

KÖZLEKEDÉSI ÉRTESÍTŐ

A GAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI MINISZTERIUM HIVATALOS LAPJA

ÁRA: 1081 FORINT

TARTALOM

	Oldal
II. RÉSZ JOGSZABÁLYOK	
2005. évi CXLI. tv. a belvízi árufuvarozási szerződésről szóló Budapesti Egyezmény (CMNI) kihirdetéséről	2
2005. évi CLX. tv. a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény módosításáról	24
2005. évi CLXXXIII. tv. a vasúti közlekedésről	28
2005. évi CLXXXIV. tv. a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról	58
317/2005. (XII. 25.) Korm. r. a Program utakról	68
333/2005. (XII. 29.) Korm. r. a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és az integrált vasúti társaság közötti jogviszonyról	69
109/2005. (XII. 21.) GKM r. a közúti árufuvarozói és autóbuszos személyszállítási tevékenység végzésére irányuló engedélyezési eljárás díjairól szóló 44/2004. (IV. 13.) GKM rendelet módosításáról	70
110/2005. (XII. 23.) GKM r. az autópályák használatának díjáról	72
115/2005. (XII. 27.) GKM r. a magyar légtér használatával kapcsolatos egyes miniszteri rendeletek módosításáról*	80
116/2005. (XII. 27.) GKM r. a magyar légtér igénybevételeért fizetendő díjról	81
119/2005. (XII. 27.) GKM r. a közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével, továbbá a gépjárműfenntartó tevékenységgel kapcsolatos egyes közlekedési hatósági eljárások díjáról szóló 91/2004. (VI. 29.) GKM rendelet módosításáról	88
120/2005. (XII. 28.) GKM r. a belvízi légpárnás kishajók megfelelőségének feltételeiről	89
121/2005. (XII. 28.) GKM r. a tengerészek munkaidejére vonatkozó rendelkezések végrehajtásáról	91
122/2005. (XII. 28.) GKM r. az Útpénztár fejezeti kezelésű előirányzat felhasználásának szabályozásáról, valamint az országos közúthálózattal összefüggő feladatok ellátásáról	97
123/2005. (XII. 29.) GKM r. a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól	100
124/2005. (XII. 29.) GKM r. a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásáról	121
125/2005. (XII. 29.) GKM r. a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosításáról**	128
126/2005. (XII. 29.) GKM r. a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosításáról**	130
JOGSZABÁLYMUTATÓ	
A gazdasági és közlekedési miniszter jogszabály-előkészítési felelősségi körébe tartozó, illetve a gazdasági és közlekedési miniszterrel együttesen kiadott vagy a gazdasági és közlekedési miniszter feladatkörét érintő egyéb jogszabályok	132
III. RÉSZ A KORMÁNY HATÁROZATAI	
1124/2005. (XII. 20.) Korm. h. a Bérlet Program elindításáról és a „Sikeres Magyarországot” Bérlet Program meghirdetéséről	133
1130/2005. (XII. 23.) Korm. h. a Széchenyi Kártya program folytatásának feltételeiről	134
1132/2005. (XII. 23.) Korm. h. a közúti közlekedésbiztonság javításával összefüggő feladatokról	134
1134/2005. (XII. 26.) Korm. h. a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény hatálya alá tartozó szervek jegyzékéről szóló 1085/2004. (VIII. 27.) Korm. határozat módosításáról	136
1135/2005. (XII. 27.) Korm. h. a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény hatálya alá tartozó szervek jegyzékéről szóló 1085/2004. (VIII. 27.) Korm. határozat módosításáról	136
1136/2005. (XII. 29.) Korm. h. a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény hatálya alá tartozó szervek jegyzékéről szóló 1085/2004. (VIII. 27.) Korm. határozat módosításáról	136
IV. RÉSZ KÖZLEMÉNYEK	
Vasúti hirdetmények	136
V. RÉSZ HIRDETÉS	
A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. hirdetménye az Üzleti Szabályzata és a Díjszabása megjelenéséről	137
LAPZÁRTA UTÁN ÉRKEZETT MINISZTERI UTASÍTÁS	
A gazdasági és közlekedési miniszter 1/2006. (I. 7.) GKM utasítása a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium kommunikációjának rendjéről	137

* A rendelet mellékletekkel teljes szövegét a Magyar Közlöny 2005. évi 170. számának II. kötete tartalmazza.

** A rendelet mellékletekkel teljes szövegét a Magyar Közlöny 2005. évi 172. számának II. kötete tartalmazza.

Jogszabályok

2005. évi CXLI. törvény

a belvízi árufuvarozási szerződésről szóló Budapesti Egyezmény (CMNI) kihirdetéséről*

1. § Az Országgyűlés a belvízi árufuvarozási szerződésről szóló, Budapesten, 2001. június 22-én kelt Egyezményt (a továbbiakban: Egyezmény) e törvénnyel kihirdeti. (Az Egyezmény a Magyar Köztársaság tekintetében 2005. április 1-jén lépett hatályba.)

2. § Az Egyezmény hiteles angol nyelvű szövege és annak hivatalos magyar nyelvű fordítása a következő:

„Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)

The States Parties to this Convention,

considering the recommendations of the Final Act of the Conference on Security and Cooperation in Europe of 1 August 1975 for the harmonization of legal regimes with a view to the development of transport by member States of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission in collaboration with the United Nations Economic Commission for Europe,

having recognized the necessity and desirability of establishing by common agreement certain uniform rules concerning contracts for the carriage of goods by inland waterway,

have decided to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

Chapter I

GENERAL PROVISIONS

Article 1

Definitions

In this Convention,

1. „*Contract of carriage*” means any contract, of any kind, whereby a carrier undertakes against payment of freight to carry goods by inland waterway;

2. „*Carrier*” means any person by whom or in whose name a contract of carriage has been concluded with a shipper;

3. „*Actual carrier*” means any person, other than a servant or an agent of the carrier, to whom the performance of the carriage or of part of such carriage has been entrusted by the carrier;

4. „*Shipper*” means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded with a carrier;

5. „*Consignee*” means the person entitled to take delivery of the goods;

6. „*Transport document*” means a document which evidences a contract of carriage and the taking over or loading of goods by a carrier, made out in the form of a bill of lading or consignment note or of any other document used in trade;

7. „*Goods*” does not include either towed or pushed vessels or the luggage or vehicles of passengers; where the goods are consolidated in a container, on a pallet or in or on a similar article of transport or where they are packed, „*goods*” includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper;

8. „*In writing*” includes, unless otherwise agreed between the parties concerned, the transmission of information by electronic, optical or similar means of communication, including, but not limited to, telegram, facsimile, telex, electronic mail or electronic data interchange (EDI), provided the information is accessible so as to be usable for subsequent reference.

9. The law of a State applicable in accordance with this Convention means the rules of law in force in that State other than its rules of private international law.

Article 2

Scope of application

1. This Convention is applicable to any contract of carriage according to which the port of loading or the place of taking over of the goods and the port of discharge or the place of delivery of the goods are located in two different States of which at least one is a State Party to this Convention. If the contract stipulates a choice of several ports of discharge or places of delivery, the port of discharge or the place of delivery to which the goods have actually been delivered shall determine the choice.

* A törvényt az Országgyűlés a 2005. december 5-i ülésnapján fogadta el.

2. This Convention is applicable if the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods, without transshipment, both on inland waterways and in waters to which maritime regulations apply, under the conditions set out in paragraph 1, unless:

- (a) a maritime bill of lading has been issued in accordance with the maritime law applicable, or
- (b) the distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater.

3. This Convention is applicable regardless of the nationality, place of registration or home port of the vessel or whether the vessel is a maritime or inland navigation vessel and regardless of the nationality, domicile, registered office or place of residence of the carrier, the shipper or the consignee.

Chapter II

RIGHTS AND OBLIGATIONS OF THE CONTRACTING PARTIES

Article 3

Taking over, carriage and delivery of the goods

1. The carrier shall carry the goods to the place of delivery within the specified time and deliver them to the consignee in the condition in which they were handed over to him.

2. Unless otherwise agreed, the taking over and delivery of the goods shall take place on board the vessel.

3. The carrier shall decide which vessel is to be used. He shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to ensure that, taking into account the goods to be carried, the vessel is in a state to receive the cargo, is seaworthy and is manned and equipped as prescribed by the regulations in force and is furnished with the necessary national and international authorizations for the carriage of the goods in question.

4. Where it has been agreed that the carriage shall be performed by a specific vessel or type of vessel, the carrier shall be entitled to load or transship the goods in whole or in part on to another vessel or on to another type of vessel without the consent of the shipper, only:

- (a) in circumstances, such as low water or collision or any other obstacle to navigation, which were unforeseeable at the time when the contract of carriage was concluded and in which the loading or transshipment of the goods is necessary in order to perform the contract of carriage, and when the carrier is unable to obtain within an appropriate period of time instructions from the shipper, or
- (b) when it is in accordance with the practice prevailing in the port where the vessel is located.

5. Except as provided by the obligations incumbent on the shipper, the carrier shall ensure that the loading, stowage and securing of the goods do not affect the safety of the vessel.

6. The carrier is entitled to carry the goods on deck or in open vessels only if it has been agreed with the shipper or if it is in accordance with the usage of the particular trade or is required by the statutory regulations.

Article 4

Actual carrier

1. A contract complying with the definition set out in article 1, paragraph 1, concluded between a carrier and an actual carrier constitutes a contract of carriage within the meaning of this Convention. For the purpose of such contract, all the provisions of this Convention concerning the shipper shall apply to the carrier and those concerning the carrier to the actual carrier.

2. Where the carrier has entrusted the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him.

3. The carrier shall in all cases inform the shipper when he entrusts the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier.

4. Any agreement with the shipper or the consignee extending the carrier's responsibility according to the provisions of this Convention affects the actual carrier only to the extent that he has agreed to it expressly and in writing. The actual carrier may avail himself of all the objections invocable by the carrier under the contract of carriage.

5. If and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between them.

Article 5

Delivery time

The carrier shall deliver the goods within the time limit agreed in the contract of carriage or, if no time limit has been agreed, within the time limit which could reasonably be required of a diligent carrier, taking into account the circumstances of the voyage and unhindered navigation.

*Article 6**Obligations of the shipper*

1. The shipper shall be required to pay the amounts due under the contract of carriage.

2. The shipper shall furnish the carrier in writing, before the goods are handed over, with the following particulars concerning the goods to be carried:

(a) dimensions, number or weight and stowage factor of the goods;

(b) marks necessary for identification of the goods;

(c) nature, characteristics and properties of the goods;

(d) instructions concerning the Customs or administrative regulations applying to the goods;

(e) other necessary particulars to be entered in the transport document.

The shipper shall also hand over to the carrier, when the goods are handed over, all the required accompanying documents.

3. If the nature of the goods so requires, the shipper shall, bearing in mind the agreed transport operation, pack the goods in such a way as to prevent their loss or damage between the time they are taken over by the carrier and their delivery and so as to ensure that they do not cause damage to the vessel or to other goods. According to what has been agreed with a view to carriage, the shipper shall also make provision for appropriate marking in conformity with the applicable international or national regulations or, in the absence of such regulations, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation.

4. Subject to the obligations to be borne by the carrier, the shipper shall load and stow the goods and secure them in accordance with inland navigation practice unless the contract of carriage specifies otherwise.

*Article 7**Dangerous and polluting goods*

1. If dangerous or polluting goods are to be carried, the shipper shall, before handing over the goods, and in addition to the particulars referred to in article 6, paragraph 2, inform the carrier clearly and in writing of the danger and the risks of pollution inherent in the goods and of the precautions to be taken.

2. Where the carriage of the dangerous or polluting goods requires an authorization, the shipper shall hand over the necessary documents at the latest when handing over the goods.

3. Where the continuation of the carriage, the discharge or the delivery of the dangerous or polluting goods are

rendered impossible owing to the absence of an administrative authorization, the shipper shall bear the costs for the return of the goods to the port of loading or a nearer place, where they may be discharged and delivered or disposed of.

4. In the event of immediate danger to life, property or the environment, the carrier shall be entitled to unload the goods, to render them innocuous or, provided that such a measure is not disproportionate to the danger they represent, to destroy them, even if, before they were taken over, he was informed or was apprised by other means of the nature of the danger or the risks of pollution inherent in the goods.

5. Where the carrier is entitled to take the measures referred to in paragraphs 3 or 4 above, he may claim compensation for damages.

*Article 8**Liability of the shipper*

1. The shipper shall, even if no fault can be attributed to him, be liable for all the damages and costs incurred by the carrier or the actual carrier by reason of the fact that:

(a) the particulars or information referred to in articles 6, paragraph 2, or 7, paragraph 1, are missing, inaccurate or incomplete;

(b) the dangerous or polluting goods are not marked or labelled in accordance with the applicable international or national regulations or, if no such regulations exist, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation;

(c) the necessary accompanying documents are missing, inaccurate or incomplete.

The carrier may not avail himself of the liability of the shipper if it is proven that the fault is attributable to the carrier himself, his servants or agents. The same applies to the actual carrier.

2. The shipper shall be responsible for the acts and omissions of persons of whose services he makes use to perform the tasks and meet the obligations referred to in articles 6 and 7, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

*Article 9**Termination of the contract of carriage by the carrier*

1. The carrier may terminate the contract of carriage if the shipper has failed to perform the obligations set out in article 6, paragraph 2, or article 7, paragraphs 1 and 2.

2. If the carrier makes use of his right of termination, he may unload the goods at the shipper's expense and claim optionally the payment of any of the following amounts:

- (a) one third of the agreed freight; or
- (b) in addition to any demurrage charge, a compensation equal to the amount of costs incurred and the loss caused, as well as, should the voyage have already begun, a proportional freight for the part of the voyage already performed.

Article 10

Delivery of the goods

1. Notwithstanding the obligation of the shipper under article 6, paragraph 1, the consignee who, following the arrival of the goods at the place of delivery, requests their delivery, shall, in accordance with the contract of carriage, be liable for the freight and other charges due on the goods, as well as for his contribution to any general average. In the absence of a transport document, or if such document has not been presented, the consignee shall be liable for the freight agreed with the shipper if it corresponds to market practice.

2. The placing of the goods at the disposal of the consignee in accordance with the contract of carriage or with the usage of the particular trade or with the statutory regulations applicable at the port of discharge shall be considered a delivery. The imposed handing over of the goods to an authority or a third party shall also be considered a delivery.

Chapter III

TRANSPORT DOCUMENTS

Article 11

Nature and content

1. For each carriage of goods governed by this Convention the carrier shall issue a transport document; he shall issue a bill of lading only if the shipper so requests and if it has been so agreed before the goods were loaded or before they were taken over for carriage. The lack of a transport document or the fact that it is incomplete shall not affect the validity of the contract of carriage.

2. The original of the transport document must be signed by the carrier, the master of the vessel or a person authorized by the carrier. The carrier may require the shipper to countersign the original or a copy. The signature may be in handwriting, printed in facsimile, perforated,

stamped, in symbols or made by any other mechanical or electronic means, if this is not prohibited by the law of the State where the transport document was issued.

3. The transport document shall be prima facie evidence, save proof to the contrary, of the conclusion and content of the contract of carriage and of the taking over of the goods by the carrier. In particular, it shall provide a basis for the presumption that the goods have been taken over for carriage as they are described in the transport document.

4. When the transport document is a bill of lading, it alone shall determine the relations between the carrier and the consignee. The conditions of the contract of carriage shall continue to determine the relations between carrier and shipper.

5. The transport document, in addition to its denomination, contains the following particulars:

- (a) the name, domicile, registered office or place of residence of the carrier and of the shipper;
- (b) the consignee of the goods;
- (c) the name or number of the vessel, where the goods have been taken on board, or particulars in the transport document stating that the goods have been taken over by the carrier but not yet loaded on the vessel;
- (d) the port of loading or the place where the goods were taken over and the port of discharge or the place of delivery;
- (e) the usual name of the type of goods and their method of packaging and, for dangerous or polluting goods, their name according to the requirements in force or, if there is no such name, their general name;
- (f) the dimensions, number or weight as well as the identification marks of the goods taken on board or taken over for the purpose of carriage;
- (g) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck or on board open vessels;
- (h) the agreed provisions concerning freight;
- (i) in the case of a consignment note, the specification as to whether it is an original or a copy; in the case of a bill of lading, the number of originals;
- (j) the place and date of issue. The legal character of a transport document in the sense of article 1, paragraph 6, of this Convention is not affected by the absence of one or more of the particulars referred to in this paragraph.

Article 12

Reservations in transport documents

1. The carrier is entitled to include in the transport document reservations concerning:

(a) The dimensions, number or weight of the goods, if he has grounds to suspect that the particulars supplied by the shipper are inaccurate or if he had no reasonable means of checking such particulars, especially because the goods have not been counted, measured or weighed in his presence or because, without explicit agreement, the dimensions or weights have been determined by draught measurement;

(b) Identification marks which are not clearly and durably affixed on the goods themselves or, if the goods are packed, on the receptacles or packagings;

(c) The apparent condition of the goods.

2. If the carrier fails to note the apparent condition of the goods or does not enter reservations in that respect, he is deemed to have noted in the transport document that the goods were in apparent good condition.

3. If, in accordance with the particulars set out in the transport document, the goods are placed in a container or in the holds of the vessel and sealed by other persons than the carrier, his servants or his agents, and if neither the container nor the seals are damaged or broken when they reach the port of discharge or the place of delivery, it shall be presumed that the loss or damage to the goods did not occur during carriage.

Article 13

Bill of lading

1. The originals of a bill of lading shall be documents of title issued in the name of the consignee, to order or to bearer.

2. At the place of destination, the goods shall be delivered only in exchange for the original of the bill of lading submitted initially; thereafter, further delivery cannot be claimed against other originals.

3. When the goods are taken over by the carrier, handing over the bill of lading to a person entitled thereby to receive the goods has the same effects as the handing over of the goods as far as the acquisition of rights to the goods is concerned.

4. If the bill of lading has been transferred to a third party, including the consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein, proof to the contrary of the presumption set out in article 11, paragraph 3, and article 12, paragraph 2, shall not be admissible.

Chapter IV

RIGHT TO DISPOSE OF THE GOODS

Article 14

Holder of the right of disposal

1. The shipper shall be authorized to dispose of the goods; in particular, he may require the carrier to discontinue the carriage of the goods, to change the place of delivery or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the transport document.

2. The shipper's right of disposal shall cease to exist once the consignee, following the arrival of the goods at the scheduled place of delivery, has requested delivery of the goods and,

(a) where carriage is under a consignment note, once the original has been handed over to the consignee;

(b) where carriage is under a bill of lading, once the shipper has relinquished all the originals in his possession by handing them over to another person.

3. By an appropriate entry in the consignment note, the shipper may, when the consignment note is issued, waive his right of disposal to the consignee.

Article 15

Conditions for the exercise of the right of disposal

The shipper or, in the case of article 14, paragraphs 2 and 3, the consignee, must, if he wishes to exercise his right of disposal:

(a) where a bill of lading is used, submit all originals prior to the arrival of the goods at the scheduled place of delivery;

(b) where a transport document other than a bill of lading is used, submit this document, which shall include the new instructions given to the carrier;

(c) compensate the carrier for all costs and damage incurred in carrying out instructions;

(d) pay all the agreed freight in the event of the discharge of the goods before arrival at the scheduled place of delivery, unless the contract of carriage provides otherwise.

Chapter V

*LIABILITY OF THE CARRIER**Article 16**Liability for loss*

1. The carrier shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods caused between the time when he took them over for carriage and the time of their delivery, or resulting from delay in delivery, unless he can show that the loss was due to circumstances which a diligent carrier could not have prevented and the consequences of which he could not have averted.

2. The carrier's liability for loss resulting from loss or damage to the goods caused during the time before the goods are loaded on the vessel or the time after they have been discharged from the vessel shall be governed by the law of the State applicable to the contract of carriage.

*Article 17**Servants and agents*

1. The carrier shall be responsible for the acts and omissions of his servants and agents of whose services he makes use during the performance of the contract of carriage, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

2. When the carriage is performed by an actual carrier in accordance with article 4, the carrier is also responsible for the acts and omissions of the actual carrier and of the servants and agents of the actual carrier acting within the scope of their employment.

3. If an action is brought against the servants and agents of the carrier or the actual carrier, such persons, if they prove that they acted within the scope of their employment, are entitled to avail themselves of the exonerations and limits of liability which the carrier or the actual carrier is entitled to invoke under this Convention.

4. A pilot designated by an authority and who cannot be freely selected shall not be considered to be a servant or agent within the meaning of paragraph 1.

*Article 18**Special exonerations from liability*

1. The carrier and the actual carrier shall be exonerated from their liability when the loss, damage or delay are the result of one of the circumstances or risks listed below:

(a) acts or omissions of the shipper, the consignee or the person entitled to dispose of the goods;

(b) handling, loading, stowage or discharge of the goods by the shipper, the consignee or third parties acting on behalf of the shipper or the consignee;

(c) carriage of the goods on deck or in open vessels, where such carriage has been agreed with the shipper or is in accordance with the practice of the particular trade, or if it is required by the regulations in force;

(d) nature of the goods which exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage (in volume or weight), or the action of vermin or rodents;

(e) lack of or defective condition of packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage when not packed or when the packaging is defective;

(f) insufficiency or inadequacy of marks identifying the goods;

(g) rescue or salvage operations or attempted rescue or salvage operations on inland waterways;

(h) carriage of live animals, unless the carrier has not taken the measures or observed the instructions agreed upon in the contract of carriage.

2. When, in the circumstances of the case, damage could be attributed to one or more of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of the present article, it is presumed to have been caused by such a circumstance or risk. This presumption does not apply if the injured party proves that the loss suffered does not result, or does not result exclusively, from one of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of this article.

*Article 19**Calculation of compensation*

1. Where the carrier is liable for total loss of goods, the compensation payable by him shall be equal to the value of the goods at the place and on the day of delivery according to the contract of carriage. Delivery to a person other than the person entitled is deemed to be a loss.

2. In the event of partial loss or damage to goods, the carrier shall be liable only to the extent of the loss in value.

3. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality at the place of delivery.

4. In respect of goods which by reason of their nature are exposed to wastage during carriage, the carrier shall be held liable, whatever the length of the carriage, only for that part of the wastage which exceeds normal wastage (in volume or weight) as determined by the parties to the

contract of carriage or, if not, by the regulations or established practice at the place of destination.

5. The provisions of this article shall not affect the carrier's right concerning the freight as provided by the contract of carriage or, in the absence of special agreements in this regard, by the applicable national regulations or practices.

Article 20

Maximum limits of liability

1. Subject to article 21 and paragraph 4 of the present article, and regardless of the action brought against him, the carrier shall under no circumstances be liable for amounts exceeding 666.67 units of account per package or other shipping unit, or 2 units of account per kilogram of weight, specified in the transport document, of the goods lost or damaged, whichever is the higher. If the package or other shipping unit is a container and if there is no mention in the transport document of any package or shipping unit consolidated in the container, the amount of 666.67 units of account shall be replaced by the amount of 1500 units of account for the container without the goods it contains and, in addition, the amount of 25.000 units of account for the goods which are in the container.

2. Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the transport document as packed in or on such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, the goods in or on such article of transport are deemed one shipping unit. In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. In the event of loss due to delay in delivery, the carrier's liability shall not exceed the amount of the freight. However, the aggregate liability under paragraph 1 and the first sentence of the present paragraph shall not exceed the limitation which would be established under paragraph 1 for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

4. The maximum limits of liability mentioned in paragraph 1 do not apply:

(a) where the nature and higher value of the goods or articles of transport have been expressly specified in the transport document and the carrier has not refuted those specifications, or

(b) where the parties have expressly agreed to higher maximum limits of liability.

5. The aggregate of the amounts of compensation recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents for the same loss shall not exceed overall the limits of liability provided for in this article.

Article 21

Loss of right to limit liability

1. The carrier or the actual carrier is not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage if it is proved that he himself caused the damage by an act or omission, either with the intent to cause such damage, or recklessly and with the knowledge that such damage would probably result.

2. Similarly, the servants and agents acting on behalf of the carrier or the actual carrier are not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage, if it is proved that they caused the damage in the manner described in paragraph 1.

Article 22

Application of the exonerations and limits of liability

The exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage apply in any action in respect of loss or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage, whether the action is founded in contract, in tort or on some other legal ground.

Chapter VI

CLAIMS PERIOD

Article 23

Notice of damage

1. The acceptance without reservation of the goods by the consignee is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods in the same condition and quantity as when they were handed over to him for carriage.

2. The carrier and the consignee may require an inspection of the condition and quantity of the goods on delivery in the presence of the two parties.

3. Where the loss or damage to the goods is apparent, any reservation on the part of the consignee must be formulated in writing specifying the general nature of the damage, no later than the time of delivery, unless the consignee and the carrier have jointly checked the condition of the goods.

4. Where the loss or damage to the goods is not apparent, any reservation on the part of the consignee must be notified in writing specifying the general nature of the damage, no later than 7 consecutive days from the time of

delivery; in such case, the injured party shall show that the damage was caused while the goods were in the charge of the carrier.

5. No compensation shall be payable for damage resulting from delay in delivery except when the consignee can prove that he gave notice of the delay to the carrier within 21 consecutive days following delivery of the goods and that this notice reached the carrier.

Article 24

Limitation of actions

1. All actions arising out of a contract governed by this Convention shall be time-barred after one year commencing from the day when the goods were, or should have been, delivered to the consignee. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

2. The person against whom an action is instituted may at any time during the limitation period extend that period by a declaration in writing to the injured party. This period may be further extended by one or more further declarations.

3. The suspension and interruption of the limitation period are governed by the law of the State applicable to the contract of carriage. The filing of a claim in proceedings to apportion limited liability for all claims arising from an event having led to damage shall interrupt the limitation.

4. Any action for indemnity by a person held liable under this Convention may be instituted even after the expiry of the limitation period provided for in paragraphs 1 and 2 of the present article, if proceedings are instituted within a period of 90 days commencing from the day on which the person instituting the action has settled the claim or has been served with process, or if proceedings are instituted within a longer period as provided by the law of the State where proceedings are instituted.

5. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

Chapter VII

LIMITS OF CONTRACTUAL FREEDOM

Article 25

Nullity of contractual stipulations

1. Any contractual stipulation intended to exclude or to limit or, subject to the provisions of article 20, paragraph 4, to increase the liability, within the meaning of this

Convention, of the carrier, the actual carrier or their servants or agents, to shift the burden of proof or to reduce the periods for claims or limitations referred to in articles 23 and 24 shall be null and void. Any stipulation assigning a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier is also null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of the present article and without prejudice to article 21, contractual stipulations shall be authorized specifying that the carrier or the actual carrier is not liable for losses arising from:

(a) an act or omission by the master of the vessel, the pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or in the formation or dissolution of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result;

(b) fire or an explosion on board the vessel, where it is not possible to prove that the fire or explosion resulted from a fault of the carrier or the actual carrier or their servants or agents or a defect of the vessel;

(c) the defects existing prior to the voyage of his vessel or of a rented or chartered vessel if he can prove that such defects could not have been detected prior to the start of the voyage despite due diligence.

Chapter VIII

SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 26

General average

Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage or national law regarding the calculation of the amount of damages and contributions payable in the event of general average.

Article 27

Other applicable provisions and nuclear damage

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of inland navigation or maritime vessels.

2. The carrier shall be relieved of liability under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or other authorized person is liable for such damage pursuant to the laws and regulations of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 28

Unit of account

The unit of account referred to in article 20 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 20 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value, in terms of the Special Drawing Rights, of a national currency of a Contracting State is to be calculated in accordance with the method of evaluation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions.

Article 29

Additional national provisions

1. In cases not provided for in this Convention, the contract of carriage is governed by the law of the State agreed by the Parties.

2. In the absence of such agreement, the law of the State with which the contract of carriage is most closely connected is to be applied.

3. It is to be presumed that the contract of carriage is most closely connected with the State in which the principal place of business of the carrier is located at the time when the contract was concluded, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State. Where the carrier has no place of business on land and concludes the contract of carriage on board his vessel, it is to be presumed that the contract is most closely connected with the State in which the vessel is registered or whose flag it flies, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State.

4. The law of the State where the goods are located governs the real guarantee granted to the carrier for claims set out in article 10, paragraph 1.

Chapter IX

*DECLARATIONS CONCERNING
THE SCOPE OF APPLICATION*

Article 30

Carriage by way of specific inland waterways

1. Each State may, at the time of signing this Convention or of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it will not apply this Convention to contracts relating to carriage by way of specific inland waterways situated on its territory and to which international rules of navigation do not apply and which do not constitute a link between such international waterways. However, such a declaration may not mention all main waterways of that State.

2. Where the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods without transshipment both on waterways not mentioned in the declaration referred to in paragraph 1 of this article and on waterways mentioned in this declaration, this Convention equally applies to this contract, unless the distance to be travelled on the latter waterways is the longer.

3. When a declaration has been made according to paragraph 1, any other Contracting State may declare that it will not apply either the provisions of this Convention to the contracts referred to in this declaration. The declaration made in accordance with the present paragraph shall take effect at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to paragraph 1, but at the earliest at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to the present paragraph.

4. The declarations referred to in paragraphs 1 and 3 of this article may be withdrawn in whole or in part, at any time, by notification to the depositary to that effect, indicating the date on which they shall cease to have effect. The withdrawal of these declarations shall not have any effect on contracts already concluded.

Article 31

National transport or transport free of charge

Each State may, at the time of the signature of this Convention, of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that it will also apply this Convention:

(a) to contracts of carriage according to which the port of loading or the place of taking over and the port of discharge or the place of delivery are located in its own territory;

(b) by derogation from article 1, paragraph 1, to carriage free of charge.

*Article 32**Regional provisions concerning liability*

1. Each State may, at the time of signature of this Convention, or of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that in respect of the carriage of goods between ports of loading or places where goods are taken over and ports of discharge or places of delivery, of which either both are situated on its own territory or one is situated on its own territory and the other on the territory of a State which has made the same declaration, the carrier shall not be liable for damage caused by an act or omission by the master of the vessel, pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or during the formation of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result.

2. The provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force between two Contracting States when this Convention enters into force in the second State which has made the same declaration. If a State has made this declaration following the entry into force of the Convention for that State, the provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force on the first day of the month following a period of three months as from the notification of the declaration to the depositary. The provision concerning liability shall be applicable only to contracts of carriage signed after its entry into force.

3. A declaration made in accordance with paragraph 1 may be withdrawn at any time by notification to the depositary. In the event of withdrawal, the provisions concerning liability referred to in paragraph 1 shall cease to have effect on the first day of the month following the notification or at a subsequent time indicated in the notification. The withdrawal shall not apply to contracts of carriage signed before the provisions concerning liability have ceased to have effect.

Chapter X

*FINAL PROVISIONS**Article 33**Signature, ratification, acceptance, approval, accession*

1. This Convention shall be open for signature by all States for one year at the headquarters of the depositary.

The period for signature shall start on the day when the depositary states that all authentic texts of this Convention are available.

2. States may become Parties to this Convention:

- (a) by signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) by signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval;
- (c) by accession after the deadline set for signature.

3. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the depositary.

*Article 34**Entry into force*

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date on which five States have signed this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

2. For each State which signs this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary after the entry into force of this Convention, the same shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date of signing without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or the deposit of the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

*Article 35**Denunciation*

1. This Convention may be denounced by a State Party on the expiration of a period of one year following the date on which it entered into force for that State.

2. Notification of denunciation shall be deposited with the depositary.

3. The denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of a period of one year as from the date of deposit of the notification of denunciation or after a longer period referred to in the notification of denunciation.

*Article 36**Review and amendment*

At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

*Article 37**Revision of the amounts for limitation of liability and unit of account*

1. Notwithstanding the provisions of article 36, when a revision of the amount specified in article 20, paragraph 1, or the substitution of the unit defined in article 28 by another unit is proposed, the depositary shall, when not less than one fourth of the States Parties to this Convention so request, submit the proposal to all members of the United Nations Economic Commission for Europe, the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission and to all Contracting States and shall convene a conference for the sole purpose of altering the amount specified in article 20, paragraph 1, or of substituting the unit defined in article 28 by another unit.

2. The conference shall be convened at the earliest six months after the day on which the proposal was transmitted.

3. All Contracting States to this Convention are entitled to participate in the conference, whether or not they are members of the organizations referred to in paragraph 1.

4. The amendments shall be adopted by a majority of two thirds of the Contracting States to the Convention represented at the conference and taking part in the vote, provided that not less than one half of the Contracting States to this Convention are represented when the vote is taken.

5. During the consultation concerning the amendment of the amount specified in article 20, paragraph 1, the conference shall take account of the lessons drawn from the events having led to damage and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

6. (a) The amendment of the amount in accordance with this article may take effect at the earliest five years after the day on which this Convention was opened for signature and at the earliest five years after the day on which an amendment made previously in accordance with this article entered into force.

(b) An amount may not be so increased as to exceed the amount of the maximum limits of liability specified by this

Convention, increased by six per cent per annum, calculated according to the principle of compound interest as from the day on which this Convention was opened for signature.

(c) An amount may not be so increased as to exceed the triple of the maximum limits of liability specified by this Convention.

7. The depositary shall notify all Contracting States of any amendment adopted in accordance with paragraph 4. The amendment is deemed to have been accepted after a period of eighteen months following the day of notification, unless during such period not less than one fourth of the States which were Contracting States at the time of the decision concerning the amendment have informed the depositary that they will not accept that amendment; in such case, the amendment is rejected and does not enter into force.

8. An amendment which is deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States are bound by the amendment unless they denounce this Convention in accordance with article 35 not later than six months before the amendment enters into force. The denunciation takes effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the scheduled eighteen-month period for acceptance has not elapsed, a State which becomes a Contracting State during that period is bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period is bound by an amendment accepted in accordance with paragraph 7. In the cases cited in the present paragraph, a State is bound by an amendment as soon as it enters into force or as soon as this Convention enters into force for that State if this takes place subsequently.

*Article 38**Depositary*

1. This Convention shall be deposited with the Government of the Republic of Hungary.

2. The depositary shall:

(a) communicate to all States which participated in the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway, for checking, the present Convention in the official language version which was not available at the time of the Conference;

(b) inform all States referred to under subparagraph (a) above of any proposal for the amendment of the text communicated in accordance with subparagraph (a) above;

(c) establish the date on which all official language versions of this Convention have been brought into conformity with each other and are to be considered authentic;

(d) communicate to all States referred to in subparagraph (a) above the date established in accordance with subparagraph (c) above;

(e) communicate to all States which were invited to the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway and to those which have signed this Convention or acceded thereto, certified true copies of this Convention;

(f) inform all States which have signed this Convention or acceded to it:

(i) of any new signature, notification or declaration made, indicating the date of the signature, notification or declaration;

(ii) of the date of entry into force of this Convention;

(iii) of any denunciation of this Convention and of the date on which such denunciation is to take effect;

(iv) of any amendment adopted in accordance with articles 36 and 37 of this Convention and of the date of entry into force of such amendment;

(v) of any communication required under a provision of this Convention.

3. After the entry into force of this Convention, the depositary shall transmit to the Secretariat of the United Nations a certified true copy of this Convention for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Done at Budapest on the twenty-second of June 2001 in a single original copy of which the Dutch, English, French, German and Russian texts are equally authentic.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Convention.”

**„Budapesti Egyezmény
a Belvízi Árufuvarozási Szerződésről
(CMNI)**

Az ebben az Egyezményben Részes Államok,

figyelemmel az Európai Biztonsági és Együttműködési Értekezlet 1975. augusztus 1. napján kelt záróokmányában foglalt, a jogi szabályozások olyan harmonizálására vonatkozó ajánlásokra, amelyek a szállításnak a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága és a Duna Bizottság tagállamai által, az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságával együttműködésben történő fejlesztésére irányul,

felismerve a belvízi árufuvarozási szerződésekre vonatkozó bizonyos egységes szabályok megállapodás útján történő létrehozásának szükségességét és kívánatos voltát,

úgy határoztak, hogy e célból Egyezményt kötnek és az alábbiakban állapodtak meg:

I. Fejezet

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Fogalommeghatározások

Ebben az Egyezményben

1. a „*Fuvarozási szerződés*” elnevezésétől függetlenül, bármely olyan szerződést jelent, amely alapján a fuvarozó fuvardíj ellenében az áru belvízi utakon való továbbítását vállalja;

2. a „*Fuvarozó*” bármely olyan személyt jelent, aki a feladóval szerződést kötött, vagy akinek a nevében a feladóval szerződést kötöttek belvízi fuvarozásra;

3. a „*További fuvarozó*” bármely olyan személyt jelent, aki a fuvarozónak nem alkalmazottja vagy ügynöke, és akire a fuvarozó a belvízi fuvarozás, vagy a fuvarozás egy részének elvégzését bízta;

4. a „*Feladó*” bármely olyan személyt jelent, aki a fuvarozóval szerződést kötött, vagy akinek a nevében belvízi fuvarozásra a fuvarozóval szerződést kötöttek;

5. a „*Címzett*” az áru átvételére jogosult személyt jelenti;

6. a „*Fuvarokmány*” a belvízi fuvarozási szerződést és az áru fuvarozó általi átvételét vagy berakását bizonyító, hajórakjegyként vagy fuvarlevélként, illetve bármilyen egyéb, a kereskedelmi gyakorlatban használt dokumentumként kiállított okmányt jelenti;

7. az „*Áru*” sem a vontatott, sem a tolt hajókat nem foglalja magában, továbbá nem foglalja magában az utasok poggyászát és járműveit; amennyiben az árut konténerben, raklapon, vagy hasonló szállítási eszközben vagy eszközön szállítják gyűjtőrakományként, illetve ha az áru csomagolt, az „*áru*” magában foglalja ezeket a szállítási eszközöket, illetve csomagolást, amennyiben azokat a feladó bocsátja rendelkezésre;

8. az „*Írásban*” kifejezés, amennyiben a felek eltérően nem állapodtak meg, magában foglalja az információ elektronikus, optikai vagy hasonló hírközlési eszközön történő továbbítását, beleértve – de nem csak ezekre korlátozva – a táviratot, telefaxot, telexet, elektronikus postát, illetve az elektronikus adatátvitelt (EDI), azzal a feltétel-

lel, hogy ez az információ hivatkozásként történő felhasználás céljából a későbbiekben is hozzáférhető (marad).

9. Az Állam ennek az Egyezménynek megfelelően alkalmazandó joga az adott államban hatályos azon jogszabályokat jelenti, amelyek nem nemzetközi magánjogi szabályai.

2. cikk

Alkalmazási terület

1. Ez az Egyezmény bármely olyan belvízi fuvarozási szerződésre alkalmazandó, amelynél az áru szerződésben kikötött berakásának vagy átvételének kikötője és kirakó vagy kiszolgáltatási kikötője két olyan különböző államban található, amelyeknek legalább egyike ebben az Egyezményben Részes Állam. Amennyiben a szerződés több kirakó vagy kiszolgáltatási kikötő között választási lehetőséget állapít meg, a kirakó, illetve kiszolgáltatási kikötő az, ahová az árut a választás folytán ténylegesen elfuvarozták.

2. Amennyiben a belvízi fuvarozási szerződés célja az átrakás nélküli áru fuvarozás úgy belvízi utakon, mind pedig olyan vizeken, amelyekre a tengeri szabályok vonatkoznak, az 1. bekezdésben meghatározott feltételekkel ugyancsak ez az Egyezmény alkalmazandó, kivéve azokat az eseteket, amikor:

a) az irányadó tengeri jognak megfelelően tengeri hajórakjegyet állítottak ki, vagy

b) a megteendő távolság az olyan vizeken a nagyobb, amelyekre a tengeri szabályok vonatkoznak.

3. Ez az Egyezmény a hajó állami hovatartozására, lajstromozásának helyére vagy honi kikötőjére, illetve arra való tekintet nélkül alkalmazandó, hogy belvízi vagy tengeri hajóról van-e szó, továbbá tekintet nélkül a fuvarozó, a feladó vagy a címzett állampolgárságára, lakhelyére, székhelyére vagy tartózkodási helyére.

II. Fejezet

A SZERZŐDŐ FELEK JOGAI ÉS KÖTELEZETTSÉGEI

3. cikk

Az áru átvétele, fuvarozása és kiszolgáltatása

1. A fuvarozó köteles a kikötött határidőn belül az árut rendeltetési helyére továbbítani és azt a címzettnek olyan állapotban kiszolgáltatni, amilyenben azt átvette.

2. Eltérő megállapodás hiányában, az áru átvétele és kiszolgáltatása a hajón történik.

3. A fuvarozó dönti el, hogy melyik hajót fogja használni. Köteles előzetesen, valamint az út megkezdése előtt kellő gondosságot tanúsítani ahhoz, hogy figyelemmel a fuvarozandó áru természetére, a hajó berakodásra alkalmas legyen, hajózásra alkalmas legyen és rendelkezze a hatályos szabályokban előírt megfelelő személyzettel és felszerelésekkel, továbbá rendelkezze az adott áru fuvarozásához szükséges nemzeti és nemzetközi engedélyekkel.

4. Amennyiben abban állapodtak meg, hogy a fuvarozást meghatározott hajóval vagy hajótípussal végzik, a fuvarozó a feladó hozzájárulása nélkül az árut teljesen vagy részben más hajóra csak az alábbi esetekben rakhatja át:

a) olyan körülmények felmerülése esetén, mint az alacsony vízállás vagy összeütközés, illetve egyéb hajózási akadályok, amelyek a fuvarozási szerződés megkötésekor nem voltak előre láthatók, és amelyek a fuvarozási szerződés teljesítése érdekében megkövetelik a rakodást, illetve az átrakást, amennyiben megfelelő időn belül a fuvarozó nem kaphat a feladótól utasítást, vagy

b) ha ez megfelel azon kikötő gyakorlatának, amelyben a hajó tartózkodik.

