Közlekedési Hatóságot, a Magyar Vasúti Hivatalt, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezetet. A független döntéshozatal biztosítása érdekében a miniszter irányítási jogköre korlátozott: a miniszter a közlekedésbiztonsági szervnek feladat elvégzésére vagy mulasztás pótlására egyedi utasítást nem adhat ki, továbbá a miniszter a Magyar Vasúti Hivatal elnökét, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet főigazgatóját és helyettesét hatéves időtartamra nevezi ki. A miniszter feladata ezen kívül a Vtv. 88. § (2) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján a Vtv. végrehajtási rendeleteinek megalkotása, a nevesített esetekben az államháztartásért felelős miniszterrel (a pénzügyminiszterrel) együttesen. A miniszter a hazai jogszabály-alkotási folyamat mellett részt vesz a közösségi jogszabályalkotásban is, biztosítja az EU tanácsadó szerveiben (munkacsoportokban, bizottságokban) történő részvételt. A miniszter megrendelői feladatokat is ellát a vasúti közlekedési szektorban a pénzügyminiszterrel egyetértésben. A miniszter a vasúti társaságokkal közszolgáltatási szerződést köt, továbbá az állam nevében szerződés megkötésével kötelezettséget vállalhat az országos vasúti pályahálózat működtetését végző vasúti társaságnak a pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült és az üzleti tevékenységből nem fedezett indokolt költségeinek a megtérítésére.

Magyar Vasúti Hivatal

A Vtv. 4. §-a szerint a vasúti közlekedéssel összefüggő igazgatási és hatósági tevékenységet a miniszter, valamint a közlekedési igazgatási szervezet látja el. A közlekedési igazgatási szervek: a vasúti igazgatási szerv (Magyar Vasúti Hivatal) és a vasúti közlekedési hatóság (Nemzeti közlekedési Hatóság). A Magyar Vasúti Hivatalt (a továbbiakban: MVH) 2006. január 1-én hozta létre a Kormány, mint országos hatáskörű szervet. Az MVH feladata – és egyben létrehozásának oka –, hogy a többszereplős hazai piac minden vasúti társasága számára biztosítsa a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés azonos feltételeit. A Vtv. 69-79. §-ai alapján az MVH főbb hatáskörei:

- a vasúti társaságok működési engedélyének kiadása, módosítása, felfüggesztése, visszavonása, a működési engedély feltételei fennálltának ellenőrzése, valamint a működési engedélyek nyilvántartása,
- a vasúti piac felügyelete,
- a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztására vonatkozó tárgyalások felügyelete, döntés a kapacitás-elosztással kapcsolatos jogorvoslati ügyekben,
- a személyszállítási üzletszabályzat, az árufuvarozási üzletszabályzat, valamint a vontatási üzletszabályzat jóváhagyása,

- a pályahálózat-kapacitás biztosításával kapcsolatos keret-megállapodások jóváhagyása,
- kérelem alapján döntés a vasúti pályák nyílt hozzáférésűvé, illetve nyílt hozzáférés alól mentessé történő minősítéséről,
- a vasúti piac fejlődésének nyomon követése, elemzése és értékelése.

Az MVH jogosult az Európai Bizottsággal és a nemzeti társhatóságokkal kapcsolatot fenntartani és velük információcserét folytatni. A piacfelügyeleti tevékenység azt jelenti, hogy az MVH a piaci szereplők tevékenységét egészben vagy részletében megvizsgálja, és a törvényben szabályozott keretek között a jogszabályoknak megfelelő piaci működés érdekében intézkedéseket fogantatosít, vagy az erre illetékes szerv felé jelzi, ha a jogszabályoknak nem megfelelő működést észlel. A Vtv. a piacfelügyeleti intézkedések érvényesülése érdekében jogosítja fel az MVH-t, hogy a Vtv-ben meghatározott szankciókat alkalmazza, végső esetben a vasúti társaság működési engedélyét is visszavonhatja. Magyarországon az általános versenyhatósági feladatokat a Gazdasági Versenyhivatal látja el. A vasúti közlekedésre vonatkozó erősen szakmai jellegű közösségi szabályozásra és sajátosságokra tekintettel viszont indokolt volt speciális piacfelügyeleti jogköröket biztosítani az MVH számára. A két közigazgatási hatóság az átfedések elkerülése érdekében együttműködési szerződésben szabályozza viszonyát.

Nemzeti Közlekedési Hatóság

A Nemzeti Közlekedési Hatóságot (a továbbiakban: NKH) a Közlekedési Főfelügyelet, a Központi Közlekedési Felügyelet, a megyei (fővárosi) közlekedési felügyelet és a Polgári Légiközlekedési Hatóság jogutódjaként hozta létre a Kormány. A Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 6. §-a alapján vasúti közlekedési hatóságként a Kormány az NKH-t jelölte ki. Az NKH 2007. január 1-jétől kezdte meg működését. A jogutód intézmény átvette a beolvadó jogelőd intézményektől a sokrétű, szerteágazó feladataikat, és azokat központosítottan látja el. A Vtv. 81. §-a alapján az NKH feladat- és hatásköre különösen a következőkre terjed ki:

- műszaki engedély kiadása,
- a biztonsági tanúsítvány és műszaki engedély kiállítása, meghosszabbítása, módosítása és visszavonása, valamint az abban foglalt feltételek teljesítésének ellenőrzése,
- a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkaköröket betöltő vasúti szakemberek vizsgáztatása, valamint a vasútbiztonsággal összefüggő képzést nyújtó szervezetek ellenőrzése,
- a vasúti pálya, az üzemi létesítmények, a vasúti járművek, valamint a vasúti közlekedéssel összefüggő tevékenységek ellenőrzése abból a szempontból, hogy megfelelnek-e a jogszabályok előírásainak és a hatósági engedélyekben foglaltaknak (felügyeleti tevékenység),
- a vasúti járművekről nyilvántartás vezetése,
- a nemzeti vasútbiztonsági szabályok érvényesülésének figyelemmel kísérése,
- éves vasútbiztonsági jelentés készítése,
- együttműködés és információcsere az EGT más államaiban működő vasútbiztonsági hatóságokkal és az Európai Vasúti Ügynökséggel (European Railway Agency – ERA).

Műszaki engedély szükséges például a vasúti pálya és tartozékai építéséhez, létesítéséhez, átalakításához, és megszüntetéséhez, a vasúti jármű belföldi üzembe

helyezéséhez, valamint a vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző vizsgahelyek működéséhez. A vasúti pályahálózat irányítása, működtetése kizárólag az NKH által kiállított vasútbiztonsági engedély alapján végezhető. A belföldön bejegyzett vasúti társaság a vasúti pályahálózatot kizárólag az NKH által kiállított vasútbiztonsági tanúsítvány birtokában használhatja. A vasútbiztonsági engedély, illetve tanúsítvány igazolja, hogy a vasúti társaság létrehozta a biztonsági rendszerét, a kockázatok korlátozása és a vasúti pályahálózat biztonságos üzemeltetése érdekében képes megfelelni a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek.

Közlekedésbiztonsági Szervezet

A Közlekedésbiztonsági Szervezetet (a továbbiakban: KBSZ) a gazdasági és közlekedési miniszter alapította 2006. január 1-jén a Polgári Légiközlekedés Biztonsági Szervezetből (POLÉBISZ), mint jogelődből. A KBSZ-re vonatkozó rendelkezések nem a Vtv-ben, hanem a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvényben (a továbbiakban: Kbt.) találhatóak meg. A Kbt. 3. §-a szerint a KBSZ a balesetek megelőzése érdekében

- elvégzi a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események független szakmai vizsgálatát,
- gyűjti és elemzi a közlekedési balesetekkel és az egyéb közlekedési eseményekkel kapcsolatos információkat,
- biztonsági ajánlásokat dolgoz ki.

A Kbt. 7. §-a alapján a KBSZ kivizsgálja a súlyos vasúti baleseteket. Kivizsgálhatja továbbá azokat az egyéb közlekedési eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna, vagy a közlekedésbiztonságra európai közösségi szinten gyakorolnak hatást. A KBSZ a közlekedési balesetek megelőzése érdekében javaslatot állít össze a jogszabály előkészítőjének, valamint biztonsági ajánlást tesz a közlekedési társaságoknak. A KBSZ feladata továbbá, hogy folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét folytasson más országok szervezeteivel.

Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.

A MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. részére a vasúti pályakapacitás elosztásának feladatát a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. (a továbbiakban: VPE) végzi. A Vtv. 67. §-ának (1) bekezdése alapján a VPSZ egyszemélyes gazdasági társaság, kizárólagos tulajdonosa a Magyar Állam. A VPE felett a tulajdonosi jogokat – így az első számú vezető kinevezésének jogát is – a Vtv. 67. §-a (2) bekezdésének megfelelően a Magyar Állam nevében a közlekedésért felelős miniszter mint a társaság alapítója gyakorolja. A VPE-t 2004. tavaszán alapította a MÁV Rt. és a GYSEV Rt. a gazdasági és közlekedési miniszter ez irányú kérése alapján, majd az EU csatlakozást megelőzően a Magyar Állam kivásárolta. A társaság jelenleg a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. 100%-os tulajdonában van. Létrehozásának oka az volt, hogy a vasúti pályakapacitás elosztásának feladatát integrált vasúti társaság esetén egy független szervezet lássa el. Jelenleg a GYSEV Zrt. működik integrált vasúti társaságként, a MÁV Zrt. pedig jelentős szervezeti átalakuláson ment keresztül, aminek lényege, hogy az egyes vasúti tevékenységek önálló gazdasági társaságba kiszervezve folytatják tevékenységüket. Így jött létre a MÁV Cargo Zrt. az árufuvarozás, a MÁV-START Zrt. a személyszállítás és a MÁV-Trakció Zrt. a vontatási tevékenység tekintetében. A közösségi szabályozási háttér pedig a 2001/14/EK

irányelv, amely szerint a vasúti pályakapacitás elosztását és a díjmegállapítást valamennyi tagországban olyan szervezetnek kell ellátnia, amely független a pályát igénybevevő vállalkozó vasúti társaságoktól. Mivel Magyarországon a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. esetében nem történhet meg a pályahálózat-működtetés és vállalkozó vasúti tevékenységek teljes elkülönítése, ezért a kapacitáselosztásra és díjmegállapításra különálló szervezetet kellett létrehozni, amely független a MÁV Zrt-től és a GYSEV Zrt-től, valamint a vasúti piac összes többi szereplőjétől. A VPE-nek a Magyar Állam részéről történt kivásárlásával ez a feltétel teljesült.

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

2007. július 1-jén a Nemzeti Autópálya Fejlesztési Zrt-ből alakult Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztési Zrt. átvett a MÁV Zrt-től egyes, Európai Unió forrásból megvalósuló vasúti pálya létesítéssel, fejlesztéssel és átalakítással kapcsolatos feladatokat. Az autópálya építések során megszerzett tapasztalatok és a MÁV Zrt-től érkezett szakemberek ismereteinek egy szervezeten belül történő felhasználásával a legoptimálisabb, leghatékonyabb működés valósítható meg.

IV. A VASÚTI PIAC HELYZETE

Vasúti árutovábbítás

Jelenleg 15, az országos vasúti pályahálózat használatára jogosult vasúti árutovábbítást végző vasúti társaság működik Magyarországon, a legjelentősebbek közülük a MÁV Cargo Zrt. és a GYSEV Zrt., amelyek a vasúti árutovábbítás 95%-át bonyolítják le. A többi vasúti társaság, a Szentesi Vasútépítő Kft., a G&G Növényvédelmi Kft., az Eurocom Zrt., a Bobo Kft., a Pannontrain Zrt., az MMV magyar Magánvasút Zrt., a Train Hungary Magánvasút Kft., a CER Zrt., a FLOYD Szolgáltató Zrt., a Mátrai Erőmű Zrt., a Vasútépítők Kft. és a Balatoni Iparvasút Szolgáltató Kft. osztozik a maradék 5%-on, illetve némelyik közülük ugyan rendelkezik működési engedéllyel, de tényleges tevékenységet átmenetileg, vagy már hosszabb ideje nem folytat. Ez az arány megfelel az európai uniós átlagnak, Magyarország nincs rosszabb helyzetben mint a többi tagország. A vasúti árufuvarozási piacon 2005. év végig tartó kedvezőtlen tendencia 2006. évben megállt, sőt a teljesítménymutatók kedvezően alakultak. A piacon végig érezhető volt a MÁV Cargo Zrt. dominanciája. A vasút térszétésének üteme a közúthoz képest tovább lassult az előző évekhez képest, sőt 2007-ben a vasúti árufuvarozási piacon tovább folytatódott az EU csatlakozás óta tapasztalható folyamatos növekedés. Jelentős változást hozhat, ha a MÁV Cargo Zrt. értékesítésének versenyhivatali jóváhagyása megtörténik.

Vasúti személyszállítás

Az országos vasúti pályahálózat használatára jelenleg három vasúti társaság rendelkezik működési engedéllyel, a MÁV Start Zrt., a GYSEV Zrt. és a MÁV Nosztalgia Kft. Ez utóbbi azonban tevékenységét idegenforgalmi és turisztikai célból végzi, így az országos közlekedésben elfoglalt szerepe nem meghatározó. A térségi személyszállításra jogosult társaságok többsége erdei kisvasút, amelyek főként turisztikai célból végeznek személyszállítást. Elővárosi és helyi személyszállításra vonatkozó működési engedéllyel jelenleg a BKV Zrt. rendelkezik. A Vtv. hatálybalépése óta eltelt időszakot vizsgálva elmondható, hogy a vasút a közúthoz

képeket megőrizte pozícióját, részesedése a távolsági személyszállításban viszonylag állandó, 22% körül mozog. Magyarországon keskeny nyomközű vasutak működnek térségi vasútként, melyek az országos személyszállítási forgalom kb. 1%-ának megfelelő utasforgalmat bonyolítanak le évente. A BKV Zrt. megközelítően 600 millió utast szállít évente metrón, villamoson és a HÉV-vonalakon.