5. A feladóra háruló kötelezettségekre is figyelemmel, a fuvarozó köteles biztosítani, hogy az áru berakása, elrendezése és rögzítése a hajó biztonságát ne befolyásolja.

6. A fuvarozó csak akkor jogosult az árut fedélzeten vagy nyitott rakterekben fuvarozni, ha erről a feladóval megállapodott, vagy ha az összhangban van az adott kereskedelmi ágazat gyakorlatával, illetve ezt a hatályos jogszabályok megkövetelik.

4. cikk

További fuvarozó

1. Az 1. cikk 1. bekezdésében foglalt fogalom meghatározásnak megfelelő, a fuvarozó és a további fuvarozó között kötött szerződés ennek az Egyezménynek az értelmében fuvarozási szerződés. Az ilyen szerződés tekintetében ennek az Egyezménynek a feladóra vonatkozó rendelkezéseit a fuvarozóra, a fuvarozóra vonatkozó rendelkezéseket pedig a további fuvarozóra kell alkalmazni.

2. Amennyiben a fuvarozó a fuvarozást vagy a fuvarozás egy részének elvégzését további fuvarozóra bízta, függetlenül attól, hogy erre a fuvarozási szerződés alapján jogosult-e a teljes fuvarozásért ezen Egyezmény rendelkezéseinek megfelelően továbbra is a fuvarozó felel. Ennek az Egyezménynek a fuvarozó felelősségét szabályozó minden rendelkezése az általa elvégzett fuvarozás tekintetében a további fuvarozó felelősségére is vonatkozik.

3. A fuvarozónak a feladót minden olyan esetben tájékoztatnia kell, amikor a fuvarozással vagy a fuvarozás egy részének elvégzésével további fuvarozót bíz meg.

4. A feladóval vagy a címzettel kötött bármely olyan megállapodás, amely a fuvarozó felelősségét az Egyezmény rendelkezéseinek megfelelően kiterjeszti, a további fuvarozóra csak annyiban hatályos, amennyiben a további fuvarozó azt kifejezetten és írásban elfogadta. A további fuvarozó hivatkozhat mindazokra a kifogásokra, amelyekkel a fuvarozási szerződés alapján a fuvarozó élhet.

5. Akkor és annyiban, amennyiben mind a fuvarozó, mind a további fuvarozó felelősséggel tartozik, felelősségük egyetemleges. Ennek a cikknek egyetlen rendelkezése sem érinti az egymással szembeni visszereseti jogukat.

5. cikk

A kiszolgáltatás határideje

A fuvarozó köteles a fuvarozási szerződésben kikötött határidőre az árut kiszolgáltatni, illetve, ha ilyen határidőben nem állapodtak meg, akkor olyan határidőn belül, amely a hajóút körülményeinek figyelembevételével és akadálytalan hajózás esetén a gondosan eljáró fuvarozótól ésszerűen elvárható.

6. cikk

A feladó kötelezettségei

1. A feladó köteles megfizetni a fuvarozási szerződés alapján esedékes összegeket.

2. A feladó köteles a fuvarozóval a továbbítandó árura vonatkozóan az áru átadása előtt írásban közölni a továbbítandó áru alábbi adatait:

- a) az áru méretei, darabszáma, vagy súlya és fajlagos rakodási térfogata;
- b) az áru azonosításához szükséges jelölések;
- c) az áru természete, jellegzetességei és tulajdonságai;
- d) az áru vám- vagy egyéb hatósági kezelésére vonatkozó utasítások;
- e) a fuvarokmányban feltüntetni szükséges, egyéb adatok.

Ezen túlmenően az áru átadásakor a feladó köteles a fuvarozónak minden szükséges kísérő okmányt is átadni.

3. Ha az áru természete ezt igényli, a feladó – figyelembe véve a kikötött szállítási műveleteket – köteles az árut úgy csomagolni, hogy annak elveszését vagy megsérülését a fuvarozó a fuvarozó által történő átvételtől kiszolgáltatásáig megelőzze, és hogy az a hajóban vagy más áruban ne okozzon kárt. Attól függően, hogy a fuvarozásra vonatkozóan miben állapodtak meg, a feladó köteles továbbá gondoskodni megfelelő megjelölésről az irányadó nemzetközi vagy nemzeti előírások szerint, vagy ilyen előírások hiányában a belvízi hajózásban általánosan elfogadott szabályoknak és gyakorlatnak megfelelően.

4. A fuvarozóra háruló kötelezettségekre is figyelemmel, a feladó köteles az árut a belvízi hajózási gyakorlatnak megfelelően berakni, elrendezni és rögzíteni, ha a fuvarozási szerződés másként nem rendelkezik.

7. cikk

Veszélyes és környezetszennyező áru

1. Ha veszélyes vagy környezetszennyező árut kell fuvarozni, a feladó köteles az áru átadása előtt a 6. cikk 2. bekezdésében foglalt adatok kiegészítéseként a fuvarozót írásban, egyértelműen tájékoztatni az áruban rejlő veszélyről és a szennyezési kockázatokról, továbbá a fogatosítandó óvintézkedésekről.

2. Amennyiben a veszélyes vagy környezetszennyező áru szállításához engedély szükséges, a feladó a szükséges hivatalos okmányokat legkésőbb az áru átadásakor adja át.

3. Amennyiben a veszélyes vagy környezetszennyező áru fuvarozásának folytatása, annak kirakása vagy kiszolgáltatása hatósági engedély hiányában lehetetlen, a feladót terhelik az árunak a berakodási kikötőbe vagy egy közeli olyan helyre történő visszaszállításával összefüggésben felmerült költségek, ahol az árut ki lehet rakni és ki lehet szolgáltatni, vagy meg lehet semmisíteni.

4. Életet, vagyont vagy a környezetet közvetlenül fenyegető veszély esetén a fuvarozó jogosult az árut kirakni, ártalmatlanítani, vagy – feltéve, hogy egy ilyen intézkedés nem aránytalan az áruban rejlő veszélyhez képest – megsemmisíteni még akkor is, ha az áru átvétele előtt tájékoztatták, vagy más módon tudomása volt az áruban rejlő veszély vagy szennyezési kockázatok természetéről.

5. Amennyiben a fuvarozó jogosult megtenni a 3. és 4. bekezdésben foglalt intézkedéseket, igényelheti felmerült kárának megtérítését.

8. cikk

A feladó felelőssége

1. A feladó vétkességétől függetlenül felel a fuvarozónál vagy a további fuvarozónál azon tény folytán felmerülő valamennyi kárért és költségért, hogy:

a) a 6. cikk 2. bekezdésében, vagy a 7. cikk 1. bekezdésében említett adatok vagy tájékoztatás hiányzik, pontatlan vagy nem teljes;

b) a veszélyes vagy a környezetszennyező árut nem az irányadó nemzetközi vagy nemzeti előírásoknak megfelelően jelölték meg vagy címkézték fel, vagy ilyen előírások hiányában nem a belvízi hajózásban általánosan elismert szabályoknak és gyakorlatnak megfelelően jártak el;

c) a szükséges kísérő okmányok hiányoznak, pontatlanok vagy nem teljesek.

A fuvarozó nem hivatkozhat a feladó felelősségére, amennyiben bizonyítást nyer, hogy a vétkes magatartás neki magának, alkalmazottainak vagy megbízottjainak róható fel. Ugyanez a szabály vonatkozik a további fuvarozóra is.

2. A feladó azon személyek cselekedeteiért és mulasztásaiért, akiknek szolgálatát a 6. és 7. cikkben említett feladatok elvégzéséhez és kötelezettségek teljesítéséhez igénybe veszi, úgy felel, mint saját cselekedeteiért és mulasztásaiért, amennyiben ezek a személyek feladataik teljesítése körében járnak el.

9. cikk

A fuvarozó elállása a fuvarozási szerződéstől

1. A fuvarozó a fuvarozási szerződéstől elállhat, ha a feladó nem teljesítette a 6. cikk 2. bekezdésében vagy a 7. cikk 1. és 2. bekezdésében meghatározott kötelezettségeit.

2. Amennyiben a fuvarozó él a szerződéstől való elállás jogával, az árut a feladó költségére kirakhatja, és választása szerint az alábbi összegek valamelyikének megfizetését követelheti:

a) a kikötött fuvardíj egyharmadát; vagy

b) a várakozási díjon felül a felmerült költségei és az okozott veszteség összegével megegyező térítést, továbbá amennyiben a hajóút már megkezdődött, az út már megtett részéért arányosan járó fuvardíjat.

10. cikk

Az áruk kiszolgáltatása

1. Nem érintve a feladónak a 6. cikk 1. bekezdése szerinti kötelezettségeit, az a címzett, aki az árunak a rendeltetési helyre történt megérkezése után annak kiszolgáltatását kéri, a fuvarozási szerződésnek megfelelően felel a fuvardíj és az árut terhelő egyéb követelések megfizetéséért, továbbá közös hajókár esetén hozzájárulásáért. Fuvarokmány hiányában, vagy ha azt nem mutatták be, a címzett a feladóval megállapodott fuvardíjért felel, amennyiben az a piaci gyakorlatnak megfelel.

2. Az árunak a címzett rendelkezésére bocsátása a fuvarozási szerződésnek vagy az adott kereskedelmi ágazat szokásainak vagy a kirakási kikötőben érvényben lévő előírásoknak megfelelően, kiszolgáltatásnak minősül. Az áru kötelezően előírt átadása valamely hatóságnak vagy harmadik félnek ugyancsak kiszolgáltatásnak minősül.

III. Fejezet

FUVAROKMÁNYOK

11. cikk

Természete és tartalma

1. A fuvarozó az Egyezmény hatálya alá tartozó minden fuvarozáshoz köteles fuvarokmányt kiállítani; hajórakjegyet csak akkor köteles kiállítani, ha a feladó azt kéri, és ha ebben még azelőtt megállapodtak, mielőtt az árut berakták, vagy mielőtt azt fuvarozásra átvették. A fuvarokmány hiánya vagy annak hiányos volta nem érinti a fuvarozási szerződés érvényességét.

2. A fuvarokmány eredeti példányát a fuvarozónak vagy a hajóparancsnoknak, vagy a fuvarozó által felhatalmazott személynek alá kell írnia. A fuvarozó követelheti, hogy a feladó az eredeti példányt, illetve a másolatot ellenjegyezze. Az aláírás történhet kézírással, faximile nyomtatással, perforálással, bélyegzővel, szimbólumok formájában vagy bármely egyéb mechanikus vagy elektronikus eszközzel, amennyiben ezt nem tiltja azon állam joga, ahol a fuvarokmányt kiállítják.

3. A fuvarokmány az ellenkező bizonyításáig bizonyítja a fuvarozási szerződés létrejöttét és tartalmát, továbbá az árunak a fuvarozó általi átvételét. Megalapozza különösen azt a vélelmet, hogy az árut úgy vették át fuvarozásra, mint az a fuvarokmányban le van írva.

4. Amennyiben a fuvarokmány hajórakjeggyel, egyedül az határozza meg a fuvarozó és a címzett közötti viszonyokat. A fuvarozó és a feladó közötti jogviszonyt továbbra is a fuvarozási szerződés feltételei határozzák meg.

5. A megnevezésen túlmenően a fuvarokmány az alábbi adatokat tartalmazza:

a) a fuvarozó és a feladó nevét, címét, székhelyét vagy lakhelyét;

b) az áru címzettjét;

c) a hajó nevét vagy számát, amennyiben az árut a hajó fedélzetére rakták, vagy a fuvarokmányban azt a bejegyzést, hogy az árut a fuvarozó átvette, de azt a hajóra még nem rakták be;

d) a berakodási kikötőt vagy az áru átvételének a helyét, valamint a kirakodási kikötőt vagy az áru kiszolgáltatásának a helyét;

e) az árufajta szokásos megnevezését és a csomagolás módját, valamint veszélyes vagy szennyező áru esetén annak a hatályos előírások szerinti megnevezését, vagy ilyen megnevezés hiányában annak általános megnevezését;

f) a hajóra berakott vagy fuvarozásra átvett áru méretét, darabszámát vagy súlyát, valamint azonosító jelzését;

g) adott esetben arra vonatkozó megjegyzést, hogy az árut a fedélzeten, vagy nyitott rakterekben kell vagy lehet szállítani;

h) a megállapodás szerinti, fuvardíjra vonatkozó rendelkezéseket;

i) fuvarlevél esetében annak megjelölését, hogy eredeti vagy másolati példányról van-e szó; hajórakjegy esetében pedig az eredeti példányok számát;

j) a kiállítás helyét és keltét.

Az ebben a bekezdésben említett egy vagy több adat hiánya nem hat ki a jelen Egyezmény 1. cikke 6. bekezdésének értelmében vett fuvarokmány jogi természetére.

12. cikk

Fenntartások a fuvarokmányokban

1. A fuvarozó jogosult a fuvarokmányba fenntartásokat bejegyezni/felvenni:

a) az áru mérete, darabszáma vagy súlya tekintetében, ha oka van feltételezni, hogy a feladó által megadott adatok pontatlanok, vagy ha nem állt rendelkezésére megfelelő eszköz ezen adatok ellenőrzésére, különösen mivel az árut nem a fuvarozó jelenlétében számolták meg, mérték meg vagy mérlegelték le, vagy ha kifejezett megállapodás hiányában a méretet vagy a súlyt a hajó köbözés szerinti merülése alapján állapították meg;

b) az azonosító jelzések tekintetében, amelyeket nem rögzítettek jól kivethetően és tartósan magára az árua, vagy göngyöleg esetén a tartályokra vagy a csomagolásra;

c) az áru külsődleges állapota tekintetében.

2. Ha a fuvarozó elmulasztja bejegyezni az áru külsődleges állapotát, vagy e tekintetben nem él fenntartással, úgy kell tekinteni, mint aki a fuvarokmányba azt jegyezte be, hogy az áru külsődlegesen jó állapotban van.

3. Ha a fuvarokmányban foglaltaknak megfelelően az árut olyan konténerben vagy a hajó olyan raktereiben helyezték el, amelyeket nem a fuvarozó, alkalmazottai vagy megbízottai plombáltak le, és ha sem a konténer, sem a plombák nem sérültek meg a kirakodási kikötő vagy a kiszolgáltatás helyének eléréséig, akkor vélelmezni kell, hogy az áruban a veszteség vagy a kár nem a fuvarozás közben következett be.

13. cikk

Hajórakjegy

1. A hajórakjegy eredeti példányai a címzett nevére, rendeltetve vagy bemutatóra kiállított értékpapírok.

2. A kiszolgáltatás helyén az árut csak a hajórakjegy elsőként bemutatott eredeti példányának átvétele ellené-

ben szolgáltatják ki; ezt követően kiszolgáltatás a többi eredeti példány ellenében már nem követelhető.

3. Ha az árut a fuvarozó vette át, a hajórakjegy átadása egy olyan személynek, aki ezáltal az áru átvételére jogosulttá válik, az árura vonatkozó jogok megszerzése tekintetében ugyanolyan joghatással jár, mint az árunak az átadása.

4. Ha a hajórakjegyet egy olyan harmadik félre ruházták át, beleértve a címzettet, aki az árunak a hajórakjegyben foglalt leírására hagyatkozva jóhiszeműen járt el, vele szemben nincs helye a 11. cikk 3. bekezdésében és a 12. cikk 2. bekezdésében foglalt vélelmet megdőntő ellenbizonyításnak.

IV. Fejezet

AZ ÁRUVAL VALÓ RENDELKEZÉS JOGA

14. cikk

A rendelkezési jog jogosultja

1. A feladó jogosult az áruval rendelkezni; különösen követelheti, hogy a fuvarozó az áru fuvarozását szakítsa meg, a kiszolgáltatás helyét változtassa meg, vagy az árut a fuvarozási szerződésben megjelölttől eltérően más címzettnek szolgáltassa ki.

2. A feladó rendelkezési joga megszűnik, mihamint a címzett az árunak a kikötött kiszolgáltatási helyre való megérkezését követően az áru kiszolgáltatását kérte, és

a) fuvarlevéllel történő fuvarozás esetén, mihamint az eredeti példányt a címzettnek átadták;

b) hajórakjeggyel történő fuvarozás esetén, mihamint a feladó a birtokában lévő valamennyi eredeti példánytól megvált, átadva azokat egy másik személynek.

3. A feladó a fuvarlevél kiállításakor, erre vonatkozó bejegyzéssel lemondhat rendelkezési jogáról a címzett javára.

15. cikk

A rendelkezési jog gyakorlásának feltételei

A feladó, illetve a 14. cikk 2. és 3. bekezdése esetében a címzett, ha gyakorolni kívánja rendelkezési jogát köteles:

a) hajórakjegy alkalmazása esetén, valamennyi eredeti példányt bemutatni az árunak a kikötött kiszolgáltatási helyre történő megérkezését megelőzően;

b) a hajórakjegytől eltérő fuvarokmány alkalmazása esetén, bemutatni ezt a fuvarokmányt, amelynek tartalmaznia kell a fuvarozónak adott új utasításokat;

c) megtéríteni a fuvarozónak az utasítások végrehajtása során felmerült valamennyi költségét és kárát;

d) megfizetni a megállapodás szerinti teljes fuvardíjat az árunak a kikötött kiszolgáltatási helyre történő megérkezést megelőző kirakodása esetén, ha a fuvarozási szerződés másként nem rendelkezik.

V. Fejezet

A FUVARÓZÓ FELELŐSSÉGE

16. cikk

Kárért való felelősség

1. A fuvarozó felel az áruban a fuvarozásra való átvételétől a kiszolgáltatásáig bekövetkezett veszteségből vagy kárból, vagy a kiszolgáltatás késedelméből eredő kárért, kivéve, ha bizonyítja, hogy a kár olyan körülmények miatt következett be, amelyeket a kellő gondossággal eljáró fuvarozó nem tudott volna elkerülni, és azok következményeit nem tudta volna elhárítani.

2. A fuvarozónak az áruban a hajóra történő berakását megelőző időszakban vagy a hajóról történő kirakását követően bekövetkezett veszteségből vagy kárból eredő kárért való felelősségét az adott állam fuvarozási szerződésre irányadó joga állapítja meg.

17. cikk

Alkalmazottak és megbízottak

1. A fuvarozó azon alkalmazottai és megbízottai cselekedeteiért és mulasztásaiért, akiknek szolgálatát a fuvarozási szerződés teljesítése során igénybe veszi, úgy felel, mint saját cselekedeteiért vagy mulasztásaiért, amennyiben ezek a személyek feladataik teljesítése körében járnak el.

2. Ha a fuvarozást a 4. cikknek megfelelően további fuvarozó végzi, a fuvarozó felel a további fuvarozó, valamint a további fuvarozó alkalmazottainak és megbízottainak a cselekedeteiért és mulasztásaiért is, amennyiben ezek a személyek feladataik teljesítése körében járnak el.

3. Ha keresetet indítanak a fuvarozó vagy a további fuvarozó alkalmazottai és megbízottai ellen, az ilyen személyek, amennyiben bizonyítják, hogy feladataik teljesítése körében jártak el, jogosultak ugyanazon felelősség alóli mentesülésre és felelősségkorlátozásra hivatkozni, mint amelyekre a fuvarozó vagy a további fuvarozó az Egyezmény értelmében hivatkozhat.

4. Az olyan révkalauz, akit a hatóság jelöl ki, és aki nem választható ki szabadon, nem tekinthető az 1. bekezdés értelmében alkalmazottnak vagy megbízottnak.

18. cikk

A felelősség alóli mentesülés különös esetei

1. A fuvarozó és a további fuvarozó mentesül a felelősség alól, amennyiben a veszteséget, a kárt vagy a késedelmet az alábbiakban felsorolt körülmények vagy kockázatok valamelyike eredményezte:

a) a feladó, a címzett vagy az áruval rendelkezni jogosult személy cselekedetei vagy mulasztásai;

b) az áru kezelése, berakása, elrendezése vagy kirakása a feladó, a címzett, illetve a feladó vagy a címzett nevében eljáró harmadik felek által;

c) az áru fedélzetén vagy nyitott rakterekben történő fuvarozása, ha a fuvarozás ilyen módjában a feladóval megállapodtak, vagy ha ez az adott kereskedelmi ágazat gyakorlatának megfelel, vagy ha ezt az érvényben lévő rendelkezések teszik kötelezővé;

d) az áru természete, amelynél fogva az áru teljes vagy részleges veszteségnek vagy kárnak van kitéve, különösen törés, rozsdásodás, bomlás, beszáradás, elfolyás, természetes veszteség (térfogatban vagy súlyban), vagy kártékony rovarok, illetve rágcsálók tevékenysége következtében;

e) a csomagolás hiánya vagy nem megfelelő volta olyan áru esetében, amely természeténél fogva veszteségnek vagy kárnak van kitéve, ha a csomagolás hiányos vagy nem megfelelő;

f) az áru azonosító jelzéseinek hiányos vagy nem megfelelő volta;

g) végbevitt vagy megkísérelt segítségnyújtási vagy mentési műveletek belvízi utakon;

h) élő állatok fuvarozása, kivéve, ha a fuvarozó nem tette meg azokat az intézkedéseket vagy nem követte azokat az utasításokat, amelyekben a fuvarozási szerződésben megállapodtak.

2. Ha az eset körülményeire tekintettel a kár ennek a cikknek az 1. bekezdésében felsorolt körülmények vagy kockázatok valamelyike folytán következhetett be, vélelmezni kell, hogy a kár ennek a körülménynek vagy ennek a kockázatnak folytán következett be. Ez a vélelem megdől, ha a károsult fél bizonyítja, hogy a kára nem vagy nem kizárólag az ennek a cikknek az 1. bekezdésében felsorolt körülmények vagy kockázatok valamelyike folytán következett be.

19. cikk

A kártérítés számítása

1. Amennyiben a fuvarozó az áru teljes elveszéséért felel, az általa fizetendő kártérítés az árunak a fuvarozási szerződés szerinti kiszolgáltatási helyén és napján érvényes értékével egyenlő. Az árunak a jogosultakon kívüli

más személynek történő kiszolgáltatását is elveszésnek kell tekinteni.

2. Az áruban bekövetkezett részleges veszteség vagy kár esetén a fuvarozó csak az értékvesztés mértékéig felel.

3. Az áru értékét a tőzsdei ár, ennek hiányában a piaci ár alapján, mindkettő hiányában azonos fajtájú és minőségű árunak a kiszolgáltatás helyén érvényes közönséges ára szerint kell megállapítani.

4. Annak az árunak a tekintetében, amely természeténél fogva ki van téve fuvarozás alatti veszteségnek, a fuvarozó a fuvarozás időtartamától függetlenül a veszteségnek csak a fuvarozási szerződésben a felek által, ennek hiányában a rendeltetési helyen érvényes előírások vagy kialakult gyakorlat által meghatározott természetes veszteséget (térfogat vagy súly szerint) meghaladó részéért felel.

5. Az ebben a cikkben foglalt rendelkezések nem érintik a fuvarozónak a fuvardíjra vonatkozó jogát, amelyről a fuvarozási szerződés, vagy ebben való külön megállapodás hiányában az irányadó nemzeti előírások vagy gyakorlat rendelkezik.

20. cikk

A felelősség maximális korlátai

1. A 21. cikkre és az e cikk 4. bekezdésére is figyelemmel, és tekintet nélkül a fuvarozó ellen indított keresettől, a fuvarozó semmi esetre sem felelős a csomagonként vagy egyéb rakományegységenként 666.67 elszámolási egységet vagy az elveszett vagy megsérült árunak a fuvarokmányban meghatározott súlyának minden egyes kilogrammjakénti 2 elszámolási egységet meghaladó összegért, aszerint, hogy melyik összeg a magasabb. Amennyiben a csomag vagy az egyéb rakományegység konténer, és a fuvarokmányban nem tüntetnek fel a konténerbe csomagolt csomagot vagy egyéb rakományegységet, a 666.67 elszámolási egység összege helyébe 1500 elszámolási egység összege lép a konténerért, a benne elhelyezett áru nélkül, továbbá ezen felül 25.000 elszámolási egység összege a konténerben elhelyezett áruért.

2. Amennyiben az áru egyesítésére konténert, raklapot vagy hasonló szállítóeszközt alkalmaznak, csomagokat vagy egyéb rakományegységeket, amelyeket a fuvarokmányban az ilyen eszközben vagy azon elhelyeztként tüntetnek fel, csomagoknak vagy rakományegységeknek kell tekinteni. Egyéb esetekben az ilyen eszközben vagy azon elhelyezett árut egy rakományegységnek kell tekinteni. Abban az esetben, ha maga a szállítóeszköz veszett el vagy sérült meg, ezt a szállítóeszközt, amennyiben az nem a fuvarozó tulajdona vagy azt nem a fuvarozó bocsátotta egyébként rendelkezésre, egy külön rakományegységnek kell tekinteni.

3. A kiszolgáltatási késedelem miatt bekövetkezett kár esetén a fuvarozó csupán a fuvardíj összegének erejéig felel. Mindazonáltal az 1. bekezdés és az e bekezdés első mondata alapján járó kártérítés teljes összege nem haladhatja meg azt a határértéket, amelyet az 1. bekezdés értelmében annak az árunak a teljes elveszése esetén állapítának meg, amely tekintetében az ilyen felelősség felmerült.

4. A felelősség mértékének az 1. bekezdésben foglalt felső határai nem alkalmazhatóak:

a) amennyiben az áru vagy a szállítóeszköz természetét és magasabb értékét a fuvarokmány kifejezetten feltünteti, és a fuvarozó ezeket az adatokat nem cáfolta meg;

b) amennyiben a felek kifejezetten megállapodtak a felelősség mértékének magasabb felső határaitban.

5. A fuvarozótól, a további fuvarozótól, valamint az alkalmazottaitól és a megbízottjaiktól ugyanazon kárért igényelhető kártérítés teljes összege nem haladhatja meg a felelősség mértékének ebben a cikkben foglalt felső határait.

21. cikk

A felelősség korlátozásához való jog elvesztése

1. A fuvarozó vagy a további fuvarozó nem hivatkozhat az ebben az Egyezményben vagy a fuvarozási szerződésben foglalt felelősség alóli mentesülésekre és felelősségkorlátozásokra, ha bizonyítást nyer, hogy a kárt cselekedetével vagy mulasztásával maga idézte elő, akár ilyen kár okozására irányuló szándékkal, akár gondatlanul és annak tudatában, hogy ebből valószínűleg ilyen kár származik.

2. Hasonlóképpen, a fuvarozó vagy a további fuvarozó megbízásából eljáró alkalmazottak és megbízottak sem hivatkozhatnak az ebben az Egyezményben vagy a fuvarozási szerződésben foglalt felelősség alóli mentesülésekre és felelősségkorlátozásokra, ha bizonyítást nyer, hogy a kárt maguk idézték elő az 1. bekezdésben leírt módon.

22. cikk

A felelősség alóli mentesülések és a felelősségkorlátozások alkalmazása

Az ebben az Egyezményben vagy a fuvarozási szerződésben foglalt felelősség alóli mentesülések és felelősségkorlátozások a fuvarozási szerződés tárgyát képező áru elveszése, megsérülése vagy késedelmes kiszolgáltatása tekintetében indított valamennyi keresetre irányadóak, akár szerződészegéses (kontraaktuális) vagy szerződésen kívüli (deliktuális) felelősségen, akár bármely egyéb jogcímen alapul a kereset.

VI. Fejezet

AZ IGÉNY ÉRVÉNYESÍTÉSÉRE IRÁNYADÓ
HATÁRIDŐ

23. cikk

Kárbejelentés

1. Az árunak a címzett által fenntartás nélkül történő elfogadása megalapozza azt a vélelmet, hogy a fuvarozó az árut ugyanolyan állapotban és mennyiségben szolgáltatotta ki, mint ahogyan azt neki fuvarozásra átadták.

2. A fuvarozó és a címzett követelheti az áru kiszolgáltatásakor az áru állapotának és mennyiségének mindkét fél jelenlétében történő ellenőrzését.

3. Ha az áruban keletkezett veszteség vagy kár felismerhető, bármely fenntartást a címzett részéről legkésőbb az áru kiszolgáltatásakor írásba kell foglalni, megjelölve a kár általános természetét, kivéve, ha a címzett és a fuvarozó közösen ellenőrizték az áru állapotát.

4. Ha az áruban keletkezett veszteség vagy kár nem felismerhető, bármely fenntartást a címzett részéről legkésőbb az áru kiszolgáltatásának időpontjától számított egymást követő 7 napon belül írásba kell foglalni, megjelölve a kár általános természetét; ilyen esetben a károsult fél köteles bizonyítani, hogy a kár akkor keletkezett, amikor az áru felett a fuvarozó rendelkezett.

5. Nem jár kártérítés a késedelmes kiszolgáltatás miatt keletkezett kárért, kivéve, ha a címzett bizonyítani tudja, hogy a késedelemről a fuvarozót az áru kiszolgáltatásától számított 21 egymást követő napon belül értesítette, továbbá, hogy ezt az értesítést a fuvarozó megkapta.

24. cikk

Elévülés

1. Az ennek az Egyezménynek hatálya alá tartozó szerződésből eredő valamennyi igény attól a naptól számított egy év elteltével évül el, amikor az árut a címzettnek kiszolgáltatták vagy ki kellett volna szolgáltatni. Az elévülési idő kezdőnapja ebbe az időtartamba nem számít bele.

2. Az a személy, aki ellen keresetet indítottak, az elévülési idő alatt bármikor meghosszabbíthatja ezt a határidőt a károsult félhez intézett írásbeli nyilatkozattal. Egy vagy több további nyilatkozattal ez a határidő ismételtlen is meghosszabbítható.

3. Az elévülés nyugvását és megszakadását annak az államnak a joga szabályozza, amelynek a joga a fuvarozási szerződésre is irányadó. A kármegosztási eljárás során történő igényérvényesítés, amely a felelősségkorlátozásnak a károkozó eseményből eredő valamennyi igényre történő alkalmazására irányul, az elévülést megszakítja.

4. Az ennek az Egyezménynek az értelmében felelőséggel tartozó személy visszkeresetet indíthat még az e cikk 1. és 2. bekezdésében megállapított elévülési idő elteltével is, ha ezt az eljárást attól a naptól számított 90 napon belül indítja meg, amelyen a visszkeresetet indító személy a követelést kielégítette vagy az ellene indított keresetet számára kézbesítették, vagy ha az eljárást a megindítás helye szerinti állam jogában előírt hosszabb határidőn belül indítják.

5. Elévült igényeket nem lehet érvényesíteni viszontkereset vagy beszámítás útján.

VII. Fejezet

A SZERZŐDÉSI SZABADSÁG KORLÁTAI

25. cikk

Szerződési kikötések

1. Semmis minden olyan szerződéses kikötés, amely a fuvarozó, a további fuvarozó vagy azok alkalmazottai vagy megbízottai ezen Egyezmény szerinti felelősségének kizárására vagy korlátozására, vagy a 20. cikk 4. bekezdésében foglalt rendelkezésekre is figyelemmel, a felelősség fokozására, a bizonyítási teher áthárítására vagy a 23. és a 24. cikkben említett igényérvényesítési vagy elévülési idő megrövidítésére irányul. Semmis továbbá minden olyan kikötés, amely az áru biztosításából eredő követeléseknek a fuvarozóra történő engedményezésére irányul.

2. Az e cikk 1. bekezdésében foglalt rendelkezések ellenére és a 21. cikk sérelme nélkül, a szerződésben jogszerűen kiköthető, hogy a fuvarozó vagy a további fuvarozó az alábbiak miatt bekövetkező károkért nem felel:

a) a hajón, a tolóhajón vagy a vontatóhajón szolgálatot teljesítő hajóparancsnok, révkalauz vagy bármely más személy által a hajózás közben vagy a tolt vagy vontatott hajókötelék összeállítása vagy felbontása során elkövetett cselekedet vagy mulasztás, feltéve, hogy a fuvarozó teljesítette a 3. cikk 3. bekezdésében a személyzet tekintetében előírt kötelezettségeit, kivéve, ha a cselekedetet vagy mulasztást kár okozására irányuló szándékkal, vagy gondatlanul és annak tudatában követték el, hogy ebből valószínűleg ilyen kár származik;

b) a hajón bekövetkezett tűz vagy robbanás, ha nem bizonyítható, hogy a tűz vagy robbanás a fuvarozó vagy a további fuvarozó, vagy azok alkalmazottainak vagy megbízottainak hibájából, vagy a hajó fogyatékosága miatt következett be;

c) a saját hajónak, vagy a haszonbérbe vagy bérbe vett hajónak az utat megelőzően már meglévő fogyatékoságai, ha bizonyítani tudja, hogy az ilyen fogyatékoságokat kellő gondosság tanúsítása mellett sem lehetett az út megkezdése előtt észlelni.

VIII. Fejezet

KIEGÉSZÍTŐ RENDELKEZÉSEK

26. cikk

Közös hajókár

Ez az Egyezmény nem érinti a fuvarozási szerződés vagy a belső jog közös hajókár esetén fizetendő kártérítés és hozzájárulás számítására vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazását.

27. cikk

Egyéb irányadó rendelkezések és nukleáris kár

1. Ez az Egyezmény nem módosítja a fuvarozónak a belvízi vagy tengeri hajók tulajdonosai felelősségének korlátozására vonatkozó nemzetközi egyezményekben vagy belső jogi rendelkezésekben megállapított jogait és kötelezettségeit.

2. A fuvarozó mentesül az Egyezmény alapján fennálló felelősség alól, ha a kárt nukleáris baleset okozta, és ezért a kárért valamely államnak a nukleáris energia területén fennálló felelősségre vonatkozó jogszabályai vagy előírásai értelmében a nukleáris berendezés üzemben tartója vagy erre felhatalmazott más személy felel.

28. cikk

Elszámolási egység

Az ennek az Egyezménynek a 20. cikkében említett elszámolási egység a különleges lehívási jog, amint azt a Nemzetközi Valuta Alap meghatározza. A 20. cikkben említett összegeket az ilyen valutának az ítélelhozatal napján vagy a felek általi megállapodás szerinti napon érvényes árfolyamon kell átszámítani valamely állam nemzeti valutájára. Valamely Részes Állam nemzeti valutájának a különleges lehívási jogban kifejezett értékét a Nemzetközi Valuta Alap által a saját műveleteire és ügyleteire a kérdéses napon ténylegesen alkalmazott értékelési módszerrel kell kiszámítani.

29. cikk

Járulékos nemzeti rendelkezések

1. Az ebben az Egyezményben nem szabályozott esetekben a fuvarozási szerződésre annak az államnak a joga az irányadó, amelyben a felek megállapodtak.

2. Ilyen megállapodás hiányában annak az államnak a jogát kell alkalmazni, amelyhez a fuvarozási szerződés legszorosabban kapcsolódik.

3. Vélelmezni kell, hogy a fuvarozási szerződés legszorosabban ahhoz az államhoz kapcsolódik, amelyben a szerződéskötés időpontjában a fuvarozó központi telephelye van, amennyiben ugyancsak ebben az államban van a berakodási kikötő vagy az áru (feletti rendelkezés) átvételének helye, illetve a kirakodási kikötő vagy a kiszolgáltatás helye vagy a feladó központi telephelye. Amennyiben a fuvarozónak a szárazföldön nincs telephelye és a fuvarozási szerződést a hajóján köti meg, vélelmezni kell, hogy a fuvarozási szerződés legszorosabban ahhoz az államhoz kapcsolódik, amelyben a hajót lajstromozták vagy amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, amennyiben a berakodási kikötő vagy az áru (feletti rendelkezés) átvételének helye, illetve a kirakodási kikötő vagy a kiszolgáltatás helye vagy a feladó központi telephelye ugyancsak ebben az államban van.

4. A fuvarozót a 10. cikk 1. bekezdés alapján fennálló követeléseinek fejében megillető dologi jogi biztosítékra annak az államnak a joga irányadó, amelyben az áru található.

IX. Fejezet

AZ ALKALMAZÁSI KÖRRE VONATKOZÓ NYILATKOZATOK

30. cikk

Meghatározott belvízi utakon történő fuvarozás

1. Ennek az Egyezménynek aláírásakor, megerősítésekor, elfogadásakor, jóváhagyásakor vagy az ahhoz történő csatlakozáskor bármely Állam kinyilváníthatja, hogy ezt az Egyezményt nem alkalmazza a területén található egyes olyan belvízi utakon végzett fuvarozásra vonatkozó szerződésekre, amelyek nem állnak nemzetközi hajózási szabályok hatálya alatt és nem képeznek összeköttetést az ilyen nemzetközi víziutak között. Ez a nyilatkozat azonban nem jelölheti meg az adott állam valamennyi fő víziútját.

2. Amennyiben a fuvarozási szerződés tárgya az árunak mind az ennek a cikknek 1. bekezdésében említett nyilatkozatban meg nem jelölt belvízi utakon, mind pedig az ebben a nyilatkozatban megjelölt belvízi utakon átrakás nélkül történő fuvarozása, ez az egyezmény erre a szerződésre is irányadó, kivéve, ha az utóbbi víziutakon megteendő távolság a nagyobb.

3. Amennyiben az 1. bekezdés szerinti nyilatkozat tételére került sor, bármely más szerződő Állam kinyilváníthatja, hogy ugyancsak nem alkalmazza ennek az Egyezménynek a rendelkezéseit az ebben a nyilatkozatban meg-

jelölt szerzõdésekre. Az ennek a bekezdésnek megfelelıen tett nyilatkozat ennek az Egyezménynek azon állam vonatkozásában történõ hatálybalépésekor lép hatályba, amely az 1. bekezdés szerinti nyilatkozatot tett, legkorábban azonban ennek az Egyezménynek azon állam vonatkozásában történõ hatálybalépésekor, amely az ennek a bekezdésnek megfelelı nyilatkozatot tett.

4. Az ennek a cikknek 1. és 3. bekezdésében említett nyilatkozatokat teljes egészében vagy részben bármikor vissza lehet vonni a letéteményeshez intézett ilyen hatályú értesítés útján, megjelölve a hatályvesztésük idõpontját. Ezeknek a nyilatkozatoknak a visszavonása a már megkötött szerzõdések hatályát nem érinti.

31. cikk

Belföldi vagy térítésmentes fuvarozás

Ennek az Egyezménynek aláírásakor, megerõsítésekor, elfogadásakor, jóváhagyásakor, az ahhoz történõ csatlakozáskor vagy azt követõen bármikor bármely Állam kinyilváníthatja, hogy ezt az Egyezményt ugyancsak alkalmazza:

a) azokra a fuvarozási szerzõdésekre, amelyek értelmében a berakodási kikötõ vagy az áru (feletti rendelkezés) átvételének helye, valamint a kirakodási kikötõ vagy a kiszolgáltatás helye a saját területén található;

b) az 1. cikk 1. bekezdésétõl eltérõen, a térítésmentes fuvarozásra.

32. cikk

Felelõsségre vonatkozó regionális rendelkezések

1. Ennek az Egyezménynek aláírásakor, megerõsítésekor, elfogadásakor, jóváhagyásakor, vagy az ahhoz történõ csatlakozáskor vagy azt követõen bármikor bármely szerzõdõ Állam kinyilváníthatja, hogy a berakodási kikötõ vagy az áru (feletti rendelkezés) átvételének helye, valamint a kirakodási kikötõ vagy a kiszolgáltatás helye közötti árufuvarozás tekintetében, amennyiben vagy mind a ketõ a saját területén található, vagy az egyik a saját területén, a másik pedig annak az államnak a területén, amely ugyanolyan nyilatkozatot tett, a fuvarozó nem felel az olyan kárért, amelyet a hajón, a tolóhajón vagy a vontatóhajón szolgálatot teljesítõ hajóparancsnok, révkalauz vagy bármely más személy által a hajózás közben vagy a tolt vagy vontatott hajókötelék összeállítása vagy felbontása során elkövetett cselekedet vagy mulasztás okozott, feltéve, hogy a fuvarozó teljesítette a 3. cikk 3. bekezdésében a személyzet tekintetében elõírt kötelezettségeit, kivéve, ha a cselekedetet vagy mulasztást kár okozására irányuló szándékkal, vagy gondatlanul és annak tudatában követték el, hogy ebbõl valószínûleg ilyen kár származik.

2. Az 1. bekezdésben meghatározott felelõsségre vonatkozó rendelkezés két szerzõdõ Állam közötti viszonylatban akkor lép hatályba, amikor az Egyezmény hatályba lép a második államban, amely ugyanilyen nyilatkozatot tett. Ha valamely állam ezt a nyilatkozatot az Egyezménynek reá nézve történõ hatálybalépését követõen tette meg, az 1. bekezdésben említett felelõsségre vonatkozó rendelkezés a letéteményesnek a nyilatkozatról történõ értesítéstõl számított három hónapos idõszak elteltét követõ hónap elsõ napján lép hatályba. A felelõsségre vonatkozó rendelkezés csak azokra a fuvarozási szerzõdésekre vonatkozik, amelyeket a hatálybalépését követõen kötöttek.

3. Az 1. bekezdés szerint tett nyilatkozat a letéteményeshez intézett értesítéssel bármikor visszavonható. Visszavonás esetén az 1. bekezdés szerinti felelõsségre vonatkozó rendelkezések az értesítést követõ hónap elsõ napján vagy az értesítésben megjelölt valamely késõbbi idõpontban hatályukat veszítik. A visszavonás nem vonatkozik a felelõsségre vonatkozó rendelkezések hatályának megszûnését megelőzõen kötött fuvarozási szerzõdésekre.

X. Fejezet

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

33. cikk

Aláírás, megerõsítés, elfogadás, jóváhagyás, csatlakozás

1. Ez az Egyezmény valamennyi állam számára egy évig áll aláírásra nyitva a letéteményes székhelyén. Az aláírási idõszak azon a napon kezdõdik, amikor a letéteményes megállapítja, hogy az Egyezmény valamennyi hiteles szõvege rendelkezésre áll.