Vontatás

A MVH az Eurocom Zrt. részére adta ki az első hazai, kizárólag vasúti vontatási tevékenység végzésére feljogosító működési engedélyt. A MÁV Zrt. 2008. január 1-jével MÁV Trakció Zrt. néven önálló társaságba szervezte vontatási tevékenységét, úgy hogy mozdonyvezetőit és a teljes mozdonyállományát az új cég rendelkezésére bocsátotta. A Vtv. jelenleg hatályos szövege a 91/440/EGK irányelv vasúti társaságra vonatkozó fogalom meghatározása alapján a működési engedélyek tekintetében három fajta tevékenységet figyelembe véve három fajta működési engedélyt szabályoz: a vasúti személyszállítási működési engedélyt, a vasúti árutovábbítási működési engedélyt és végül a vontatási működési engedélyt. Annak ellenére, hogy Magyarország a Bizottság részére elküldte a Vtv. hatályba lépett szövegezését, és a Bizottság részéről észrevétel nem érkezett a működési engedélyek ilyen felosztása tekintetében, mégis a Vtv. alkalmazása a gyakorlatban nehézségbe ütközött. A Bizottság még 2004. áprilisában kiadott egy ajánlást a tagállamok számára, amelyben javaslatot tett a működési engedély kérelmek formájára vonatkozóan. A javaslat pedig csak kétféle tevékenységet ismer: árutovábbítási és személyszállítási tevékenységet. Az Európai Vasúti Ügynökség feladata az EU-ban kiadott működési engedélyek nyilvántartása, mégpedig személyszállítási és árutovábbítási működési engedély szerinti megbontásban. A hatályos Vtv. alapján ugyan ki lehetne adni különálló vontatási engedélyt, de az nem felel meg az Európai Bizottság által preferált megbontásnak, és az Európai Vasúti Ügynökség sem tudja a nyilvántartásába felvenni. Az EU tagállamaiban nem egységes a gyakorlat. Van olyan ország, ahol egyfajta működési engedélyt lehet megszerezni, és ezen belül van meghatározva a vasúti társaság tevékenységének a jellege. Más ország ismeri a vontatási tevékenységre vonatkozó engedélyt is, úgy, hogy vagy a személyszállítási, vagy az árutovábbítási engedély alfaját képezi. A lényeg azonban az, hogy a működési engedély nem a tevékenységhez, hanem a vasúti társasághoz kapcsolódó jogintézmény.

Vasúti pályahálózat működtetése

Magyarországon az országos vasúti pályahálózatokat bármelyik hazai vagy más EGT-államban kiállított működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság igénybe veheti. Az országos vasúti pályahálózat hossza 7700 km volt. A villamosított vonalak tekintetében hazánk elmarad az EU átlagától. Az országos vasúti pályahálózatot két vasúti társaság a MÁV Zrt. és a GySEV Zrt. működteti, amely pályahálózatokat a vasúti társaságok a VPE közreműködésével vehetik igénybe. Jelenleg a térségi vasúti pályahálózatok keskeny nyomközű, erdei kisvasutak. Elővárosi és helyi vasúti pályahálózat működtetésére engedéllyel a BKV Zrt. rendelkezik. Magyarország földrajzi elhelyezkedése folytán a nyugat-keleti irányú áruforgalom szempontjából kiemelkedő. Az Európai Unió által meghatározott tíz ún. Helsinki folyosó közül három halad át az országon. Záhony térsége az egyik kulcsfontosságú átrakódó helye az Ázsiából (Oroszországból, Kínából) érkező, illetve oda tartó áruszállítmányoknak. A földrajzi előnyökkel szemben áll azonban az infrastruktúra jelenlegi állapota. A

pályahálózat állapota az elmúlt tíz évben folyamatosan romlott, mivel a karbantartásra, illetve a felújításra rendelkezésre álló források nem nyújtottak fedezetet a műszaki állapot szinten tartására. A vonalhálózat egészének mindössze 15,5%-a kétvágányú, míg az EU átlaga 41,5%. Magyarország EU-csatlakozása óta megvalósult beruházások a Helsinki folyosókon EU támogatással (ISPA, Kohéziós alap) megvalósult beruházások voltak. Magyarország a fejlesztésekhez elsősorban a Közlekedési Operatív Programban meghatározottak szerint járul hozzá, amely az elkövetkező 7 év európai uniós támogatással megvalósuló közlekedésfejlesztéseit megalapozó operatív program, elsősorban a versenyképesség támogatása, és a környezeti fenntarthatóság javítása céljából. A MÁV Zrt. 2006. augusztus 31-én alapította a Záhonyi Logisztikai és Rakománykezelési Szolgáltató Zrt-t, amely társaság létrehozásának célja a záhonyi átrakó kapacitások hozzáférhetőségének versenysemleges és független biztosítása, a szolgáltatások színvonalának emelése, logisztikai szolgáltatások kiépítése, az átrakási tevékenységek versenyképességének javítása a térségben.

V. A MÁV ZRT. SZERVEZETI ÁTALAKÍTÁSA

A Kormány a vasúti közlekedéspolitikai stratégiai kérdéseiről szóló 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozatban rögzítette elképzeléseit a vasúti közlekedés jövőjével kapcsolatban. A határozat legfontosabb célkitűzései közé tartozott a MÁV által végzett vasúti árufuvarozási tevékenység külön gazdasági társaságba történő kiszervezése, valamint a MÁV Rt. szétválasztása önálló infrastruktúra-kezelő (vasúti pályahálózat működtető), illetve személyszállítást végző vasúti társaságokra. Ennek a döntésnek a szellemében került sor első lépésként 2006. január 1-jén a MÁV Cargo Zrt megalakulására a MÁV Zrt. árufuvarozási üzletágának kiszervezésével. Ezt követte a MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt. alapítása, amely cég tényleges működését 2007. július 1-jével kezdte meg, és végül 2008. január 1-jén jött létre a MÁV Trakció Zrt., amelynek tevékenysége vontatási szolgáltatás nyújtása a vasúti társaságok részére. A folyamat eredményeként a jelenlegi MÁV Zrt. feladatai leszűkültek a vasúti pályahálózat működtetésének feladatára, valamint a kiterjedt vállalatcsoport leányvállalatai tekintetében a tulajdonosi jogok gyakorlására. A MÁV Zrt. 2007-ben pályázatot írt ki leányvállalatának a MÁV Cargo Zrt.-nek a megvásárlására, amely tenderen a GySEV és a Rail Cargo Austria konzorciuma került ki győztesen, a tranzakció versenyhivatali jóváhagyása folyamatban van.

VI. A VTV. MÓDOSÍTÁSÁNAK OKAI

A Vtv-t a 2005/47/EK irányelv rendelkezéseivel összefüggésben is módosítani szükséges az Európai Unió tagságunkból fakadó jogharmonizációs köteleességünk teljesítése érdekében. Az irányelv célja az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között 2004. január 27-én létrejött, a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodás végrehajtása. A 2005/47/EK irányelv 5. cikke kimondja, hogy a tagállamok a szociális

partnerekkel folytatott konzultációt követően hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az irányelvnek legkésőbb 2008. július 27-ig megfeleljenek (A megfelelési táblázat az előterjesztés 4. függelékében található). A Vtv. módosítása az előbbieken túlmenően tartalmaz olyan közösségi irányelvi rendelkezéseket is, amelyeknek átültetésére eddig még nem vagy nem pontosan került sor (2001/14/EK irányelv és 2004/49/EK irányelv egyes rendelkezései). Az irányelv rendelkezéseinek átvételekor a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium között 2007. július 22-én létrejött megállapodás azon pontja is beépül a Vtv-be, amely szerint a mozdonyvezetési idő leghosszabb és a pihenőidők legrövidebb tartamát, valamint a vezetési és pihenőidők ellenőrzésének, nyilvántartásának fontosabb szabályait jogszabályban kell meghatározni. A vezetési idő nyilvántartásával és a közlekedési hatóság, valamint a munkaügyi hatóság részére szabályozott ellenőrzés lehetőségével biztosítható, hogy a vasúti járművezető csak a megengedett ideig álljon szolgálatban. Ennek segítségével a vasúti közlekedés biztonsága növelhető. A korábbi egyeztetések során felmerült azon probléma megoldásának szükségessége, hogy egyes mozdonyvezetők a napi rendes munkaidejük letelte után másodállásban más vasúti társaságnál pihenés nélkül ismét mozdonyt vezettek, vagy ugyanannál a vasúti társaságánál más, a vasúti közlekedés biztonsága szempontjából fontos munkakörben dolgoztak. A Vtv. jelenlegi módosítása azonban lehetőséget teremt arra, hogy a vasúti közlekedési hatósággént kijelölt Nemzeti Közlekedési Hatóság és az Országos Munkavédelmi és Munkaügyi Főfelügyelőség illetékes szervei a vezetési időre vonatkozó korlátozás betartását hatékonyan ellenőrizni és megfelelően szankcionálni tudják. Az Vtv. módosításában szereplő rendelkezések egyeztetésre kerültek a vasutas munkavállalói érdekképviselőkkel, valamint a Szociális és Munkaügyi Minisztérium képviselőivel.

A Vtv. hatálybalépésekor az országos vasúti pályahálózatot 2 integrált vasúti társaság működtette, így a vasúti társaságoktól független Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet (továbbiakban: VPSZ) Vtv-ben meghatározott feladatait csak integrált vasúti társaságok által működtetett nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat esetén végezte. A Vtv. hatályba lépése óta azonban a MÁV Zrt. jelentős szervezeti átalakításon ment keresztül. Tekintettel a MÁV Zrt. szervezeti átalakításának folyamatára (a vállalkozó vasúti tevékenységek külön gazdasági társaságba szervezésére), a szabályozás módosítására van szükség a diszkriminációmentes kapacitás-elosztás és díjmegállapítás jogszabályi garanciájának megteremtése érdekében. A Vtv. értelmező rendelkezései közé szükséges felvenni a pályahálózat-kapacitás elosztásának a VPSZ által történő ellátása esetén egy új fogalmat, ami az integrált vasúti társaság helyett szerepelne, pontosabban meghatározva, mely társaságok lehetnek szerződő partnerei a VPSZ-nek. Ez az új fogalom a nem független vasúti pályahálózat-működtető. Ez a módosítás egyben a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és az integrált vasúti társaság közötti jogviszonyról szóló 333/2005. (XII. 29.) Korm. rendelet helyett új rendelet megalkotását teszi szükségessé. (A rendelet tervezete az előterjesztés 2. mellékletét képezi.)

2007. július 1-jén a Nemzeti Autópálya Fejlesztési Zrt-ből alakult NIF Zrt. átvett a MÁV Zrt-től egyes, Európai Unió forrásokból megvalósuló vasúti pálya létesítési, fejlesztési és átalakítási feladatokat. A 2008. január 1-től hatályos Vtv. 2. §-a (5) bekezdésének 15. pontjában már bevezetésre került a fejlesztési közreműködő fogalma, a Vtv. 85/A.

§-ában pedig a NIF Zrt. fejlesztési közreműködőként nevesítve szerepel. A Vtv-módosításban a fejlesztési közreműködők jogai és kötelezettségei kerülnek meghatározásra.

A Vtv. megalkotásakor a jogalkotók a működési engedélyekre vonatkozó rendelkezések kialakításakor a vasúti társaság által végzett tevékenységekből indultak ki, így külön nevesítettek személyszállítási, árutovábbítási, valamint vontatási működési engedélyt. Az Európai Unió több tagállamában van külön vontatási engedélytípus, azonban az Európai Bizottság által 2004. április 7-én a működési engedélykérelmek egységes formájáról kiadott ajánlás alapján az Európai Unió tagállamai által alkalmazott gyakorlat szerint két fajta működési engedélyt lehet kiadni, személyszállítási engedélyt és árutovábbítási engedélyt. A vontatási tevékenységet folytatni kívánó vasúti társaságoknak a két engedély közül az egyiknek a megszerzése iránt kell kérelmet benyújtaniuk, a személyszállítási vagy árutovábbítási engedély birtokában pedig már mindegyik vasúti társaság részére végezhető vontatási tevékenység.

A saját célú vasúti pályahálózat fogalmának módosításával megoldható az a gyakorlati probléma, hogy az egykori iparvágányok magánkézbe kerülése után az új tulajdonos szeretett volna az országos törzshálózati vasúti pályán keresztül árut eljuttatni a saját célú vasúti pályahálózattal összekötött telephelyére, gyárába, üzemeibe és egyéb létesítményeibe, azonban ezt csak akkor tehetné, ha a saját célú vasúti pályahálózaton maga látta el a vasúti áruszállítást. Ennek azonban feltétele, hogy működési engedélyt kell szereznie. A módosítás nagyban hozzájárulhat a vasúti áru fuvarozás fellendüléséhez.

A Vtv. módosításban a közszolgáltatási szerződés a korábbinál részletesebben kerül szabályozásra. Az autóbusszal végzett és a vasúti közszolgáltatás tekintetében hasonló szabályozás kialakítása a cél az alágazat-semlegesség minél jobban történő érvényesítése érdekében. A módosítás eredményeként a vasúti közszolgáltatási szerződés kötelező tartalmi elemei meghatározásra kerülnek a Vtv-ben, továbbá rögzítésre kerül a közszolgáltatási és az egyéb tevékenység közötti keresztfinanszírozás tilalmának elve is.

A Vtv. módosítása az előbbieken felsoroltakon túlmenően tartalmazza a Vtv. végrehajtási rendeleteinek folyamatban lévő kidolgozásánál felmerült – törvényi szintű szabályozást igénylő – kérdések rendezését is: főbb rendelkezések Vtv-ben történő meghatározása, valamint a hatóságok feladat- és hatáskörének, továbbá a Vtv. 88. §-a felhatalmazó rendelkezéseinek pontosítása. A módosítás tartalmazza továbbá a hatályos Vtv-ben meglévő kodifikációs hibák kijavítását, valamint szövegszerű pontosításokat is.