2. Bármely állam az Egyezményben részes fõllé válhat:

a) megerõsítésre, elfogadásra vagy jóváhagyásra vonatkozó fenntartás nélkül történõ aláírással;

b) megerõsítésre, elfogadásra vagy jóváhagyásra vonatkozó fenntartással történõ aláírással, majd azt követõen megerõsítéssel, elfogadással vagy jóváhagyással;

c) az aláírásra nyitva álló határidõ lejártá után csatlakozással.

3. A megerõsítésrõl, elfogadásról, jóváhagyásról vagy csatlakozásról szóló okiratot a letéteményesnél kell letétbe helyezni.

34. cikk

Hatálybalépés

1. Ez az Egyezmény attól a naptól számított három hónapos idõszak elteltét követõ hónap elsõ napján lép hatályba, amikor ezt az Egyezményt öt állam megerõsi-

tésre, elfogadásra vagy jóváhagyásra vonatkozó fenntartás nélkül aláírta vagy a letéteményesnél letétbe helyezte a megerősítésről, elfogadásról, jóváhagyásról vagy csatlakozásról szóló okiratát.

2. Mindazon állam vonatkozásában, amely ezt az Egyezményt annak hatálybalépését követően írja alá megerősítésre, elfogadásra vagy jóváhagyásra vonatkozó fenntartás nélkül, vagy helyezi letétbe a megerősítésről, elfogadásról, jóváhagyásról vagy csatlakozásról szóló okiratát a letéteményesnél, az Egyezmény a megerősítésre, elfogadásra vagy jóváhagyásra vonatkozó fenntartás nélkül történő aláírásnak vagy a megerősítésről, elfogadásról, jóváhagyásról vagy csatlakozásról szóló okirat letéteményesnél történő letétbe helyezésének napjától számított három hónapos időszak elteltét követő hónap első napján lép hatályba.

35. cikk

Felmondás

1. Ezt az Egyezményt bármely részes állam attól a naptól számított egy éves időszak elteltével mondhatja fel, amikor az Egyezmény ennek az államnak a vonatkozásában hatályba lépett.

2. A felmondásról szóló értesítést a letéteményesnél kell letétbe helyezni.

3. A felmondás a felmondásról szóló értesítés letétbe helyezésének napjától számított egy éves időszak vagy az okiratban meghatározott hosszabb időszak elteltét követő hónap első napján lép hatályba.

36. cikk

Felülvizsgálat és módosítások

Az ebben az Egyezményben részes szerződő államok legalább egyharmadának a kérésére a letéteményes összehívja a szerződő államok konferenciáját az Egyezmény felülvizsgálata vagy módosítása céljából.

37. cikk

A felelősség felső összeghatárainak és az elszámolási egység felülvizsgálata

1. A 36. cikk rendelkezéseinek ellenére, ha a 20. cikk 1. bekezdésében megállapított összegek felülvizsgálatára vagy a 28. cikkben meghatározott egységnek egy másik egységgel történő felváltására tesznek javaslatot, a letéteményes az Egyezményben részes felek legalább egynek kérésére a javaslatot az Egyesült Nemzetek

Európai Gazdasági Bizottságának, a Rajnai Hajózás Központi Bizottságának és a Duna Bizottság tagállamai, továbbá valamennyi szerződő állam elé terjeszti és konferenciát hív össze, amelynek egyetlen célja a 20. cikk 1. bekezdésében megállapított összegek felülvizsgálata, illetve a 28. cikkben meghatározott egységnek egy másik egységgel történő felváltása.

2. A konferenciát legkorábban a javaslat benyújtásának napját követő hat hónap elteltével kell összehívni.

3. Valamennyi szerződő állam jogosult részt venni a konferencián, függetlenül attól, hogy tagja-e az 1. bekezdésben említett szervezeteknek.

4. A módosításokat az Egyezményben részes azon szerződő államok kétharmados többségével fogadják el, amelyek a konferencián képviseltetik magukat és a szavazásban részt vesznek, feltéve, hogy a szavazásnál az egyezményben részes szerződő államoknak legalább a fele képviselteti magát.

5. A 20. cikk 1. bekezdésében megállapított összegek felülvizsgálatára vonatkozó egyeztetés során a konferencia figyelembe veszi a kárt előidéző események tapasztalatait, különösen az azokból származó kár mértékét, a pénzben kifejezett értékben bekövetkezett változásokat, valamint a javasolt módosításnak a biztosítási költségekre gyakorolt hatását.

6. a) Az összegek e cikknek megfelelő módosítására legkorábban az Egyezmény aláírásra való megnyitásának napjától számított öt év elteltével és legkorábban az ezt megelőzően e cikk alapján elfogadott módosítás hatálybalépésének napjától számított öt év elteltével kerülhet sor.

b) Az összeg nem növelhető olyan mértékben, hogy meghaladná a felelősségnek az Egyezményben megállapított felső határának megfelelő összeget, amelyet a kamatos kamat elvének megfelelően számított évi 6 százalékkal kell növelni az Egyezmény aláírásra való megnyitásának napjától kezdődően.

c) Valamely összeg nem növelhető olyan mértékben, hogy meghaladná a felelősségnek az Egyezményben megállapított felső határa háromszorosának megfelelő összeget.

7. A letéteményes valamennyi szerződő államot értesíti a 4. bekezdésnek megfelelően elfogadott bármely módosításról. A módosítás az értesítés napját követő tizennyolc hónap elteltével tekinthető elfogadottnak, kivéve, ha ezen időszak alatt legalább négy olyan állam, amely a módosításra vonatkozó döntéshozatal időpontjában szerződő állam volt, a letéteményest arról tájékoztatta, hogy nem fogadja el ezt a módosítást; ebben az esetben a módosítás elutasítottnak számít és nem lép hatályba.

8. Az a módosítás, amelyet a 7. bekezdésnek megfelelően elfogadottnak kell tekinteni, az elfogadását követő tizennyolc hónap elteltével lép hatályba.

9. A módosítás valamennyi szerzōdő államot köti, kivéve, ha azok a 35. cikknek megfelelően felmondják ezt az Egyezményt legkésőbb hat hónappal a módosítás hatálybalépése előtt. A felmondás a módosítás hatálybalépésének napján lép hatályba.

10. Amennyiben határoztak valamely módosításról, de az elfogadására előírt tizennyolc hónapos határidő még nem járt le, azt az államot, amely ezen időszak alatt szerzōdő állammá vált, köti a módosítás, amennyiben hatályba lép. Azt az államot, amely ennek a határidőnek a lejáta után válik szerzōdő állammá, köti az olyan módosítás, amelyet a 7. bekezdésnek megfelelően fogadtak el. Az ebben a bekezdésben említett esetekben egy államot valamely módosítás köti a módosítás hatálybalépésétől kezdve vagy attól kezdve, hogy ez az egyezmény hatályba lép az adott állam vonatkozásában, amennyiben erre később kerül sor.

38. cikk

Letéteményes

1. Ez az Egyezmény a Magyar Köztársaság Kormányánál kerül letétbe helyezésre.

2. A letéteményes:

a) megküldi valamennyi államnak, amely részt vett a belvízi árufuvarozási szerzōdésről szóló budapesti egyezmény elfogadására összehívott Diplomáciai Konferencián, ennek az Egyezménynek hivatalos nyelvű változatát, amely a Konferencia idején nem állt még rendelkezésre, e változat átvizsgálása céljából;

b) tájékoztatja az a) pontban említett valamennyi államot az a) pontnak megfelelően megküldött szöveg módosítására irányuló bármely javaslatról;

c) megállapítja azt a napot, amikor az Egyezmény valamennyi hivatalos nyelvű szövegének egymással összehangba hozatala megtörtént és amelyen ezek hitelesnek tekinthetők;

d) tájékoztatja az a) pontban említett valamennyi államot a c) pontnak megfelelően megállapított időpontról;

e) megküldi az Egyezmény hitelesített másolatát valamennyi államnak, amely meghívást kapott a belvízi árufuvarozási szerzōdésről szóló budapesti Egyezmény elfogadására összehívott Diplomáciai Konferenciára, valamint azoknak, amelyek ezt az Egyezményt aláírták vagy ahhoz csatlakoztak;

f) tájékoztatja valamennyi államot, amely aláírta ezt az Egyezményt vagy ahhoz csatlakozott:

(i) bármely új aláírásról, értesítésről vagy nyilatkozatról, megjelölve az aláírás, értesítés vagy nyilatkozat keltét;

(ii) ezen Egyezmény hatálybalépésének időpontjáról;

(iii) ennek az Egyezménynek bármely felmondásáról, megjelölve a felmondás hatálybalépésének időpontját;

(iv) az Egyezménynek a 36. és 37. cikknek megfelelően elfogadott bármely módosításáról, megjelölve a módosítás hatálybalépésének időpontját;

(v) ennek az Egyezménynek valamennyi rendelkezése értelmében szükséges bármely értesítésről.

3. Ennek az Egyezménynek a hatálybalépését követően a letéteményes nyilvántartásba vétel és közzététel céljából megküldi az Egyesült Nemzetek Titkárságának az Egyezmény hitelesített másolatát az Egyesült Nemzetek Alapokmánya 102. cikkének megfelelően.

Készült Budapesten, 2001. június 22-én, egy eredeti példányban, melynek angol, francia, holland, német és orosz nyelvű szövege egyaránt hiteles.

Amelynek hitelül alulírott, a kormányaik által erre kelően felhatalmazott teljhatalmú megbízottak aláírták ezt az Egyezményt.”

3. § (1) E törvény a kihirdetését követő 8. napon lép hatályba, rendelkezéseit a belföldi vízfúvarozási szerzōdésre is alkalmazni kell.

(2) A törvény végrehajtásáról a gazdasági és közlekedési miniszter gondoskodik.

Sólyom László s. k.,
a Köztársaság elnöke

Dr. Szili Katalin s. k.,
az Országgyűlés elnöke

2005. évi CLX. törvény

a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény módosításáról*

1. § A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény (a továbbiakban: Atpv.) 1. §-a (3) bekezdésének a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

[(3) A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével összefüggő]

„a) hatósági eljárásra – az e törvényben foglalt eltérésekkel – a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény,”
(rendelkezéseit kell alkalmazni.)

* A törvényt az Országgyűlés a 2005. december 19-i ülésnapján fogadta el.

2. § (1) Az Aptv. 3. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A Magyar Köztársaság 2005. évi költségvetéséről szóló 2004. évi CXXXV. törvény 13. §-ának (3) bekezdésében foglaltakra figyelemmel, a magántőke bevonásával, piaci forrásból finanszírozni kívánt – ide nem értve a koncessziós szerződés keretében megvalósuló útszakaszokat – külön jogszabályban meghatározott gyorsforgalmi útszakaszok (a továbbiakban: Program utak) esetében az Állami Autópálya Kezelő Zártkörűen működő Részvénytársaság (a továbbiakban: ÁAK Zrt.) látja el a gyorsforgalmi úthálózat beruházási és üzemeltetési feladatait. Ennek keretében az ÁAK Zrt.

a) a Kincstári Vagyoni Igazgatósággal (a továbbiakban: KVI) a (6) bekezdésben foglaltak szerinti vagyonkezelési szerződést köt,

b) piaci források bevonásával végzi a beruházói és az üzemeltetési tevékenységet,

c) szolgáltatást nyújt, amelynek ellenértékeként piaci bevételeket realizál, így különösen a Magyar Állam által szerződés alapján fizetett rendelkezésre állási díjat. A rendelkezésre állási díjról szóló szerződés időtartama az egy évet meghaladhatja.”

(2) Az Aptv. 3. §-ának (5) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(5) A Nemzeti Autópálya Zártkörűen működő Részvénytársaság (a továbbiakban: NA Zrt.) és a KVI kötelesek a Program utakhoz kapcsolódó befejezetlen beruházások és azok tartozékai ellenérték fejében történő átadása-átvétele tárgyában szerződést kötni. A szerződés megkötését követően az NA Zrt. az általa a Program utak megépítése érdekében kötött vállalkozói szerződésekből eredő jogait saját nevében, de a KVI javára és utasításai szerint gyakorolja. Ennek során a KVI úgy köteles eljárni, hogy az ÁAK Zrt. (4) bekezdés c) pontjában foglalt kötelezettsége teljesítését elősegítse.”

(3) Az Aptv. 3. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) Az ÁAK Zrt.-t a Program utak (ideértve a befejezetlen beruházásokat és azok tartozékait), valamint az azok alapját képező földrészletek tekintetében ellenérték fizetése nélkül vagyonkezelőnek kell tekinteni. Az ÁAK Zrt. és a KVI kötelesek az e törvény erejénél fogva az ÁAK Zrt. vagyonkezelésébe tartozó vagyonelemek tekintetében vagyonkezelési szerződést kötni.”

(4) Az Aptv. 3. §-a a következő (7) bekezdéssel egészül ki, egyidejűleg a jelenlegi (7) bekezdés számozása (8) bekezdésre változik. A (8) bekezdésben az „ÁAK Rt.” kifejezés helyébe az „ÁAK Zrt.” lép:

„(7) Azon gyorsforgalmi utak tekintetében, amelyek nem minősülnek Program útnak és nem koncessziós szerződés keretében valósulnak meg, a KVI az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatósággal köt vagyonkezelési szerződést.”

(5) Az Aptv. 3. §-a a következő (9) bekezdéssel egészül ki:

„(9) A gyorsforgalmi közúthálózat fejlesztésének közérdekűségére tekintettel, az ÁAK Zrt. jogosult a 3. § (4) bekezdésben meghatározott beruházói és üzemeltetői feladatai ellátása érdekében, a Program utakkal kapcsolatban létrejött valamennyi megállapodást, nyilatkozatot, dokumentációt teljes terjedelmében megismerni, továbbá a piaci forrás bevonásához szükséges mértékben a jogszabályban foglalt eljárások szerint nyilvánosságra hozni.”

3. § Az Aptv. 6. §-a (2) bekezdésének utolsó mondata helyébe a következő rendelkezés lép:

„A megvásárolt földrészlet az állam kincstári vagyonába kerül, amelyet a Kincstári Vagyoni Igazgatóság a gyorsforgalmi út építése céljából ellenérték nélkül az építető – Program utak esetében a beruházó – vagyonkezelésébe ad.”

4. § Az Aptv. 7. §-a a következő (5) bekezdéssel egészül ki:

„(5) A gyorsforgalmi út létesítése érdekében megszerzett földrészlet az állam kincstári vagyonába kerül, amelyet a KVI a gyorsforgalmi út építése céljából ellenérték nélkül az építető, illetve a 3. § (6) bekezdésében foglalt feltételek fennállása esetén az ÁAK Zrt. vagyonkezelésébe ad.”

5. § Az Aptv. 16. §-a (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A szakhatóságok, a közművek üzemen tartói és az utak kezelői a közlekedési hatóság által kitűzött helyszíni szemlén vagy az azt követő 15 napon belül kötelesek nyilatkozni arról, hogy a forgalomba helyezési engedélynek a külön jogszabályban meghatározott feltételei fennállnak-e. Ha a közművek üzemen tartói és az utak kezelői nem nyilatkoznak, a hozzájárulásukat megadottnak kell tekinteni.”

6. § (1) Az Aptv. 17/B. §-ának (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(1) A célkitermelőhely létesítését az építető vagy a gyorsforgalmi út megépítése tekintetében az építetővel szerződéses jogviszonyban álló vállalkozó kérelmére a Magyar Bányászati Hivatal (a továbbiakban: MBH) a kérelemhez mellékelt komplex művelési terv jóváhagyásával engedélyezi [17/C. § (2) bekezdése].”

(2) Az Aptv. 17/B. §-ának (2) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(2) A jóváhagyás iránti kérelemnek tartalmaznia kell:

- a) a kérelmező megnevezését, székhelyét,
- b) a 18. § (7) bekezdése alapján kiadott miniszteri rendelet megjelölését,
- c) a tevékenységet végző megnevezését, székhelyét, amennyiben az nem a kérelmező,
- d) a felelős műszaki vezető és helyettese nevét, lakcímét.”

7. § (1) Az Aptv. 18. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) Az e törvényben meghatározott gyorsforgalmi utak esetében az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. §-a (1) bekezdésének második és harmadik mondatában, valamint (2) bekezdésében foglaltakat – ide nem értve a 3. § (4) bekezdésében megjelölt Program utakat – nem kell alkalmazni.”

(2) Az Aptv. 18. §-ának (6) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(6) Felhatalmazást kap a Kormány, hogy

a) a 6. § (2) bekezdésében meghatározott elővásárlásra vonatkozó részletes rendelkezéseket, és

b) a 3. § (4) bekezdésében hivatkozott Program utak körét rendeletben állapítsa meg.”

8. § Az Aptv. 1. és 2. számú melléklete helyébe e törvény 1. és 2. számú melléklete lép.

9. § Ez a törvény 2006. január 1-jén lép hatályba, ezzel egyidejűleg hatályát veszti:

a) az Aptv. 3. számú melléklete,

b) a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi

CXXVIII. törvény és az azzal összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2005. évi XII. törvény 1. §-a, 13. §-a, 1. és 2. számú mellékletei,

c) a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény, valamint a Magyar Köztársaság 2005. évi költségvetéséről szóló 2004. évi CXXXV. törvény módosításáról szóló 2005. évi LXV. törvény 1. §-ának (1)–(2) bekezdése, 1. §-ának (3) bekezdéséből az Áptv. 3. §-a (6) bekezdésének módosítására vonatkozó szövegrész, 2. §-a, 3. §-a, 5. §-a (1) bekezdésének második fordulata, valamint 5. §-ának (2) bekezdése,

d) a 65/2005. (VII. 6.) OGY határozat az Országgyűlés felhatalmazásának megadásáról az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény 22. § (2) bekezdése alapján az M6-os autópályává fejleszthető autótút Szekszárd–Bóly közötti szakaszának és az M60-as autópályává fejleszthető autótút Bóly–Szentlőrinc közötti szakaszának koncesszióba adására vonatkozó közbeszerzési eljárás megkezdéséhez.

Sólyom László s. k.,
a Köztársaság elnöke

Dr. Szili Katalin s. k.,
az Országgyűlés elnöke

1. számú melléklet a 2005. évi CLX. törvényhez

[1. számú melléklet a 2003. évi CXXVIII. törvényhez]

A szakasz neve	Kiepités	2004 végéig átadásra kerülő gyorsforgalmi utak		2005 végéig átadásra kerülő szakaszok		2006 végéig átadásra kerülő szakaszok		2007 végéig átadásra kerülő szakaszok	
		sáv	km	sáv	km	sáv	km	sáv	km
M0 Kelet, M5–4. sz. főút között	Autópálya			2×2	13				
4. sz. főút Üllő és Vecsés elkerülő	Főút			2×2	13				
M0 Kelet, 4. sz. főút–31. sz. főút között	Autópálya							2×2	6
M0 Kelet, 31. sz. főút–3. sz. főút között	Autópálya							2×2	11
M0 Kelet, 3. sz. főút–M3 között	Autópálya							2×2	9
M0 Gödöllői átkötés (M31)	Autópálya							2×2	12
M0 Dél, M1–51. sz. főút között pályabővítés, 51–M5 között új út építés	Autópálya							3+1	23
								2×3	7
M0 Észak, M2–11. sz. főút között (M0 Északi-híd)	Autópálya							2×2	3
M3 Polgár–Görbeháza	Autópálya	2×2	13						
M3 Görbeháza–Nyíregyháza (4. sz. főút)	Autópálya					2×2	39		
M3 Nyíregyháza (keleti) elkerülő, 4. sz. főút–4911. sz. út között	Autópálya					2×2	8		
Nyíregyháza (nyugati) elkerülő főút	Főút					2×2	16		
M30 Emőd–Miskolc	Autópálya	2×2	24						
M35 Görbeháza–Debrecen (354. sz. főút)	Autópálya					2×2	35		

A szakasz neve	Kiepités	2004 végéig átadásra kerülő gyorsforgalmi utak		2005 végéig átadásra kerülő szakaszok		2006 végéig átadásra kerülő szakaszok		2007 végéig átadásra kerülő szakaszok	
		sáv	km	sáv	km	sáv	km	sáv	km
M35 Debrecen elkerülő, 354. sz. főút–4. sz. főút között	Autópálya					2×2	9		
Debrecen ÉNy-i elkerülő főút	Főút					2×2	4		
M43 Szeged–Maroslele elkerülő	Autópálya							2×2	23
M43 Maroslele–Makó elkerülő	Autóút							2×1	15
M5 Kiskunfélegyháza–Szeged	Autópálya					2×2	45		
M5 Szeged–Röszke	Autópálya					2×2	15		
M6 M0–Érdi tető	Autópálya					2×2	8		
M6 Érdi tető–Dunaújváros	Autópálya					2×2	54		
M6 Szekszárd–Bóly	Autóút							2×2	47
M6 Pécsi bekötés	Autóút							2×2	55
M7 Zamárdi–Balatonszárszó	Autópálya					2×2	14		
M7 Balatonszárszó–Ordacsehi	Autópálya			2×2	19				
M7 Ordacsehi–Balatonkeresztúr	Autópálya					2×2	25		
M7 Balatonkeresztúr–Nagykanizsa	Autópálya							2×2	36
M7 Nagykanizsa–Becsehely	Autópálya					2×2	20		
M7 Becsehely–Letenye	Autópálya	2×2	5						
M7 Letenye–országhatár (Mura-híd)	Autópálya					2×2	1		
M70 Letenye–Tornyiszentmiklós	Autóút	2×1	19						
M70 Tornyiszentmiklós–országhatár	Autóút					2×1	1		
M8 Dunaújváros (M6)–Dunavecse (51. sz. főút) (M8 dunaújvárosi Duna-híd)	Autópálya					2×2	9		
M9 6. sz. főút–51. sz. főút között (M9 szekszárdi Duna-híd)	Autóút	2×1	21						
M9 51. sz. főút–54. sz. főút között	Autóút					2×1	10		

2. számú melléklet a 2005. évi CLX. törvényhez

[2. számú melléklet a 2003. évi CXXVIII. törvényhez]

A 2003–2007 között előkészítés alatt álló gyorsforgalmi utak

- M2 Budapest–Vác–országhatár autóút
- M6 Dunaújváros–Szekszárd szakasz, autópályává fejleszthető autóút
- M30 Miskolc–Tornyosnémeti szakasz, autópályává fejleszthető autóút
- M43 Makó–országhatár szakasz, autópályává fejleszthető autóút
- 10. sz. főút Dorog–Budapest közötti szakasz
- M0 útgűrű 11. sz. főút–10. sz. főút közötti szakasz, autóút
- M0 útgűrű 10. sz. főút–1. sz. főút közötti szakasz, autóút, a forgalom igénye szerinti keresztmetszettel
- M3 Nyíregyháza–országhatár szakasz, autóút
- M4 Szolnok–országhatár szakasz, autóút
- M8 Szentgotthárd–Veszprém–Dunaújváros és Dunavecse–Szolnok autóút szakaszok
- M9 Sopron–Kaposvár–Szekszárd és az 51–53. sz. főút közötti autóút szakaszok
- M25 autóút M3–Eger között
- M6 Bóly–országhatár szakasz, autópályává fejleszthető autóút
- M44 Kecskemét–Tiszakürt–Szarvas–Békéscsaba közötti szakasz, autóút
- M49 autóút, M3 autópálya–Mátészalka–Csenger–országhatár közötti szakasz

**2005. évi CLXXXIII.
törvény
a vasúti közlekedésről***

Az Országgyűlés a nemzeti közlekedéspolitikában meghatározott elvek érvényesítése, a magyar vasúti közlekedésnek az egységesülő nemzetközi vasúti közlekedési rendszerbe illesztése, a vasút által végzett környezetkímélő közlekedési szolgáltatások iránti igények növekedésének elősegítése, valamint a vasúti közlekedés biztonságának növelése céljából a következő törvényt alkotja:

I. Fejezet

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

A TÖRVÉNY HATÁLYA

1. § (1) A törvény hatálya a Magyar Köztársaság területén található vasúti rendszerekre, a belföldi vasúti közlekedésre és a belföldön végzett vasúti közlekedési tevékenységre, valamint az azzal összefüggő jogokra és kötelezettségekre, továbbá a Magyar Köztársaság területén folytatott vasúti közlekedést irányító, működtető, illetve az abban résztvevő természetes személyekre és szervezetekre terjed ki.

(2) Magyarországon bejegyzett vasúti társaság által a Magyar Köztársaság területén kívül végzett vasúti személyszállításra, vasúti árutovábbításra és vontatási szolgáltatásra a törvény rendelkezéseit annyiban kell alkalmazni, amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik.

(3) Vasúti közszolgáltatásnak minősülő menetrend szerinti vasúti személyszállítási tevékenységre a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-ai 1191/69/EGK tanácsi rendelet, valamint az azt módosító 1893/91/EGK tanácsi rendelet e törvénnyel együttesen alkalmazandó.

(4) A pályahálózat működtetésére és a kombinált forgalom növelésére kötött szerződésre az e törvény 28. §-ában foglalt rendelkezésekkel együttesen alkalmazandó a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtható támogatásokról szóló, 1970. június 4-ei 1107/70/EGK tanácsi rendelet, valamint az azt módosító 1658/82/EGK, 3578/92/EGK, 2255/96/EK és 543/97/EK tanácsi rendeletek.

(5) Nem kell alkalmazni a törvényt

a) 3. § (2) bekezdésének d) pontját és 14. § (1) bekezdését a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Részvénytársaság (a továbbiakban: GySEV Rt.) működtetésében lévő országos vasúti pályahálózat vonatkozásában,

b) 38. § (1) bekezdését a GySEV Rt. működtetésében lévő országos vasúti pályahálózathoz tartozó vasúti pályák és tartozékaik vonatkozásában,

c) 40. § (1) bekezdését a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Rt. működtetésében lévő vasúti pályahálózathoz tartozó vasúti pályák és tartozékaik vonatkozásában.

ÉRTELMEZŐ RENDELKEZÉSEK

2. § E törvény alkalmazásában

(1) Általános fogalmak:

1. *vasúti közlekedés*: vasúti pályához kötött közlekedési rendszer;

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

3. *szervezet*: a jogi személy és a jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaság.

(2) Vasúti tevékenységek, szolgáltatások:

1. *vasúti közlekedési tevékenység*: a vasúti pályahálózat működtetése, valamint a vállalkozó vasúti tevékenység;

2. *vasúti pályahálózat működtetése*: vasúti pályahálózat üzemeltetése és fenntartása, létesítése, felújítása, fejlesztése, megszüntetése, valamint az ezekhez közvetlenül kapcsolódó tevékenységek, továbbá a vasúti pályahálózat használatával összefüggő – a 3. számú mellékletben meghatározott – egyéb szolgáltatások nyújtása;

3. *vállalkozó vasúti tevékenység*: a más részére díj ellenében végzett vasúti személyszállítás, a vasúti árutovábbítás, valamint a más személy részére ellenérték fejében végzett vontatás (vontatási szolgáltatás), ideértve az ezekhez kapcsolódó kiegészítő tevékenységeket is;

4. *vasúti személyszállítás*: vasúti járművel szerződés alapján, díj ellenében végzett személyszállítás, valamint az ezekhez kapcsolódó kiegészítő szolgáltatások;

5. *belföldi vasúti személyszállítás*: az a vasúti személyszállítás, amelyben az utazás megkezdésének a helye és a célállomás egyaránt a Magyar Köztársaság területén van;

6. *nemzetközi vasúti személyszállítás*: az a vasúti személyszállítás, amelyben az utazás megkezdésének a helye és a célállomás, vagy legalább azok egyike a Magyar Köztársaság területén kívül van, de az útvonal részben a Magyar Köztársaság területén halad;

7. *vasúti árutovábbítás*: áru fuvarozás vagy áruszállítás;

8. *áru fuvarozás*: a vasúti járművel harmadik személy részére szerződés alapján, díj ellenében végzett vasúti fuvarozás, ideértve a vasúti járművel végzett kombinált fuvarozást is;

9. *áruszállítás*: áru vasúti járművel saját célból történő továbbítása;

10. *vontatás*: vasúti jármű továbbítása;

11. *belföldi vasúti árutovábbítás*: az a vasúti árutovábbítás, amelyben a küldemény átvételének és kiszolgáltatásának helye egyaránt a Magyar Köztársaság területén van;

* A törvényt az Országgyűlés a 2005. december 19-i ülésnapján fogadta el.

12. *nemzetközi vasúti árutovábbítás*: az a vasúti árutovábbítás, amelyben a küldemény átvételének és kiszolgáltatásának helye, vagy legalább azok egyike a Magyar Köztársaság területén kívül van, de az útvonal részben a Magyar Köztársaság területén halad;

13. *közforgalmú vasúti szolgáltatás*: az a vasúti személyszállítás és áru fuvarozás, amelyet – a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében – bárki igénybe vehet;

14. *országos közforgalmú vasúti szolgáltatás*: a térségi, elővárosi, illetve helyi közforgalmú vasúti szolgáltatásnak nem minősülő közforgalmú vasúti szolgáltatás;

15. *térségi közforgalmú vasúti szolgáltatás*: azonosíthatóan a Magyar Köztársaság területének valamely meghatározható részén jelentkező, e területen belüli közforgalmú vasúti szolgáltatás iránti igények kielégítését szolgáló vasúti szolgáltatás, amely nem minősül elővárosi közforgalmú szolgáltatásnak;

16. *elővárosi közforgalmú vasúti szolgáltatás*: egy város és agglomerációja területén, valamint a város és vonzáskörzete között végzett közforgalmú vasúti szolgáltatás, kivéve a 16. § (1) bekezdésében meghatározott tevékenységeket;

17. *helyi közforgalmú vasúti szolgáltatás*: egy város és agglomerációja területén a 16. § (1) bekezdésében meghatározott tevékenységek keretében végzett közforgalmú vasúti szolgáltatás;

18. *vasúti közszolgáltatás*: a vállalkozói vasúti társaságnak az állammal (települési önkormányzattal) kötött közszolgáltatási szerződése alapján, külön jogszabályban meghatározott hatósági ár ellenében végzett, a közszolgáltatási menetrendben előírt személyszállítási tevékenység.

(3) Vasúti szervezetek:

1. *vasúti társaság*: a (2) bekezdés szerinti bármely vasúti tevékenységet vagy szolgáltatást végző, illetve nyújtó szervezet;

2. *pályavasúti társaság*: működési engedélye alapján országos, térségi, elővárosi vagy helyi vasúti pályahálózatot működtető, de vállalkozó vasúti tevékenységet nem végző társaság;

3. *vállalkozó vasúti társaság*: működési engedélye alapján vállalkozó vasúti tevékenységet végző társaság;

4. *integrált vasúti társaság*: olyan vállalkozó vasúti társaság, amely működési engedélye alapján belföldön vasúti pályahálózat működtetését is végzi;

5. *közforgalmú vasúti társaság*: olyan országos, térségi, elővárosi vagy helyi működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság, amelynek szolgáltatásait – a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében – bárki igénybe veheti;

6. *országos közforgalmú vasúti társaság*: az a vállalkozó vasúti társaság, amely – működési engedélye alapján – az országos közforgalmú vasúti szolgáltatást nyújt, és emellett nemzetközi vasúti személyszállítási vagy nemzetközi vasúti árutovábbítási tevékenységet folytathat;

7. *térségi közforgalmú vasúti társaság*: a térségi közforgalmú szolgáltatást nyújtó vállalkozó vasúti társaság;

8. *helyi közforgalmú vasúti társaság*: a 16. § (1) bekezdése szerinti valamely tevékenységet a működési engedélye alapján közforgalmú szolgáltatásként végző vasúti társaság;

9. *nemzetközi csoportosulás*: legalább két különböző, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes államban (a továbbiakban: EGT-állam) bejegyzett vállalkozó vasúti társaság társulása, amelynek célja nemzetközi vállalkozó vasúti tevékenységek végzése.

(4) Vasúti pályák, vasúti létesítmények, vasúti pályahálózatok:

1. *vasúti pálya*: a vasúti vágány, az alatta levő, valamint a – jogszabályban vagy hatósági előírásban megállapított – hozzátartozó védő (biztonsági) földterület, továbbá a különleges vasút működéséhez szükséges szerkezet, illetve földterület, valamint az azt hordozó és mozgásirányát meghatározó tartószerkezet;

2. *vasúti pálya tartozékai*: a vasúti alagút, híd, jelzőhíd, átereszt, zajvédő-fal, támfal, a vasút kereszteződése vasúttal, közúttal vagy magánúttal, a vasúti térvilágító berendezés, a vasúti jelző- és biztosító berendezés, a vasúti villamos felső vezeték és az ehhez kapcsolt berendezés, a vasúti peron, a vasúti peronhoz vezető gyalogos alul- és felüljáró, a különböző nyomtávolságú pályahálózatok közötti kölcsönös átjárhatóságot biztosító eszközök, berendezések, vágányba épített mérlegek, vágányfékek, hön-futásjelző berendezés, valamint a vasúti távközlő vezetékek, berendezések, vasúti rakodó és járműmozgató berendezések, ideértve a mindezek elhelyezésére szolgáló földterületet is;

3. *vasúti üzemi létesítmény*: a vasúti közlekedés lebonyolításához szükséges ingatlan (épület, illetve építmény, az alatta levő földterülettel együtt), amely nélkül a vasúti közlekedési tevékenység nem vagy csak jelentős nehézség árán lenne folytatható (pl. forgalmi épület, javító pályaudvar, vasútállomás és megállóhely, vasúti felvételi épület közvetlenül az áruforgalom és a személyforgalom lebonyolítására és kiszolgálására szolgáló része, az utastájékoztató berendezés, a különböző nyomtávolságú pályák közötti átjárhatóságot szolgáló létesítmények), kivéve a vasúti pályát és tartozékait;

4. *országos jelentőségű vasúti pálya*: az országos törzshálózati vasúti pálya, valamint a vasúti mellékvonal;

5. *országos törzshálózati vasúti pálya*: az e törvény 1. számú mellékletében meghatározott vasúti pálya;

6. *vasúti mellékvonal*: az e törvény 2. számú mellékletében meghatározott vasúti pálya;

7. *csatlakozó vasúti pálya*: az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő vasúti pálya, amelyhez egynél több saját célú pálya kapcsolódik, illetve egynél több végfelhasználó kiszolgálására alkalmas;

8. *összekötő vasúti pálya*: az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő, csatlakozó pályának nem minősülő vasúti pálya;

9. *helyi vasúti pálya*: a helyi vasúti pályahálózat részét képező vasúti pálya;

10. *vasúti pályahálózat*: egy vasúti társaság által működtetett összefüggő rendszer, amely az 1970. december 18-ai 1108/70/EGK bizottsági rendelet I. mellékletében található számlaforma egyes rovataiban feltüntetendő tételek meghatározásáról szóló, 1970. december 18-ai 2598/70/EGK bizottsági rendelet I. mellékletének A. részében felsorolt elemekből áll, azzal az eltéréssel, hogy az utolsó francia bekezdésben foglaltak helyett „A pályavasúti részleg által használt épületek”-et kell érteni;

11. *országos vasúti pályahálózat*: a térségi, elővárosi, helyi, illetve sajátcélú vasúti pályahálózatnak nem minősülő vasúti pályahálózat;

12. *térségi vasúti pályahálózat*: térségi vállalkozói vasúti tevékenység céljára kijelölt vasúti pályahálózat, amely legfeljebb három megyét érint, vagy a hossza nem haladja meg a 400 kilométert;

13. *helyi vasúti pályahálózat*: a helyi közforgalmú vasúti szolgáltatás végzéséhez szükséges vasúti pályahálózat;

14. *elővárosi vasúti pályahálózat*: elővárosi közforgalmú vasúti szolgáltatás céljára kijelölt vasúti pályahálózat;

15. *saját célú vasúti pályahálózat*: vasúti pályahálózat, amelyen valamely szervezet a saját, közvetlenül nem vasúti közlekedési célú gazdasági tevékenységével összefüggő vasúti személyszállítást vagy vasúti áruszállítást végez.

(5) Egyéb fogalmak:

1. *vasúti jármű*: a vasúti pályán közlekedő vontató, vontatott vagy önjáró jármű;

2. *különleges vasút*: a magasvasút, a felszín alatti vasút (metró, kéregvasút), a fogaskerekű vasút, a sikló, a függővasút és a sífelvonó;

3. *közszolgáltatási menetrend*: vasúti közszolgáltatási szerződésben meghatározott járatok útvonala, megállóhelyei, indulási – érkezési időpontjai meghatározásának összessége, azok minőségi követelményeivel együtt;

4. *vasúti pálya üzemeltetése*: a vasúti pálya és tartozékai, valamint ezek működéséhez szükséges eszközök üzem és forgalombiztos-állapotban tartása, folyamatos működésének biztosítása és műszaki felügyelete;

5. *hálózat-hozzáférési díj*: a vasúti pályahálózatához való nyílt hozzáférés keretében nyújtott – a 3. számú mellékletben meghatározott – szolgáltatások igénybevétele ellenében fizetendő díj;

6. *vasúti pályahálózat-kapacitás*: a vasúti pályahálózat egy meghatározott részén, adott időszakban elhelyezhető menetvonalak összessége;

7. *menetvonal*: a vasúti pályahálózat-kapacitásnak az a része, amely egy adott időszakban egy vonat két pont között történő közlekedtetéséhez szükséges;

8. *a vasúti pályahálózat túlterheltsége*: olyan helyzet, amelyben a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igények a vasúti pályahálózat meghatározott szakasza vonatkozásában egy adott időszakban az igények összehangolását követően sem elégíthetők ki teljes mértékben;

9. *biztonságirányítási rendszer*: a vasúti pályahálózat működtetője vagy a vállalkozó vasúti társaság által az üzemeltetés biztonságos irányítására létrehozott szervezeti

egység és az e szervezeti egység által meghozott intézkedések összessége;

10. *kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő műszaki előírások (a továbbiakban: ÁME)*: az alrendszerek közötti szükséges kölcsönös kapcsolat létrehozására és a vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának megteremtésére vonatkozó alapvető követelmények teljesítése érdekében meghatározott, az egyes alrendszerekre vagy alrendszer-részekre vonatkozó műszaki feltételek vagy előírások;

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

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

– kockázatelemzési és -értékelési módszerekre,

– a biztonsági tanúsítványok és biztonsági engedélyek követelményeinek való megfelelés értékelésére szolgáló módszerekre, és

– annak ellenőrzésére szolgáló módszerekre, hogy a nagysebességű és hagyományos transzeurópai vasúti rendszer strukturális alrendszerének üzemeltetése és karbantartása megfelel-e a rájuk vonatkozó alapvető követelményeknek, kivéve, ha az ÁME-k meghatározzák azokat;

13. *közforgalmú menetrend*: a belföldi vasúti személyszállításra vonatkozó – az útvonal, a megállóhelyek, az érkezési és az indulási időpontok, illetve a gyakoriság és a szolgáltatás minőségének meghatározását tartalmazó – közzétett szolgáltatási előírás;

14. *üzemi menetrend*: a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatokban végbemenő összes tervezett vasúti járműmozgást meghatározó adatokat tartalmazó előírás.

ÁLLAMI FELADATOK

3. § (1) A Kormány feladata:

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

b) a vasúti közlekedéssel összefüggő nemzeti érdekek érvényesítése és kötelezettségek teljesítése nemzetközi kapcsolatokban,

c) az országos vasúti törzshálózati pályák körének meghatározására vonatkozó javaslat elkészítése,

d) a vasúti mellékvonalak meghatározására vonatkozó javaslat elkészítése,

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

(2) A közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter) feladata:

a) a vasúti közlekedéspolitikai és vasúti fejlesztési koncepció előkészítése, a jóváhagyott vasúti közlekedéspolitikai és vasúti fejlesztési koncepció végrehajtásának szervezése,

b) a vasúti közlekedés igazgatási és hatósági feladatainak ellátása,

c) az országos jelentőségű vasúti pályák és a vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó koncepció végrehajtásának szervezése,

d) az országos vasúti pályahálózat – gazdasági társaságok útján történő – működtetése és fenntartása, e célból egyszemélyes állami tulajdonban levő gazdasági társaság, mint pályavasúti társaság alapítása vagy kijelölése,

e) az integrált vasúti társaság által működtetett országos vasúti pályahálózat kapacitásának elosztását, valamint a hálózat-hozzáférési díj megállapítását végző szervezet működésének biztosítása,

f) a vasútbiztonság fenntartása és fejlesztése érdekében nyílt és megkülönböztetéstől mentes, rendszerszintű megközelítésű vasútbiztonsági szabályrendszer meghatározása és érvényesítése,

g) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúra kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló 2004. április 29-ei 2004/49/EK parlamenti és tanácsi irányelv (a továbbiakban: 2004/49/EK irányelv) 8. cikkének (2) és (4) bekezdésében, továbbá 32. cikkében előírt értesítés teljesítése,

h) a pénzügyminiszterrel egyetértésben az országos, a térségi és az elővárosi vasúti közszolgáltatási kötelezettségnek – a közszolgáltatási menetrend jóváhagyásával történő – megállapítása, a közszolgáltatást végző vasúti társasággal vasúti közszolgáltatási szerződés megkötése,

i) a pénzügyminiszterrel egyetértésben az országos, valamint az állami tulajdonú vasúti pályát tartalmazó térségi, illetve elővárosi vasúti pályahálózat működtetésének hálózat-hozzáférési díj bevétellel és a vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti társaság egyéb üzleti tevékenységéből, illetve a vasúti pályahálózatot működtető integrált vasúti társaság egyéb pályavasúti üzleti tevékenységéből eredő bevétellel nem fedezett – indokoltnak elismert – költségeinek a központi költségvetésből történő megtérítése, a 26. § és a 28. § (1) bekezdése szerinti szerződés alapján,

j) a pénzügyminiszterrel egyetértésben a vállalkozó vasúti társaság közszolgáltatási kötelezettségéből eredő bevétellel nem fedezett – indokoltnak elismert – költségei-

nek a központi költségvetésből történő megtérítése, a 27. § szerinti szerződés alapján,

k) a pénzügyminiszterrel egyetértésben a vasúti közszolgáltatás díjához a – külön jogszabályban meghatározott kedvezményekből származó – bevételkiesés fogyasztói árkiegészítéssel történő ellentételezése.