A Vtv. módosítással érintett Korm. rendeletek módosításának közigazgatási egyeztetése a Vtv. módosításával együtt, a jelen előterjesztés keretében történik (2. és 3. melléklet). Az előterjesztés tájékoztatásul tartalmazza a miniszteri rendeletek kapcsolódó módosítását is (1-3. függelék). Az előterjesztéshez az alábbi mellékletek és függelékek kapcsolódnak:

- 1. *melléklet*: a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosításáról szóló törvény tervezete, valamint a kapcsolódó általános és részletes indokolás,
- 2. *melléklet*: a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és a nem független vasúti pályahálózat-működtető közötti jogviszonyról szóló Korm. rendelet tervezete,
- 3. *melléklet*: a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításáról szóló 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelet módosításáról szóló Korm. rendelet tervezete,
- 1. *függelék*: a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007. (X. 6.) GKM-PM együttes rendelet módosításáról szóló GKM-PM együttes rendelet tervezete,
- 2. *függelék*: a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló 50/2007. (IV.26.) GKM-PM együttes rendelet módosításáról szóló GKM-PM együttes rendelet tervezete,
- 3. *függelék*: a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007. (XII. 22.) GKM rendelet módosításáról szóló GKM rendelet tervezete,
- 4. *függelék*: az Európai Vasúti Közösség (CER) és az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) között létrejött, a vasúti szektorban az országhatárokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeinek egyes szempontjairól szóló megállapodásról szóló a Tanács (2005. július 18.) 2005/47/EK irányelvhez kapcsolódó megfelelési táblázat,
- 5. *függelék*: a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló az Európai Parlament és a Tanács (2001. február 26.) 2001/14/EK irányelvhez kapcsolódó megfelelési táblázat,
- 6. *függelék*: megfelelési táblázat a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló az Európai Parlament és a Tanács (2004. április 29.) 2004/49/EK irányelvhez kapcsolódó megfelelési táblázat.

VI. A VTV. MÓDOSÍTÁSÁHOZ KAPCSOLÓDÓ VÉGREHAJTÁSI RENDELETEK ÉS RENDELET-MÓDOSÍTÁSOK

a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és a nem független vasúti pályahálózat-működtető közötti jogviszonyról szóló kormányrendelet [2. melléklet]

A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló, az Európai Parlament és a Tanács (2001. február 26.) 2001/14/EK irányelvének 14. cikk (2) bekezdése alapján ha a pályahálózat működtetője jogi formáját, szervezetét vagy döntéshozatali rendjét tekintve nem független minden vállalkozó vasúti társaságtól, akkor a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának feladatát egy minden vállalkozó vasúti társaságtól független szerv látja el (a 2001/14/EK irányelv 4. cikkének (2) bekezdése a díjmegállapítás esetén is előírja

független szerv létrehozását). A Vtv. a 2006. január 1-jén létező állapotoknak megfelelően, a két nagy integrált vasúti társaságot figyelembe véve szabályozta a kérdést a 62-67. § esetében. A vasúti pályahálózat működtetését ellátó integrált vasúti társaság és a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet közötti jogviszonyt pedig a Vtv. 88. § (1) bekezdésének e) pontjában foglaltak alapján a Kormány a 333/2005. (XII. 29.) Korm. rendeletben állapította meg.

Az említett rendelkezéseknek a maradéktalan megvalósulása érdekében a MÁV Zrt. és a GySEV Zrt., mint a magyarországi vasúti pályahálózatokat működtető integrált vasúti társaságok, 2004. tavaszán megalapították a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.-t (VPE Kft.) a gazdasági és közlekedési miniszter ez irányú kérése alapján, majd ezt követően az EU csatlakozást megelőzően a társaságot a Magyar Állam kivásárolta. Ezzel biztosítottá vált a függetlenség a kapacitás elosztásának folyamatában a két integrált vasúti társaság esetében. A MÁV Zrt. szervezeti átalakítása azonban olyan új helyzetet teremtett, amelynek megfelelő helyzetet a Vtv. hatályos szabályai nem tartalmaznak. A törvény 62-67. §-ai ugyanis következetesen integrált vasúti társaság esetén rendelkeznek a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet tevékenységéről, azonban a 2001/14/EK irányelv rendelkezései olyan függetlenséget követelnek meg a kapacitás-elosztó vasúti pályahálózat működtetőtől, amivel a MÁV Zrt. nem rendelkezik az olyan leányvállalatai tekintetében, mint a MÁV-START Zrt., MÁV-Trakció Zrt. és a MÁV Nosztalgia Kft. Mindezek alapján a VPE Kft. tevékenységére továbbra is szükség van, ami igényli a törvénynek új fogalommal való kibővítését. Az új fogalom a MÁV Zrt. speciális helyzetére is tekintettel a nem független vasúti pályahálózat-működtető kategóriája, amely szélesebb kört ölel fel, mint az integrált vasúti társaság fogalma, és megfelel a 2001/14/EK irányelv 4. cikkének (2) bekezdésében és 14. cikkének (2) bekezdésében támasztott függetlenségi követelményeknek. Ez a fogalomrendszerben történő változtatás egyben a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és az integrált vasúti társaság közötti jogviszonyról szóló 333/2005. (XII. 29.) Korm. rendelet hatályon kívül helyezését is igényli, mivel az új fogalom a rendelet összes szakaszát érinti. Tartalmi változással azonban egyéb vonatkozásban nem jár a módosítás.

a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének biztosításáról szóló 271/2007. (X. 19.) Korm. rendelet módosítása [3. melléklet]

A Vtv. 88. §-a (1) bekezdésének b) pontjában foglalt felhatalmazás alapján kiadott Korm. rendelet a vasúti társaságok kötelező baleseti kárfedezeti képességének tekintetében még számol a vontatási működési engedéllyel. A Vtv. módosítása során azonban a vontatási tevékenységet személyszállítási vagy árutovábbítási engedély birtokában lehet nyújtani, tehát önálló működési engedélyre nem lesz szükség. A rendelet módosítása erre tekintettel a vontatási engedélyre vonatkozó rendelkezéseket törli a rendelet szövegéből. A Rendelet 4. §-ának új (4) bekezdésének, valamint 11. §-ának módosítása azért szükséges, mert a katasztrófa-balesetekhez kapcsolódó fedezeti összeghatár meghatározására szolgáló módszertan elkészítése a korábbi várakozásokkal ellentétben hosszabb időigénnyel jár, ezért a vasúti igazgatási szervnek a módszertan kidolgozására 2008. december 31-ig van határideje. A közbeszerzési eljárások lefolytatásának időigényére tekintettel 2009. július 1-től kell a vasúti társaságoknak megfelelniük a feltételeknek.

a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007. (X. 6.) GKM-PM együttes rendelet módosítása [1. függelék]

A vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007. (X. 6.) GKM-PM együttes rendelet (a továbbiakban: Rendelet) módosítása egyrészt a nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalmának bevezetése, másrészt a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001. február 26-ai 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv megfelelő átültetése miatt indokolt, amelyre a Vtv. módosítás szükségessége miatt a Rendelet megalkotásakor nem nyílt lehetőség. A Rendelet 2. §-a b) pontjának és 14. §-a (1) bekezdésének módosítása a nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalmának bevezetése miatt szükséges. A Rendelet 3. §-a (1) bekezdésének módosítását a 2001/14/EK irányelv 4. cikk (4) bekezdésének pontos átültetése indokolja, mert a Vtv. módosításával (Vtv. 55. § új (11) bekezdése) kerül átültetésre a 2001/14/EK irányelv 8. cikkének (2) bekezdése, amely a 4. cikk (4) bekezdése szerint kivételnek számít. A Rendelet 10. §-ának (1) bekezdését a Vtv. 56. §-a (6) bekezdése b) pontjának módosítása miatt szükséges módosítani, emellett az új szolgáltatások bevezetésére vonatkozó kedvezmények maximális időtartama megnövelésre kerül. A Rendelet 12. §-ának új (4) bekezdése egyértelművé teszi a VPSZ és a nem független vasúti pályahálózat-működtető közötti feladatmegosztást a jelentős mérték túllépésének nyomán követésére vonatkozóan. A Rendelet 13. §-ának (6) bekezdésében pontosításra kerül, hogy az utolsó lezárt üzleti év tényadatait kell figyelembe venni.

a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló 50/2007. (IV.26.) GKM-PM együttes rendelet módosítása [2. függelék]

A vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló 50/2007. (IV.26.) GKM-PM együttes rendelet nem rendelkezik arról az esetről, amikor ugyanazon vállalkozó vasúti társaság egyszerre több közszolgáltatási szerződés alapján végez vasúti közszolgáltatást (pl.: külön szerződés a közlekedésért felelős miniszterrel és egyes helyi önkormányzatokkal), így a veszteségtérítési kötelezettségek a különböző – vasúti közszolgáltatást – megrendelők esetében nem határozhatók meg. A rendelet módosításának eredményeként a közszolgáltatásként végzett személyszállításra vonatkozó számviteli elkülönítést vasúti közszolgáltatási szerződésenként kell elvégezni.

a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007. (XII. 22.) GKM rendelet módosítása [3. függelék]

A vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007. (XII. 22.) GKM rendelet (a továbbiakban: Rendelet) módosítása elsősorban a teljesítményösztönző rendszerre vonatkozó szabályok miatt szükséges. A teljesítményösztönző rendszer az európai gyakorlat alapján nem része a Hálózati Üzletszabályzatnak, a Vtv. 88. §-a módosításának eredményeként a közlekedésért felelős miniszter felhatalmazást kap arra, hogy a teljesítményösztönző rendszerre vonatkozó szabályokat rendeletben állapítsa meg, emiatt szükséges a Rendelet felhatalmazó részének és 1. §-a c) pontjának módosítása, illetve új d) ponttal való kiegészítése. A teljesítményösztönző rendszer Hálózati Üzletszabályzat tartalmából

való törlése indokolja a Rendelet 4. §-a (1) bekezdése g) pontjának törlését, valamint a 34. §-ának módosítását (közzétételre vonatkozó eljárásrend, valamint a vasúti igazgatási szerv feladatai). A Rendelet 1. §-a b) pontjának módosítását a Vtv. 88. §-a (2) bekezdése 5. pontjának módosítása indokolja. A Rendelet 2. §-a g) pontjának módosítását a nem független vasúti pályahálózat-működtető fogalmának bevezetése indokolja. A Rendelet 12. §-ának új (4) bekezdése az üzemi menetrend jobb betartása miatt rendelkezik arról, hogy a nemzetközi menetvonalak kialakításakor figyelembe kell venni a határátlépés feltételeinek ellenőrzéséhez szükséges időt. A Rendelet 29. §-a (2) bekezdése b) pontjának hatályon kívül helyezését a Vtv. 3. számú mellékletének módosítása indokolja (egyértelműen megfogalmazásra kerül, hogy a különböző nyomtávok közötti átrakás és tengelyátszerelés milyen szolgáltatás típusnak minősül). A Rendelet 32. §-ában foglaltakat a Vtv. fogja tartalmazni, így a rendelkezés hatályon kívül helyezhető.

Kérjük a Kormányt, hogy az előterjesztésben szereplő határozati javaslatot fogadja el.

A gazdasági és közlekedési miniszter, valamint a pénzügyminiszter

.../2008. (.....) GKM-PM

együttes rendelete

a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007. (X. 6.) GKM-PM együttes rendelet módosításáról

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. §-a (2) bekezdésének 4. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a gazdasági és közlekedési miniszter feladat- és hatásköréről szóló 163/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. §-ának e) pontjában, valamint a pénzügyminiszter feladat- és hatásköréről szóló 169/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. §-ának a) pontjában foglalt feladatkörünkben eljárva a következőket rendeljük el:

1. §

A vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól szóló 83/2007. (X. 6.) GKM-PM együttes rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 2. §-ának b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[E rendelet alkalmazásában:]

„b) díjmegállapító szervezet:

ba) nem független vasúti pályahálózat-működtető esetén a VPSZ,

bb) a ba) pontba nem tartozó pályahálózat-működtető esetén a pályahálózat-működtető;”

2. §

A Rendelet 3. §-a (1) bekezdésének a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[A díjmegállapító szervezet biztosítja, hogy]

„a) a Vtv. 55. § (1) bekezdésében meghatározott díjszabási rendszer – a Vtv. 55. § (11) bekezdésében foglalt egyedi felár kivételével – a vasúti pályahálózat egészére vonatkozóan azonos elveken alapuljon,”

3. §

A Rendelet 10. §-a (1) bekezdésének helyébe a következő rendelkezés lép:

“(1) A díjmegállapító szervezet a (2) bekezdésben foglaltak figyelembevételével és a 11. §-ban meghatározott tárgyalás lefolytatását követően jogosult a Vtv. 55. §-a (6) bekezdésének *b)* pontjában meghatározott egyedi kedvezmény nyújtására azzal, hogy az új szolgáltatások kifejlesztésének és bevezetésének ösztönzésére adott egyedi kedvezmény legfeljebb két egymást követő menetrendi évre vonatkozhat.”

4. §

A Rendelet 12. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki.

„(4) A nem független vasúti pályahálózat-működtető az (1) bekezdés szerinti jelentős mérték túllépéséről haladéktalanul értesíti a VPSZ-t.”

5. §

A Rendelet 13. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

“(6) A díjmegállapító szervezet a DM, a pályahálózat-működtető utolsó lezárt üzleti évének tényadatai, a DM-ben meghatározott egyéb adatforrások pályahálózat-működtető utolsó lezárt üzleti évére vonatkozó tényadatai, valamint a várható központi költségvetési támogatás mértéke alapján határozza meg a díjszabási rendszer adott menetrendi évre vonatkozó elemeit. A díjmegállapító szervezet a hálózat-hozzáférési díjak meghatározására vonatkozó részletes számításokat és a számítások alapjául szolgáló adatokat a Díjszámítási Dokumentumban (a továbbiakban: DD) rögzíti.”

6. §

A Rendelet 14. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

“(1) A nem független vasúti pályahálózat-működtető a DM és a DD elkészítéséhez szükséges valamennyi információt megadja a VPSZ számára. Amennyiben a VPSZ által kért információt a nem független vasúti pályahálózat-működtető nem adja meg, a VPSZ a vasúti igazgatási szervnél piacfelügyeleti eljárást kezdeményez.”