(3) A miniszter az állam nevében a települési önkormányzatokkal, illetőleg azok társulásaival a térségi, elővárosi, illetve helyi vasúti közszolgáltatás működtetése tárgyában – írásban – együttműködési megállapodást köthet.

A VASÚTI KÖZLEKEDÉS IGAZGATÁSÁNAK SZERVEZETE

4. § (1) A vasúti közlekedéssel összefüggő igazgatási és hatósági tevékenységet a közlekedésért felelős miniszter, valamint a felügyelete alatt működő közlekedési igazgatási szervezet látja el.

(2) A közlekedési igazgatási szervezet részei:

a) a Kormány által alapított és irányított, a miniszter felügyelete alatt működő Magyar Vasúti Hivatal (a továbbiakban: Hivatal), valamint

b) a Kormány által a vasúti közlekedés műszaki és vasútbiztonsági igazgatási és hatósági feladatainak ellátására alapított, a miniszter felügyelete alatt működő közigazgatási szervezet (a továbbiakban: közlekedési hatóság).

(3) A 2004/49/EK irányelv szerinti vasútbiztonsági hatóság a Magyar Köztársaság területén a közlekedési hatóság.

(4) A vasúti közlekedés igazgatásának szervezete a vasúti társaságoktól függetlenül működik.

A TELEPÜLÉSI ÖNKORMÁNYZATOK FELADATAI

5. § (1) A települési (fővárosban a fővárosi) önkormányzat (a továbbiakban: önkormányzat), valamint önkormányzatok társulásának önként vállalt feladata lehet:

a) a helyi közforgalmú vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó – az országos, a térségi és az elővárosi közforgalmú vasúti közlekedéssel, valamint az épített és természeti környezet védelmével összehangolt, a fejlett információs és kommunikációs technológiák alkalmazására alapozott – koncepciók jóváhagyása, valamint azok végrehajtásának megszervezése,

b) az önkormányzat tulajdonában lévő vasúti pályák, valamint a helyi vasúti közszolgáltatás fejlesztése, működtetése,

c) helyi közforgalmú vasúti társaság alapítása,

d) a helyi vasúti közszolgáltatás hatósági árainak a megállapítása,

e) a helyi vasúti közszolgáltatás – menetrend jóváhagyásával történő – megállapítása, valamint a 27. § (8) bekezdése szerinti szerződés megkötése.

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

(3) Az önkormányzatok vagy társulásaik és a miniszter

a) a helyi vasúti közszolgáltatásból a helyi érdekű vasúti közszolgáltatásnak a térségi vasúti közszolgáltatás keretében történő lebonyolítása,

b) a helyi vasúti közszolgáltatásnak az önkormányzat közigazgatási határán kívülre történő kiterjesztése,

c) a térségi vasúti közszolgáltatás közös működtetése feltételeinek biztosítására vonatkozóan – írásban – együttműködési megállapodást köthetnek.

(4) A (3) bekezdés szerinti megállapodásban meg kell határozni a közszolgáltatásra, így különösen a közszolgáltatási menetrendre, annak módosítására, a díjrendszerre és a közszolgáltatási kötelezettség körébe eső személyszállítást végző vállalkozó vasúti társaság kiválasztására, illetve annak esetleges veszteségei ellentételezésére vonatkozó rendelkezéseket.

II. Fejezet

A VASÚTI TEVÉKENYSÉGEK VÉGZÉSÉNEK FELTÉTELEI

MŰKÖDÉSI ENGEDÉLY

6. § (1) E törvény alapján a vasúti pályahálózat működtetése, valamint a vasúti személyszállítás, az árutovábbítás és a vontatási szolgáltatás, működési hatósági engedélyhez (a továbbiakban: működési engedély) kötött tevékenység.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott tevékenységekre működési engedély külön-külön is megszerezhető. Működési engedélyt az a szervezet kaphat, amely teljesíti az e törvényben és a külön jogszabályban meghatározott feltételeket.

(3) A vasúti pályahálózat működtetésére vonatkozó működési engedély egy adott vasúti pályahálózat vonatkozásában adható ki.

(4) Vállalkozó vasúti tevékenység végzésére vonatkozó működési engedély valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatra, valamint a működési engedélyben meghatározott térségi, elővárosi, helyi vagy saját célú vasúti pályahálózatra adható ki.

(5) Térségi személyszállításra vonatkozó működési engedély országos vasúti pályahálózathoz – ha e törvény eltérően nem rendelkezik – közvetlenül nem csatlakozó térségi vasúti pályahálózaton végzett személyszállítási tevékenységre adható ki.

(6) Az elővárosi, illetve térségi működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság az országos vasúti pályahálózatot a működési engedélyben meghatározott legközelebbi vasúti csomópontig igénybe veheti.

7. § (1) Az országos személyszállítási, árutovábbítási és vontatási szolgáltatási működési engedély (a továbbiakban: országos működési engedély) a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-ei 95/18/EK tanácsi irányelv (a továbbiakban: 95/18/EK irányelv) szerinti működési engedélynek minősül. Az országos működési engedély a Magyar Köztársaság területén valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatra kiterjed. Az országos működési engedélyt a Hivatal a belföldön bejegyzett szervezet részére adja ki. Az országos működési engedély valamennyi EGT-államban érvényes.

(2) A Magyar Köztársaságban érvényes, és az országos működési engedéllyel egy tekintet alá esik valamely más EGT-államban a 95/18/EK irányelv alapján kiadott működési engedély.

(3) Az országos vasúti pályahálózat – amennyiben e törvény eltérően nem rendelkezik – vasúti közlekedési tevékenység céljára csak országos működési engedéllyel vehető igénybe. Az országos működési engedély önmagában az országos vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáférésre, illetve az 54. § (1) és (3)–(5) bekezdései szerinti szolgáltatások igénybevételére nem jogosít.

8. § (1) A működési engedély kiadásának a feltétele, hogy a kérelmező megfeleljen

a) az üzleti jóhírnévvel,

b) a pénzügyi teljesítőképességgel,

c) a szakmai alkalmassággal,

d) a felelősségi körébe tartozó baleseti károk megtérítésére való alkalmassággal

kapcsolatos, külön jogszabályban meghatározott követelményeknek.

(2) Az (1) bekezdés szerinti feltételek fennálltának igazolása érdekében a működési engedély iránti kérelmet előterjesztő szervezet köteles a Hivatal részére a külön jogszabályban meghatározott információkat rendelkezésre bocsátani.

(3) A működési engedély határozatlan időtartamra szól. A Hivatal a működési engedély kiadása feltételeinek fennálltát legalább ötvenként felülvizsgálja.

(4) A vasúti társaság a működési engedély jogerőre emelkedésétől számított hat hónapon belül köteles megkezdeni a működési engedélyben meghatározott tevékenységét. E határidő elmulasztása, illetve a tevékenység végzésének hat hónapot meghaladó szüneteltetése esetén a Hivatal a feltételek fennálltának felülvizsgálatát rendelheti el, továbbá indokolt esetben a működési engedélyt felfüggesztheti. A tevékenység megkezdésére irányadó határidő kérelemre a külön jogszabályban meghatározott esetekben legfeljebb további hat hónappal meghosszabbítható.

(5) A vasúti társaság köteles a működési engedély feltételeivel kapcsolatos minden változásról haladéktalanul tájékoztatni a Hivatalt. A Hivatal elrendeli a működési engedély felülvizsgálatát a vasúti társaság jogi helyzetére

befolyást gyakorló változás, így különösen más társasággal való egyesülése esetén. A vasúti társaság a külön jogszabályban meghatározott időközönként és tartalommal rendszeresen igazolni köteles a Hivatal részére a feltételek teljesítését.

(6) Amennyiben a Hivatal megállapítja, hogy a vasúti társaság nem teljesíti a működési engedély kiadásának valamely feltételét vagy a vasúti közlekedési tevékenységét az engedélyben foglaltaktól eltérően gyakorolja, a működési engedélyt felfüggeszti. A felfüggesztés hatálya alatt vasúti közlekedési tevékenység nem végezhető. A felfüggesztést elrendelő határozat hatályon kívül helyezésének akkor van helye, ha a vasúti társaság igazolta, hogy a felfüggesztés elrendelésének oka megszűnt.

(7) A Hivatal a működési engedélyt visszavonja, amennyiben a vasúti társaság a felfüggesztés elrendelésének alapjául szolgáló körülményt hat hónapon belül nem hártja el.

(8) A Hivatal a működési engedélyben – külön jogszabályban meghatározottak szerint – a működési engedély felfüggesztésének és visszavonásának a (4) és (6)–(7) bekezdések keretei között egyedi eseteit is meghatározhatja.

(9) A pénzügyi teljesítőképességgel kapcsolatos valamely követelmény nem teljesítése esetén a működési engedély felfüggesztése vagy visszavonása mellett a vasúti társaság részére a külön jogszabályban meghatározott feltételekkel legfeljebb hat hónapos határozott időtartamra ideiglenes működési engedély adható, amennyiben a vasúti társaság további működése a vasúti közlekedés biztonságát nem veszélyezteti. Vissza kell vonni a működési engedélyt, ha a vasúti társaság felszámolását a bíróság jogerős végzéssel elrendeli.

(10) Amennyiben a Hivatal olyan információról szerez tudomást, amely alapján alappal feltételezheti, hogy a más EGT-államban a 95/18/EK irányelv alapján kiadott működési engedélyt szerzett vállalkozó vasúti társaság nem teljesíti a működési engedély kiadásának valamely feltételét, a Hivatal a működési engedélyt kiállító külföldi hatóságot haladéktalanul értesíti.

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

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

(2) A Hivatal a miniszter útján haladéktalanul tájékoztatja az Európai Bizottságot az országos működési engedély (ideiglenes működési engedély) kiadásáról, módosításáról, felfüggesztéséről vagy visszavonásáról.

MŰSZAKI ENGEDÉLY

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

- a) jogszabály eltérő rendelkezése hiányában a vasúti pálya és tartozékai építéséhez, létesítéséhez, korszerűsítéséhez, átalakításához, használatbavételéhez, fennmaradáshoz és megszüntetéséhez,
- b) vasúti jármű belföldi üzembe helyezéséhez,
- c) vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló kazánok, nyomástartó edények üzemben tartásához, átalakításához,
- d) vasúti járművek közlekedésbiztonsági berendezéseinek (futómű, fék, kocsiszekrény, vonatbefolyásoló berendezés) javítását végző személyek és szervezetek tevékenységéhez,
- e) a vasúti járművek időszakos vizsgálatát végző vizsgahelyek működéséhez.

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

III. Fejezet

ORSZÁGOS KÖZFORGALMÚ VASÚTI KÖZLEKEDÉS

ORSZÁGOS KÖZFORGALMÚ VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS ÉS ÁRUFUVAROZÁS, VALAMINT VONTATÁSI SZOLGÁLTATÁS

11. § (1) Az országos közforgalmú vasúti személyszállítási, áru fuvarozási, illetve vontatási tevékenység végzésére, az erre jogosító működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság – a XII. fejezetben meghatározott feltételek teljesítése esetén – valamennyi nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózaton jogosult.

(2) Nemzetközi személyszállítási és áru fuvarozási tevékenység végzésére az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaság a vonatkozó nemzetközi szerződések rendelkezései szerint jogosult.

12. § (1) A közszolgáltatásnak minősülő országos közforgalmú vasúti személyszállítási végzésére a miniszter az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társasággal a 27. § (1)–(7) bekezdésének rendelkezései szerint közszolgáltatási szerződést köt.

(2) Az országos vasúti áru fuvarozási tevékenységet végző vasúti társaság az éves beszámolójában elkülönítetten is köteles megjeleníteni e tevékenységének eredményét.

13. § (1) Az országos működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság a szervezeti formájától függetlenül a vállalkozó vasúti tevékenysége vonatkozásában önállóan határozza meg az üzleti tervét, ideértve a finanszírozási és befektetési programját is. Az üzleti terv összeállításakor törekedni kell a vállalkozó vasúti társaság pénzügyi egyensúlyának megteremtésére és az egyéb műszaki, kereskedelmi és pénzügyi igazgatási célok elérésére, valamint e célok megvalósítását lehetővé tevő források biztosítására.

(2) Az országos működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság szabadon

a) vehet részt nemzetközi csoportosulás alapításában, illetve ahhoz szabadon csatlakozhat,

b) alakíthatja ki a belső szervezetét, a X. fejezetben foglaltak sérelme nélkül,

c) a külön jogszabályban foglalt rendelkezések megtartása mellett határozhatja meg a szolgáltatások nyújtásának és értékesítésének feltételeit, valamint a szolgáltatásai árát,

d) dönthet a személyzetéről, az eszközeiről és a beszerzéseiről,

e) növelheti a piaci részesedését, új technológiákat, szolgáltatásokat és újszerű igazgatási megoldásokat vezethet be,

f) kiterjesztheti a tevékenységét a vasúti közlekedési tevékenységekhez kapcsolódó más területekre.

ORSZÁGOS VASÚTI PÁLYAHÁLÓZAT MŰKÖDTETÉSE

14. § (1) Országos vasúti pályahálózat működtetését olyan gazdasági társaság végezheti, amelynek egyedüli tagja (részvényese) a Magyar Állam.

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

(3) Az országos pályahálózat működtetője éves üzleti tervének tartalmaznia kell a beruházási és pénzügyi tervet. Az üzleti tervnek biztosítania kell az országos vasúti pályahálózat optimális és hatékony használatát és fejlesztését, valamint a pénzügyi és egyéb eszközöket e célok eléréséhez.

(4) Az országos vasúti pályahálózat működtetője felelős saját üzemeltetéséért, adminisztrációjáért és belső ellenőrzéséért.

IV. Fejezet

A TÉRSÉGI ÉS AZ ELŐVÁROSI KÖZFORGALMÚ VASÚTI KÖZLEKEDÉS

15. § (1) A térségi, illetve az elővárosi vasúti pályahálózatot az ezen vasúti pályahálózat működtetésére vonatkozó működési engedély iránt kérelmet benyújtó szervezet kérelmére a külön jogszabályban meghatározottak szerint a Hivatal a működési engedély kiadásával egyidejűleg, a vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pályaszakaszok meghatározásával jelöli ki.

(2) Térségi vasúti pályahálózat abban az esetben jelölhető ki, ha

a) a vasúti pályahálózatnak az országos közforgalmú közlekedésben betöltött szerepe csekély, elsősorban a térségi forgalom lebonyolítására szolgál,

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

c) a hálózat az országos vasúti pályahálózatokhoz képest keskenyebb nyomtávú.

(3) A térségi, illetve elővárosi működési engedéllyel rendelkező közforgalmú vasúti társaság a miniszterrel kötött közszolgáltatási szerződésben vasúti közszolgáltatási kötelezettséget vállalhat. E szerződésre a 27. § (1)–(7) bekezdésében foglaltakat megfelelően alkalmazni kell.

V. Fejezet

A HELYI KÖZFORGALMÚ VASÚTI KÖZLEKEDÉS

16. § (1) Helyi közforgalmú vasúti társaság

a) a közúti vasút (villamos), és a különleges vasút pályájának működtetésére, és

b) az *a)* pont szerinti vasúti pályákon közforgalmú személyszállításra jogosult.

(2) Helyi közforgalmú vasúti társaságot a település önkormányzata, továbbá bármely természetes személy vagy szervezet alapíthat.

17. § A helyi vasúti közszolgáltatási kötelezettséget – a közszolgáltatás mértékét megállapító, az önkormányzat képviselő-testülete által jóváhagyott közszolgáltatási menetrend keretei között – az önkormányzat által alapított vagy az önkormányzat által ezzel megbízott helyi közforgalmú vasúti társaság látja el.

VI. Fejezet

SAJÁT CÉLÚ VASÚTI TEVÉKENYSÉG

18. § (1) Saját célú vasúti tevékenységet az a szervezet végez, amely a saját célú vasúti pályahálózaton a saját, közvetlenül nem vasúti közlekedési célú gazdasági tevékenységével összefüggő vasúti személyszállítást vagy vasúti áruszállítást lát el.

(2) A saját célú vasút térségi működési engedély alapján közforgalmú vasúti szolgáltatást – ezen belül, a 27. § alapján megkötött közszolgáltatási szerződés alapján vasúti közszolgáltatást is – végezhet.

VII. Fejezet

VASÚTI SZOLGÁLTATÁSOK

SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁS

19. § A vasúti személyszállításra kötött szerződésekre a Polgári Törvénykönyvnek (a továbbiakban: Ptk.) a szerződésekre vonatkozó általános, továbbá a vállalkozási szerződésre vonatkozó rendelkezéseit a személyszállításra vonatkozó külön jogszabályban foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni.

20. § (1) A vállalkozó vasúti társaság a közforgalmú személyszállítás körében a közforgalmú menetrendben meghatározott vonalon az ott meghirdetett vonatokat közlekedtetni. A közforgalmú személyszállítási szolgáltatást végző vállalkozó vasúti társaság a közforgalmú személyszállítási szolgáltatására vonatkozó általános szerződési feltételeket tartalmazó személyszállítási üzletszabályzatot köteles készíteni. A személyszállítási üzletszabályzatot, valamint annak módosítását a Hivatal külön jogszabályban foglaltak szerint hagyja jóvá. A jóváhagyás nem tagadható meg, amennyiben a személyszállítási üzletszabályzat a külön jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelel. A jóváhagyott személyszállítási üzletszabályzatot a vállalkozó vasúti társaság köteles a honlapján, illetve térítés ellenében kinyomtatva hozzáférhetővé tenni.

(2) A vasúti személyszállítás részletes feltételeit a Kormányrendeletben határozza meg.

21. § (1) A vasúti közszolgáltatást nyújtó vállalkozó vasúti társaság köteles közforgalmú menetrendet készíteni és azt közzétenni, abban elkülönítetten megjeleníteni a személyszállítási közszolgáltatást.

(2) A közforgalmú menetrendet a vasúti közszolgáltatást végző vállalkozó vasúti társaság és a többi szervezet (különösen a vasúti közszolgáltatást végző vállalkozó vasúti társaság, illetve az adott térségben autóbusszal menetrend szerinti személyszállítást végzők) a csatlakozások összehangolása, valamint a szükségtelen párhuzamos közlekedések kiküszöbölése érdekében – annak hatálybalépését megelőzően külön jogszabályban meghatározott határidőben – egyeztetni kötelesek.

ÁRUFUVAROZÁSI SZOLGÁLTATÁS

22. § A vasúti árufuvarozásra kötött szerződésekre Ptk. szerződésekre vonatkozó általános, továbbá a fuvarozási szerződésekre vonatkozó rendelkezéseit az e törvényben, valamint külön jogszabályban foglalt kiegészítésekkel kell alkalmazni.

23. § (1) A vasúti árufuvarozási tevékenységet végző vállalkozó vasúti társaság köteles az árufuvarozási tevékenységre vonatkozó általános szerződési feltételeit tartalmazó árufuvarozási üzletszabályzatot készíteni. Az árufuvarozási üzletszabályzatot, valamint annak módosítását a Hivatal külön jogszabályban foglaltak szerint hagyja jóvá. A jóváhagyás nem tagadható meg, amennyiben az árufuvarozási üzletszabályzat a külön jogszabályban meghatározott feltételeknek megfelel. A jóváhagyott árufuvarozási üzletszabályzatot a vállalkozó vasúti társaság köteles a honlapján, illetve térítés ellenében kinyomtatva hozzáférhetővé tenni.

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

VONTATÁSI SZOLGÁLTATÁS

24. § A vontatási szolgáltatást nyújtó vállalkozó vasúti társaság köteles a vontatási szolgáltatásra vonatkozó általános szerződési feltételeit tartalmazó vontatási üzletszabályzatot készíteni. A vontatási üzletszabályzatot a vállalkozó vasúti társaság köteles a honlapján, illetve térítés ellenében kinyomtatva hozzáférhetővé tenni.

VIII. Fejezet

AZ ÁLLAM ÉS A VASÚTI TÁRSASÁGOK,
VALAMINT AZ ÖNKORMÁNYZATOK
ÉS A VASÚTI TÁRSASÁGOK KÖZÖTTI
SZERZŐDÉSEKAZ ÁLLAM ÉS A VASÚTI TÁRSASÁGOK KÖZÖTTI
SZERZŐDÉSEK

25. § (1) Az állam az országos, a térségi, illetve az elővárosi vasúti pályahálózatot működtető vasúti társasággal,

a) az állami tulajdonban lévő vasúti pályák kezelésére (a továbbiakban: vagyonkezelési szerződés), továbbá

b) az országos, valamint az állami tulajdonban lévő vasúti pályát tartalmazó térségi, illetve elővárosi vasúti pályahálózat működtetésére szerződést köt.

(2) Az állam a vasúti pályahálózat működtetője, illetve a vállalkozó vasúti társaság részére szerződésben az (1) bekezdés b) pontjában meghatározott vasúti pályahálózatok, valamint a kombinált forgalom fejlesztéséhez, a vasúti foglalkoztatásra, képzésre és szerkezet-átalakításra egyedi támogatást nyújthat.

(3) A pályavasúti társasággal, illetve az integrált vasúti társasággal az (1) bekezdés b) pontja és a (2) bekezdés szerinti szerződéseket – a pénzügyminiszter egyetértésével – az állam nevében a miniszter köti meg.

(4) E fejezetben foglaltakat – a szerződést megkötő személyt meghatározó rendelkezések kivételével – az önkormányzat és a helyi közforgalmú vasúti társaság közötti szerződésre megfelelően alkalmazni kell.

VAGYONKEZELÉSI SZERZŐDÉS

26. § Az országos, valamint az állami tulajdonban lévő vasúti pályát tartalmazó térségi, illetve elővárosi vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság a vagyonkezelési szerződést a miniszter és a kincstári vagyonért felelős miniszter egyetértésével – az államháztartásról szóló törvény, valamint a kincstári vagyonnal való gazdálkodásról szóló kormányrendelet alapján – az állam nevében eljáró Kincstári Vagyoni Igazgatósággal köti meg.

A VASÚTI KÖZZSZOLGÁLTATÁSI SZERZŐDÉS

27. § (1) A miniszter a vasúti közszolgáltatás biztosítása érdekében – a pénzügyminiszter egyetértésével – a vasúti személyszállítást végző vasúti társasággal vasúti közszolgáltatási szerződést köthet. A vasúti közszolgáltatási szerződésben vasúti közszolgáltatási kötelezettség teljesítésének feltételeit és módját, valamint a költségvetési támogatás folyósításának módját, mértékét és ütemezését rögzíteni kell.

(2) A vállalkozó vasúti társaság a vasúti közszolgáltatási kötelezettség tartalmára és mértékére vonatkozó javaslatát – az utazási igények számbavétele és a külön jogszabály előírásai alapján összeállított éves közszolgáltatási menetrend jóváhagyása érdekében külön jogszabályban meghatározott határidőben a miniszternek adja át.

(3) A miniszter – a pénzügyminiszterrel lefolytatott előzetes egyeztetés alapján – dönt a vasúti közszolgáltatási kötelezettség mértékéről, és ennek megfelelően hagyja jóvá a közszolgáltatási menetrendet. A jóváhagyással a miniszter kötelezettséget vállal arra, hogy a vasúti közszolgáltatási tevékenység menetdíj-bevétellel nem fedezett, a

vállalkozó vasúti társaságra háruló indokoltnak elismert költségét az állam a teljesítés tárgynegyedévét követő negyedév végéig a központi költségvetésből megtéríti.

(4) A közszolgáltatási menetrendnek a miniszter által történő jóváhagyásával és az ellentételezési mérték megállapításával a vállalkozó vasúti társaság köteles a közszolgáltatási menetrendben rögzített teljesítményeket, a minőségi követelmények szerint a meghirdetett hatósági ár, valamint a költségvetési támogatás ellenében ellátni.

(5) A vasúti közszolgáltatás keretében nyújtott szolgáltatás eredményét a közszolgáltatást nyújtó országos közforgalmú vasúti társaság köteles az éves beszámolójában elkülönítetten is megjeleníteni. Az e tevékenységből eredő bevétel kizárólag a közszolgáltatás végzésével összefüggő költségek fedezésére fordítható.

(6) A vállalkozó vasúti társaság a minisztertől kérheti, hogy egyes vonalakon a vasúti menetrendben meghatározott teljesítményt vonatok helyett közúti jármű (autóbusz) alkalmazásával teljesíthesse abban az esetben, ha a megoldás a vállalkozó vasúti társaság számára megtakarítást eredményez. 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 járatí engedéllyel végezheti.

(7) Amennyiben a vállalkozó vasúti társaság által végzett közforgalmú személyszállítás műszaki okból vasúti járművel nem látható el, a vállalkozó vasúti társaság a (6) bekezdésben meghatározott feltételeket csak abban az esetben köteles teljesíteni, ha az autóbuszal végzett tevékenység meghaladja a két hónapot (vonatpótló járat).

(8) 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)–(7) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

(9) 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 (8) bekezdésben meghatározott rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

A VASÚTI PÁLYAHÁLÓZAT MŰKÖDTETÉSÉRE KÖTÖTT SZERZŐDÉS

28. § (1) Az állam nevében a miniszter – a pénzügyminiszter egyetértésével – szerződésben kötelezettséget vállal országos, valamint az állami tulajdonban lévő vasúti

pályát tartalmazó térségi, illetve elővárosi vasúti pályahálózat működtetését végző vasúti társaságnak a pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült, és a hálózat-hozzáférési díjból, valamint a vasúti társaság egyéb üzleti tevékenységéből nem fedezett, indokoltnak elismert költségei megtérítésére. E szerződés feltételeit úgy kell meghatározni, hogy a vasúti pályahálózat működtetőjét a működtetés költségeinek, illetve a hálózat-hozzáférési díjak csökkentésére ösztönözze, a vasúti közlekedés biztonságának, illetve a szolgáltatások minőségének sérelme nélkül.

(2) Szerződésben kell meghatározni az állami tulajdonban lévő, országos jelentőségű vasúti pályákkal kapcsolatos egyéb központi költségvetési támogatás jogcímét és mértékét is. A jogcím lehet:

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

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott szerződést legalább öt naptári évre kell megkötöni. A szerződést naptári évenként – a benne foglaltak teljesítésének értékelésével – felül kell vizsgálni, és – a központi költségvetés benyújtására külön törvényben előírt ütemezésnek megfelelő időpontban – szükség szerint módosítani kell.

(4) Az (1)–(2) bekezdésekben meghatározott szerződésnek tartalmaznia kell:

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

(5) Az (1)–(2) bekezdésekben meghatározott szerződés teljesítéséről a tárgyévet követő év első negyedévének végéig a miniszter és a pénzügyminiszter a Kormány részére beszámolót készít.

AZ ÁLLAM ÉS A VASÚTI TÁRSASÁGOK KÖZÖTTI EGYÉB SZERZŐDÉSEK

29. § (1) Szerződésben kell meghatározni a vasúti társaság részére nyújtott egyéb központi költségvetési támogatás jogcímét és mértékét is. Az állam által nyújtott támogatás célja a 28. § (2) bekezdésének a)–d) pontjain túlmenően lehet

- a) a foglalkoztatás és képzés,

b) a társaság szerkezeti átalakítására nyújtott költségvetési juttatás.

(2) Az (1) bekezdés szerinti szerződésre egyebekben a 28. § rendelkezéseit kell megfelelően alkalmazni.

IX. Fejezet

A VASÚTI KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGA

NEMZETI VASÚTBIZTONSÁGI SZABÁLYOK

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

(2) A nemzeti vasútbiztonsági szabályoknak összhangban kell lennie az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett, mindenkor hatályos közös biztonsági módszerekkel és közös biztonsági célokkal.

(3) Ha a közös biztonsági célok elfogadása után a miniszter olyan új nemzeti vasútbiztonsági szabályt kíván bevezetni, amely a közös biztonsági céloknál magasabb szintű biztonságot követel meg, vagy ha a tervezett új nemzeti vasútbiztonsági szabály, hatással lehet valamely más EGT-államban létrejött vállalkozó vasúti társaságok belföldi működésére, a miniszter a nemzeti vasútbiztonsági szabály tervezetét a közlekedési hatóság által a 80. § (4) bekezdésének g) pontja szerint lefolytatott egyeztetést követően megküldi az Európai Bizottságnak, és ismerteti bevezetésének indokait.

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

A VASÚTI TÁRSASÁGOKNAK A VASÚTI KÖZLEKEDÉS BIZTONSÁGÁVAL KAPCSOLATOS JOGAI ÉS KÖTELEZETTSÉGEI

31. § (1) A vasúti pályahálózat működtetője a vasúti pályát, a vasúti pálya tartozékait, a vasúti üzemi létesítményeket, a vállalkozó vasúti társaság az általa üzemben tartott vasúti járműveket köteles üzembiztos állapotban tartani. A vasúti pályahálózat működtetője, valamint a vasúti pályahálózatot használó vasúti társaságok (a továbbiakban együtt: üzembentartó) a vasúti közlekedés biztonságának fenntartása érdekében együttműködésre kötelesek.

(2) A vasúti közlekedés biztonsága érdekében

- a) az üzembentartó a kialakult vagy várható veszélyhelyzet esetén köteles a veszélyre (várható veszélyre) az érintetteket figyelmeztetni,

b) a vasúti pályahálózat működtetője – a veszélyhelyzet megszűnéséig – jogosult a veszélyeztetett vasúti pályának, illetve pályaszakasznak a lezárására, továbbá az adott pályaszakaszra kiadott menetvonalak visszavonására, a közúti átjárót érintő lezárás esetén a közút kezelőjének értesítése mellett,

c) a vasút területét igénybe vevő, illetve a vasút területén tartózkodó személyeknek az ott érvényben lévő biztonsági rendelkezéseket és szabályokat meg kell tartaniuk.

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

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

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

BIZTONSÁGIRÁNYÍTÁSI RENDSZER

32. § (1) Az üzemeltető a külön jogszabályban foglaltaknak megfelelően köteles biztonságirányítási rendszert létrehozni.

(2) Az üzemeltető a vasúti közlekedés biztonságának folyamatos biztosításához szükséges üzemi követelményeket, valamint a biztonsági intézkedéseket belső szabályzatában határozza meg.

(3) Az üzemeltető a biztonságirányítási rendszer működéséről – külön jogszabályban meghatározottak szerint – évente biztonsági jelentést nyújt be a közlekedési hatósághoz.

VASÚTBIZTONSÁGI TANÚSÍTVÁNY ÉS VASÚTBIZTONSÁGI ENGEDÉLY

33. § (1) A belföldön bejegyzett vasúti társaság a vasúti pályahálózatot kizárólag a közlekedési hatóság által kiállított vasútbiztonsági tanúsítvány (a továbbiakban: tanúsítvány) birtokában használhatja. A tanúsítvány igazolja, hogy a vasúti társaság létrehozta a biztonsági rendszerét, és a kockázatok korlátozása és a vasúti pályahálózat biztonságos üzemeltetése érdekében képes megfelelni a köl-

csönös átjárhatósági műszaki előírásokban, valamint a nemzeti biztonsági szabályokban meghatározott követelményeknek.

(2) A tanúsítvány a következő részekből áll:

a) tanúsítvány a jogosult biztonságirányítási rendszernek elfogadásáról,

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

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

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

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

(6) A kiegészítő tanúsítvány vonatkozásában alkalmazni kell a 35. § (2)–(7) bekezdéseiben foglaltakat.

34. § (1) Vasúti pályahálózat irányítása, működtetése kizárólag a közlekedési hatóság által kiállított vasútbiztonsági engedély (a továbbiakban: engedély) alapján végezhető.

(2) Az engedély a következő részekből áll:

a) engedély a jogosult biztonságirányítási rendszernek elfogadásáról,

b) engedély a vasúti pályahálózat működtetője által adott vasúti pályahálózat, illetve a forgalomirányító és jelzőrendszer biztonságos tervezéséhez, karbantartásához és üzemeltetéséhez szükséges sajátos követelmények teljesítése érdekében tett intézkedéseinek elfogadásáról.

35. § (1) A jogosultnak a tanúsítvány, illetve az engedély megszerzéséhez teljesítenie kell a külön jogszabályban meghatározott műszaki, működési követelményeket,

valamint a személyzetre, vasúti járműre és a vasúti társaság belső szervezetére vonatkozó biztonsági követelményeket.

(2) A közlekedési hatóság a tanúsítványt, illetve az engedélyt ötéves időtartamra adja ki. A tanúsítvány, illetve az engedély érvényességének újabb öt évre történő meghosszabbítását a jogosultnak kell kérelmeznie az érvényességi idő lejártá elöött.

(3) A jogosultnak – az érvényességi idő lejártá elöött – új tanúsítványt, illetve engedélyt kell beszereznie, ha az (1) bekezdésben felsorolt engedélyezési feltételek megváltoznak. A vasútbiztonságra vonatkozó jogszabályok jelentősebb megváltozása esetén a közlekedési hatóság a tanúsítvány, illetve az engedély felülvizsgálatát előírhatja.

(4) A jogosult haladéktalanul köteles tájékoztatni a közlekedési hatóságot a tanúsítvánnyal, illetve az engedéllyel kapcsolatos feltételekben bekövetkezett minden változásról, valamint minden olyan esetben, amikor új személyi állományi kategóriák vagy új típusú vasúti járműállomány bevezetésére kerül sor.

(5) A közlekedési hatóság ellenőrzi, hogy a tanúsítvány, illetve az engedély kiadásának alapjául szolgáló feltételek fennállnak-e.

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

(7) A közlekedési hatóság a miniszter útján a határozat jogerőre emelkedéstől számított egy hónapon belül tájékoztatja az Európai Vasúti Ügynökséget a 33. § (2) bekezdés *a)* pontja szerinti tanúsítvány, illetve az engedély kiadásáról, meghosszabbításáról, módosításáról vagy visszavonásáról. A közlekedési hatóság tájékoztatása kiterjed az érintett vasúti társaság nevére, székhelyére, a tanúsítvány kiállításának időpontjára, a tanúsítvány hatályára és érvényességére, valamint a tanúsítvány visszavonása esetén a döntése indoklására.

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

a) a helyi vasúti pályahálózatra vonatkozó engedélyre, és a helyi közforgalmú vasúti társaságra vonatkozó tanúsítvánnyal,

b) az országos vasúti pályahálózatokhoz közvetlenül nem kapcsolódó, kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott térségi és elővárosi vasúti pályahálózatra vonatkozó engedéllyel, és a kizárólag e vasúti pályahálózatokon közlekedő vasúti társasággal, valamint

c) a kizárólag a tulajdonosa által árutovábbításra használt sajátcélú vasúti pályahálózatokra vonatkozó engedéllyel kapcsolatos szabályokat.

KÉPZÉSI LEHETŐSÉGEKHEZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS

36. § (1) A tanúsítvány, illetve az engedély megszerzéséhez előírt képesítéshez szükséges képzést és vizsgáztatást végző személy, szervezet köteles biztosítani, hogy a képzés, illetve vizsgázás lehetősége valamennyi tanúsítványt, illetve engedélyt igénylő vagy azzal rendelkező szervezet számára az egyenlő bánásmód követelményei szerint rendelkezésre álljon.

(2) Az (1) bekezdés szerinti képzést nyújtó személy, szervezet biztosítani köteles, hogy a képzés tananyaga kiterjedjen a szükséges útvonalismeretekre, az üzemeltetési szabályokra és eljárásokra, az ellenőrző-irányító és jelzőrendszereket és az érintett útvonalakra vonatkozó, veszélyhelyzetben alkalmazandó eljárásokra.

(3) A vasúti társaság az általa kizárólagosan kínált képzési és vizsgáztatási lehetőségeket köteles méltányos és megkülönböztetéstől mentes módon más vasúti társaság részére is hozzáférhetővé tenni. E képzés, illetve vizsgáztatás díjának az adott szolgáltatás nyújtásával összefüggésben felmerült költségekkel arányban kell állnia. A szolgáltatást nyújtó szervezet jogosult méltányos árrés alkalmazására.

X. Fejezet

AZ INTEGRÁLT VASÚTI TÁRSASÁGRA VONATKOZÓ KÜLÖNÖS SZABÁLYOK

A SZÁMVITELI ELKÜLÖNÍTÉS

37. § (1) Az országos működési engedéllyel rendelkező integrált vasúti társaságnak a külön jogszabályban meghatározottak szerint elkülönítve kell vezetnie számviteli nyilvántartásait az alábbi tevékenységei tekintetében:

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

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

(3) Az integrált vasúti társaság a számviteli elkülönítésre vonatkozó kötelezettségének teljesítését a Magyar Vasúti Hivatal részére évente – külön jogszabályban meghatározott módon – igazolni köteles.

XI. Fejezet

A TULAJDONRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

A VASÚTI PÁLYA TULAJDONJOGA

38. § (1) Az országos vasúti törzshálózati vasúti pálya – ha e törvény eltérően nem rendelkezik – az állam kizárólagos tulajdonában áll.

(2) A vasúti mellékvonal az állam vagy olyan szervezet tulajdonában állhat, amelyben az állam legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezik.

39. § Nem vonható ki az országos vasúti törzshálózati pályák köréből a transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő, az 1. számú melléklet I. részében meghatározott vasútvonal.

40. § (1) A helyi vasúti pálya – ide nem értve a sífelvonó által használt vasúti pályát – az önkormányzat vagy olyan szervezet tulajdonában állhat, amelyben az önkormányzat legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezik.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérően a Fertővidéki Helyi Érdekű Vasúti Rt. vasúti pályáinak és tartozékainak a tulajdonjogára és használatára az 1896. évi XXIX. törvényben meghatározott – meghosszabbított – engedély lejártáig az abban foglaltakat kell alkalmazni.

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

(2) A GySEV Rt. tulajdonában lévő vasúti pályahálózatnak a Magyar Köztársaság területére eső részére az országos vasúti pályahálózatra vonatkozó rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni.

42. § A 38–41. § hatálya alá nem tartozó vasúti pálya bármely természetes személy vagy szervezet tulajdonában állhat.

IDEGEN INGATLAN HASZNÁLATA

43. § (1) A vasúti pályával szomszédos ingatlan tulajdonosa (használója) tűrni köteles, hogy a vasúti pályahálózat működtetője az ingatlanon, az alatt vagy felett gyengeáramú vezetékkel, ehhez tartószerkezetet, jelzőkövet, egyéb jelzést vagy ideiglenes eszközt helyezzen el, ezeket javítsa, karbantartsukat 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 – 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 2001. évi CX. törvényben foglaltakat kell alkalmazni.

FELSZÍN ALATTI VASÚT-LÉTESÍTÉSI JOG

44. § (1) Az országos és a helyi közforgalmú vasúti pálya létesítője jogerős létesítési engedély birtokában jogosult a nyomvonal által érintett ingatlant – annak felszíne alatt – felszín alatti vasúti pálya és tartozékai létesítésére és üzemeltetésére igénybe venni (felszín alatti vasút-létesítési jog).

(2) A felszín alatti vasúti pálya és tartozékainak létesítése és üzemeltetése fontos közérdekű tevékenység. Az ingatlan tulajdonosa köteles tűrni az igénybevételt.

(3) Az (1) bekezdés alapján létesülő felszín alatti vasúti pályának és tartozékainak tulajdonjoga önálló ingatlanként a 38. § (1)–(2) bekezdéseiben, illetve a 40. §-ban meghatározott személyt illeti meg. A felszín alatti vasúti pálya és tartozékai létesítése egyebekben nem érinti a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan tulajdonjogát.

(4) Nem illeti meg elővásárlási jog

a) az (1) bekezdés alapján létesített felszín alatti vasúti pálya és tartozékai tulajdonosát a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlanra,

b) a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan tulajdonosát az (1) bekezdés alapján létesített felszín alatti vasúti pályára és tartozékaira.

(5) E törvény alkalmazásában a felszín alatti vasúti pálya létesítőjén a vasúti pálya létesítési engedélyének jogosultját, illetve

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

b) országos vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén a vasúti pályahálózatot működtető szervezetet kell érteni.

(6) A felszín alatti vasúti pálya nyomvonala által érintett ingatlanok jegyzékét

a) országos vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén a miniszter,

b) helyi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén a települési önkormányzat (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzat)

rendeletben teszi közzé.

45. § (1) A felszín alatti vasúti pálya létesítője a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan igénybevételéről – a 44. § (6) bekezdésében foglaltak szerinti rendelet hatálybalépését követően és az igénybevételt legalább 30 nappal megelőzően – írásban értesíti az ingatlanok az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett tulajdonosát. Társasház esetén a társasház közösséget, lakásszövetkezeti ház esetén a lakásszövetkezetet vagy az ezek képviselőjére jogosult személyt is értesíteni kell. Az ingatlan-nyilvántartásba bejegyzett vagyongazdálkodási jog esetében a vagyongazdálkodót is értesíteni kell.

(2) Amennyiben a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő igénybevétel a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan rendeltetésszerű használatát korlátozza vagy akadályozza, a tulajdonos a használat korlátozásának, akadályozásának megfelelő, illetve ezzel összefüggésben bekövetkező forgalmi értékcsökkenésnek megfelelő mértékű egyösszegű kártalanításra jogosult. A kártalanítás az igénybevétellel okozott érdeksérelmek bekövetkezésekor esedékes. Az ingatlan tulajdonosa (lakásszövetkezet esetén ideértve a tulajdoni külön lapon feltüntetett tulajdonosokat is) a kártalanítási igényét a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján létesített felszín alatti vasúti pálya használatbavételi engedélye végrehajthatóvá válásától számított két évig érvényesítheti a felszín alatti vasúti pálya létesítőjével szemben.

(3) A kártalanítás módjáról és mértékéről a felszín alatti vasúti pálya létesítőjének az ingatlan tulajdonosával a kártalanítási ajánlat írásban történő megküldésével kell az egyezség létrehozását megkísérelnie. A kártalanítást – a felek eltérő megállapodásának hiányában – pénzben kell megfizetni.

(4) Megegyezés hiányában bármelyik fél kérelmére a korlátozásért vagy az akadályoztatásért járó kártalanítást a megyei (fővárosi) közigazgatási hivatal vezetője határozatban állapítja meg a kisajátítási kártalanításra vonatkozó szabályok szerint. A megegyezés hiányának minősül az is, ha a felszín alatti vasút létesítője a kártalanítási igény hozzá való megérkezésétől számított 45 napon belül nem tesz ajánlatot egyezsége, vagy a vele közölt ajánlatra nem nyilatkozik.

(5) A közigazgatási hivatal vezetőjének eljárására és a határozata elleni jogorvoslatra a kisajátításról szóló 1976. évi 24. törvényerejű rendeletben meghatározott ren-

delkezéseket – a 46. § (5) bekezdésben meghatározott eltéréssel – kell alkalmazni.

46. § (1) Amennyiben a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő igénybevétel akár a létesítés, akár az üzemeltetés során a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan rendeltetésszerű használatát megszünteti vagy jelentős mértékben akadályozza, a felszín alatti vasúti pálya létesítője az ingatlan megvásárlását, ennek sikertelensége esetén kisajátítását kezdeményezi.

(2) Az ingatlan megvásárlása és kisajátítása kezdeményezésének joga a felszín alatti vasút-létesítési joggal terhelt ingatlan tulajdonosát is megilleti, ha a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő igénybevétel az ingatlan rendeltetésszerű használatát megszünteti vagy jelentős mértékben akadályozza. Az ingatlan tulajdonosa igényét a felszín alatti vasút-létesítési jog alapján létesített felszín alatti vasúti pálya használatbavételi engedélye végrehajthatóvá válásától számított két évig érvényesítheti. Amennyiben a tulajdonos az itt meghatározott feltételek fennállását bizonyította, a kisajátítási eljárást le kell folytatni.

(3) A kisajátított ingatlan országos közforgalmú vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén az állam, helyi közforgalmú vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya esetén pedig annak a helyi önkormányzatnak (a fővárosban a Fővárosi Önkormányzatnak) a tulajdonába kerül, amelynek területén a felszín alatti vasúti pálya létesült vagy létesülni fog.

(4) Az (1) és a (2) bekezdés alapján történő kisajátítás közérdeket szolgál. Azt, hogy a cél közérdekű, a kisajátítási eljárás során az erre egyébként hatáskörrel rendelkező szerv nem vizsgálja.

(5) A kisajátítási eljárásban hozott határozat bírósági felülvizsgálata során a Polgári perrendtartásról szóló 1952. évi III. törvény (a továbbiakban: Pp.) XX. fejezetének rendelkezéseit a következő eltérésekkel kell alkalmazni:

a) a bíróságnak a keresetlevél beérkezését követő 45 napon belül tárgyalást kell tartania,

b) a bíróságnak a jogalap tekintetében három hónapon belül közbenső ítélettel döntést kell hoznia, kivéve, ha az ügyben igazságügyi szakértő kirendelése szükséges és a szakértői vélemény előterjesztésére ezen időszak alatt az ügy bonyolultsága miatt nem kerülhet sor,

c) a bíróság – kérelemre – ideiglenes intézkedéssel rendelkezhet az ingatlan birtokba adásáról, amennyiben a kártalanítás igazságügyi szakértő által megállapított összegének a birtokbaadással egyidejű megfizetését a felszín alatti vasút létesítője vállalja,

d) 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.

(6) Az (1) és a (2) bekezdés alapján kötött adásvételi szerződés alapján kifizetett vételár a kisajátítási eljárás során megállapított kártalanítással megegyezően adó- és illetékmentes.

47. § (1) A felszín alatti vasút-létesítési jog alapján történő felszín alatti vasúti pálya létesítésével és üzemeltetésével az ingatlanban, az ingatlan alkotórészében és tartozékában okozott károkat, beleértve a károk megelőzésére, csökkentésére és elhárítására fordított kiadásokat is, a felszín alatti vasúti pálya létesítője a (2)–(4) bekezdésben meghatározott feltételek szerint köteles megtéríteni.

(2) Nem jár kártalanítás az építményben okozott kárért, ha az építményt a 44. § (6) bekezdésében meghatározott rendelet hatálybalépését követően építési engedély nélkül vagy az építési engedélyben a felszín alatti vasút-létesítési jogra tekintettel megszabott feltételek megsértésével emelték.

(3) A kártalanítást – eltérő megállapodás hiányában – pénzben kell megfizetni. Az esedékessé vált kártalanításról a felszín alatti vasúti pálya létesítőjének meg kell kísérelni egyezség létrehozását. Megegyezés hiányában a felszín alatti vasúti pálya létesítője a kártalanítás esedékessé válásától számított 30 napon belül szakértői véleménnyel alátámasztott összegű kártalanítást köteles a károsultnak fizetni.

(4) A károsult az esedékessé vált, de határidőben nem teljesített kártalanítási követelését, továbbá a már kifizetett kártalanítást meghaladó többletkártalanítási igényét a felszín alatti vasút létesítője ellen indított polgári peres eljárás keretében érvényesítheti. A perben a Pp. I–XIV. fejezetének rendelkezéseit kell alkalmazni.

48. § A felszín alatti vasúti pálya létesítésével és üzemeltetésével okozott egyéb károk megtérítésére a Ptk. rendelkezéseit kell alkalmazni.

XII. Fejezet

A VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATHOZ VALÓ NYÍLT HOZZÁFÉRÉS

A VASÚTI PÁLYAHÁLÓZAT KAPACITÁSÁNAK BIZTOSÍTÁSA

A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat

49. § (1) A vasúti pályahálózatokhoz – a (2) bekezdésben meghatározott kivételekkel – biztosítani kell a nyílt hozzáférést.

(2) A pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság nem köteles a nyílt hozzáférést biztosítani

a) a kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott különálló helyi és térségi vasúti pályahálózatához,

b) a kizárólag vasúti személyszállítás céljára fenntartott elővárosi vasúti pályahálózatához,

c) a saját célú vasúti tevékenységet végző szervezet tulajdonában lévő vasúti pályákból álló, és kizárólagosan az e szervezet által végzett áruszállításra használt saját célú vasúti pályahálózatához,

d) a kizárólag honvédelmi célra használt vasúti pályahálózatához,

e) az összekötő vasúti pályához.

(3) A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasútvonalak minden esetben a nyílt hozzáférés körébe tartoznak.

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

50. § A kizárólag egy, országos működési engedéllyel nem rendelkező vasúti társaság által árutovábbításra használt térségi vasúti pályahálózatra az 51–67. §-okban foglaltakat azt követően kell alkalmazni, hogy arra vonatkozóan újabb hozzáférésre jogosult vasúti pályahálózat-kapacitás iránti igényt jelent be.

A vasúti pályahálózat kapacitásának biztosítása

51. § (1) A pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot – vasúti pályahálózat-kapacitás biztosításával – díj ellenében köteles az 53. § (1) bekezdésében meghatározott szervezetek (a továbbiakban: hozzáférésre jogosult) rendelkezésére bocsátani.

(2) A vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának elosztása alapján kerül sor.

(3) Amennyiben a hozzáférésre jogosult eleget tesz az e fejezetben meghatározott követelményeknek, úgy a pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozóan köteles a hozzáférésre jogosulttal szerződést kötni.

52. § (1) A hozzáférésre jogosult a részére biztosított vasúti pályahálózat-kapacitást harmadik személyre nem ruházhatja át, és azzal nem kereskedhet.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott tilalomba ütköző magatartást tanúsító hozzáférésre jogosult számára a jogsértést megállapító határozat jogerőre emelkedésétől számított 3 évig vasúti pályahálózat-kapacitás nem biztosítható.

53. § (1) Hozzáférésre jogosult

a) az országos működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság,

b) az országos működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság részvételével működő nemzetközi csoportosulás nemzetközi árutovábbítás, illetőleg nemzetközi személyszállítás céljából,

c) belföldön bejegyzett vállalkozó vasúti társaság részvétele nélkül működő nemzetközi csoportosulás tranzitforgalom lebonyolítása céljából,

d) külföldön létrejött vállalkozó vasúti társaság nemzetközi szerződés rendelkezése, vagy viszonyosság esetén,

e) nemzetközi árutovábbítás céljából más EGT-államban létrejött, az Engedélyezési Irányelvvel összhangban kiállított működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság, valamint

f) belföldi árutovábbítás céljából más EGT-államban létrejött, a 95/18/EK irányelvvel összhangban kiállított működési engedéllyel rendelkező vállalkozó vasúti társaság.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában az árutovábbítás a 2. § (2) bekezdésének 12. pontjában foglaltakon túlmenően csak akkor minősül nemzetközinek, ha a vonat valamennyi kocsija áthalad az országhatáron.

A nyílt hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatások

54. § (1) A vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződés alapján a pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság díj ellenében köteles a 3. számú melléklet I. pontjában meghatározott alapszolgáltatásokat a hozzáférésre jogosult rendelkezésére bocsátani.

(2) Az (1) bekezdés szerinti alapszolgáltatásoknak a hozzáférésre jogosult által történő igénybevételére külön-külön nem kerülhet sor.

(3) A pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság az (1) bekezdésben említett díjon felüli többletdíj ellenében az (1) bekezdésben foglaltakon túlmenően a hozzáférésre jogosult eseti megrendelése alapján köteles biztosítani a 3. számú melléklet II. pontjában meghatározott létesítményekhez, illetőleg berendezésekhez történő hozzáférés lehetőségét.

(4) A pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság külön díjazás ellenében valamennyi arra igényt tartó hozzáférésre jogosult részére köteles biztosítani a 3. számú melléklet III. pontjában meghatározott kiegészítő szolgáltatások igénybevételét, amennyiben a vasúti társaság az adott kiegészítő szolgáltatást nyújtja.

(5) Az (1) és a (3)–(4) bekezdésben foglaltakon túlmenően a pályavasúti társaság, illetve az integrált vasúti társaság – megállapodás alapján – a 3. számú melléklet IV. pontjában meghatározott mellékszolgáltatásokat nyújthatja a hozzáférésre jogosult részére.

(6) A vasúti pályahálózathoz történő hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatásokra, valamint az azok igénybevételére vonatkozó részletes rendelkezéseket külön jogszabály tartalmazza.

A hálózat-hozzáférési díjak megállapítása

55. § (1) A hálózat-hozzáférési díjszabás rendszere

a) a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője által nyújtott szolgáltatások díjaiból,

b) a biztosítható kedvezményekből,

c) az érvényesíthető felárakból,

d) a kiegyenlítő juttatásokból áll.

(2) A miniszter – a pénzügyminiszterrel egyetértésben – kiadott rendeletében az e §-ban meghatározott elvek alapján megállapítja a hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteit, a díjak képzésének, alkalmazásának, valamint a hálózat-hozzáférési díjakra vonatkozó kedvezmények nyújtásának alapvető szabályait, továbbá a díjakban érvényesíthető felárakat.

(3) A díjszabási rendszernek elő kell segítenie a vasúti közlekedés folyamatos és kiegyensúlyozott működését, a vasúti árufuvarozás versenyképességét, figyelemmel a nyílt hozzáférésű pályahálózathoz kapcsolódó külföldi pályahálózatokon alkalmazott díjrendszerekre is.

(4) A díjszabási rendszernek ösztönöznie kell

a) a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának hatékony kihasználását,

b) a hozzáférésre jogosultak lehető legkisebb költséggel való kiszolgálását,

c) a vasúti társaságok gazdálkodási eredményeinek javulását.

(5) A hálózat-hozzáférési díjak meghatározásának elvei:

a) az 54. § (1) bekezdésében meghatározott szolgáltatások díját a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetésének, valamint a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának a külön jogszabály rendelkezései szerint figyelembe vehető költségeinek, illetőleg ráfordításainak alapulvételével úgy kell megállapítani, hogy az a szolgáltatás igénybevételéhez közvetlenül kapcsolódó költségeket, ráfordításokat és az infrastruktúra üzemeltetéséhez nyújtott állami támogatásokat tükrözze,

b) az 54. § (1) és a (3)–(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatások azonos tartalmú igénybevételét azonos mértékű díj ellenében kell biztosítani, illetve az igénybevétel tartalmának és a díj mértékének egymással arányban kell állnia,

c) az 54. § (3)–(5) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatások díjainak megállapítása során biztosítani kell, hogy azok mértéke arányban álljon a szolgáltatások nyújtásának a külön jogszabály szerint figyelembe vehető költségeivel, illetőleg ráfordításaival.

(6) 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

a) általános kedvezményeket csak a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat meghatározott szakaszaira lehet nyújtani, olyan módon, hogy hasonló szolgáltatásokra hasonló kedvezményeknek kell vonatkozniuk. Az általános kedvezmény mértéke nem haladhatja meg a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője által elért tényleges adminisztrációs költség-megtakarítás mértékét. A kedvezmény mértékének meghatározásakor nem lehet figyelembe venni a felszámított díjba már egyébként beépített költségmegtakarítást,

b) a vasúti pályahálózat működtetője a közforgalmú vasúti szolgáltatások mennyiségének és minőségének ösztönzése céljából időszakos jelleggel egyedi kedvezményeket nyújthat a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat azonosítható, nagymértékben kihasználatlan részein.

(7) Amennyiben a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője külön jogszabály alapján – a vasúti közlekedési tevékenységtől eltérő közlekedési tevékenységek által okozott és igazolhatóan máshonnan meg nem térülő környezeti, baleseti, infrastrukturális költségek kiegyenlítése céljából – kiegyenlítő juttatásban részesül, köteles a hozzáférésre jogosultak számára az egyenlő bánásmód elvének megfelelően a kiegyenlítő juttatással arányos általános kedvezményt nyújtani.

(8) Amennyiben a pályahálózat-hozzáférési díjak várhatóan nem fedezik a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetőjének összes indokolt költségét, az 54. § (1) bekezdésben rögzített szolgáltatások közvetlen költségét tartalmazó díja az összköltségre is fedezetet nyújtó olyan általános felárral növelhető, amely figyelembe veszi a vasúti társaságok termelékenységének növekedését, a vasúti pályahálózat hatékony használatának követelményét, és az egyenlő bánásmód elvét.

(9) A vasúti pályahálózat túlterheltségével érintett egyértelműen azonosítható részei vonatkozásában a vasúti pályahálózat hatékony kihasználásának elősegítése érdekében egyedi felár érvényesíthető.

(10) Ha a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat egyértelműen azonosítható részének igénybevétele költséget okozó környezeti hatással jár, e költség mértékének megfelelő egyedi felár érvényesíthető a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat e szakaszán, feltéve, hogy az azzal megegyező területen folytatott egyéb, versenyhelyzetben lévő közlekedési tevékenységek tekintetében hasonló felárak kerülnek érvényesítésre.

(11) A hálózat-hozzáférési díjrendszer keretében alkalmazott díjak, kedvezmények és felárak alkalmazásának feltételeit, különös tekintettel a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat egyes elemeinek fenntartásával és a nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatos költségeket a Hivatal ellenőrizheti. A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője köteles a költség- és árbevétel-struktúra átláthatóságát nyilvántartási és elszámolási rendszerében biztosítani, és a Hivatal számára az ellenőrzéshez szükséges adatszolgáltatást teljesíteni.

tője köteles a költség- és árbevétel-struktúra átláthatóságát nyilvántartási és elszámolási rendszerében biztosítani, és a Hivatal számára az ellenőrzéshez szükséges adatszolgáltatást teljesíteni.

A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztása, az elosztás elvei

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

a) az átláthatóság és az egyenlő bánásmód követelményének a megtartásával kell eljárni,

b) biztosítani kell az 54. § (1) és a (3)–(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatások folyamatos és kiegyensúlyozott igénybevételének fenntarthatóságát,

c) figyelembe kell venni a vasúti személyszállításra, vasúti árutovábbításra vagy vegyes használatra szolgáló vasúti pályák, vagy pályaszakaszok eltérő rendeltetését.

(2) A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztása során lehetőség szerint minden igényt ki kell elégíteni, törekedve a vasúti közlekedés igénybevételének ösztönzésére. A (4)–(5) bekezdésekben meghatározott esetek kivételével a vasúti pályahálózat-kapacitás valamennyi vállalkozó vasúti tevékenység végzése céljából használható.

(3) A hozzáférésre jogosult vasúti pályahálózat-kapacitás iránt bejelentett igénye csak akkor utasítható el, ha annak helyettesítésére rendelkezésre áll piaci körülmények között ésszerűen elérhető más lehetőség. Ha az 54. § (1) és a (3)–(4) bekezdéseiben meghatározott valamely szolgáltatást nem csak egyetlen nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője nyújtja, a legnagyobb kiterjedésű nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetője köteles minden tőle telhetőt megtenni a szolgáltatások nyújtásának elősegítése érdekében.

(4) Külön jogszabály a vasúti pályahálózat túlterheltsége esetére – elsősorban a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése, a vasúti árutovábbítás, különösen a nemzetközi árutovábbítás fejlesztése, a vasúti közlekedés folyamatos és kiegyensúlyozott működése, illetve egyéb közlekedéspolitikai célok teljesítése érdekében – meghatározott vállalkozó vasúti tevékenységeknek a kapacitás-elosztás során történő előnyben részesítését írhatja elő.

(5) Külön jogszabályban meghatározott keretek között a Hálózati Üzletszabályzatban – megfelelő helyettesítő vasútvonal biztosítása esetén – a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat egyes szakaszainak meghatározott vasúti szolgáltatások céljára történő igénybevétele előnyben részesíthető (szakosított infrastruktúra kijelölése).

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

a) előre, 12 hónapot meg nem haladó időszakra vonatkozóan, illetve

b) eseti igénybejelentés alapján biztosítható.

(7) A (6) bekezdés a) pontjában meghatározott időtartamra vonatkozó vasúti pályahálózat-kapacitási igénybejelentések alapján 12 hónapos időszakra vonatkozóan – a külön jogszabály szerinti határidők betartásával – üzemi menetrendet kell készíteni.

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

57. § (1) A vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására – a külön jogszabályban meghatározott feltételekkel – legfeljebb öt, kivételesen tíz évet meg nem haladó időszakra vonatkozóan keret-megállapodás köthető. A keret-megállapodást kötött hozzáférésre jogosult a keret-megállapodásban rögzített feltételek szerint jogosult vasúti pályahálózat-kapacitás igénylésére. A keret-megállapodás nem zárhatja ki harmadik személy jogosultságnak a vasúti pályahálózathoz történő hozzáférését.

(2) A keret-megállapodás csak kivételesen indokolt esetben, hosszú távon megtérülő fejlesztési célú beruházások esetén jöhet létre tíz évet meghaladó időtartamra.

(3) A keret-megállapodások létrejöttéhez a Hivatal jóváhagyása szükséges.

58. § A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztására vonatkozó részletes rendelkezéseket külön jogszabály tartalmazza.

A Hálózati Üzletszabályzat

59. § (1) A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti társaság

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

b) a hálózat-hozzáférési díjakat, illetve 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 specifikációt

a külön jogszabályokban meghatározott követelményeknek megfelelően Hálózati Üzletszabályzatba köteles foglalni.

(2) A pályavasúti társaság a Hálózati Üzletszabályzat közzétételét megelőzően az érdekeltek (a hozzáférésre jogosultak, illetve az EGT-államok kapacitáselosztó szervezetei) részére lehetőséget biztosít az egyeztetésre. Ennek érdekében a Hálózati Üzletszabályzat tervezetét – an-

nak közzétételét 30 nappal megelőzően – a honlapján nyilvánosságra hozza. A pályavasúti társaság köteles a Hivatalt a Hálózati Üzletszabályzat tervezetére vonatkozóan beérkezett észrevételekről, illetve az egyeztetéssel kapcsolatos minden körülményről haladéktalanul tájékoztatni. A Hivatal a Hálózati Üzletszabályzat összeállítására vonatkozó szabályok megsértése esetén az érintett felet vagy feleket hivatalból a jogszerű magatartás tanúsítására kötelezi.

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

(4) A Hálózati Üzletszabályzat készítője köteles gondoskodni arról, hogy a Hálózati Üzletszabályzatban szereplő feltételek és információk naprakészek legyenek, és köteles a Hálózati Üzletszabályzatot ennek érdekében szükség szerint módosítani. A Hálózati Üzletszabályzat módosítását az éves vasúti pályahálózat-kapacitás iránti kérelmek benyújtására külön jogszabályban meghatározott határidő lejártát legalább 4 hónappal megelőzően közzé kell tenni. A Hálózati Üzletszabályzatot a közzétételét megelőzően a Hivatal részére meg kell küldeni.

(5) A Hivatal a Hálózati Üzletszabályzatot megvizsgálhatja, és ha annak tartalma ellentétes az e törvényben, valamint a Hálózati Üzletszabályra vonatkozó meghatározott külön jogszabályban foglaltakkal, annak módosítását határozattal hivatalból elrendeli.

A vasúti pályahálózat kapacitása elosztásának menete

60. § A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitását a pályavasúti társaság osztja el.

61. § (1) A hozzáférésre jogosult a vasúti pályahálózat-kapacitásra, valamint az 54. § (1) és a (3)–(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatásokra vonatkozó igényét a pályavasúti társaságnak bejelenti.

(2) Az (1) bekezdés szerinti igénybejelentés ajánlatlételre történő felhívásnak minősül [Ptk. 212. § (1) bekezdés].

(3) A pályavasúti társaság a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően köteles a vasúti pályahálózat-kapacitáson, valamint az 54. § (1) és a (3)–(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatások igénybevételének – a Hálózati Üzletszabályzat rendelkezéseinek megfelelően számított hálózat-hozzáférési díj ellenében történő – biztosítására vonatkozóan ajánlatot tenni.

(4) Abban az esetben, ha a hozzáférésre jogosult elfogadja a pályavasúti társaság ajánlatát, a felek között a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó szerződés létrejön.

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

(6) Amennyiben az (5) bekezdésben meghatározott összehangolási eljárás 10 munkanapon belül nem vezet eredményre, a pályavasúti társaság – az 56. § (2)–(5) bekezdésekben foglaltakra is figyelemmel – dönt az összehangolási eljárással érintett igényekről, és ennek eredményeként az összehangolási eljárással érintett hozzáférésre jogosult részére – ésszerű keretek között – az általa bejelentett igénytől eltérő ajánlatot tehet.

(7) Amennyiben a pályavasúti társaság a (3) bekezdésben meghatározott ajánlattételi kötelezettségének – a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott határidőben – nem tesz eleget, vagy a hozzáférésre jogosult a pályavasúti társaságnak a (6) bekezdés szerinti eltérő ajánlatát nem fogadja el, a hozzáférésre jogosult a 77. § (1) bekezdése szerint jogvitás eljárást kezdeményezhet.

(8) A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztását végző szervezet köteles a Hivatalt az igénybejelentésekről, illetve az elosztás folyamata során hozott valamennyi döntéséről, továbbá a Hálózati Üzletszabályzat szerinti kedvezmény biztosítására vonatkozó tárgyalással kapcsolatos minden lényeges körülményről haladéktalanul tájékoztatni. A Hivatal az elosztás folyamatára irányadó szabályok sérelmének veszélye esetén az érintett felet vagy feleket hivatalból jogszerű magatartás tanúsítására utasítja.

(9) A vasúti pályahálózat-kapacitás elosztását végző szervezet vezető tisztségviselője, érdemi ügyintézője a feladatainak ellátása során korlátozás nélkül jogosult a szervezet e fejezetben meghatározott feladataival összefüggő üzleti titok megismerésére. E személyek a tudomásukra jutott üzleti titkot kötelesek megőrizni.

*AZ INTEGRÁLT VASÚTI TÁRSASÁG ÁLTAL
MŰKÖDTETETT VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATRA
VONATKOZÓ ELTÉRŐ RENDELKEZÉSEK*

62. § (1) Amennyiben a vasúti pályahálózatot integrált vasúti társaság működteti, a pályahálózat-kapacitás elosztásának folyamatára vonatkozó rendelkezéseket a 62–65. §-okban foglalt eltérésekkel kell alkalmazni.

(2) Az integrált vasúti társaság által működtetett vasúti pályahálózat esetében

- a) a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztására,
 - b) az integrált vasúti társaság Hálózati Üzletszabályzatának kidolgozására,
 - c) a hozzáférésre jogosult által fizetendő hálózat-hozzáférési díjak összegének meghatározására, valamint
 - d) az integrált vasúti társaságnak az általa működtetett vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése költségeinek meghatározására
- vonatkozó feladatokat a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet (a továbbiakban: VPSZ) látja el.

(3) Az integrált vasúti társaság köteles a VPSZ – (2) bekezdésben meghatározott – szolgáltatásainak igénybevételére.

(4) Az integrált vasúti társaság – a VPSZ (2) bekezdésben meghatározott feladatai ellátása érdekében – külön jogszabályban meghatározottak szerint köteles

- a) az általa működtetett vasúti pályahálózat műszaki tervdokumentációját, 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.

63. § Az integrált vasúti társaság Hálózati Üzletszabályzatának – az 59. § (1) bekezdésében foglaltakon túlmenően – tartalmaznia kell az általa működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz történő hozzáféréseire vonatkozó részletes szabályokat.

A kapacitás-elosztás menete

64. § (1) A hozzáférésre jogosult a vasúti pályahálózat-kapacításra, valamint az 54. § (1) és a (3)–(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatásokra vonatkozó igényét a VPSZ részére jelenti be.

(2) Az (1) bekezdés szerinti igénybejelentés ajánlatételre történő felhívásnak minősül [Ptk. 212. § (1) bekezdés].

(3) A VPSZ a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően – az integrált vasúti társaságnak és a hozzáférésre jogosultnak 15 napon belül megküldött értesítésben – meghatározza

- a) a hozzáférésre jogosult rendelkezésére bocsátható vasúti pályahálózat-kapacitást, továbbá
- b) a hálózat-hozzáférési díjak összegét.

(4) Az integrált vasúti társaságot a (3) bekezdés szerinti értesítésben foglaltaknak megfelelő tartalommal a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítása tárgyában a hozzáférésre jogosulttal szemben szerződéskötési kötelezettséggel terheli.

(5) Az összehangolási eljárással kapcsolatban a pályavasúti társaság számára a 61. § (5)–(6) bekezdéseiben meghatározott feladatokat a VPSZ látja el.

(6) Amennyiben az integrált vasúti társaság a VPSZ-nek a (3) bekezdés szerinti értesítésében foglaltakkal nem ért egyet, a 77. § (1) bekezdése szerint jogvitás eljárást kezdeményezheti.

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

65. § (1) A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot működtető integrált vasúti társaság a vasúti pályahálózat-kapacitási igényét, valamint az 54. § (1) és a (3)–(4) bekezdéseiben meghatározott szolgáltatások igénybevételére vonatkozó tervét köteles a VPSZ-nek bejelenteni.

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

a) az integrált vasúti társaság rendelkezésére bocsátható vasúti pályahálózat-kapacitást, továbbá

b) az integrált vasúti társaság által történő igénybevételnek – a Hálózati Üzletszabályzat hálózat-hozzáférési díjszabási rendelkezéseinek megfelelően számított – belső hálózat-hozzáférési díjat.

(3) Amennyiben az integrált vasúti társaság a VPSZ-nek (2) bekezdés szerinti értesítésében foglaltakkal nem ért egyet, a 77. § (1) bekezdése szerint jogvitás eljárást kezdeményezheti.

66. § (1) Az integrált vasúti társaságnak az általa működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése a 37. § (1) bekezdésének b)–d) pontjaiban meghatározott tevékenységet végző szervezeti egységei, és a vasúti pályahálózat működtetését ellátó szervezeti egysége közötti – a VPSZ által kidolgozott, és a Hivatal által jóváhagyott – belső megállapodás alapján kerül sor.

(2) A pályahálózatot működtető integrált vasúti társaságnak a 65. § (2) bekezdésében foglaltak szerint meghatározott belső hálózat-hozzáférési díjat a 37. §-ban foglaltaknak megfelelően kell az integrált vasúti társaság vállalkozó vasúti és a vasúti pályahálózat működtetését végző szervezeti egységei között elszámolni.

A Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet

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

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

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

nem szerezhethet tulajdonrészt, továbbá vasúti társasággal jogviszonyt – az e törvényben meghatározott feladatainak teljesítésével összefüggő jogviszonyok kivételével – csak a Hivatal előzetes hozzájárulásával létesíthet.

(4) A VPSZ vezető tisztségviselője, felügyelő bizottságának tagja, érdemi ügyintézője, valamint ezek közeli hozzátartozója [Ptk. 685. § b) pont]

a) a Hivatallal közszolgálati jogviszonyt, vasúti társasággal munkaviszonyt, illetőleg munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyt nem létesíthet, továbbá

b) vasúti társaságban részesedést nem szerezhethet.

(5) A VPSZ az integrált vasúti társaság számára nyújtott szolgáltatások ellenértékéeként 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.

(6) A VPSZ vezető tisztségviselője, érdemi ügyintézője feladatainak ellátása során korlátozás nélkül jogosult a VPSZ e fejezetben meghatározott feladataival összefüggő üzleti titok megismerésére. E személyek a tudomásukra jutott üzleti titkot kötelesek megőrizni.

XIII. Fejezet

MUNKAVÁLLALÓI JOGOK ÉS KÖTELEZETTSÉGEK

68. § (1) A vasúti közlekedési tevékenység keretében a vasúti forgalom közvetlen ellátásában az vehet részt, aki a külön jogszabályban meghatározott képesítési és egészségügyi alkalmassági követelménynek megfelel.

(2) A közforgalmú személyszállítási tevékenységet végző, valamint az országos vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaság munkavállalóját, nyugdíjasát és igényjogosult hozzátartozóikat, továbbá a külön jogszabályban meghatározott személyeket utazási és fuvarozási kedvezmény illeti meg. Az egyes vasúti társaságok munkavállalóit megillető utazási és fuvarozási kedvezmények kölcsönös elismerésére, elszámolásának módjára és a megtérítésére az érintett közforgalmú vasúti társaságok megállapodása irányadó.

(3) A közforgalmú vasúti társaság munkavállalója formaruha viselésére kötelezhető.

(4) A vasutas biztosítottak az elkülönült, egységes vasútegészségügyi szervezeten belül gyógyító-megelőző és teljes körű üzemegészségügyi ellátásra, továbbá közegészségügyi és járványügyi szolgáltatás igénybevételére

jogosultak. A vasutas biztosítottak körét és a jogosultság mértékét külön jogszabály állapítja meg.

(5) Az elkülönült, egységes vasútegészségügyi szervezet és a vasutas nyugdíjfolyósító szerv munkavállalóját a (2) és (4) bekezdés alkalmazása szempontjából a közforgalmú vasúti személyszállítási tevékenységet végző, valamint az országos vasúti pályahálózatot működtető vasúti társaság munkavállalójának kell tekinteni.

XIV. Fejezet

A VASÚTI KÖZLEKEDÉS IGAZGATÁSA

MAGYAR VASÚTI HIVATAL

A Hivatal jogállása, szervezete

69. § (1) A Hivatal önálló feladat- és hatáskörrel rendelkező, a vasúti társaságoktól és a VPSZ-től független, országos hatáskörű közigazgatási szerv, amelynek irányítását a Kormány, felügyeletét a miniszter látja el. A Hivatal jogi személy, amely önállóan gazdálkodó központi költségvetési szervként működik.

(2) A Hivatal részére a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenységéért az országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságok felügyeleti díjat kötelesek fizetni, amelynek mértéke a fizetésre kötelezett által az előző évben belföldön fizetett hálózat-hozzáférési díj, valamint elszámolt belső hálózat-hozzáférési díj 0,4%-a. A felügyeleti díj mértéke az éves költségvetési törvényben – a Hivatal részére az éves költségvetési törvényben megállapított támogatási előirányzat mértékének figyelembevételével – a szükséghez képest módosításra kerülhet. Előző évi fizetett pályahasználati díj, illetve pályahálózat-hozzáférési díj hiányában a felügyeleti díjat a tárgyidőszakban ténylegesen fizetett pályahálózat-hozzáférési díjak alapján kell megfizetni. A felügyeleti díj megfizetésének módját és feltételeit a miniszter rendeletben állapítja meg.

(3) A Hivatal kérelemre induló eljárásáért a kérelmezőnek igazgatási-szolgáltatási díjat kell fizetni. Az igazgatási-szolgáltatási díjak körét és mértékét, és a díjak fizetésére vonatkozó egyéb rendelkezéseket a miniszter – a pénzügyminiszterrel egyetértésben – rendeletben állapítja meg.

70. § (1) A Hivatal elnökét – a miniszter javaslatára – a miniszterelnök, elnökhelyettesét a miniszter nevezi ki és menti fel. A kinevezés időtartama hat év.

(2) Az elnök tekintetében a munkáltatói jogokat – a kinevezés és a felmentés kivételével – a miniszter gyakorolja. Az elnököt a közigazgatási államtitkár havi illetményével azonos díjazás és juttatás, az elnökhelyettesét a helyettes államtitkár havi illetményével azonos díjazás és juttatás illeti meg.

(3) Felmentéssel szűnik meg a Hivatal elnökének és elnökhelyettesének megbízatása, ha

- a) jogerős bírói ítélet megállapítása szerint bűncselekményt követett el,
- b) tisztségével való összeférhetlenségét három hónapon belül nem szüntette meg,
- c) a tisztségére méltatlanná vált,
- d) tisztségének ellátására tartósan alkalmatlanná vált,
- e) tevékenységével a Hivatal működését veszélyezteti.

(4) A Hivatal elnöke

- a) vezeti a Hivatalt,
- b) megállapítja a Hivatal szervezeti és működési szabályzatát,
- c) gyakorolja – ha jogszabály másként nem rendelkezik – a Hivatal köztisztviselői felett a munkáltatói jogokat,
- d) irányítja a Hivatal gazdálkodását,
- e) képviseli a Hivatalt,
- f) ellátja mindazokat a feladatokat, amelyeket jogszabály vagy a Hivatal szervezeti és működési szabályzata a hatáskörébe utal.

71. § (1) A Hivatal köztisztviselője a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény (a továbbiakban: Ktv.) szerinti összeférhetlenségi szabályokban foglaltakon túl, nem létesíthet munkaviszonyt vagy munkavégzéssel járó egyéb jogviszonyt vasúti társasággal.

(2) A Hivatal köztisztviselője az öröklés kivételével vasúti társaságokban tulajdoni részesedést nem szerezhet.

(3) A Hivatal köztisztviselője kinevezésekor nyilatkozik a munkáltatói jogkör gyakorlójának a (2) bekezdésben foglalt rendelkezések teljesüléséről. A Hivatal köztisztviselője kinevezése előtt vagy öröklés útján szerzett tulajdoni részesedését a kinevezésétől, illetve a szerzéstől számított három hónapon belül köteles elidegeníteni.

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

(5) A Hivatal köztisztviselőire a Ktv. rendelkezéseit kell alkalmazni.

72. § A Hivatal tevékenységéről a Hivatal elnöke évente beszámol az Országgyűlésnek, továbbá közzéteszi éves tájékoztatóját.

A Hivatal hatásköre

73. § (1) A Hivatal feladat- és hatáskörébe tartozik

- a) döntés a 77. § szerinti jogvitás ügyben,
- b) működési engedély, illetve ideiglenes működési engedély kiadása, módosítása, felfüggesztése, visszavonása, a működési engedély (ideiglenes működési engedély) feltételei fennálltának ellenőrzése,
- c) a vasúti közlekedési piac felügyelete,

d) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztási folyamatának, és a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáférésre jogosult, valamint a pályavasúti társaság vagy integrált vasúti társaság között a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltak szerinti kedvezmények biztosítására vonatkozó tárgyalások felügyelete,

e) az 57. § szerinti keret-megállapodások jóváhagyása,

f) integrált vasúti társaság 66. § (1) bekezdése szerinti belső megállapodásának jóváhagyása, az abban foglaltak ellenőrzése, illetőleg annak megsértése esetén bírság alkalmazása,

g) a 37. § szerinti számviteli elkülönítés teljesítésének ellenőrzése,

h) a térségi és az elővárosi pályahálózat kijelölése, valamint – ha e törvény eltérően nem rendelkezik – a vasúti pályahálózat működtetője, a hozzáférésre jogosult vagy a VPSZ kérelme alapján döntés vasúti pályák nyílt hozzáférésüvé, illetve nyílt hozzáférés alól mentessé történő minősítéséről,

i) a vasúti társaság személyszállítási, áru fuvarozási, valamint vontatási üzletszabályzatának jóváhagyása,

j) külön jogszabályban meghatározott adatgyűjtési, adatszolgáltatási feladatok ellátása,

k) a vasúti közlekedési piac fejlődésének nyomon követése, elemzése és értékelése,

l) nyilvántartás vezetése a működési engedélyekről, továbbá

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

(2) A Hivatal információt cserélhet a más EGT-államokban működő nemzeti szabályozó szervezetekkel, az Európai Bizottsággal és az Európai Vasúti Ügynökséggel a tevékenységéről, a döntéshozatali elveiről és gyakorlatáról, abból a célból, hogy a vasúti szabályozás döntéshozatali elvei az EGT-n belül összehangolhatók legyenek.

A Hivatal eljárása

74. § (1) A Hivatal eljárására a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) rendelkezéseit az e §-ban foglalt eltérésekkel kell alkalmazni.

(2) A Hivatal feladat- és hatáskörébe tartozó ügyek intézésének határideje 60 nap. A határidő a 77–79. §-ok szerinti jogvita eljárásban nem hosszabbítható meg.

(3) A Hivatalnak a 73. § (1) bekezdés a) és d) pontjaiban meghatározott tárgykörökben hozott határozatával szemben újrafelvételi kérelem nem nyújtható be.

(4) A Hivatal határozata ellen fellebbezésnek nincs helye.

(5) A bíróság a Hivatal határozatát megváltoztathatja.

(6) A Hivatal – a Ket. 81. §-ának (8) bekezdése szerint – nyilvánosan közzéteszi a 73. § (1) bekezdésének a)–h) pontjai szerinti eljárásokban az ügy érdemében hozott határozatait azzal, hogy a közzététel kiterjed a

Hálózati Üzletszabályzat, a keret-megállapodás, a belső megállapodás, valamint az üzemi menetrend szövegére is. A közzétett határozat nem tartalmazhatja az érdekelték által előzetesen – kellő indokkal – üzleti titoknak minősített adatokat.

(7) A Hivatal jogosult a működési engedélyben meghatározott tevékenységekre vonatkozó iratokról másolatot, kivonatot készíteni, feladatai ellátásához a vasúti társaságtól – külön jogszabályban meghatározott módon – eseti és rendszeres információkat kérni, amelyeket köteles zártan kezelni, kivéve, ha az információk, adatok nyilvánosságra hozatalát jogszabály írja elő.

A piac felügyelete

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

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

(3) A Hivatal a (2) bekezdés szerinti tevékenysége során szakértőt vehet igénybe. A szakértőre, a Hivatal köztisztviselőjére vonatkozó összeférhetetlenségi szabályokat kell alkalmazni.

(4) A Hivatal a vasúti társaságokat a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenység ellátásához szükséges információk, adatok szolgáltatására kötelezheti.

(5) A Hivatal felügyeleti és ellenőrzési terv alapján és azon kívül is hivatalból vagy kérelemre folytat felügyeleti tevékenységet.

76. § (1) Ha a Hivatal a piac felügyelete során észleli a működési engedélyhez kötött tevékenység végzésével, a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáféréssel, illetve a számviteli elkülönítéssel és a keresztfinanszírozás tilalmával kapcsolatosan e törvényben, külön jogszabályban, a Hivatal határozatában, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott valamely kötelezettség megsértését, a jogsértés tényét határozatban állapítja meg, és jogosult

a) a jogsértőt kötelezni az eljárás költségeinek megtérítésére,

b) külön jogszabályban foglaltak alapján bírságot kiszabni,

c) a tevékenység végzésének feltételeit megállapítani,

d) a jogsértő magatartás folytatását megtiltani.

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

Jogvita eljárás

77. § (1) Az 53. § szerint nyílt hozzáférésre jogosult szervezet vagy az integrált vasúti társaság a Hivatalnál jogvitát kezdeményezhet, amennyiben álláspontja szerint:

a) a pályavasúti társaság, a VPSZ, vagy az integrált vasúti társaság megsértette a Hálózati Üzletszabályzatban megállapított valamely kötelezettségét,

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

c) a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott hálózat-hozzáférési díjak mértéke vagy struktúrája ellentétes az e törvényben vagy külön jogszabályban foglaltakkal,

d) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztására vonatkozó eljárás során eljárási szabálysértés történt, vagy annak eredménye jogszabálysértő, illetve ellentétes a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal,

e) a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítására vonatkozó eseti igénybejelentés elintézése során eljárási szabálysértés történt, vagy annak eredménye jogszabálysértő, illetve ellentétes a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltakkal,

f) valamely szerződő fél megsértette a pályahálózathoz való nyílt hozzáférés tárgyában kötött szerződést, vagy a menetvonal igénybevételéért fizetendő hálózat-hozzáférési díj mértéke jogszabálysértően, illetve a Hálózati Üzletszabályzatba ütköző módon került megállapításra.

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

(3) A kérelemben a Ket. 35. §-ának (1) bekezdésében foglaltakon túl, meg kell jelölni

a) az eljárás lehetséges érdekeltjeinek a kérelmező által ismert nevét és székhelyét,

b) az ügy tárgyát,

c) az eljárásra okot adó esemény időpontját, illetőleg az eseményről való tudomásszerzés időpontját,

d) a kért intézkedéseket, azok indokolásával együtt.