7. §

Ez a rendelet 2008. július 1-jén lép hatályba és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

A gazdasági és közlekedési miniszter, valamint a pénzügyminiszter

.../2008. (.....) GKM-PM

együttes rendelete

a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló 50/2007. (IV.26.) GKM-PM együttes rendelet módosításáról

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. §-a (2) bekezdésének 14. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a gazdasági és közlekedési miniszter feladat- és hatásköréről szóló 163/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. §-ának e) pontjában és a pénzügyminiszter feladat- és hatásköréről szóló 169/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. §-ának a) pontjában foglalt feladatkörünkben eljárva a következőket rendeljük el:

1. §

A vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről szóló 50/2007. (IV. 26.) GKM-PM együttes rendelet 2. §-a (1) bekezdésének b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[Az 1. § a)-c) pontjában meghatározott vasúti társaság (a továbbiakban együtt: számviteli elkülönítésre kötelezett vasúti társaság) a számviteli törvény szerinti éves beszámoló (a továbbiakban: éves beszámoló) kiegészítő mellékletének részeként - a (3)-(6) bekezdésben foglaltak figyelembevételével - éves felügyeleti jelentést (a továbbiakban: éves felügyeleti jelentés) készít, amely a következő tevékenységek szerinti bontásban tartalmazza a mérleget, eredménykimutatást, cash-flow kimutatást, az e rendelet 1. mellékletében meghatározott tevékenységi kimutatást, valamint az ezeket magyarázó szöveges értékelést:]

„b) vasúti személyszállítás, ezen belül vasúti közszolgáltatásként végzett személyszállítás vasúti közszolgáltatási szerződésenként,”

2. §

Ez a rendelet 2008. július 1-jén lép hatályba és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

A gazdasági és közlekedési miniszter

.../2008. (.....) GKM

rendelete

**a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló
101/2007. (XII. 22.) GKM rendelet módosításáról**

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 88. §-a (2) bekezdésének 3., 5., 6. és 17. pontjában kapott felhatalmazás alapján, a gazdasági és közlekedési miniszter feladat- és hatásköréről szóló 163/2006. (VII. 28.) Korm. rendelet 1. §-ának e) pontjában foglalt feladatkörömben eljárva a következőket rendelem el:

1. §

A vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól szóló 101/2007. (XII. 22.) GKM rendelet (a továbbiakban: Rendelet) 1. §-ának *b)* és *c)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép, egyidejűleg a következő új *d)* ponttal egészül ki:

[A rendelet célja, hogy meghatározza]

„*b)* a Hálózati Üzletszabályzat tartalmára, elkészítésére és alkalmazására,
c) a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztására, valamint
d) a teljesítményösztönző rendszerre”

[vonatkozó részletes szabályokat.]

2. §

A Rendelet 3. §-ának *g)* pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[E rendelet alkalmazásában:]

„*g)* kapacitás-elosztó szervezet:

ga) nem független vasúti pályahálózat-működtető esetén a VPSZ,

gb) a *ga)* pontba nem tartozó pályahálózat-működtető esetén a pályahálózat-működtető,”

3. §

A Rendelet 12. §-a a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A nemzetközi menetvonalak kialakításakor a kapacitás-elosztó szervezet figyelembe veszi a határátlépés feltételeinek ellenőrzéséhez szükséges időt.”

4. §

(1) A Rendelet 34. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A kapacitás-elosztó szervezet a hálózati zavarok csökkentése és a vasúti közlekedési teljesítmények javítása érdekében teljesítményosztónzó rendszert határoz meg, amelynek alapelvei a vasúti pályahálózat egészére vonatkozóan azonosak.”

(2) A Rendelet 34. §-a a következő (7)-(9) bekezdésekkel egészül ki:

„(7) A kapacitás-elosztó szervezet a menetrendi év kezdetét legalább 90 nappal megelőzően hozza nyilvánosságra a honlapján az adott menetrendi évre vonatkozó teljesítményosztónzó rendszert. A kapacitás-elosztó szervezet a teljesítményosztónzó rendszer módosítását legalább 30 nappal a hatályba lépése előtt hozza nyilvánosságra a honlapján.

(8) A kapacitás-elosztó szervezet a teljesítményosztónzó rendszert – módosítás esetén az egységes szerkezetű változatot – a hatálybalépéssel egyidejűleg megküldi a vasúti igazgatási szervnek. A vasúti igazgatási szerv a teljesítményosztónzó rendszer mindenkor hatályos változatáról nyilvántartást vezet.

(9) A vasúti igazgatási szerv a vasúti közlekedési piac felügyeletének keretében ellenőrzi a teljesítményosztónzó rendszer jogszabályban foglaltaknak való megfelelését.”

5. §

(1) Ez a rendelet 2008. július 1j-én lép hatályba és a hatálybalépését követő napon hatályát veszti.

(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a Rendelet 4. §-a (1) bekezdésének g) pontja, 29. §-a (2) bekezdésének b) pontja és 32. §-a.

Közösségi jogi aktus/*Community Act*:¹

A Tanács 2005/47/EK irányelve (2005. július 18.) 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

Magyar Jogszabály(ok)/*Hungarian National Implementing Measure(s)*:²

– A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosításáról szóló 2008. évi törvény

EK/EU-RENDELKEZÉSEK <i>EC/EU PROVISIONS</i> [*]	ÁTÜLTETŐ RENDELKEZÉSEK <i>IMPLEMENTING PROVISIONS</i> ^{**}	MEGJEGYZÉSEK <i>NOTES</i> ^{***}
2005/47/EK irányelv 1. cikk	Átültetést nem igényel.	
2005/47/EK irányelv 2. cikk	Átültetést nem igényel.	
2005/47/EK irányelv 3. cikk	Átültetést nem igényel.	

¹ A közösségi /uniós jogi aktus teljes címe.

² Az átültetést megvalósító magyar jogszabályok teljes címe felsorolásszerűen. (Ha az átültető jogszabály valamely más jogszabály módosításával valósítja meg az átültetést, úgy fel kell sorolni a módosuló magyar jogszabály(oka)t is.)

^{*} Elegendő a cikkek, bekezdések, albekezdések, pontok stb. megjelölésének megadása, a rendelkezés szövege nélkül. Az érdemi, átültetést igénylő rendelkezéseket a legkisebb egység szerinti tagolásban kell feltüntetni.

^{**} Elegendő a §-ok, bekezdések, albekezdések, pontok stb. megjelölésének megadása, a rendelkezés szövege nélkül. Az érdemi, átültetést megvalósító rendelkezéseket a legkisebb egység szerinti tagolásban kell feltüntetni. (Ha az átültető jogszabály az átültetést valamely más jogszabály módosításával valósítja meg, úgy a módosuló magyar jogszabályhelyeket és az átültető jogszabály vonatkozó rendelkezését is fel kell tüntetni [pl. „Ptk. 685. § d) pont (2002. évi XXXVI. tv. 8. §)”)!).

^{***} Az átültetést megvalósító rendelkezéseket magyarázó, illetve az érintett EK/EU-rendekezés jellegére, jogi megítélésére, az átültetési kötelezettség hiányára (pl. célmeghatározás, opcionális rendelkezés, az európai intézményeket kötelező rendelkezés) vonatkozó megjegyzések.