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

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

(6) Ha a Hivatal elé terjesztett ügyben a 77–79. § szerinti eljárást kezdeményeztek, ugyanabban az ügyben utóbb közvetlenül nem lehet bírósághoz fordulni.

78. § (1) A jogvita eljárást kezdeményező ügyfél a kérelemben a 77. § (3)–(4) bekezdésén túl bizonyítási indítványt is előterjeszthet.

(2) Amennyiben a Hivatal a bizonyítási indítványnak helyt ad, lefolytatja az annak megfelelő bizonyítást. Amennyiben a bizonyítást mellőzi, az érdemi határozatában a mellőzés okait köteles külön megindokolni. A bizonyítás sikertelenségét a bizonyítást kérő fél terhére kell értékelni.

(3) A Hivatal indítványra vagy hivatalból a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztása által érintett valamennyi szervezetet adatok, információk (beleértve az üzleti titkot is) becsatolására kötelezheti. Amennyiben valamely adat vagy információ becsatolása bizonyítási indítványhoz kapcsolódik, és a kötelezett fél azt nem, vagy nem megfelelően csatolja be, úgy a bizonyítás sikertelenségét a bizonyítást kérő fél terhére értékelni nem lehet. Ebben az esetben a Hivatal a rendelkezésre álló bizonyítékok mérlegelésével dönt.

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

79. § (1) A Hivatal a jogvita ügyben hozott határozatában

a) elutasítja az alaptalan kérelmet,

b) megállapítja a jogsértés megtörténtét,

c) kötelezi a jogsértés okozóját a jogszabálynak megfelelő magatartás tanúsítására,

d) a jövőre nézve módosítja a Hálózati Üzletszabályzat jogszabályba ütköző rendelkezését,

e) a vasúti pályahálózat-kapacitás ellenértékével [hálózat-hozzáférési díj vagy a 65. § (2) bekezdésének *b)* pontja szerinti elszámolt belső hálózat-hozzáférési díj] kapcsolatos jogvita esetén megtiltja a jogszerűtlen ellenérték további alkalmazását, egyidejűleg megállapítja a jogszerű ellenértéket és kötelezheti a vasúti társaságot a jogszerű ellenérték alkalmazására,

f) a jogsértőt kötelezi az eljárással kapcsolatban felmerült költségek viselésére.

(2) A Hivatal az (1) bekezdésben meghatározott jogkövetkezmények közül egyidejűleg többet is alkalmazhat.

(3) Ha a Hivatal az eljárás során más jogszabály megsértésére utaló körülményt észlel, köteles azt a hatáskörrel rendelkező hatóságnak, így különösen a versenyhatóságnak jelezni.

(4) Amennyiben megállapítható, hogy e törvény szabályainak megszegése miatt ideiglenes intézkedés hiányában súlyos, másként el nem hárítható jog-, illetve érdeksérelem következne be, vagy ennek veszélye áll fenn, és az intézkedés miatti hátrány nem haladja meg az intézkedéssel elérhető előnyöket, a Hivatal a folyamatban lévő ügyben – kérelemre vagy hivatalból – végzéssel elrendelt ideiglenes intézkedésként

a) megállapíthatja a vasúti pályahálózat-kapacitás – a hozzáférésre jogosult ügyfél részére történő – biztosításának feltételeit,

b) megtilthatja a jogsértő magatartás tanúsítását.

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

A KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG FELADATAI

A közlekedési hatóság feladat- és hatásköre

80. § (1) A helyi és az elővárosi vasúti pályahálózattal, valamint a helyi és elővárosi működési engedéllyel rendelkező vasúti társasággal összefüggő közlekedési hatósági ügyekben első fokon a területi (megyei, fővárosi) közlekedési felügyelet jár el.

(2) A térségi és országos vasúti pályahálózattal, a térségi és országos működési engedéllyel rendelkező vasúti társaságokkal, valamint a helyi közforgalmú járművek típusengedélyével és a prototípus-járművek üzemengedélyével összefüggő, továbbá a (4) bekezdésben meghatározott egyéb közlekedési hatósági ügyekben – ha jogszabály eltérően nem rendelkezik – első fokon a Központi Közlekedési Felügyelet jár el.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben meghatározott ügyekben másodfokú hatóságként a Közlekedési Főfelügyelet jár el.

(4) A közlekedési hatóság feladat- és hatáskörébe tartozik:

a) a műszaki engedély (10. §) kiadása,

b) a vasútbiztonsági tanúsítvány (kiegészítő tanúsítvány) és a vasútbiztonsági engedély (33–35. §-ok) kiállítása, meghosszabbítása, módosítása és visszavonása, valamint az abban foglalt feltételek teljesítésének ellenőrzése,

c) a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő – külön jogszabályban meghatározott – munkakört betöltő vasúti szakemberek vizsgáztatása, valamint a vasútbiztonság-gal összefüggő képzést nyújtó szervezetek ellenőrzése,

d) 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 (a továbbiakban: felügyeleti tevékenység),

e) vasúti járművek és vasúti járműre szerelt vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények hatósági jelzésének kiadása,

f) vasúti járművek, valamint a vasúti pályák nyilvántartásának külön jogszabályban meghatározottak szerinti vezetése,

g) a nemzeti vasútbiztonsági szabályok érvényesülésének figyelemmel kísérése, azok módosítására vonatkozó javaslat kidolgozása, és a módosítással kapcsolatban az érdekeltekkel – ideértve a vasúti társaságokat, a gyártókat és karbantartókat, valamint a felhasználókat és a vasúti dolgozók képviselőit is – való egyeztetés lefolytatása,

h) az (5) bekezdés szerinti éves jelentés elkészítése,

i) a tanúsítvány (kiegészítő tanúsítvány) megszerzéséhez szükséges tudnivalókról ingyenesen hozzáférhető – külön jogszabály szerinti tartalommal összeállított – útmutató készítése,

j) együttműködés és információcsere a más EGT-államokban működő vasútbiztonsági hatóságokkal, továbbá

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

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

(6) A közlekedési hatóság kérelemre induló eljárásáért – külön jogszabályban meghatározott – igazgatási szolgáltatási díjat kell fizetni.

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

(8) A vasúti pályával és tartozékaival kapcsolatos műszaki engedélyezési eljárásban a hiányosan benyújtott kérelemmel kapcsolatos hiánypótlási felhívást a közlekedési hatóság a kérelem beérkezésétől számított 15 napon belül adja ki.

(9) A közlekedési hatóság ügyintézési határideje a kérelemre indult vasúti pályával és tartozékaival kapcsolatos műszaki engedélyezési eljárásban 30 nap. Az eljárás megindításáról az ügyfeleket és az érdekelteket a kérelem beérkezésétől számított 15 napon belül értesíti.

(10) Az országos, térségi, elővárosi és helyi vasúti pályahálózatba tartozó vasúti pálya és tartozékai, valamint vasúti üzemi létesítmény engedélyezésével kapcsolatos

jogerős határozattal szemben újrafelvételi kérelem nem nyújtható be.

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

A hatósági ellenőrzés, igazgatási bírság

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

a) az üzemben tartót a vizsgálat vagy a javítás elvégzésére utasítja, továbbá

b) bírságot szab ki, amelynek legmagasabb összegét a Kormány rendeletben határozza meg.

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

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

a) bírságot szab ki, amelynek legmagasabb összegét a Kormány rendeletben határozza meg, továbbá

b) a vasúti pálya, a vasúti jármű, illetve a vasúti járműre szerelt nyomástartó edény lebontását, átalakítását, gyártásának vagy üzemeltetésének megszüntetését, forgalomból való kivonását rendelheti el.

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

(5) A műszaki engedély-köteles vasúti közlekedési tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértőit a közlekedési hatóság bírság megfizetésére kötelezi. A bírság legmagasabb összegét a Kormány rendeletben határozza meg. A bírság ismételten is kiszabható.

(6) A beszedett bírság a közlekedési hatóságot illeti meg.

ADATVÉDELEM, ADATKEZELÉS

82. § (1) A közlekedési hatóság jogosult

a) a külön jogszabály szerint közlekedési hatósági vizsgálathoz kötött vasúti munkakört betöltő vasúti munkavállalók személyazonosító adatait és büntetett előéletére vonatkozó különleges adatokat,

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

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

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

(2) A közlekedési hatóság személyes adatokat a vasúti közlekedés zavartalanságának biztosítása, a vasúti közlekedés biztonságának fenntartása, valamint a 80. § (4) bekezdésének *c)*, *h)* és *j)* pontjaiban meghatározott feladatok ellátása érdekében kezeli.

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott különleges adatokat a közlekedési hatóság a vasútbiztonsági követelmények érvényesítése céljából a munkavégzésre való alkalmasság megállapítása, a vasúti közlekedés biztonságának folyamatos fenntartása, valamint a 80. § (4) bekezdésének *c)*, *h)* és *j)* pontjaiban meghatározott feladatok ellátása érdekében kezeli.

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

a) az (1) bekezdés *a)* és *b)* pontjában meghatározott esetben az érintett természetes személy a közlekedési hatósági vizsgálathoz kötött, vagy külön jogszabályban meghatározott munkakört betölti,

b) az (1) bekezdés *c)* pontjában meghatározott esetben az érintett természetes személy a vasúti társaság ügyvezetését, valamint a vasúti közlekedési tevékenység szakmai irányítását ellátja.

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

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

(7) Az (1) bekezdésben meghatározott adatok a rendőrségnek, az ügyészségnek, a bíróságnak, az igazságügyi szakértőnek bűnüldözés és bűnmegelőzés, illetve bírósági eljárás lefolytatása céljából továbbíthatók.

(8) A Hivatal a működési engedéllyel kapcsolatos eljárásával összefüggésben, az üzleti jóhírnév vizsgálata körében jogosult a működési engedélyt kérelmező szervezet, illetve a vasúti társaság ügyvezetését ellátó személy büntetett előéletére vonatkozó különleges adatokat kezelni.

EGYÜTTMŰKÖDÉS A GAZDASÁGI VERSENYHIVATALLAL

83. § (1) A Hivatal és a Gazdasági Versenyhivatal (a továbbiakban: versenyhatóság) a vasúti közlekedési piacon folyó versenyt érintő kérdésekben a verseny védelmének következetes érvényre juttatása, illetve az egységes jogalkalmazás előmozdítása érdekében szorosan együttműködik, így különösen

- a) a 77. § (1) bekezdés b)–c) pontjai szerinti jogvitás ügy,
- b) a vasúti közlekedési piac felügyelete,
- c) integrált vasúti társaság belső megállapodásának jóváhagyása,
- d) a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztásának, illetve a Hálózati Üzletszabályzat szerinti kedvezmények biztosítására vonatkozó tárgyalások felügyelete során.

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

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

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

ÜZLETI TITOK

84. § (1) Amennyiben az ügyfél a Ket. 68. §-ának (3) bekezdése alapján az üzleti titok védelmére hivatkozással kéri az ellenérdekű fél irat-betekintési jogának kizárását, korlátozását, olyan iratváltozatot is köteles készíteni, amely nem tartalmaz üzleti titkot.

(2) Nem minősíthető üzleti titokká olyan adat, vagy annak bármilyen szempont szerinti feldolgozása, amely

adat nyilvánosságra hozatalára az ügyfelet jogszabály kötelezi.

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

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

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

XV. Fejezet

EGYÉB RENDELKEZÉSEK

85. § (1) Az egyszemélyes gazdasági társaságként működő vasúti társaság a vasúti közlekedési tevékenységéhez kapcsolódó tevékenységet folytató gazdasági társaságnak egyedüli tagja vagy részvényese is lehet.

(2) Az e törvény, illetve a végrehajtására kiadott jogszabály alapján megállapított bírság adók módjára behajtandó köztartozásnak minősül.

XVI. Fejezet

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

HATÁLYBALÉPÉS

86. § (1) Ez a törvény – a (2) és (3) bekezdésben foglalt kivétellel – 2006. január 1-jén lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény, továbbá

a) az egyes közlekedési törvények módosításáról szóló 2000. évi CXXVII. törvény 28. §-ának (4) bekezdése,

b) a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2001. évi CIX. törvény 5–7. §-a, 9–13. §-a, 26. §-a (1) bekezdésének „az 1993. évi XCV. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 6. §-ának (2) bekezdése, 7. §-a, V. Fejezete, 12. §-ának (2) bekezdése, valamint 16. §-ának (1) bekezdése, továbbá” szövegrésze, 26. §-ának (3) bekezdése és 27. §-a,

c) a közlekedésről szóló egyes törvények módosításáról rendelkező 2002. évi LXVIII. törvény 8. §-a,

d) a budapesti 4-es – Budapest Kelenföldi pályaudvar–Bosnyák tér közötti – metróvonal első szakasza megépítésének állami támogatásáról szóló 2003. évi LV. törvény 7. §-a,

e) a közlekedéssel összefüggő egyes törvények módosításáról szóló 2004. évi XXV. törvény 6–10. §-a, valamint 44. §-a (1) bekezdésének felvezető mondatából a „továbbá az 1993. évi XCV. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 2. §-a (6) bekezdésének c) és d) pontja” szövegrész, a 44. §-a (1) bekezdésének a) pontja, és a 44. §-ának (2) bekezdése,

f) az egyes törvényeknek az Európai Gazdasági Térségben való részvétellel összefüggő jogharmonizációs célú módosításáról szóló 2004. évi LXIX. törvény 25. §-a,

g) a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény módosításáról szóló 2005. évi LXI. törvény 31. §-a,

h) a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény módosításáról rendelkező 2005. évi LXXV. törvény.

(2) A törvény

a) 69. §-ának (2) bekezdése,

b) 73. §-a (1) bekezdése f) pontjának a bírság alkalmazására vonatkozó része,

c) 76. §-a (1) bekezdésének b) pontja,

d) 78. §-ának (4) bekezdése,

e) 81. §-a (1) bekezdésének b) pontja,

f) 81. §-a (3) bekezdésének a) pontja,

g) 81. §-ának (5)–(6) bekezdése, valamint

h) 85. §-ának (2) bekezdése

a kihirdetést követő 45. napon lép hatályba.

(3) A törvény 53. §-a (1) bekezdésének f) pontja 2007. január 1-jén lép hatályba.

(4) A 69. § (2) bekezdésének alkalmazásában a 2006. évben pályahasználati díjat (belső pályahasználati díjat) kell érteni azon vasúti társaságok vonatkozásában, amelyeknek a 2005. évben belföldön pályahasználati díj megfizetése (belső pályahasználati díj elszámolása) iránti kötelezettsége keletkezett.

(5) Ahol jogszabály a Magyar Vasúti Hivatal e törvényben megállapított feladatkörében más szervet említ, azon a törvény hatálybalépésétől kezdődően a Magyar Vasúti Hivatalt kell érteni.

(6) Az (5) bekezdésben foglalt rendelkezéseket a törvény hatálybalépését követően indult ügyekben kell alkalmazni.

ÁTMENETI RENDELKEZÉSEK

87. § (1) Az e törvény hatálybalépését megelőzően működési engedélyhez, tanúsítványhoz, illetve engedélyhez nem kötött, de e törvény alapján működési engedélyhez, tanúsítványhoz, illetve engedélyhez kötött tevékenység végzését e törvény hatálybalépését megelőzően megkezdett szervezet a működési engedély, tanúsítvány, illetve

engedély iránti kérelmét e törvény hatálybalépését követő 6 hónapon belül köteles a Hivatalhoz, illetve a közlekedési hatósághoz benyújtani.

(2) E törvény hatálybalépését megelőzően az országos közforgalmú vasúti pályát igénybevevő vasúti társaság működéséhez, valamint a vasúti személyszállításhoz és a vasúti árufuvarozáshoz kiadott hatósági engedélyek a benyújtásuk megjelölt időpontig, de legkésőbb 2007. június 30-ig jogosan a tevékenység folytatására.

(3) A vasúti társaságok egymással kötött, az utazási és fuvarozási kedvezményekre vonatkozó megállapodásai alapján a jelen törvény hatálybalépése előtt megszerzett kedvezmények a kedvezményezetteket e törvény hatálybalépése után is megilletik.

(4) A külön jogszabályban meghatározott vasúti üzemi létesítményeket magában foglaló záhonyi körzetben a vasúti pályahálózathoz tartozó átrakó és rendező pályaudvarok működtetésére a Magyar Állam 2007. január 1. napjáig legalább többségi állami tulajdonban lévő gazdasági társaságot hoz létre. E gazdasági társaság vonatkozásában a 14. § (1) bekezdésében foglaltakat nem kell alkalmazni.

FELHATALMAZÁS

88. § (1) Felhatalmazást kap a Kormány, hogy

a) a közlekedési hatóság, illetve a Hivatal feladatára, hatáskörére és illetékességére vonatkozó részletes szabályokat,

b) a vasúti közlekedés területén a kötelező baleseti kárfezetet biztosításának részletes szabályait,

c) a vasúti piac-felügyeleti bírság, valamint a vasúti közlekedés hatósági ellenőrzése során kiszabható igazgatási bírság mértékére, illetve az annak alkalmazására vonatkozó részletes szabályokat,

d) a vasúti személyszállítás és a vasúti árutovábbítás követelményeit, a személyszállítási és az árufuvarozási szerződésre vonatkozó részletes szabályokat,

e) a kapacitás-elosztás körében nyújtott szolgáltatások nyújtására vonatkozóan a VPSZ és az integrált vasúti társaság között fennálló jogviszony feltételeit, ideértve az e szolgáltatások ellenértékéért az integrált vasúti társaság által fizetendő jutalék mértékét,

f) a vasúti közlekedés biztonságára vonatkozó részletes szabályokat,

g) a jogszabályban meghatározott vasúti munkaköröket betöltő munkavállalókkal szemben támasztott egészségügyi követelményeket és az egészségügyi vizsgálat feltételeit, valamint a vasutas biztosítottak körét és a jogosultság mértékét

rendeletben állapítsa meg.

(2) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy

1. a működési, illetve műszaki engedélyezés részletes szabályait,

2. a biztonsági tanúsítványra, a biztonsági engedélyre, a biztonságrányítási rendszerekre, a biztonsági jelentésre, valamint az egyes hatósági engedélyezési eljárásokra vonatkozó részletes szabályokat,

3. a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés keretében nyújtandó szolgáltatásokra, valamint az azok igénybevételére vonatkozó részletes szabályokat,

4. a hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteit, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének, illetve alkalmazásának alapvető szabályait, a pénzügyminiszterrel együttesen,

5. a pályavasúti társaság és az integrált vasúti társaság Hálózati Üzletszabályzatának tartalmára vonatkozó részletes szabályokat,

6. a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztására vonatkozó részletes szabályokat,

7. a Hivatal, illetve a közlekedési hatóság eljárásáért fizetendő igazgatási-szolgáltatási díjak körét és mértékét, valamint az azok megfizetésére vonatkozó részletes szabályokat a pénzügyminiszterrel egyetértésben,

8. a vasúti járművek üzembe helyezése engedélyezésének és időszakos vizsgálatának előírásait,

9. a vasúti járművekre szerelt, vasútüzemi célt szolgáló kazánok és nyomástartó edények üzembe helyezése engedélyezésének, időszakos vizsgálatának és ellenőrzésének előírásait,

10. a vasúti építmények engedélyezése, üzembe helyezése és üzemeltetése ellenőrzésének előírásait,

11. a vasúti pálya tartozékának minősülő vasúti távközlő-berendezések körét,

12. egyes vasúti munkaköröket betöltő szakemberek képzésének és vizsgáztatásának a szabályait,

13. a vasúti járművek javítását és minősítését végző személyek, illetve szervezetek működési feltételeit,

14. a számviteli elválasztásnak és az önálló belső mérlegkészítésnek a szabályait a pénzügyminiszterrel együttesen,

15. a különleges vasutak működésének és hatósági engedélyezésének a feltételeit,

16. a közforgalmú menetrend készítésének szabályait,

17. a formaruha viselésére kötelezettek körét és a formaruha viselésének feltételeit,

18. a 68. § (2) bekezdése szerinti utazási és fuvarozási kedvezmény mértékét és igénybevételének feltételeit,

19. a vasutak kölcsönös átjárhatóságának szabályait,

20. a sikló, a függőpálya és a sifelvonó kezelőjének képzésére és vizsgáztatására vonatkozó szabályokat,

21. a vasúti forgalom lebonyolítására vonatkozó szabályokat,

22. a Hivatal részére fizetendő felügyeleti díj megfizetésének módját és feltételeit,

23. a záhonyi körzetben a vasúti pályahálózathoz tartozó átrakó és rendező pályaudvarok vasúti üzemi létesítményeinek körét a pénzügyminiszterrel egyetértésben rendeletben állapítsa meg.

(3) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy az országos vasúti pályahálózathoz tartozó felszín alatti vasúti pálya nyomvonala által érintett ingatlanok jegyzékét rendeletben közzétegye.

AZ EURÓPAI UNIÓ JOGÁNAK VALÓ MEGFELELÉS

89. § Ez a törvény a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) a Tanács 91/440/EK irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről [a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdés 4. pontjában adott felhatalmazás alapján megalkotott miniszteri rendelettel együtt];

b) az Európai Parlament és a Tanács 2001/12/EK irányelve (2001. február 26.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról [a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdés 14. pontjában adott felhatalmazás alapján megalkotott miniszteri rendelettel együtt];

c) az Európai Parlament és a Tanács 2004/51/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról;

d) a Cseh Köztársaság, az Észt Köztársaság, a Ciprusi Köztársaság, a Lett Köztársaság, a Litván Köztársaság, a Magyar Köztársaság, a Máltai Köztársaság, a Lengyel Köztársaság, a Szlovén Köztársaság és a Szlovák Köztársaság csatlakozásának feltételeiről, valamint az Európai Unió alapját képező szerződések kiigazításáról szóló okmány, II. Melléklet 8. rész D. pont (2) bekezdés;

e) a Tanács 95/18/EK irányelve (1995. június 19.) a vasúttársaságok engedélyezéséről [a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdés 1. pontjában adott felhatalmazás alapján megalkotott miniszteri rendelettel együtt];

f) az Európai Parlament és a Tanács 2001/13/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról [a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdésének 1. pontjában adott felhatalmazás alapján megalkotott miniszteri rendelettel együtt];

g) az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúraprojektok elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról [a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdésének 2., 3., 4., 5. és 6. pontjában adott felhatalmazások alapján megalkotott miniszteri rendeletekkel együtt];

h) 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 infrastruktúraprojektok elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról, az 1. cikk d) pontja, a 3. cikk j)–o) pontjai, valamint a 19–25. cikkek kivételével [a törvény végrehajtására a 88. § (2) bekezdés-

sének 1., 2., 8. és 12. pontjában adott felhatalmazások alapján megalkotott miniszteri rendeletekkel együtt].

MÓDOSULÓ JOGSZABÁLYOK

90. § (1) A koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvény

a) 1. § (1) bekezdésének a) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

(Ez a törvény állapítja meg)

„a) az országos közutak és műtárgyaik, a csatornák, valamint a regionális közműrendszerek,”

(koncessziós szerződés keretében való átengedésnek alapvető szabályait.)

b) 1. §-a (1) bekezdésének l) pontja hatályát veszti.

91. § A Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 172. § d) pontja helyébe az alábbi rendelkezés lép:

(Ha törvény eltérően nem rendelkezik, kizárólag az állam tulajdonában vannak)

„d) az országos közutak, az országos törzshálózati vasúti pályák, a nemzetközi kereskedelmi repülőtér, továbbá az ország területe feletti légtér,”

Sólyom László s. k.,
a Köztársaság elnöke

Dr. Szili Katalin s. k.,
az Országgyűlés elnöke

1. számú melléklet a 2005. évi CLXXXIII. törvényhez

Az országos törzshálózati vasúti pályák

I. A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák

Budapest – Hegyeshalom – országhatár (1)
Hegyeshalom – Rajka – országhatár (1)
Győr – Sopron – országhatár (8)
Győr – Celldömölk (10)
Szombathely – Sopron – (Ágfalva) országhatár (15)
Zalaszentiván – Nagykanizsa (17)
Székesfehérvár – Szombathely (20)
Szombathely – Szentgotthárd – országhatár (21)
Boba – Zalaegerszeg – Bajánsénye – országhatár (25)
Budapest – Székesfehérvár – Nagykanizsa – Murakeresztúr – országhatár (30)
Budapest – Pécs (40)
Dombóvár – Gyékényes – országhatár (41)
Pusztaszabolcs – Adony (42)
Székesfehérvár – Pusztaszabolcs (44)
Murakeresztúr – Gyékényes (60)
Pécs – Pécs külváros (64)
Pécs – Villány (65)

Villány – Magyarbóly – országhatár (66)
Budapest – Szob – országhatár (70)
Budapest – Hatvan – Miskolc – Mezőzombor (80)
Felsőzsolca – Hidasnémeti – országhatár (90)
Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony – országhatár (100)
Mezőzombor – Nyíregyháza (100c)
Püspökladány – Biharkeresztes – országhatár (101)
Budapest – Szolnok – Békéscsaba – Lökösháza – országhatár (120)
Szeged – Rendező – Röske – országhatár (136)
Cegléd – Szeged (140)
Budapest – Kelebia – országhatár (150)
Komárom – Komárom országhatár
Záhony normál nyomtávú hálózat
Záhony széles nyomtávú hálózat
Eperjeske – országhatár

II. Egyéb országos törzshálózati vasúti pályák

Budapest – Esztergom (2)
Esztergom – Almásfüzitő (4)
Székesfehérvár – Komárom (5)
Fertőszentmiklós – országhatár (9)
Győrszabadhegy – Veszprém (11)
Felsőgalla – Tatabánya – Oroszlány (12)
Hegyeshalom – Porpác (16)
Szombathely – Zalaszentiván (17)
Körmend – Zalalövő (22)
Tapolca – Ukk (26)
Szabadbattyán – Tapolca (29)
Balatonszentgyörgy – Tapolca (30b)
Kaposvár – Fonyód (36)
Adony – Dunaújváros (42)
Dunaújváros – Paks (42)
Mezőfalva – Rétszilas (43)
Sárbogárd – Börgönd (45)
Rétszilas – Bátaszék (46)
Dombóvár – Bátaszék (50)
Gyékényes – Barcs – Szentlőrinc (60)
Villány – Mohács (65)
Budapest – Vácrátót – Vác (71)
Galgamácsa – Vácrátót (77)
Aszód – Balassagyarmat – Ipolytarnóc – országhatár (78)
Mezőzombor – Sátoraljaújhely (80)
Hatvan – Somoskőújfalu – országhatár (81)
Hatvan – Újszász (82)
Vámosgyörk – Gyöngyös (85)
Füzesabony – Eger (87a)
Nyékládháza – Tiszapalkonya-Erőmű (89)
Miskolc – Bánréve – országhatár (92)
Bánréve – Ózd (92)
Miskolc – Tornanádaska – Hídvégardó – országhatár (94)
Debrecen – Nyírábrány – országhatár (105)
Debrecen – Füzesabony (108)
Apafa – Mátészalka (110)
Nyíregyháza – Nyírbátor (113)

Mátészalka – Tiborszállás – Ágerdómajor – ország-
határ (115)
Tiszatenyő – Szentés – Hódmezővásárhely – Makó (130)
Szeged – Békéscsaba – Kötegyán – országhatár (135)
Budapest – Lajosmizse – Kecskemét (142)
Bátaszék – Baja – Kiskunhalas (154)
Kiskunhalas – Kiskunfélegyháza (155)
Budapesti körvasutak

2. számú melléklet
a 2005. évi CLXXXIII. törvényhez

Az országos vasúti mellékvonalak

Széchenyi-hegy – Hűvösvölgy (7)
Környe – Pápa (13)
Pápa – Csorna (14)
Szombathely – Kőszeg (18)
Zalaegerszeg – Rédics (23)
Zalabér-Batyk – Zalaszentgrót (24)
Lepsény – Veszprém (27)
Kaposvár – Siófok (35)
Balatonszentgyörgy elágazás – Somogyszob (37)
Nagyatád – Somogyszob (38)
Balatonfenyves Gazdasági Vasút – Csiszta-Gyógyfür-
dő (39)
Balatonfenyves Gazdasági Vasút – Somogyszentpál (39b)
Godisa – Komló (47)
Keszőhidegkút-Gyöng – Tamási (48)
Dombóvár – Lepsény (49)
Szentlőrinc – Sellye (61)
Középrigóc – Villány (62)
Pécs – Bátaszék (64)
Vác – Balassagyarmat (75)
Diósjenő – Romhány (76)
Mátramindszent – Mátranovák – Homokterenye (83)
Kisterenye – Kál-Kápolna (84)
Vámosgyörk – Újszász (86)
Eger – Putnok (87)
Miskolc – Mezőcsát (88)
Rudabánya – Kazincbarcika (95)
Szerencs – Hidasnemeti (98)
Kál-Kápolna – Kisújszállás (102)
Karcag – Tiszafüred (103)
Debrecen – Sáránd – Nagykereki (106)
Sáránd – Létavértes (107)
Tiszalök – Tocóvölgy (109)
Mátészalka – Záhony (111)
Nagykálló – Nyíradony (112)
Mátészalka – Zajta (113)
Mátészalka – Csenger (114)
Nyíregyháza – Vásárosnamény (116)
Görög szállás – Ohat-Pusztakócs (117)
Nyíregyháza – Balsai Tisza-part (118)
Herminatanya – Dombrád (119)
Kétegyháza – Mezőhegyes – Újszeged (121)

Mezőtúr – Orosháza – Mezőhegyes (125)
Mezőhegyes – Battonya (125a)
Kisszénás – Kondoros (126)
Körösnagyharsány – Vésztő – Gyoma (127)
Kötegyán – Vésztő – Püspökladány (128)
Murony – Békés (129)
Szolnok – Kiskunfélegyháza (145)
Kecskemét – Kunszentmárton (146)
Kiskunfélegyháza – Szentés – Orosháza (147)
Kecskemét KK – Kiskörös KK (148)
Törökfái – Kiskunmajsza KK (149)
Kunszentmiklós-Tass – Dunapataj (151)
Kecskemét – Fülöpszállás (152)
Kiskörös – Kalocsa (153)
Adony – Adonyi Dunapart
Ajka – Padragkút
Ajka – Csinger
Bácsalmás – Csikéria
Baja – Baja Dunapart
Baja – Baja-kiülő
Balatonszentgyörgy elágazás – Sármellék
Bodajk – Balinka
Börgönd – Szabadbattyán
Dorog – Dorogi Mészköhegy
Dunakeszi – Dunakeszi-gyártelep
Dunaújváros – Kikötő
Eger rendező elágazás – Tihamér elágazás
Hidas-Bonyhád – Bonyhád
Kiskundorozsma szállásvágány
Mátramindszent – Mátranovák-Homokterenye
Mezőkeresztes – Bükkábrány
Miskolc – Diósgyőr-Vasgyár
Mór – Pusztavám
Nagyút – Visonta
Nógrádszakál – országhatár
Pécs-felső – Pécsbánya-rendező
Pécsbánya-rendező – Pécsbánya-telep
Sajóecseg – Sajóbáony
Szeged-rendező – Szeged-Tisza
Székesfehérvár – Lovasberény – Felcsút – Bicske
Tapolca – Zalahaláp
Tokod elágazás – Tokod
Uzsa – Uzsabánya
Zirc – Dudar

3. számú melléklet
a 2005. évi CLXXXIII. törvényhez

**A vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáférés
keretében nyújtandó szolgáltatások**

I. Az 54. § (1) bekezdésében hivatkozott alapszolgá-
latások

a) a vasúti pályahálózat-kapacitás iránti kérelmek
kezelése,

b) a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózatot a biztosított kapacitásnak megfelelően árutovábbítás, személyszállítás, illetőleg vontatás céljára a hozzáférésre jogosult rendelkezésére bocsátása,

c) a nyílt vonalak, a forgalmi vágányok, a kitérők, a vágánykapcsolatok, a műtárgyak, a különböző nyomtávok közötti átrakást szolgáló berendezések, valamint a jelző és biztosító berendezések használatának a b) pontban foglaltak keretein belül történő biztosítása,

d) a vasúti járműforgalom lebonyolításáról történő gondoskodás, ideértve az ahhoz szükséges eszközök és adatok kezelését, illetve továbbítását, valamint

e) a vasúti járművek közlekedtetéséhez szükséges információk szolgáltatása.

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

a) vasúti állomáshasználat és állomáshasználathoz kapcsolódó járulékos szolgáltatások tehervonatok és -kocsik számára,

b) vasúti állomások használata és állomáshasználathoz kapcsolódó járulékos szolgáltatások személyszállító vonatok és -kocsik számára,

c) vasúti üzemanyagtöltő berendezések és felsővezetési rendszerek használata,

d) állomási, szolgálati helyiségek, vonali területek és berendezések használata, állomási és vonali üzemszünet felfüggesztése, vonatfelvételi tevékenység végzése, illetve vasúti járművek tárolása.

III. Az 54. § (4) bekezdésében hivatkozott kiegészítő szolgáltatások

a) a vontatási energia nyújtása,

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 is,

c) közlekedésben részt vevő személyszállító vonatok előfűtése, előhűtése,

d) veszélyes áruval rakott kocsik vonatban történő vasúti továbbítása és kiegészítő szolgáltatás rendkívüli küldemények rendes vonatban való közlekedtetése esetén.

IV. Az 54. § (5) bekezdésében hivatkozott mellékszolgáltatások

a) hozzáférés a távközlési hálózathoz,

b) kiegészítő információk szolgáltatása,

c) a vasúti jármű műszaki vizsgálata.

2005. évi CLXXXIV. törvény

a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról*

Az Országgyűlés a légi-, a vasúti és a víziközlekedés biztonságának javítása, a balesetek szakmai kivizsgálásának gyors végrehajtása, továbbá a jövőbeni balesetek megelőzése érdekében – összhangban a közlekedési balesetek kivizsgálása tárgyában kötött nemzetközi szerződésekkel – a következő törvényt alkotja:

I. Fejezet

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

A törvény hatálya

1. § (1) A törvény hatálya a Magyar Köztársaság területén, illetőleg légtérében (belföldön) bekövetkezett közlekedési baleset és egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatára terjed ki.

(2) Amennyiben nemzetközi szerződés eltérően nem rendelkezik, e törvény rendelkezéseit kell alkalmazni a Magyar Köztársaság területén, illetőleg légtérén kívül (külföldön) magyar légijárművel, légiközlekedési, valamint a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységgel kapcsolatban bekövetkezett légiközlekedési baleset, repülőesemény és légiközlekedési rendellenesség szakmai vizsgálatára is.

(3) Nem terjed ki a törvény hatálya

a) a kizárólag állami légijárművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel, repülőeseménnyel és légiközlekedési rendellenességgel kapcsolatos szakmai vizsgálatra,

b) a kizárólag a honvédség és a rendvédelmi szervek üszörlétesítményeivel való közlekedés során bekövetkezett közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatára.

Értelmező rendelkezések

2. § E törvény alkalmazásában:

a) *közlekedési baleset*: a légiközlekedési baleset, a súlyos vasúti baleset és a súlyos víziközlekedési baleset;

b) *egyéb közlekedési esemény*: a repülőesemény és a légiközlekedési rendellenesség, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény és a rendkívüli hajózási esemény;

* A törvényt az Országgyűlés a 2005. december 19-i ülésnapján fogadta el.

c) halálos baleset: olyan baleset, amelynek következtében a balesetet szenvedő személy a baleset helyszínén elhalálozik;

d) halálos sérülés: olyan súlyos sérülés, amelyet valaki baleset során szenved el, és amelynek következtében a baleset követő 30 napon belül elhalálozik;

e) súlyos sérülés: olyan sérülés, amelyet valaki baleset során szenved el, és amely

ea) a sérüléstől számított hét napon belül 48 órát meghaladó kórházi ápolást tesz szükségessé, vagy

eb) csonttörést okoz, kivéve az ujj-, lábujj- és orrtörést, vagy

ec) olyan vágott sebekkel jár, amelyek súlyos vérzést vagy ideg-, izom-, illetve ínsérülést okoznak, vagy

ed) belső szervek sérülését okozza, vagy

ee) másod- vagy harmadfokú égési sérüléseket, vagy a testfelület több mint 5%-át érintő égési sérülést okoz, vagy

ef) annak következménye, hogy a sérült bizonyítottan fertőző anyagoknak vagy káros sugárzásnak volt kitéve;

f) légiközlekedési baleset: a repülés tartama alatt bekövetkezett olyan esemény, amelynek során

fa) valaki meghal vagy súlyos sérülést szenved

faa) a légi jármű fedélzetén tartózkodva, vagy

fab) a légi jármű bármely részével való közvetlen érintkezés következtében, beleértve a légi járműről levált alkatrészeket is, vagy

fac) annak következtében, hogy a sugárhajtómű kiáramló gázsugarának közvetlenül volt kitéve, kivéve, ha a sérülései természetes okoknak tulajdoníthatók, vagy azokat maga vagy más személy okozza, vagy ha olyan jogellenesen utazó személy sérüléséről van szó, aki az utasok és a személyzet számára rendszeren hozzáférhető területeken kívül rejtőzködik, vagy

fb) a légi jármű olyan károsodást, vagy szerkezeti hibát szenved, amely

fba) a légi jármű szerkezeti szilárdságát, teljesítményét vagy repülési jellemzőit hátrányosan befolyásolja, és

fbb) rendes körülmények között a károsodott alkatórész nagyjavítását vagy cseréjét igényelné, kivéve a hajtóműhiba vagy -károsodás esetét, amikor a károsodás csak a hajtóműre, annak burkolatára, vagy tartozékaira korlátozódik, illetve, ha a károsodás kizárólag a légcsavarokra, a szárnyvégekre, antennákra, gumikra, a fékekre, áramvonalazó burkolatra vagy a légi jármű borításán történt kisebb horpadásokra és szórt lyukakra korlátozódik, vagy

fc) a légi jármű eltűnt vagy teljesen hozzáférhetetlen;

g) súlyos repülőesemény: olyan repülőesemény, amelynek körülményei arra utalnak, hogy az *f)* pont szerinti baleset bekövetkezésének közvetlen veszélye állt fenn;

h) repülőesemény: a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatos, a repülés tartama alatt bekövetkezett, balesetnek nem minősülő esemény, amely az üzemeltetés biztonságát hátrányosan befolyásolja vagy befolyásolhatja;

i) légiközlekedési rendellenesség: olyan – nem a repülés tartama alatt bekövetkezett – működési zavar, hiba, hiányosság vagy más szabálytalan körülmény, amely a re-

pülésbiztonságot befolyásolhatja vagy befolyásolhatta, de amely nem okozott balesetet vagy súlyos repülőeseményt;

j) súlyos vasúti baleset: vonatok összeütközése vagy kisiklása, amely legalább egy halálos áldozattal, öt vagy több személy súlyos sérülésével, illetve a járművek, az infrastruktúra vagy a környezet jelentős (a helyszínen megállapíthatóan legalább 500 millió forintos) károsodásával jár, valamint más vasúti baleset, amelynek nyilvánvaló hatása van a vasútbiztonsági szabályozásra vagy a biztonság irányítására;

k) vasúti baleset: a vasutat – a helyi vasút kivételével – mint személyszállításra és árutovábbításra szolgáló kötőpályás közlekedési rendszert és annak tartozékait, a vasúti pályát és annak tartozékait, az üzemi létesítményeket és a vasúti járműveket érintő, a vasúti közlekedés során bekövetkező

ka) személyi sérüléssel,

kb) jelentős anyagi kárral,

kc) a környezet jelentős szennyezésével,

kd) a vasúti közlekedés biztonságának veszélyeztetésével, vagy

ke) a vasúti rendszer üzemeltetésének jelentős megzavarásával járó

esemény (pl. ütközés, kisiklás, baleset vasúti átjáróban, mozgó jármű okozta személyi sérülés, tüzeset);

l) váratlan vasúti esemény: a súlyos vasúti baleseten és a vasúti baleseten kívül minden olyan esemény, amely a vonat üzemeltetését és az üzemeltetés biztonságát károsan érinti;

m) súlyos víziközlekedési baleset: a víziközlekedési tevékenység folytatása során bekövetkezett ütközés, tüzeset vagy más esemény, amely hajó műveletképtelenné válásával, úszólétesítmény stabilitásának vagy úszóképességének részleges vagy teljes elvesztésével jár, és együtt jár:

ma) a hajóút teljes, illetve részleges elzárásával,

mb) az úszólétesítmény eltűnésével,

mc) halálos baleset vagy halálos sérülés bekövetkezésével,

md) a víziút műtárgyainak, illetve a víziutat keresztező műtárgyak úszólétesítménnyel történő megrongálásával, azok üzemképességének részleges vagy teljes elvesztésével;

n) rendkívüli hajózási esemény: a súlyos víziközlekedési baleseten kívül minden olyan esemény, amely a vízi közlekedés biztonságát érinti;

o) vizsgálobizottság: a baleset vizsgálatára felkért bizottság vagy szakmai kivizsgáló;

p) repülés tartama:

pa) ejtőernyős ugrás, ballonnal, vagy lábról induló légi járművel történő repülés kivételével az az időtartam, amely akkor kezdődik, amikor az első személy a repülés szándékával a légi jármű fedélzetére lép és akkor végződik, amikor a légi jármű fedélzetét az utolsó ilyen személy elhagyta,

pb) ejtőernyős ugrás esetén akkor kezdődik, amikor az ugró az ejtőernyős ugrás céljából az ejtőernyőt felcsatolja és addig tart, amíg az ejtőernyőt lecsatolja magáról,

pc) ballonnal történő repülés esetén a ballon gáz- vagy melegtöltésével kezdődik, és akkor végződik, amikor a földetérést követő megállás után az utolsó személy is elhagyta annak kosarát vagy gondoláját,

pd) lábról induló repülés esetén akkor kezdődik, amikor a légijármű vezetője a repülés szándékával a felfüggesztő rendszert magára csatolja és addig tart, amíg a légijármű vezetője a légijármű repülésre kész állapotát megszünteti;

q) *biztonsági ajánlás:* a Közlekedésbiztonsági Szervezet által a szakmai vizsgálat során szerzett adatok alapján, a közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események megelőzése céljából tett javaslat.

II. Fejezet

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI SZERVEZET

A Közlekedésbiztonsági Szervezet jogállása és szervezete

3. § (1) A Közlekedésbiztonsági Szervezet (a továbbiakban: Szervezet) – e törvényben meghatározottak szerint – a balesetek megelőzése érdekében elvégzi a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események független szakmai vizsgálatát, gyűjti, elemzi a közlekedési balesetekkel és az egyéb közlekedési eseményekkel kapcsolatos információkat, biztonsági ajánlásokat dolgoz ki.

(2) A Szervezet önálló feladattal és hatáskörrel rendelkező, országos illetékességű, központi közigazgatási hatóság, önállóan gazdálkodó költségvetési szerv. A Szervezet költségvetése a közlekedésért felelős miniszter (a továbbiakban: miniszter) által vezetett minisztérium fejezetén belül önálló címet képez.

(3) A Szervezet a polgári kivizsgáló szerv (Polgári Légiközlekedés-biztonsági Szervezet) jogutódja.

(4) A Szervezet alapítója a miniszter. A miniszter kiadja a Szervezet alapító okiratát.

(5) A Szervezet felügyeletét a miniszter látja el, felügyeleti jogköre a következőkre terjed ki:

a) jóváhagyja a Szervezet szervezeti és működési szabályzatát,

b) ellenőrzi, hogy a Szervezet működése megfelel-e a jogszabályokban és a szervezeti és működési szabályzatban foglaltaknak,

c) gyakorolja a munkáltatói jogokat a Szervezet főigazgatója és helyettese felett.

(6) A Szervezet, annak főigazgatója, helyettese és a Szervezet más köztisztviselője jogszabályban meghatározott feladatkörében – ide nem értve az (5) bekezdésben meghatározott felügyeleti jogok gyakorlásából eredő feladatokat – nem utasítható.

(7) A Szervezet független minden olyan személytől és szervezettől, akinek vagy amelynek érdekei a kivizsgáló szervezet feladataival ütköznek, így különösen:

a) a járművek forgalomba helyezését, üzemeltetését, és karbantartását engedélyező, és annak ellenőrzését végző légi-, vízi- és vasúti közlekedési hatóságoktól,

b) a járművezetői engedélyek kiadására illetékes hatóságoktól,

c) a légiforgalom és a víziút forgalmának irányítását végző szervezettől,

d) a közlekedési infrastruktúrát üzemeltető szervezetelektől,

e) a közlekedési társaságoktól,

f) a vasúti díjszabás meghatározásáért és a menetvonal elosztásáért (kijelöléséért) felelős szervezetektől,

g) a vasúti közlekedésről szóló törvény szerinti bejelentett szervezetektől,

h) a biztonsági hatóságtól,

i) a többi vasúti szabályozó szervezettől.

(8) A Szervezet köztisztviselője nem lehet a (7) bekezdésben meghatározott szervek és gazdálkodó szervezetek köztisztviselője, vezető tisztségviselője, tulajdonosa, alkalmazottja vagy egyéb munkavállalója.

(9) A (8) bekezdésben foglaltakon túl a főigazgató és helyettese nem lehet a (7) bekezdésben meghatározott szervek és gazdálkodó szervezetek köztisztviselőjének, vezető tisztségviselőjének, tulajdonosának, alkalmazottjának vagy egyéb munkavállalójának közeli hozzátartozója [Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 685. § *b)* pont].

4. § (1) A Szervezet 24 órás folyamatos baleseti ügyeleti szolgálatot tart fenn a közlekedési balesetekről, és az egyéb közlekedési eseményekről szóló bejelentések fogadására, a szükséges jelentések és intézkedések megtételére.

(2) Amennyiben az esemény kapcsán hatósági, szabálysértési vagy büntetőeljárás is indul, a vizsgálati cselekmények ezen eljárásokkal párhuzamosan is lefolytathatók. Közigazgatási hatósági eljárás a szakmai vizsgálatot nem akadályozhatja.

(3) A szakmai vizsgálat a büntetőeljárás lefolytatását nem akadályozhatja.

(4) A közlekedési balesettel és az egyéb közlekedési eseménnyel kapcsolatban indult szakmai vizsgálat, valamint más közigazgatási hatósági eljárás, szabálysértési és büntetőeljárás során a Szervezet, a hatóságok és az eljáró szervek az együttműködés érdekében egymást megkereshetik.

5. § (1) E törvény eltérő rendelkezésének hiányában a közigazgatási hatósági ügynek nem minősülő szakmai vizsgálatra a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás

általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) szabályai megfelelően alkalmazandók.

(2) A szakmai vizsgálattal érintett személyek nem minősülnek ügyfélnek, őket az eljárás egyéb résztvevőjének jogállása illeti meg.

(3) A szakmai vizsgálatot a Szervezet zárójelentéssel fejezi be. A zárójelentés kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető, a zárójelentés tekintetében a Ket. VIII. fejezete nem alkalmazható.

(4) A szakmai vizsgálat során hozott végzések ellen fellebbezésnek helye nincs, azok közvetlenül a bíróság előtt támadhatók meg.

(5) A főigazgató és helyettese, valamint a Szervezet köztisztviselői közszolgálati jogviszonyának keletkezésére és jogállására a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény (a továbbiakban: Ktv.) rendelkezései irányadók.

6. § (1) A Szervezet főigazgatóját és helyettesét hat éves időtartamra a miniszter nevezi ki és menti fel.

(2) A Szervezet főigazgatóját, illetve helyettesét a határozott időtartam lejártá előtt a miniszter felmentheti, ha a tisztségével való összeférhetetlenségét 30 napon belül nem szüntette meg, illetve tisztségének ellátására tartósan alkalmatlanná vált. A felmentésre egyebekben a Ktv. rendelkezéseit kell alkalmazni.

(3) A Szervezet főigazgatója

a) a jogszabályoknak és a szakmai követelményeknek megfelelően vezeti a Szervezetet;

b) megállapítja a Szervezet szervezeti és működési szabályzatát;

c) gyakorolja a Szervezet köztisztviselői felett a munkáltatói jogokat, amennyiben más jogszabály eltérően nem rendelkezik;

d) irányítja a Szervezet gazdálkodását;

e) képviseli a Szervezetet;

f) elrendeli az e törvény hatálya alá tartozó közlekedési balesetek és súlyos repülőesemények szakmai vizsgálatát, továbbá elrendelheti az egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatát;

g) minden évben – a miniszter útján – legkésőbb augusztus hónapban beszámol a Kormánynak az előző évben a Szervezet által vizsgált balesetek okainak feltárása során szerzett tapasztalatokról, a közlekedés biztonságát érintő folyamatokról és a közlekedésbiztonság állapotáról;

h) kapcsolatot tart fenn a Szervezet tevékenységét érintő nemzetközi szervezetekkel;

i) ellátja mindazokat a feladatokat, amelyeket jogszabály a hatáskörébe utal.

(4) A (3) bekezdés g) pontjában megjelölt beszámolót követően – legkésőbb szeptember 30-áig – a Szervezet a honlapján közzéteszi az előző évben végzett vizsgálatokról, a kiadott biztonsági ajánlásokról és a korábban kiadott

biztonsági ajánlásokkal összhangban végrehajtott intézkedésekről készített beszámolóját, és azt az Európai Bizottság, valamint az Európai Vasúti Ügynökség részére megküldi.

A Szervezet hatásköre és feladatai

7. § (1) A Szervezet:

a) kivizsgálja

aa) a belföldön bekövetkezett légiközlekedési baleseteket és súlyos repülőeseményeket,

ab) a súlyos víziközlekedési baleseteket,

ac) a súlyos vasúti baleseteket,

ad) az 1. § (2) bekezdésében meghatározott légiközlekedési baleseteket és súlyos repülőeseményeket, ha a légi közlekedési baleset, súlyos repülőesemény helyszíne szerint illetékes kivizsgáló szerv nem folytat vizsgálatot;

b) kivizsgálhatja azokat az egyéb közlekedési eseményeket, amelyek megítélése szerint

ba) más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna,

bb) a közlekedési rendszer egésze szempontjából jelentősséggel bíró eseménysorozat részét képezik,

bc) a közlekedésbiztonságra európai közösségi szinten gyakorolnak hatást,

bd) a vizsgálatot az infrastruktúra üzemeltetői, a közlekedési társaságok, a biztonsági hatóságok, továbbá nemzetközi együttműködés keretében az Európai Unió más tagállamának balesetvizsgáló szervezetei kérik;

c) a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény súlyosságának és jellegének megfelelő formában zárójelentést készít;

d) a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események megelőzése érdekében javaslatot tesz a jogszabály előkészítőjének, valamint biztonsági ajánlást tesz a közlekedési társaságoknak, a közlekedési infrastruktúra és járművek üzemeltetőinek, továbbá más hatóságoknak;

e) a légiközlekedési balesetek, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek nyilvántartására, értékelésére, feldolgozására adatbázist hoz létre;

f) folyamatos vélemény- és tapasztalatcserét folytat más országok szervezeteivel, továbbá a nemzetközi szervezetekkel közös vizsgálati módszerek kidolgozása, a biztonsági ajánlások megvalósításának figyelemmel kísérésére szolgáló közös elvek megfogalmazása és azoknak a műszaki és tudományos fejlődéshez való hozzáigazítása céljából.

(2) A Szervezet az (1) bekezdés e) pontjában megjelölt adatbázisban tartja nyilván a légiközlekedési balesetre, a súlyos repülőeseményre és a légiközlekedési rendellenességre vonatkozó bejelentések alapján indított szakmai vizsgálat során az e törvénnyel összhangban birtokába került adatokat. Az adatbázisban tárolja továbbá a légiközlekedési hatóság által összegyűjtött, értékelt, a légiközlekedés biztonságát veszélyeztető, a külön jogszabályban meghatározott légiközlekedés védelmi jellegű események-

re vonatkozó adatokat is. Az adatbázisban rögzített adatok kizárólag az e törvényben meghatározott célokra használhatók fel.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott adatbázisból a Szervezet személyes és különleges adatokat nem tartalmazó adatbázist hoz létre, az Európai Bizottság és az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes államok (a továbbiakban: EGT-államok) közötti, továbbá nemzetközi szerződésben előírt adatcseréhez szükséges mértékben.

(4) A Szervezet a (3) bekezdésben megjelölt adatbázisban rögzített adatokat az Európai Bizottság és az EGT-államok rendelkezésére bocsátja, illetve teljesíti az egyéb nemzetközi adatszolgáltatási kötelezettségeket.

III. Fejezet

A BALESETEK VIZSGÁLATA

A szakmai vizsgálat alapelvei

8. § (1) A szakmai vizsgálat a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény okának megállapítására irányul, a jövőbeni közlekedési balesetek és egyéb közlekedési események megelőzése érdekében. A szakmai vizsgálat nem irányulhat a vétkesség vagy felelősség, illetve jog vagy kötelezettség megállapítására.

(2) A szakmai vizsgálat nem érinti a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény vizsgálatában részt vevő más hatóság feladat- és hatáskörét.

A szakmai vizsgálatra vonatkozó általános szabályok

9. § (1) A Szervezet a tényállás megállapítása keretében – szükség esetén a többi közigazgatási hatósággal egyeztetett módon, a büntetőeljárást nem akadályozva – jogosult különösen arra, hogy

a) haladéktalanul és akadálytalanul (Ket. 57. §) – az esemény vizsgálatára külön jogszabály alapján jogosult más hatóságokkal egyidejűleg is – hozzáférhessen a közlekedési baleset, a repülőesemény, a légiközlekedési rendelkezés és a váratlan vasúti esemény helyszínéhez, a járműhöz, annak rakományához vagy roncsához, a közlekedési járműhöz kapcsolódó infrastruktúrához, a forgalomirányító és jelzőberendezésekhez;

b) azonnal megkezdhesse a helyszínen található bizonyítékok rögzítése mellett a maradványok és a roncsdarabok vagy alkatrészek, vasúti infrastruktúra elemek ellenőrzött eltávolítását vizsgálati vagy elemzési célokra;

c) azonnal hozzáférhessen a fedélzeti adattöredékek és egyéb felvételek tartalmához, és szakmai vizsgálatához azokat, azok tartalmát felhasználhassa, hozzáférhessen a

szóbeli üzeneteket és a forgalomirányító és jelzőrendszer működését rögzítő berendezésekhez és használhassa azokat;

d) hozzáférhessen az áldozatok testének vizsgálatából származó eredményekhez, illetve az azokból vett mintákhoz;

e) azonnal hozzáférhessen a jármű üzemeltetésében részt vevő személyek egészségügyi vizsgálati eredményeihez, illetve a belőlük vett mintákhoz;

f) akadálytalanul hozzájusson az ügyre vonatkozó minden olyan információhoz vagy rögzített adathoz, amely a jármű tulajdonosának, üzemeltetőjének vagy gyártójának, valamint a közlekedést vagy az infrastruktúra üzemeltetését felügyelő hatóságok rendelkezésére áll;

g) hozzáférhessen a közlekedési infrastruktúra működtetője, az érintett közlekedési társaságok és az üzemben tartó biztonsági szervezetének és a közlekedési hatóságok birtokában lévő lényeges információhoz vagy feljegyzéshez;

h) a helyszínen jelen lévő tanúkat azonnal meghallgassa;

i) betekintsen valamennyi iratba – amely a közlekedési balesetben és az egyéb közlekedési eseményben részt vevő járműre, annak üzemeltetőjére, valamint a közlekedési infrastruktúrára, annak üzemeltetőjére vonatkozik – azokról másolatot készítsen, illetőleg másolatot kérjen.

(2) A Szervezet az (1) bekezdésben meghatározott jogosultságát a vizsgálóbizottsága vagy szakmai kivizsgálója útján gyakorolja.

(3) A szakmai vizsgálatból okozott kárért kártalanításnak van helye.

A szakmai vizsgálat megindítása

10. § (1) Aki – ideértve a Szervezetet is – közlekedési balesetet észlel, köteles azt haladéktalanul a rendőrségnek bejelenteni. A rendőrség haladéktalanul értesíti azokat a szervezeteket, amelyek feladat körébe tartozik a közlekedési baleset következtében veszélybe került személyek részére segítség nyújtása, az élet- és vagyónbiztonság védelme, a közlekedési baleset szakmai vizsgálata.

(2) A közlekedési balesetben részt vevő jármű személyzete, a járművek üzemeltetői, illetve üzemben tartói, az érintett közlekedési infrastruktúra üzemeltetői, továbbá a közlekedési baleset kivizsgálását végző más hatóságok haladéktalanul kötelesek jelenteni a Szervezetnek a bekövetkezett közlekedési balesetet vagy az egyéb közlekedési eseményt a külön jogszabályban meghatározott adattartalommal. A bejelentési kötelezettség kiterjed a magyar légi járművel külföldön bekövetkezett légiközlekedési balesetre, repülőeseményre vagy légiközlekedési rendelkezésre, illetve az úszólétesítmény külföldön ért balesetre.

(3) A szakmai vizsgálat kizárólag hivatalból indul meg. A bejelentés nem minősül kérelemnek. A bejelentő – abban az esetben is, ha hatóság a bejelentő – az eljárás egyéb résztvevőjének minősül.

(4) Amennyiben

- a) a légi jármű vagy a repülőtér üzemben tartója,
- b) légitforgalmi szolgálatot, illetve a földi kiszolgálással kapcsolatos feladatot ellátó személy,
- c) a légi jármű személyzete,
- d) a légi jármű vagy annak bármely felszerelése vagy alkatrésze tervezésével, gyártásával, karbantartásával vagy módosításával foglalkozó személy,

e) a légi jármű vagy annak bármely felszerelése vagy alkatrésze karbantartási célú átvizsgálásáról vagy üzembe helyezéséről szóló igazolást aláíró személy,

f) a légi navigációs berendezések telepítésével, módosításával, karbantartásával, javításával, nagyjavításával, repülési próbájával vagy ellenőrzésével kapcsolatos feladatot ellátó személy

a feladata ellátása során a légiközlekedési balesetről, repüléseményről, illetve légiközlekedési rendellenességről szerez tudomást, köteles azt haladéktalanul jelenteni a Szervezetnek.

(5) A (4) bekezdés szerinti jelentési kötelezettség alá eső légiközlekedési rendellenességek tájékoztató jellegű felsorolását külön jogszabály állapítja meg. A bejelentőt munkáltatója részéről – bejelentése miatt – nem érheti hátrány.

(6) A Szervezet haladéktalanul visszaigazolja a bejelentés vételét, és a baleseti ügyeleti szolgálat segítségével megteszi a vizsgálat megkezdéséhez szükséges intézkedéseket. A főigazgató a bejelentést követően – a Szervezet 7. § (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott vizsgálati kötelezettsége esetén – haladéktalanul írásban kijelöli a vizsgálóbizottság tagjait. A 7. § (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott egyéb közlekedési események esetében a vizsgálóbizottság felállítása későbbi időpontban is megtörténhet.

(7) Amennyiben a közlekedési baleset, illetve a vasúti baleset szomszédos állam területét érinti, a Szervezet haladéktalanul értesíti a határőrség területileg illetékes szervét.

(8) A vizsgálóbizottság legalább két tagból áll. A bizottság tagjait a főigazgató írásban jelöli ki a vizsgálat lefolytatására, egyidejűleg kijelöli a szakmai vizsgálat megszervezésével, végrehajtásával és felügyeletével megbízott vizsgálatvezetőt. A bizottság munkájában való részvételre a Szervezet köztisztviselőin kívül más, a szakmai vizsgálat lefolytatására – külön jogszabályban meghatározott – szakértelemmel rendelkező személy is igénybe vehető. A vizsgálat vezetője a Szervezet köztisztviselője. Nem súlyos repülésemény, repülésemény, légiközlekedési rendellenesség vagy váratlan vasúti esemény esetén a vizsgálatra a Szervezet köztisztviselői közül – vizsgálóbizottság helyett – szakmai kivizsgáló is kijelölhető. A szakmai

kivizsgáló a vizsgálóbizottság feladatait látja el és gyakorolja jogait.

(9) A vizsgálóbizottság a kijelölést követően haladéktalanul megkezd a szakmai vizsgálatot.

(10) Súlyos vasúti baleset esetén – illetve, amennyiben a Szervezet úgy dönt, hogy vasúti balesettel vagy váratlan vasúti eseménnyel kapcsolatban vizsgálatot indít – a főigazgató a szakmai vizsgálat megindításáról egy héten belül tájékoztatja az Európai Vasúti Ügynökséget. A tájékoztatás tartalmazza a baleset dátumát, idejét és helyét, valamint annak jellegét és következményeit a halálos áldozatok, személyi sérülések és anyagi károk tekintetében.

(11) Amennyiben a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény katonai szállítmányt érint, a főigazgató a Magyar Honvédséget értesíti. A szakmai vizsgálatban a Magyar Honvédség képviselője megfigyelőként részt vehet.

(12) Amennyiben a közlekedési balesetben, illetve az egyéb közlekedési eseményben állami légi jármű, vagy a honvédség és a rendvédelmi szervek úszólétesítményei is érintettek, a főigazgató a Magyar Honvédséget, illetve a rendvédelmi szerveket értesíti. A szakmai vizsgálatban a Magyar Honvédség, illetve az érintett rendvédelmi szerv képviselője megfigyelőként részt vehet.

(13) A (11) és (12) bekezdés szerinti megfigyelő a vizsgálóbizottsággal, illetve a szakmai kivizsgálóval együtt lehet jelen a vizsgálati cselekményeknél, és gyakorolhatja iratbetekintési jogát, jogosult továbbá arra, hogy indítványozza kérdés feltételét tanúhoz, illetve szakértőhöz, továbbá jogosult nyilatkozatot tenni.

A helyszín biztosítása

11. § (1) A helyszín biztosításáról, határterületen a határőrség területileg illetékes szervével együttműködésben

a) légiközlekedési baleset esetében a rendőrség, repülésemény esetében a légi jármű parancsnoka, akadályoztatása esetén a légi jármű személyzete, illetve a légi jármű üzemben tartója,

b) súlyos víziközlekedési baleset esetében az úszólétesítmény vezetője, akadályoztatása esetén a személyzet, illetve a baleset helyszínére érkezését követően a rendőrség,

c) súlyos vasúti baleset esetében a rendőrség gondoskodik.

(2) A baleseti ügyeleti szolgálat a tudomására jutott közlekedési balesettel, repüléseménnyel vagy váratlan eseménnyel kapcsolatban – a helyszínen már megtett intézkedések figyelembevételével, amennyiben ez szükséges – kezdeményezi a helyszín biztosítását.

(3) A helyszín biztosítását – ha ebben sérülése nem akadályozza – az illetékes szervek helyszínre érkezéséig

a) a légi jármű parancsnoka vagy személyzete, illetve a repülőtéri szolgálatok vezetője,

b) vasúti baleset esetén a balesettel érintett terület tulajdonosa (kezelője, használója) vagy annak alkalmazottja, valamint a vonat személyzete,

c) az úszólétesítmény vezetője vagy tisztje látja el.

(4) Súlyos víziközlekedési baleset esetében, ha az a hajóút teljes vagy részleges elzárását okozza, vagy súlyos víziközlekedési balesettel érintett úszólétesítményt az elszülledés veszélye fenyegeti, haladéktalan intézkedésként a hajóút felszabadítását meg kell kezdeni olyan mértékben, hogy a hajóútban a víziközlekedés rendje mielőbb helyreállhasson, illetve az úszólétesítményt megfelelő módon biztonságba kell helyezni.

(5) A légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény, illetve a súlyos vasúti közlekedési baleset helyszínének megbontására halaszthatatlan eljárási cselekménytől, illetve külön jogszabályban meghatározott kivételtől eltekintve a vizsgálóbizottság vezetőjének hozzájárulása szükséges.

(6) A légiközlekedési baleset és a súlyos repülőesemény helyszínét a vizsgálóbizottság vezetőjének megérkezéséig a rendőrséggel kötött megállapodásban meghatározott időtartamig, de legalább a rendőrség helyszínre érkezésétől számított négy óra időtartamig a rendőrség biztosítja.

(7) A helyszín eredeti állapotban való megőrzésétől kizárólag akkor lehet eltekinteni, ha azt személyek életének, testi épségének védelme, katasztrófhelyzet felszámolásához nélkülözhetetlen azonnali intézkedések, valamint halaszthatatlan eljárási cselekmények indokolják; ilyen esetekben is kizárólag a mentéshez szükséges változtatásokat szabad végrehajtani.

(8) Amennyiben a helyszín katonai létesítmény területe, vagy őrzött katonai szállítmány, a helyszín, illetve a szállítmány őrzéséről és változatlanul hagyásáról az illetékes katonai szerv gondoskodik.

(9) A helyszín őrzését és annak időtartamát a szakmai vizsgálat vezetőjének az illetékes rendőri, katonai szervekkel – határterületeken a határőrség területileg illetékes szervével is – egyeztetni kell.

(10) A Szervezet, illetve a vizsgálóbizottság a lehető legrövidebb időn belül befejezi a helyszíni szemlét a közlekedés zavartalanágának mielőbbi helyreállítása érdekében.

A bizonyítékok megőrzése

12. § A Szervezet a rendelkezésére álló bizonyítékokat erre alkalmas módon berendezett, elkülönített és az illetéktelenek elől elzárt helyen őrzi meg. A megőrzés során a Szervezet gondoskodik a bizonyítékok azonosíthatóságáról és megváltoztathatatlanágáról.

A szakmai vizsgálatban részt vevő személyek

13. § A vizsgálóbizottság tagja, illetve szakmai kivizsgáló nem lehet az, aki

a) érintett a közlekedési balesetben vagy az egyéb közlekedési eseményben, valamint annak közeli hozzátartozója [Ptk. 685. § b) pont],

b) eljár a közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény tárgyában indult más hatósági, szabálysértési vagy büntetőeljárásban, továbbá

c) az a személy, akit a közlekedési balesetet, az egyéb közlekedési eseményt hatósági, szabálysértési vagy büntetőeljárás keretében vizsgáló más hatóság a vizsgálatba szakértőként bevont,

d) akitől a közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény tárgyilagosa vizsgálata egyéb okból nem várható el.

14. § A közlekedési balesetben vagy az egyéb közlekedési esemény során elhalálozott személyek hozzátartozóit, valamint sérültjeit a vizsgálatról és annak folyamatáról tájékoztatni kell, és lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a vizsgálatot kapcsolatos álláspontjukat kifejezhessék és a zárójelentés tervezetében szereplő adatokhoz megjegyzést fűzzenek.

15. § (1) A közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálata során a magyar állampolgár (Magyarországon bejegyzett) üzemben tartó, ennek hiányában a tulajdonos, továbbá a gyártó, javító, illetve karbantartó és mindezek képviselői nyilatkozattételre jogosultak. A magyar hatóság nyilvántartásában (lajstromában) szereplő jármű nem magyar állampolgár (nem Magyarországon bejegyzett) üzemben tartója, ennek hiányában a tulajdonos, továbbá a gyártó, javító, illetve karbantartó és mindezek képviselői is jogosultak nyilatkozattételre.

(2) A közlekedési balesetben és az egyéb közlekedési eseményben érintett közlekedési járművet

a) tervező,

b) gyártó,

c) üzemben tartó,

d) hatósági nyilvántartásában (lajstromában) nyilván tartó (a továbbiakban: lajstromozó)

állam kivizsgáló szerve a közlekedési baleset és az egyéb közlekedési esemény vizsgálóbizottsága mellé meghatalmazott képviselőt delegálhat.

(3) Az üzemben tartó államának és a lajstromozó államnak a kivizsgáló szerve a vizsgálatot az üzemben tartó által ajánlott egy vagy több tanácsadót nevezhet ki a meghatalmazott képviselő segítségére. Amennyiben az államok nem jelölik ki meghatalmazott képviselőjüket, az üzemben tartó képviselőjét a vizsgálóbizottság elnöke a szakmai vizsgálatba tanácsadónak hívhatja meg.

(4) A közlekedési balesetben elhalálozott személy állampolgársága szerinti állam a vizsgálóbizottság mellé meghatalmazott képviselőt delegálhat.

(5) Bármely állam – amely kérésre információt, eszközt, szakembert biztosít a szakmai vizsgálathoz – jogosult a szakmai vizsgálathoz meghatalmazott képviselőt delegálni.

(6) A meghatalmazott képviselő és tanácsadó minden vonatkozó és rendelkezésre álló információt köteles a vizsgálóbizottság rendelkezésére bocsátani.

(7) A meghatalmazott képviselő a vizsgálóbizottság vezetőjének hozzájárulása nélkül a szakmai vizsgálat előrehaladásáról és a feltárt adatokról információt senki részére nem adhat.

A zárójelentés

16. § (1) A szakmai vizsgálat eredményéről a Szervezet zárójelentést készít, amelyet a főigazgató ad ki.

(2) A zárójelentés ismerteti a lefolytatott vizsgálat célkitűzéseit, tartalmazza a közlekedési baleset vagy az egyéb közlekedési esemény idejét és helyét, valamint annak jellegét és következményeit a halálos áldozatok, a személyi sérülések és az anyagi károk tekintetében. A zárójelentés tartalmazza a baleset okát és biztonsági ajánlást is tartalmazhat. A zárójelentés kötelező erővel nem bír.

(3) A zárójelentés és az abban foglalt biztonsági ajánlás nem tartalmazhat a közlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, egyéb közlekedési eseménnyel kapcsolatos, a vétkességre vagy felelősségre, illetve jogra vagy kötelezettségre vonatkozó megállapítást vagy feltételezést.

(4) A zárójelentésben minden esetben gondoskodni kell a közlekedési balesetben és az egyéb közlekedési eseményben érintett személyek adatainak védelméről. A zárójelentés és az abban foglalt biztonsági ajánlás személyes adatot nem tartalmazhat.

(5) A zárójelentés tervezetét a főigazgató megküldi

a) a közlekedésbiztonsági hatóságoknak, a közlekedési balesetben, repülőeseményben, illetve váratlan eseményben érintett szakszemélyzetnek, az érintett szervezet vezetőjének,

b) a biztonsági ajánlások címzettjeinek,

c) a vizsgálatban részt vett államok balesetkivizsgáló szerveinek,

amelyre azok – a kézhezvételtől számított 60 napon belül – észrevételt tehetnek.

(6) Amennyiben a szakmai vizsgálatban részt vett államok balesetkivizsgáló szervei észrevételt tettek, a zárójelentés tervezetét át kell dolgozni. Ha az észrevételeiket nem veszik figyelembe, azokat mellékletként csatolni kell a zárójelentés tervezetéhez a figyelmen kívül hagyás indokolásával együtt.

(7) A főigazgató felülvizsgálja a zárójelentés tervezetét, amelynek során ellenőrzi, hogy a vizsgálatot az előírásoknak megfelelően folytatták-e le.

(8) A zárójelentésben meg kell jelölni az eljáró vizsgálóbizottság vezetőjének, tagjainak, valamint a vizsgálóbizottságba delegált meghatalmazott, tanácsadó és egyéb résztvevők nevét. A zárójelentést a vizsgálóbizottság tagjai írják alá. Az esetleges véleményeltérésre a zárójelentés aláírásakor utalni kell, és az eltérő véleményt a zárójelentéshez csatolni kell.

(9) A zárójelentést a Szervezet köteles megküldeni minden olyan szervezetnek, amely abból biztonsági szempontból hasznos következtetéseket vonhat le, továbbá – a légi közlekedési rendellenesség kivételével – a honlapján közzétenni. A zárójelentést meg kell küldeni a külön jogszabályban meghatározott nemzetközi szervezeteknek, az Európai Bizottságnak és az Európai Vasúti Ügynökségnek.

(10) A biztonsági ajánlások címzettjei évente egyszer tájékoztatást adnak a főigazgatónak az ajánlások nyomán megtett vagy tervezett intézkedésekről.

(11) A zárójelentés közzétételének határideje a szakmai vizsgálat megindításától számított egy év, kivéve, ha a Szervezeten kívül álló okok miatt a baleset vizsgálata ezen az időtartamon belül nem zárható le.

(12) A zárójelentés kijavítására és kicserélésére a Ket. 122. §-ában foglaltakat kell alkalmazni.

(13) Amennyiben a szakmai vizsgálat lezárását követően olyan új tények vagy bizonyítékok jutnak a Szervezet tudomására, amelyek a közlekedési baleset, súlyos repülőesemény vagy egyéb közlekedési esemény bekövetkezése körülményeinek vagy okának alapvetően új megítélését teszik szükségessé, a főigazgatója új szakmai vizsgálatot rendel el.

IV. Fejezet

A SZERVEZET ADATKEZELÉSE

17. § A Szervezet a 7. § (1) bekezdésében foglalt feladatának ellátása céljából – a közlekedési baleset, súlyos repülőesemény és az egyéb közlekedési esemény szakmai vizsgálatához elengedhetetlenül szükséges mértékben az alábbi adatok kezelésére jogosult:

a) a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben részes jármű személyzete, a jármű üzemeltetésében, karbantartásában, kiszolgálásában részt vevő vagy forgalmi irányítását ellátó személy

aa) neve, állampolgársága, lakcíme, értesítési címe,

ab) képzettsége, szakmai gyakorlata, szakmai jogosultsága,

ac) egészségi állapotára vonatkozó különleges adat,

ad) az eseménnyel összefüggésbe hozható, kóros szenvedélyére vonatkozó adatok,

ae) egyéb olyan, fizikális vagy mentális jellemzői, amelyek a vizsgált közlekedési baleset, illetve egyéb közlekedési esemény bekövetkezéséhez hozzájárulhattak;

b) a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben részes jármű személyzete által, vagy a jármű üzemeltetésében, karbantartásában, kiszolgálásában részt vevő vagy forgalmi irányítását ellátó személlyel folytatott és rögzített kommunikáció, a jármű hangrögzítő berendezésének felvétele vagy az ilyen felvételekről készült átirat;

c) a közlekedési baleset, súlyos repülőesemény, illetve egyéb közlekedési esemény tárgyában folytatott szakmai vizsgálat egyéb résztvevőjének neve, állampolgársága, születési helye és időpontja, lakcíme és értesítési címe.

18. § (1) A Szervezet köteles az érintett személy 17. § *aa)* alpontja szerinti adatait az egyéb személyes és különleges adataitól elkülönítve kezelni. Az érintett személyeket az ügy irataiban, a közlekedési balesetben vagy egyéb közlekedési eseményben betöltött szerepük alapján kell megjelölni. Az érintett személy nevét és lakcímét a velük történő kapcsolattartás, valamint további adatok beszerzése érdekében használhatja fel a Szervezet.

(2) A zárójelentés kibocsátása után egy évvel, de legfeljebb a közlekedési baleset vagy egyéb közlekedési esemény bekövetkezése után három évvel a Szervezet köteles minden, az adott ügyben kezelt személyes és különleges adatot helyreállíthatatlan módon törölni.

(3) A Szervezet által kezelt adatkörben a nyilvántartásokból és az alapjául szolgáló iratokból személyes vagy különleges adat az érintetten kívül nemzetközi kötelezettségvállalás vagy együttműködés alapján, közlekedési baleset vagy egyéb közlekedési esemény külföldi vizsgálatának lefolytatása, vagy az eseménnyel összefüggő nemzetközi szerződés alapján előírt értesítési kötelezettség alapján továbbítható, nem EGT-állam esetén azonban csak akkor, ha a személyes adatok védelméről szóló törvény szerint a harmadik országban a személyes adatok védelme megfelelően biztosított. A Szervezet adatkezelési rendszereiből ezeken kívül más szervezet vagy személy részére adat személyazonosításra alkalmas módon nem továbbítható.

(4) A főigazgató gondoskodik arról, hogy a személyes adatok védelmének biztosítása érdekében

a) az érintett a Szervezet által kezelt személyes és különleges adataihoz hozzáférhessen, illetve gyakorolhassa a helyesbítéshez vagy a törléshez való jogát,

b) a kezelt adatokat töröljék, ha azok kezelésének joga – törvény rendelkezése szerint – megszűnt, vagy a bíróság az adatvédelmi eljárás során a törlést elrendelte.

(5) A Szervezettel köztisztviselői jogviszonyban, munkaviszonyban, munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban vagy megbízási jogviszonyban álló személy, továbbá a 10. § (11)–(12) bekezdése szerinti megfigyelő köteles a szakmai vizsgálat során tudomására jutott szemé-

lyes adatokat megőrizni. Ez a kötelezettség a köztisztviselői jogviszony, a szolgálati viszony, a munkaviszony, a munkavégzésre irányuló egyéb jogviszony vagy a megbízási jogviszony megszűnését követően is fennmarad.

(6) A főigazgató, a helyettese, a Szervezet más köztisztviselője és a vizsgálóbizottság más tagja köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

V. Fejezet

NEMZETKÖZI EGYÜTTMŰKÖDÉS

19. § (1) Amennyiben nem lehet megállapítani, hogy a súlyos vasúti baleset, vasúti baleset vagy váratlan vasúti esemény melyik tagállamban történt, illetve az események a két tagállam határán lévő berendezésnél vagy annak közelében történtek, az érintett tagállamok kijelölt vizsgálóbizottságai megállapodnak, hogy melyikük végzi el a szakmai vizsgálatot, vagy azt közösen végzik el. Ha vizsgálóbizottságok megállapodása alapján az egyik tagállam vizsgálóbizottsága végzi a szakmai vizsgálatot, a másik tagállam vizsgálóbizottsága a vizsgálatban részt vehet és hozzáférhet annak eredményéhez.

(2) A vizsgálóbizottság kezdeményezésére a főigazgató felkérheti más államok vizsgáló testületeit vagy nemzetközi szervezetet, így különösen az Európai Vasúti Ügynekséget, hogy

a) a megfelelő szakismeretek biztosításával, a műszaki ellenőrzések, elemzések vagy értékelések elvégzésével, berendezések, felszerelések és készülékek biztosításával, a roncsok és fedélzeti felszerelések, valamint egyéb, a vizsgálathoz fontos tárgyak szakmai vizsgálatához, az adatrögzítőkről nyert információk kiértékeléséhez, a balesetek adatainak tárolásához és kiértékeléséhez nyújtsanak segítséget,

b) a közlekedési balesetet követő vizsgálathoz a vizsgálatokra szakosodott szakembereket biztosítsanak.

(3) Amennyiben a közlekedési balesetben, a súlyos repülőeseményben, az egyéb közlekedési eseményben külföldi légi jármű, úszólétesítmény, vagy vasúti jármű érintett, a Szervezet az érintett állam közlekedési baleseteket vizsgáló szervezetét a vizsgálatba a 15. § rendelkezései szerint bevonja, kivéve, ha a szervezet a vizsgálatban nem kíván részt venni. Ez utóbbi esetben a Szervezet a vizsgálat eredményéről az érintett állam baleseteket vizsgáló szervezetét a zárójelentés megküldésével tájékoztatja.

(4) Nemzetközi szerződésben foglaltak alapján a Szervezet a külföldön történt légiközlekedési baleseteket kivizsgálásával megbízási jogviszonyban álló másik állam balesetkivizsgáló szervét is.

(5) Az 1. § (2) bekezdésében meghatározott esetben a légiközlekedési baleset és a súlyos repülőesemény szakmai vizsgálatát, a szakmai vizsgálat valamely részét a Szervezet főigazgatója indokolt esetben harmadik államnak vagy a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek (ICAO) átadhatja.

(6) A közlekedési baleset és a súlyos repülőesemény szakmai vizsgálatát, ha a szakmai vizsgálatban a Szervezet eljárása a Ket. 43. §-ának (4) és (6) bekezdése szerint kizárt, a főigazgató a szakmai vizsgálattal másik EGT-állam vizsgáló szervét bizza meg.

(7) A Szervezet együttműködési megállapodást köthet a közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatára jogosult külföldi hatósággal.

VI. Fejezet

AZ ÜZEMBENTARTÓI VIZSGÁLAT

20. § (1) A 7. § (1) bekezdése *a*) pontjának *aa*) alpontjában meg nem jelölt egyéb közlekedési esemény tekintetében, ha a Szervezet nem folytat le szakmai vizsgálatot, a légijármű vagy a repülőtér üzembentartóját, illetve a légitforgalmi szolgálatot hívja fel a közlekedési esemény kivizsgálására (üzembentartói vizsgálat).

(2) A légijármű vagy a repülőtér üzembentartójának, illetve a légitforgalmi szolgálatnak rendelkeznie kell a Szervezet által jóváhagyott repülőesemény vizsgáló szervezettel – vagy, ha nem rendelkezik, csatlakoznia kell ilyen szervezethez – amely elvégzi az üzembentartói vizsgálatot.

(3) Az üzembentartói vizsgálat eredményéről az üzembentartó, illetve a légitforgalmi szolgálat tájékoztatja a Szervezetet.

(4) Az üzembentartói vizsgálatot a külön jogszabályban foglaltak szerint kell lefolytatni.

VII. Fejezet

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

21. § (1) Ez a törvény – a (2) és (3) bekezdésben foglalt kivételekkel – 2006. január 1-jén lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti a légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény (a továbbiakban: Lt.) 65/A. §-a, 66. §-a, 74. §-ának *c*) és *n*) pontja, valamint 74/A. §-ának *a*) és *d*) pontja.

(2) E törvény rendelkezéseit a súlyos vasúti baleset, a vasúti baleset, a váratlan vasúti esemény, továbbá a súlyos víziközlekedési baleset és a rendkívüli hajózási esemény szakmai vizsgálata tekintetében 2006. március 1. napjától kell alkalmazni.

(3) E törvénynek a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 62. §-ának új szövegét megállapító 21. §-a (4) bekezdésének *b*) pontja, valamint 23. §-ának *c*) pontja 2006. március 1-jén lép hatályba.

(4) E törvény hatálybalépésével egyidejűleg
a) az Lt. 64–65. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„64. § (1) Ha a repülés tartama alatt a Magyar Köztársaság területén, illetve a magyar légtérben légijárművet külön jogszabályban meghatározott légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény ér, amely veszélyezteti, vagy veszélyeztetheti a légiközlekedés biztonságát, az egyéb vizsgálatoktól független szakmai vizsgálatot kell lefolytatni. A szakmai vizsgálat keretében lehet vizsgálni a külön jogszabályban meghatározott légiközlekedési rendellenességet is.

(2) A légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény és a légiközlekedési rendellenesség szakmai vizsgálatát – a (3) bekezdésben meghatározott kivétellel – külön törvény rendelkezései alapján, a Közlekedésbiztonsági Szervezet végzi, a vizsgálat lefolytatásának részletes szabályait külön törvény állapítja meg.

(3) A kizárólag állami légijárművel bekövetkezett légiközlekedési balesettel és súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel és légiközlekedési rendellenességgel kapcsolatos szakmai vizsgálatok elvégzése a honvédelmi miniszter által kijelölt szerv – a továbbiakban állami kivizsgáló szerv – feladata.

(4) Az állami kivizsgáló szerv által lefolytatott szakmai vizsgálat célja a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény, illetve a rendellenesség okának és körülményeinek megállapítása és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges intézkedések kezdeményezése. A szakmai vizsgálatnak nem célja a felelősség megállapítása.

(5) Az állami kivizsgáló szerv szakmai vizsgálata nem minősül közigazgatási hatósági ügynek.

65. § (1) A külön jogszabályban meghatározott, súlyosnak nem minősülő repülőesemény és légiközlekedési rendellenesség szakmai vizsgálatát az állami kivizsgáló szerv az állami légijármű vagy repülőtér üzembentartójának, illetve a légitforgalmi szolgálatnak a hatáskörébe utalhatja (a továbbiakban: üzembentartói vizsgálat).