Munkaanyag – a Kormány álláspontját nem tükrözi

EK/EU-RENDELKEZÉSEK EC/EU PROVISIONS*	ÁTÜLTETŐ RENDELKEZÉSEK IMPLEMENTING PROVISIONS**	MEGJEGYZÉSEK NOTES***
2005/47/EK irányelv 4. cikk	Vtv. 80. § (4) k) és 81. § (6) [2008. évi ... tv. 33. § (2) bekezdés és 34. § (1) bekezdés]	
2005/47/EK irányelv 5. cikk	Vtv. 89. § i) [2008. évi ... tv. 38. §]	
2005/47/EK irányelv 6. cikk	Átültetést nem igényel.	
A megállapodás bevezető része	Átültetést nem igényel.	A megállapodás a Tanács 2005/47/EK irányelvének mellékletét képezi.
A megállapodás 1. szakasza	Vtv. 68/A. § (2) [2008. évi ... tv. 29. §]	A megállapodás a Tanács 2005/47/EK irányelvének mellékletét képezi.
A megállapodás 2. szakasza	Vtv. 68/B. § [2008. évi ...tv. 29. §]	A megállapodás a Tanács 2005/47/EK irányelvének mellékletét képezi.
A megállapodás 3. szakasza	Vtv. 2. § (6) bekezdése [2008. évi ...tv. 1. § (4) bekezdés]	A megállapodás a Tanács 2005/47/EK irányelvének mellékletét képezi.
A megállapodás 4. szakasza	Vtv. 68/C. § [2008. évi ...tv. 29. §]	A megállapodás a Tanács 2005/47/EK irányelvének mellékletét képezi.
A megállapodás 5. szakasza	Vtv. 68/D. § [2008. évi ...tv. 29. §]	A megállapodás a Tanács 2005/47/EK irányelvének mellékletét képezi.
A megállapodás 6. szakasza	Vtv. 68/E. § [2008. évi ...tv. 29. §]	A megállapodás a Tanács 2005/47/EK irányelvének mellékletét képezi.
A megállapodás 7. szakasza	Vtv. 68/F. § [2008. évi ...tv. 29. §]	A megállapodás a Tanács 2005/47/EK irányelvének mellékletét képezi.
A megállapodás 8. szakasza	Vtv. 68/G. § [2008. évi ...tv. 29. §]	A megállapodás a Tanács 2005/47/EK irányelvének mellékletét képezi.

Közösségi jogi aktus/*Community Act*:³

Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról

Magyar Jogszabály(ok)/*Hungarian National Implementing Measure(s)*:⁴

– A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosításáról szóló 2008. évi törvény

EK/EU-RENDELKEZÉSEK <i>EC/EU PROVISIONS</i> [*]	ÁTÜLTETŐ RENDELKEZÉSEK <i>IMPLEMENTING PROVISIONS</i> ^{**}	MEGJEGYZÉSEK <i>NOTES</i> ^{***}
2001/14/EK irányelv 8. cikk (1) bekezdés első mondata	Vtv. 55. § (8) [2008. évi ... tv. 18. § (2)]	
2001/14/EK irányelv 8. cikk (2) bekezdés	Vtv. 55. § (11) [2008. évi ... tv. 18. § (3)]	

³ A közösségi /uniós jogi aktus teljes címe.

⁴ Az átültetést megvalósító magyar jogszabályok teljes címe felsorolásszerűen. (Ha az átültető jogszabály valamely más jogszabály módosításával valósítja meg az átültetést, úgy fel kell sorolni a módosuló magyar jogszabály(oka)t is.)

^{*} Elegendő a cikkek, bekezdések, albekezdések, pontok stb. megjelölésének megadása, a rendelkezés szövege nélkül. Az érdemi, átültetést igénylő rendelkezéseket a legkisebb egység szerinti tagolásban kell feltüntetni.

^{**} Elegendő a §-ok, bekezdések, albekezdések, pontok stb. megjelölésének megadása, a rendelkezés szövege nélkül. Az érdemi, átültetést megvalósító rendelkezéseket a legkisebb egység szerinti tagolásban kell feltüntetni. (Ha az átültető jogszabály az átültetést valamely más jogszabály módosításával valósítja meg, úgy a módosuló magyar jogszabályhelyeket és az átültető jogszabály vonatkozó rendelkezését is fel kell tüntetni [pl. „Ptk. 685. § d) pont (2002. évi XXXVI. tv. 8. §)”!]).

^{***} Az átültetést megvalósító rendelkezéseket magyarázó, illetve az érintett EK/EU-rendekezés jellegére, jogi megítélésére, az átültetési kötelezettség hiányára (pl. célmeghatározás, opcionális rendelkezés, az európai intézményeket kötelező rendelkezés) vonatkozó megjegyzések.

Munkaanyag – a Kormány álláspontját nem tükrözi

EK/EU-RENDELKEZÉSEK EC/EU PROVISIONS *	ÁTÜLTETŐ RENDELKEZÉSEK IMPLEMENTING PROVISIONS **	MEGJEGYZÉSEK NOTES ***
2001/14/EK irányelv 9. cikk (3) bekezdés	Vtv. 55. § (6) b) [2008. évi ... tv. 18. § (1)]	
2001/14/EK irányelv 17. cikk (1) bekezdés második mondata	Vtv. 57. § (4) [2008. évi ... tv. 22. §]	
2001/14/EK irányelv 17. cikk (3) bekezdés	Vtv. 57. § (5) [2008. évi ... tv. 22. §]	
2001/14/EK irányelv 17. cikk (4) bekezdés	Vtv. 57. § (6) [2008. évi ... tv. 22. §]	
2001/14/EK irányelv 19. cikk (4) és (5) bekezdés	Vtv. 56. § (9) [2008. évi ... tv. 21. §]	
2001/14/EK irányelv II. melléklet 2.h) pont	Vtv. 3. melléklet II. pont e) alpont [2008. évi ... tv. 40 § (2) bekezdés]	

Közösségi jogi aktus/*Community Act*:⁵

Az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról

Magyar Jogszabály(ok)/*Hungarian National Implementing Measure(s)*:⁶

– A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény módosításáról szóló 2008. évi törvény

EK/EU-RENDELKEZÉSEK <i>EC/EU PROVISIONS</i> *	ÁTÜLTETŐ RENDELKEZÉSEK <i>IMPLEMENTING PROVISIONS</i> **	MEGJEGYZÉSEK <i>NOTES</i> ***
2004/49/EK irányelv 4. cikk (1) bekezdés második mondata	Vtv. 30. § (2) [2008. évi ... tv. 10. §]	

⁵ A közösségi /uniós jogi aktus teljes címe.

⁶ Az átültetést megvalósító magyar jogszabályok teljes címe felsorolásszerűen. (Ha az átültető jogszabály valamely más jogszabály módosításával valósítja meg az átültetést, úgy fel kell sorolni a módosuló magyar jogszabály(oka)t is.)

* Elegendő a cikkek, bekezdések, albekezdések, pontok stb. megjelölésének megadása, a rendelkezés szövege nélkül. Az érdemi, átültetést igénylő rendelkezéseket a legkisebb egység szerinti tagolásban kell feltüntetni.

** Elegendő a §-ok, bekezdések, albekezdések, pontok stb. megjelölésének megadása, a rendelkezés szövege nélkül. Az érdemi, átültetést megvalósító rendelkezéseket a legkisebb egység szerinti tagolásban kell feltüntetni. (Ha az átültető jogszabály az átültetést valamely más jogszabály módosításával valósítja meg, úgy a módosuló magyar jogszabályhelyeket és az átültető jogszabály vonatkozó rendelkezését is fel kell tüntetni [pl. „Ptk. 685. § d) pont (2002. évi XXXVI. tv. 8. §)”]).

*** Az átültetést megvalósító rendelkezéseket magyarázó, illetve az érintett EK/EU-rendekezés jellegére, jogi megítélésére, az átültetési kötelezettség hiányára (pl. célmeghatározás, opcionális rendelkezés, az európai intézményeket kötelező rendelkezés) vonatkozó megjegyzések.