(2) Az állami kivizsgáló szerv vezetője a légiközlekedési baleset, illetve súlyos repülőesemény vizsgálatára szakmai bizottságot alakít és küld ki. Repülőesemény, illetve légiközlekedési rendellenesség esetén – ha az eset jellege megengedi – elegendő szakmai kivizsgáló kijelölése.

(3) A szakmai bizottság létrehozására, tagjaira, a vizsgálat során a bizottságot megillető jogokra, valamint a bizottság eljárására vonatkozó szabályokat külön jogszabály állapítja meg.”

b) a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 62. §-a helyébe a következő rendelkezés lép:

„62. § (1) A szakmai vizsgálatot – a (4) bekezdésben meghatározott kivétellel – a Közlekedésbiztonsági Szervezet – külön törvény rendelkezései alapján – végzi. A bal-

eset bejelentésének szabályait, a vizsgálat feltételeit külön jogszabály állapítja meg.

(2) A víziközlekedési balesetet az úszólétesítmény üzemben tartója haladéktalanul jelenteni köteles a hajózási hatóságnak is. A rendkívüli hajózási eseményről az úszólétesítmény üzemben tartója a hajózási hatóságot tájékoztatni köteles.

(3) Ha magyar úszólétesítményt külföldön súlyos víziközlekedési baleset ér, azt az úszólétesítmény üzemben tartója haladéktalanul köteles a magyar hajózási hatóságnak is bejelenteni, és a hajózási hatóság által – a balesettel kapcsolatban – kért adatokat szolgáltatni.

(4) A kizárólag a honvédség, illetve a rendvédelmi szervek úszólétesítményeivel való közlekedés során bekövetkezett súlyos víziközlekedési balesetekkel és rendkívüli hajózási eseményekkel kapcsolatos szakmai vizsgálat az illetékes üzembentartó által kijelölt szakmai bizottság feladata.

(5) A (4) bekezdés szerinti szakmai bizottság létrehozására, tagjaira, valamint a bizottság eljárására vonatkozó szabályokat külön jogszabály állapítja meg.”

c) a büntetőeljárásról szóló 1998. évi XIX. törvény (Be.) 74/B. §-a a következő (6) bekezdéssel egészül ki:

„(6) Bíróság, ügyészség, közjegyző, bírósági végrehajtó, pártfogó felügyelő, jogi segítségnyújtó, nyomozó hatóság vagy közigazgatási hatóság megkeresésére – törvényben meghatározott feladataik ellátásához szükséges mértékben és időtartamban – a bíróság, az ügyész, illetve a nyomozó hatóság a büntetőügy iratait megküldi, illetve azokba betekintést engedélyez.”

d) A Be. 184. §-ának (8) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép, egyben a jelenlegi (8) bekezdés számozása (9) bekezdésre változik:

„(8) Ha törvényben meghatározott feladataik ellátása érdekében ez szükséges, a szemlén más hivatalos személyek is jelen lehetnek.”

(5) E törvény rendelkezéseit a hatálybalépését követően indult eljárásokban kell alkalmazni.

(6) Az e törvény hatálybalépésekor folyamatban levő, a külön jogszabályban meghatározott polgári kivizsgáló szerv (Polgári Légiközlekedés-biztonsági Szervezet) által megkezdett eljárásokat a Szervezet folytatja le.

22. § (1) Felhatalmazást kap a miniszter, hogy

a) súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának részletes szabályait a belügyminiszterrel egyetértésben,

b) a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának részletes szabályait a belügyminiszterrel egyetértésben,

c) a súlyos víziközlekedési balesetek és a rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályait a belügyminiszterrel egyetértésben,

d) az üzembentartói vizsgálat szabályait rendeletben állapítsa meg.

(2) Felhatalmazást kap a honvédelmi miniszter és a belügyminiszter, hogy a kizárólag állami légi járművel bekövetkezett légiközlekedési balesetek, repülőesemények és légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának részletes szabályait – a miniszterrel egyetértésben – együttes rendeletben állapítsák meg.

(3) Felhatalmazást kap a honvédelmi miniszter, a belügyminiszter és a pénzügyminiszter, hogy a kizárólag a honvédség, illetve a rendvédelmi szervek úszólétesítményeivel való közlekedés során bekövetkezett súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események szakmai vizsgálatának részletes szabályait – a miniszterrel egyetértésben – együttes rendeletben állapítsák meg.

23. § Ez a törvény a következő uniós aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) a Tanács 94/56/EK irányelve (1994. november 21.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatának alapvető elveiről, a Melléklet kivételével;

b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári repülésben előforduló események jelentéséről, az I. és II. melléklet kivételével;

c) 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 infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról, 3. cikk j)–o) pont, 19–25. cikk.

Sólyom László s. k.,
a Köztársaság elnöke

Dr. Szili Katalin s. k.,
az Országgyűlés elnöke

**A Kormány
317/2005. (XII. 25.) Korm.
rendelete
a Program utakról**

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény 18. §-a (6) bekezdésének b) pontjában foglalt felhatalmazás alapján a Kormány a következőket rendeli el:

1. §

A magántőke bevonásával, piaci forrásból finanszírozni kívánt gyorsforgalmi útszakaszok körét (Program utak) – ide nem értve a koncessziós szerződés keretében meg-

valósuló útszakaszokat – jelen rendelet *melléklete* tartalmazza.

2. §

Ez a rendelet 2006. január 1-jén lép hatályba.

A miniszterelnök helyett:

Kiss Péter s. k.,
a Miniszterelnöki Hivatal vezető miniszter

Melléklet
a 317/2005. (XII. 25.) Korm. rendelethez

M0 északi híd
M3 Görbeháza–Nyíregyháza
M3 Nyíregyháza elkerülő út
M35 Debrecen északnyugati elkerülő út
M35 Debrecen nyugati elkerülő út
M35 Görbeháza–Debrecen
M7 Nagykanizsa–Becsehely
M6 Pécsi bekötés
M6 Szekszárd–Bóly
M7 Balatonkeresztúr–Nagykanizsa
M7 Letenye–országhatár
M7 Ordacsehi–Balatonkeresztúr
M7 Zamárdi–Balatonszárszó
M8 Dunaújvárosi híd

A Kormány
333/2005. (XII. 29.) Korm.
rendelete

a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet és az integrált vasúti társaság közötti jogviszonyról

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 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 integrált vasúti társaság (a továbbiakban: integrált vasúti társaság) közötti jogviszonyra.

(2) A Vtv. 62. §-ának (2) bekezdésében meghatározott szolgáltatások tárgyában a Vtv. 67. §-ának (5) bekezdésére tekintettel a VPSZ és az integrált vasúti társaság között határozatlan időtartamra pályakapacitás-elosztási jogviszony (a továbbiakban: jogviszony) áll fenn.

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

2. §

Az integrált vasúti társaság 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.

3. §

Az integrált vasúti társaság köteles a Hálózati Üzletszabályzat (a továbbiakban: HÜSZ) módosításához szükséges adatokat minden évben a HÜSZ módosításának közzétételére külön jogszabályban előírt időpont előtt legkésőbb hatvan nappal, illetve változások esetén folyamatosan 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 külön jogszabály szerint és a HÜSZ hálózat-hozzáférési díjszabási rendelkezéseinek megfelelően meghatározza az integrált vasúti társaságnak a saját maga által működtetett vasúti pályahálózatához való hozzáféréseinek költségszámítási módszertanát.

(2) Az integrált vasúti társaság a VPSZ által meghatározott elvek szerint évente Önköltségi és Díjképzési Szabályzatot készít, amely elkülönítetten tartalmazza a pályavasúti tevékenységhez kapcsolódó adatokat.

6. §

(1) A VPSZ az integrált vasúti társaság számára nyújtott szolgáltatások ellenértékéeként az általa elosztott vasúti pályahálózat-kapacitás után – a Vtv. 79. §-a (1) bekezdésének e) pontjára is figyelemmel – kiszámított hálózat-hozzáférési díj, valamint elszámolt hálózat-hozzáférési költ-

ség [Vtv. 65. §-a (2) bekezdésének b) pontja] nettó összege 0,3%-ának megfelelő mértékű nettó megbízási díjra jogosult.

(2) A megbízási díjat az integrált vasúti társaság havonta utólag, a VPSZ által kibocsátott számla alapján a tárgyhónapot követő hónap 10. napjáig, átutalással köteles megfizetni. Az integrált vasúti társaság 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.

7. §

(1) A jogviszony megszűnik, ha

- az integrált vasúti társaság jogutód nélkül megszűnik,
- az integrált vasúti társaság e minőségét elveszti, vagy
- a Vtv. alapján az integrált vasúti társaság pályahálózatának minden részén megszűnik a nyílt hozzáférés.

(2) A jogviszony megszüntetésének, felmondásának nincs helye.

8. §

A VPSZ és az integrált vasúti társaság a közöttük fennálló jogviszonynak a Vtv.-ben és e rendeletben nem szabályozott részletkérdéseiben egymással írásban együttműködési szerződést köthetnek.

9. §

(1) 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.

(2) Az együttműködési szerződésre a Ptk. szabályait kell alkalmazni.

10. §

(1) Ez a rendelet 2006. január 1-jén lép hatályba.

(2) E rendelet hatálybalépését követően a VPSZ és az integrált vasúti társaság között e rendelet tárgyával azonos

tárgyra vonatkozóan hatályban lévő szerződést a rendelet hatálybalépésétől számított 60 napon belül a felek bármelyike jogosult azonnali hatállyal felmondani. Felmondás hiányában a szerződésnek a Vtv. és e rendelet által nem szabályozott részletkérdéseket érintő rendelkezései együttműködési szerződésként maradnak hatályban.

A miniszterelnök helyett:

Kiss Péter s. k.,

a Miniszterelnöki Hivatalt vezető miniszter

A gazdasági és közlekedési miniszter 109/2005. (XII. 21.) GKM rendelete

a közúti árufuvarozói és autóbusszos személyszállítási tevékenység végzésére irányuló engedélyezési eljárás díjairól szóló 44/2004. (IV. 13.) GKM rendelet módosításáról

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. §-a (3) bekezdésének e) pontjában és az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 67. §-ának (2) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján – a pénzügyminiszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

1. §

A közúti árufuvarozói és autóbusszos személyszállítási tevékenység végzésére irányuló engedélyezési eljárás díjairól szóló 44/2004. (IV. 13.) GKM rendelet 1. számú melléklete helyébe e rendelet *melléklete* lép.

2. §

Ez a rendelet 2006. január 1-jén lép hatályba, rendelkezéseit a hatálybalépését követően kezdeményezett eljárásokra kell alkalmazni.

Dr. Kóka János s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter

Melléklet a 109/2005. (XII. 21.) GKM rendelethez

[1. számú melléklet a 44/2004. (IV. 13.) GKM rendelethez]

A közúti áru fuvarozói és autóbuszos személyszállítási tevékenység végzésére irányuló engedélyezési eljárás díjai

		Díj Ft/db
1.	Közúti áru fuvarozói, illetőleg autóbuszos személyszállító engedély és belföldi saját számlás autóbuszos utasszállító igazolvány kiadása, valamint érvényességi idejének lejártá vagy adatváltozás miatti cseréjének alapidja	4 700
	továbbá az engedélykivonatok járművenkénti vagy járműszerelvényenkénti díja	
	– 50 járműig	1 600
	– 51–100 járműig	795
	– 100 jármű felett	335
2.	Nemzetközi közúti áru fuvarozói és nemzetközi autóbuszos személyszállítási tevékenység folytatására jogosító közösségi engedély kiadása vagy érvényességi idejének lejártá miatti cseréjének a díja az igénylő fuvarozó nevére	94 050
	– közösségi engedély adatváltozás miatti cseréjének díja	4 700
	– közösségi engedély alapján az engedélyezett motoros teherjármű, illetőleg autóbusz darabszámának megfelelően, az eredetivel megegyező, hatóságilag hitelesített közösségi engedély-másolat egy példányának, továbbá a külön jogszabályok ¹ előírásainak megfelelő igazolvány kiadásának, valamint érvényességi idejének lejártá vagy adatváltozás miatti cseréjének díja	4 800
	– engedély, illetve hiteles másolat elvesztése, megrongálódása esetén pótlásának díja	4 800
3.	Az 1. pont alatt szereplő engedélyek, igazolványok elvesztése, megrongálódása esetén pótlásának díja engedélyenként, igazolványonként	1 050

¹ A belföldi és a nemzetközi közúti áru fuvarozás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásairól szóló 14/2001. (IV. 20.) KöViM rendelet, valamint az autóbusszal végzett belföldi és nemzetközi személyszállítás szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló 49/2001. (XII. 22.) KöViM rendelet.

**A gazdasági és közlekedési miniszter
110/2005. (XII. 23.) GKM
rendelete
az autópályák használatának díjáról***

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (a továbbiakban: Kkt.) 48. §-a (3) bekezdésének g) pontjában kapott felhatalmazás alapján – a pénzügyminiszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

Díjfizetési kötelezettség

1. §

(1) Az M1, az M3, az M30 és az M7 autópálya, továbbá – a kezelő és az Állami Autópálya Kezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: ÁAK Zrt.) közötti megállapodás alapján – az M5 és az M43 autópálya (a továbbiakban együtt: autópálya) használatáért – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – díjat, továbbá a díjfizetés elmulasztása esetében pótdíjat kell fizetni, amelyet az ÁAK Zrt. bizományosként szed be.

(2) Nem kell díjat fizetni:

- a) a Magyar Köztársaság fegyveres erőinek és rendvédelmi szerveinek szolgálatot teljesítő gépjárművei,
- b) a nemzetközi szerződés alapján Magyarországon szolgálatot teljesítő külföldi fegyveres erők gépjárművei,
- c) az autópályát kezelő társaság kezelői feladatokat ellátó gépjárművei után, továbbá
- d) a megkülönböztető jelzés használatára jogosult, Magyarországon kiadott forgalmi rendszámú gépjárművek után, függetlenül attól, hogy a megkülönböztető jelzést az autópályán való haladás közben használják-e.

(3) A (2) bekezdés a)–b) és d) pontjában meghatározott jogosultak – a rendszámhoz rendelt elektronikus ellenőrzésre tekintettel – kizárólag azokkal a gépjárműveikkel használhatják térítésmentesen az autópályát, amelyek forgalmi rendszámait előzetesen írásban vagy elektronikusan a Belügyminisztérium Központi Adatfeldolgozó, Nyilvántartó és Választási Hivatalához eljuttatták, továbbá a (2) bekezdés a)–c) pontjaiban meghatározott jogosultaknak rendelkezniük kell az ÁAK Zrt. által kiadott egyedi ellenőrző lappal.

(4) Az egyedi ellenőrző lap mintáját az 1. melléklet tartalmazza.

* A Magyar Közlöny 2005. évi 171/I. számában közzétett helyesbítésnek megfelelően javítva.

A díjfizetés módja

2. §

(1) A díjat meghatározott időtartamra előre 1 napos, 4 napos, heti, havi, illetve egy éves matrica megvásárlásával kell kiegyenlíteni. A matricák megvásárlása történhet elektronikus adattovábbítás útján is, amennyiben azt az úthasználatért fizetendő díj beszedésére jogosult szervezet lehetővé teszi. A matricák az alábbi időtartamokra minden autópályán érvényesek:

- a) *1 napos matrica*: a vásárló által megjelölt naptári napra, kizárólag a D4 járműkategóriára,
- b) *4 napos matrica*: a vásárló által megjelölt kezdő napra és további 3 napra (összesen 4 egymást követő naptári napra), kizárólag a D1 járműkategóriára,
- c) *heti matrica*: a vásárló által megjelölt kezdő napra és további 9 napra (összesen 10 egymást követő naptári napra),
- d) *havi matrica*: a vásárló által megjelölt kezdő naptól a következő hónapban számánál fogva kezdő nappal megegyező nap 24. órájáig; ha ez a nap a lejárat hónapjában hiányzik, a hónap utolsó napjának 24. órájáig,
- e) *éves matrica*: a tárgyév első napjától a tárgyévet követő év január 31. napjának 24. órájáig (összesen 13 hónapra).

(2) Az érvényességi időtartamon belüli vásárlás esetében az érvényesség kezdete a vásárlás időpontja.

(3) Az autópálya használatáért fizetendő díjat a matrica megvételekor kell kiegyenlíteni.

(4) A matrica jogszerű használatát az ellenőrző szelvény vagy bizonylat [a matrica sorszáma, a gépkocsi forgalmi rendszámát és az érvényesség kezdetét tartalmazó értékesítő terminál bizonylat vagy az ugyanezen adatokat tartalmazó számla, illetve nyugta, valamint ezek elektronikus változata (a továbbiakban: bizonylat)] igazolja.

(5) Az 1 napos matrica és ellenőrző szelvény mintáját a 2. melléklet, a 4 napos matrica és ellenőrző szelvény mintáját a 3. melléklet, a heti matrica és ellenőrző szelvény mintáját a 4. melléklet, a havi matrica és ellenőrző szelvény mintáját a 5. melléklet, az éves matrica és ellenőrző szelvény mintáját a 6. melléklet tartalmazza.

(6) A matrica az ÁAK Zrt. ügyfélszolgálati irodáiban és kijelölt árusítóhelyein, valamint a megbízott viszonteladóknál vásárolható meg.

(7) Az autópályák matricaköteles szakaszai, valamint a matricaárusító helyek jelölésére szolgáló piktogramot a 7. melléklet tartalmazza.

A matrica érvényesítése

3. §

(1) A matrica az ellenőrző szelvennyel vagy a vásárlás tényét igazoló bizonylattal együtt érvényes. Az ellenőrző szelvényre vásárláskor – a vásárlónak való átadás előtt –

letörölhetetlenül rá kell írni a gépjármű forgalmi rendszámát. A matrica vásárlójának az értékesítéskor kinyomtatott bizonylatot alá kell írnia az ellenőrző szelvényre felírt, valamint a bizonylaton megjelenő rendszám helyességének és egyezőségének, valamint a díjkategória és érvényesség kezdeti időpont helyességének igazolásaként.

(2) Az éves matricán és a hozzá tartozó ellenőrző szelvényen az érvényesség ideje nyomdai úton van feltüntetve. Az 1 napos, 4 napos, heti és egy hónapos matrica érvényességének kezdő napját az értékesítés helyén – a vásárlónak való átadás előtt – az eladó a hónap és nap mezőben elhelyezett egyértelmű lyukasztással jelöli.

(3) A matricát a gépjármű szélvédőjének bal alsó sarkába – motorkerékpár esetében annak jól látható helyére – kell ragasztani a gyárilag erre a célra készített öntapadós felületével.

(4) Az ellenőrző szelvényt vagy a vásárlás tényét igazoló bizonylatot a gépjármű vezetője az autópályán való közlekedés alkalmával köteles magánál tartani.

(5) A használati díj megfizetését a (2) bekezdésben foglaltaknak megfelelő lyukasztás, illetve a (3) bekezdésben foglaltaknak megfelelően kiragasztott matrica igazolja.

(6) Az érvénytelen matricát a gépjármű tulajdonosának (üzemben tartójának) el kell távolítania a gépjármű szélvédőjéről (motorkerékpár esetében a kiragasztás helyéről).

A díj mértéke

4. §

(1) A díj mértéke a gépjármű kategóriájától függ. A díjkategóriák a következők:

a) D1 díjkategória: motorkerékpár, valamint a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű és mindezek bármilyen vontatmánnyal is,

b) D2 díjkategória: a 3,5 tonnát meghaladó, legfeljebb 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű, valamint gépjármű és vontatmány együttese (járműszerelvénnyel),

c) D3 díjkategória: a 7,5 tonnát meghaladó, legfeljebb 12,0 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjármű, valamint gépjármű és vontatmány együttese (járműszerelvénnyel),

d) D4 díjkategória: a D1, D2 vagy D3 díjkategóriába nem sorolható valamennyi gépjármű.

(2) A 7,5 tonnát meghaladó össztömegű autóbust az össztömegének megfelelő díjkategóriánál eggyel alacsonyabb díjkategóriába kell besorolni.

(3) A gépjármű és a vontatmány megengedett legnagyobb össztömegének értékét a forgalmi engedélyben szereplő hatósági bejegyzés alapján kell meghatározni.

(4) A matrica – 20% áfát tartalmazó – ára a következő:

bruttó ár Ft-ban

Díj- osztály	1 na- pos	4 napos			heti	havi	Éves
		2006. 01. 01.– 04. 30.	2006. 05. 01.– 09. 30.	2006. 10. 01.– 2006. 12. 31.			
D1	–	1 170	1 520	1 170	2 500	4 200	37 000
D2	–	–	–	–	6 500	12 500	106 000
D3	–	–	–	–	10 000	18 000	158 000
D4	2 000	–	–	–	13 000	22 500	190 000

(5) Díjmentesen lehet közlekedni

a) az M1 autópályán Budapest és az M0 autótűt csomópontja (5,6–16,3 km),

b) az M1 autópályán Budapest felé a biatorbágyi felhajtó és az M0 autótűt csomópontja (17,6–16,3 km),

c) az M1 autópályán a Tatabánya óváros és Tata csomópontok (55,5–66,8 km),

d) az M1 autópályá Győrt elkerülő szakaszán a 19. és 85. számú főutak csomópontja (106,0–129,4 km),

e) az M3 autópályán Budapest és a 2/B autótűt csomópontja (10,1–13,1 km),

f) az M3 autópályán Kerekharaszt és Hatvan csomópontok (51,3–54,7 km),

g) az M5 autópályán Budapest és Gyál csomópontja (13,0–21,7 km),

h) az M5 autópályá Kecskemét elkerülő szakaszán az 5. és 54. számú főutak csomópontja (73,7–90,4 km),

i) az M7 autópályán Budapest és Érd csomópontja (5,6–17,7 km),

j) az M7 autópályá Székesfehérvárt elkerülő szakaszán a 7. és 63. számú főutak csomópontja (56,4–63,8 km),

k) az M7 autópályán (a Nagykanizsa és Becsehely közötti szakasz forgalomba helyezéséig) Becsehely és Letenye határátkelőhely 222,5–231,2 km)

l) az M1 autópályá Mosonmagyaróvárt elkerülő szakaszán a 86. és 15. számú főutak csomópontja (159,1–165,9) között.

(6) Nem kell díjat fizetni a közút lezárásának vagy forgalma korlátozásának (elterelésének) időtartama alatt azon az egyébként díjköteles autópályá-szakaszon, amelyet a Kkt. 14. §-a (1) bekezdésének *a)* és *b)* pontjában meghatározott szervek terelőútként jelöltek ki.

(7) Az ÁAK Zrt. a terelőútként kijelölt autópályá-szakaszról és a díjmentesség időtartamáról a közlekedésben résztvevőket a rádió, a televízió és a sajtó útján tájékoztatja.

Ellenőrzés

5. §

(1) Az autópályát használó a használati jogosultságot a kiragasztott érvényes matricával, valamint a vásárlás té-

nyét igazoló ellenőrző szelvény vagy bizonylat átadásával vagy bemutatásával igazolja. Az ÁAK Zrt. a gépjármű kategóriájának megfelelő díj megfizetését, továbbá a matrica, az ellenőrző szelvény, illetve a bizonylat meglétét, érvényességét ellenőrzi.

(2) Ellenőrzéskor a gépjármű vezetője az állandó vagy ideiglenes ellenőrző pontnál köteles megállni és az ellenőrző szelvényt, illetve a bizonylatot az ÁAK Zrt. ellenőrnek átadni, valamint a díjkategória ellenőrzésére a gépjármű és vontatmány forgalmi engedélyét bemutatni.

(3) Az úthasználati díj megfizetése – a gépjárművek megállítása nélkül – rendszám alapján, elektronikus úton az autópályák matricaköteles szakaszainak bármely pontján ellenőrizhető.

(4) Ha a gépjármű az ellenőrzéskor nem rendelkezik érvényes matricával és ellenőrző szelvényel – vagy érvényes matricával és a vásárlás tényét igazoló bizonylattal –, illetve a D4 kategóriánál alacsonyabb díjkategóriába sorolt gépjármű a D4 kategóriához tartozó 1 napos matricát használja, akkor jogosulatlan úthasználat miatt a gépjármű díjkategóriájának megfelelő pótdíjat kell fizetni.

(5) Ha a gépjármű az ellenőrzéskor a gépjárműre egyébként irányadó díjkategóriához képest alacsonyabb díjosztályba tartozó, érvényes matricával rendelkezik, úgy az alacsonyabb és az egyébként irányadó díjkategóriához rendelt pótdíjak különbözetét kell megfizetni.

(6) A pótdíj mértéke:

D1 kategória	D2 kategória	D3 kategória	D4 kategória	Fizetési határidő
13 800 Ft	37 800 Ft	58 800 Ft	75 000 Ft	15 napon belül
57 500 Ft	157 500 Ft	245 000 Ft	312 500 Ft	30 napon belül

(7) A (4) és (5) bekezdések szerinti jogosulatlan úthasználat esetében, megállításkor, vizuális ellenőrzéskor a helyszínen a gépjármű vezetője köteles a megfelelő pótdíjat, illetve pótdíj-különbözetet fizetni. Ennek elmulasztása esetén a pótdíj utólagos megfizetésére a gépjármű tulajdonosa (üzemben tartója) köteles.

(8) Elektronikus ellenőrzés esetében, a (4) és (5) bekezdés szerinti esetén a pótdíjat, illetve pótdíj-különbözetet a gépjármű tulajdonosának (üzemben tartójának) kézbesített fizetési felszólítás kézhezvételét követően a (6) bekezdés táblázata szerinti díjkategóriának és fizetési határidőnek megfelelően kell megfizetni.

A matrica cseréje vagy pótlása

6. §

(1) Amennyiben a gépjárművet a tulajdonosa év közben elidegeníti, kérheti a matrica érvényesítését az újonnan vásárolt gépjárműre. Az átírást kérő gépjármű-tulajdonosnak az ÁAK Zrt. valamelyik ügyfélszolgálati irodájában be kell mutatnia az új gépjármű forgalmi engedélyét, valamint a vásárlást igazoló bizonylatok valamelyikét, vissza kell szolgáltatnia az eladott gépjárműhöz tartozó éves matricát és ki kell fizetnie az átírási díjat. A – 20% áfát tartalmazó – átírási díj 1000 Ft.

(2) Rendszámcsere esetében az eljárás megegyezik az (1) bekezdésben foglaltakkal, azzal a különbséggel, hogy a rendszámcsere tényét is igazolni kell.

(3) Szélvédőcsere esetében az ellenőrző szelvény és a vásárlás tényét igazoló bizonylatok, vagy a biztosító igazolásának bemutatása mellett az ÁAK Zrt. ügyfélszolgálati irodája az eredeti rendszámra kiállított matricát ad ki – 20% áfát tartalmazó – 1000 Ft díj megfizetése ellenében.

(4) Ha a gépjárművet ellopták vagy totálkárt szenvedett, a rendőrség vagy a biztosító erről szóló igazolásának és a matrica vásárlásának tényét igazoló bizonylatok valamelyikének bemutatása esetén, továbbá – amennyiben fellelhető – az ellenőrző szelvény leadása mellett az ÁAK Zrt. ügyfélszolgálati irodája új matricát és ellenőrző szelvényt ad ki – 20% áfát tartalmazó – 1000 Ft díj megfizetése ellenében.

Záró rendelkezések

7. §

Ez a rendelet 2006. január 1-jén lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti az autópályák használatának díjáról szóló 26/2004. (III. 11.) GKM rendelet, valamint az annak módosításáról rendelkező 82/2004. (V. 28.) GKM rendelet, 125/2004. (X. 26.) GKM rendelet és 33/2005. (VI. 12.) GKM rendelet.

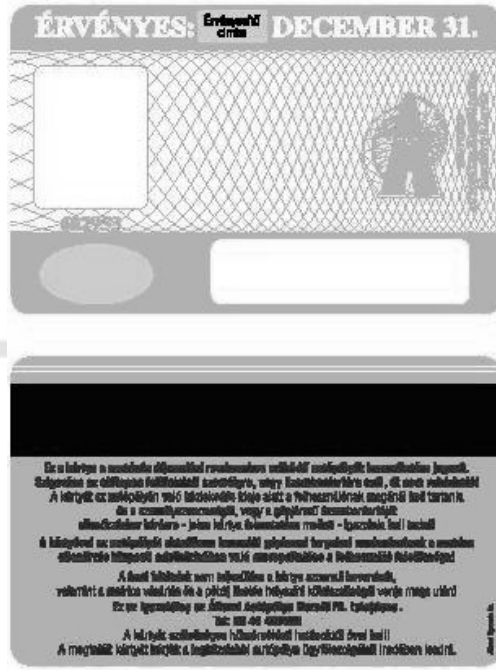
8. §

Ez a rendelet a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló, 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I., III. és IV. fejezetének való megfelelést szolgálja.

Dr. Kóka János s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter

1. melléklet a 110/2005. (XII. 23.) GKM rendelethez

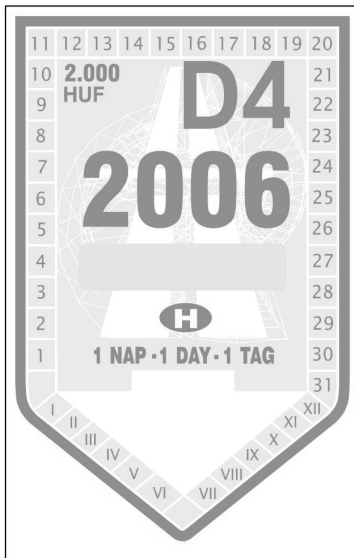
Egyedi ellenőrző lap



2. melléklet a 110/2005. (XII. 23.) GKM rendelethez

1 napos matrica és ellenőrző szelvény

Matrica előlap
Értékesítéskor nem látszik



Matrica hátlap
Értékesítéskor látszik



Ellenőrző szelvény
Értékesítéskor látszik



3. melléklet a 110/2005. (XII. 23.) GKM rendelethez

4 napos matrica és ellenőrző szelvény

Matrica előlap
Értékesítéskor nem látszik



Matrica hátlap
Értékesítéskor látszik



Ellenőrző szelvény
Értékesítéskor látszik



4. melléklet a 110/2005. (XII. 23.) GKM rendelethez

Heti matrica és ellenőrző szelvény

Matrica előlap
Értékesítéskor nem látszik

Matrica hátlap
Értékesítéskor látszik

Ellenőrző szelvény
Értékesítéskor látszik



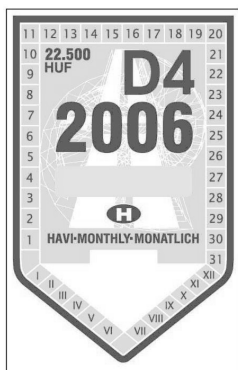
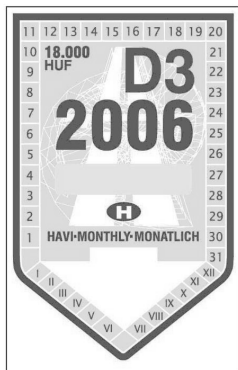
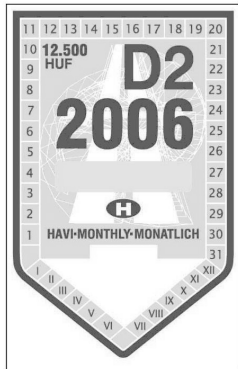
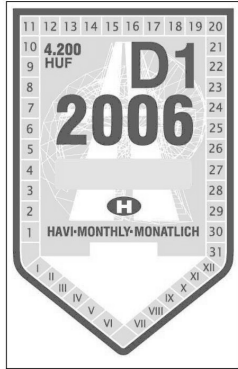
5. melléklet a 110/2005. (XII. 23.) GKM rendelethez

Havi matrica és ellenőrző szelvény

Matrica előlap
Értékesítéskor nem látszik

Matrica hátlap
Értékesítéskor látszik

Ellenőrző szelvény
Értékesítéskor látszik



6. melléklet a 110/2005. (XII. 23.) GKM rendelethez

Éves matrica és ellenőrző szelvény

Matrica előlap
Értékesítéskor nem látszik

Matrica hátlap
Értékesítéskor látszik

Ellenőrző szelvény
Értékesítéskor látszik

<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>37.000 HUF</p> <p>D1</p> <p>2006</p> <p>ÉVES - YEARLY - JAHRES</p>	<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>1 Termékkód Product Code Produkt Kode Ragassza a matricát közvetlenül a szelvényre nicht zu schütz. selbstklebend. Eltávolítások használhatatlanok. Abheben direkt auf clean and dry inside surface of windshield. Vignette is damaged and becomes void if removed. Die Vignette direkt auf die Innenseite der Scheibe und trockenem Windschutzscheibe kleben. Vor dem Entfernen zerstoßen. Valid only with counterfoil. Bitte nach Ablauf der Gültigkeit entfernen. Nur mit Kontrollabschnitt gültig.</p> <p>INFO: 06-40/40-50-60</p> <p>www.autopalya.hu</p> <p>D1</p>	<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>1 Sorozám Serial Number Serienzahl ÉVES - YEARLY - JAHRES Kategoriya / Category / Kategorie: D1 ≤ 3.5 t + utastató / trailer / Anhänger</p> <p>Rendszám: Regis. No.: Plat. Kémez.:</p> <p>Kérjük, értesse meg! A matrica csak ezen ellenőrzőszelvénygel érvényes. A für mein Inspektionsmatrizen érvényes. Keep this counterfoil as proof. Vignette is valid only with this counterfoil. Vignettes not affixed to windscreen are invalid. Diese Abschnitte aufbewahren. Die Vignette ist nur mit diesem Abschnitt gültig. Nicht aufgetragene Vignetten sind ungültig.</p> <p>INFO: 06-40/40-50-60</p> <p>www.autopalya.hu</p> <p>egy@autopalya.hu</p> <p>37.000 HUF</p>
<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>106.000 HUF</p> <p>D2</p> <p>2006</p> <p>ÉVES - YEARLY - JAHRES</p>	<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>1 Termékkód Product Code Produkt Kode Ragassza a matricát közvetlenül a szelvényre nicht zu schütz. selbstklebend. Eltávolítások használhatatlanok. Abheben direkt auf clean and dry inside surface of windshield. Vignette is damaged and becomes void if removed. Die Vignette direkt auf die Innenseite der Scheibe und trockenem Windschutzscheibe kleben. Vor dem Entfernen zerstoßen. Valid only with counterfoil. Bitte nach Ablauf der Gültigkeit entfernen. Nur mit Kontrollabschnitt gültig.</p> <p>INFO: 06-40/40-50-60</p> <p>www.autopalya.hu</p> <p>D2</p>	<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>1 Sorozám Serial Number Serienzahl ÉVES - YEARLY - JAHRES Kategoriya / Category / Kategorie: 3.5 t ≤ D2 ≤ 7.5 t + ≤ 3.5 t + Busz</p> <p>Rendszám: Regis. No.: Plat. Kémez.:</p> <p>Kérjük, értesse meg! A matrica csak ezen ellenőrzőszelvénygel érvényes. A für mein Inspektionsmatrizen érvényes. Keep this counterfoil as proof. Vignette is valid only with this counterfoil. Vignettes not affixed to windscreen are invalid. Diese Abschnitte aufbewahren. Die Vignette ist nur mit diesem Abschnitt gültig. Nicht aufgetragene Vignetten sind ungültig.</p> <p>INFO: 06-40/40-50-60</p> <p>www.autopalya.hu</p> <p>egy@autopalya.hu</p> <p>106.000 HUF</p>
<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>158.000 HUF</p> <p>D3</p> <p>2006</p> <p>ÉVES - YEARLY - JAHRES</p>	<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>1 Termékkód Product Code Produkt Kode Ragassza a matricát közvetlenül a szelvényre nicht zu schütz. selbstklebend. Eltávolítások használhatatlanok. Abheben direkt auf clean and dry inside surface of windshield. Vignette is damaged and becomes void if removed. Die Vignette direkt auf die Innenseite der Scheibe und trockenem Windschutzscheibe kleben. Vor dem Entfernen zerstoßen. Valid only with counterfoil. Bitte nach Ablauf der Gültigkeit entfernen. Nur mit Kontrollabschnitt gültig.</p> <p>INFO: 06-40/40-50-60</p> <p>www.autopalya.hu</p> <p>D3</p>	<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>1 Sorozám Serial Number Serienzahl ÉVES - YEARLY - JAHRES Kategoriya / Category / Kategorie: 7.5 t ≤ D3 ≤ 12 t + ≤ 12 t + Busz</p> <p>Rendszám: Regis. No.: Plat. Kémez.:</p> <p>Kérjük, értesse meg! A matrica csak ezen ellenőrzőszelvénygel érvényes. A für mein Inspektionsmatrizen érvényes. Keep this counterfoil as proof. Vignette is valid only with this counterfoil. Vignettes not affixed to windscreen are invalid. Diese Abschnitte aufbewahren. Die Vignette ist nur mit diesem Abschnitt gültig. Nicht aufgetragene Vignetten sind ungültig.</p> <p>INFO: 06-40/40-50-60</p> <p>www.autopalya.hu</p> <p>egy@autopalya.hu</p> <p>158.000 HUF</p>
<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>200.000 HUF</p> <p>D4</p> <p>2006</p> <p>ÉVES - YEARLY - JAHRES</p>	<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>1 Termékkód Product Code Produkt Kode Ragassza a matricát közvetlenül a szelvényre nicht zu schütz. selbstklebend. Eltávolítások használhatatlanok. Abheben direkt auf clean and dry inside surface of windshield. Vignette is damaged and becomes void if removed. Die Vignette direkt auf die Innenseite der Scheibe und trockenem Windschutzscheibe kleben. Vor dem Entfernen zerstoßen. Valid only with counterfoil. Bitte nach Ablauf der Gültigkeit entfernen. Nur mit Kontrollabschnitt gültig.</p> <p>INFO: 06-40/40-50-60</p> <p>www.autopalya.hu</p> <p>D4</p>	<p>Érvényes: 2006. jan. 1. - 2007. jan. 31. Gültigéig: 1. Jan. 2006 - 31. Jan. 2007</p> <p>1 Sorozám Serial Number Serienzahl ÉVES - YEARLY - JAHRES Kategoriya / Category / Kategorie: 12 t + D4</p> <p>Rendszám: Regis. No.: Plat. Kémez.:</p> <p>Kérjük, értesse meg! A matrica csak ezen ellenőrzőszelvénygel érvényes. A für mein Inspektionsmatrizen érvényes. Keep this counterfoil as proof. Vignette is valid only with this counterfoil. Vignettes not affixed to windscreen are invalid. Diese Abschnitte aufbewahren. Die Vignette ist nur mit diesem Abschnitt gültig. Nicht aufgetragene Vignetten sind ungültig.</p> <p>INFO: 06-40/40-50-60</p> <p>www.autopalya.hu</p> <p>egy@autopalya.hu</p> <p>200.000 HUF</p>

*7. melléklet
a 110/2005. (XII. 23.) GKM rendelethez*

**Matricaköteles autópályaszakaszok és matricaárusító
helyek jelölése**



**A gazdasági és közlekedési miniszter
115/2005. (XII. 27.) GKM
rendelete**

**a magyar légtér használatával kapcsolatos
egyes miniszteri rendeletek módosításáról***

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 52. §-ának (4) bekezdésében és 63. §-ában kapott felhatalmazás alapján – a honvédelmi miniszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

*A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein
történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló
14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet módosítása*

1. §

A Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet melléklete helyébe e rendelet 1. számú melléklete lép.

* A rendelet mellékletekkel teljes szövegét a Magyar Közlöny 2005. évi 170. számának II. kötete tartalmazza.

*A légiforgalom irányításának szabályairól szóló
16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet módosítása*

2. §

A légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet 1–3. számú melléklete helyébe e rendelet 2–4. számú melléklete lép.

Záró rendelkezés

3. §

(1) Ez a rendelet a kihirdetést követő 8. napon lép hatályba.

(2) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti

a) a Légiforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság megszüntetéséről és a HungaroControl Magyar Légiforgalmi Szolgálat létrehozásáról szóló 45/2001. (XII. 20.) KöViM rendelet 6. §-a (2) bekezdésének b) pontja, e) pontjának ec)–ed) alpontja, g) pontjának gb) alpontja,

b) a Magyar Köztársaság légterében és repülőterein történő repülések végrehajtásának szabályairól szóló 14/2000. (XI. 14.) KöViM rendelet módosításáról szóló 3/2002. (I. 23.) KöViM rendelet,

c) a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet módosításáról szóló 4/2002. (I. 23.) KöViM rendelet,

d) a magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet módosításáról rendelkező 25/2003. (IV. 25.) GKM–HM–KvVM együttes rendelet 18. §-ának (3) és (4) bekezdése,

e) a magyar légtér használatával kapcsolatos egyes miniszteri rendeletek módosításáról szóló 10/2004. (II. 12.) GKM rendelet,

f) a légiforgalom irányításának szabályairól szóló 16/2000. (XI. 22.) KöViM rendelet módosításáról szóló 26/2005. (V. 5.) GKM rendelet.

(3) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg

a) a polgári légi jármű üzemben tartásának szakmai feltételeiről és engedélyezési eljárásáról szóló 20/2002. (III. 30.) KöViM rendelet (a továbbiakban: Rendelet) melléklete I. Rész K) fejezetének 1.665 pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„JAR-OPS 1.665 – Földfelszín megközelítésére figyelmeztető rendszer

a) Az 5700 kg-nál nagyobb jóváhagyott maximális felszálló tömegű, vagy 9-nél több engedélyezett utasüléssel rendelkező, gázturbinás hajtóművel felszerelt repülőgépeknek rendelkezniük kell a földfelszín megközelítésére figyelmeztető rendszerrel.

b) A földfelszín megközelítésre figyelmeztető rendszer hangjelzésekkel és kiegészítő vizuális jelekkel időben és

megkülönböztethetően, automatikusan adjon figyelmeztetést a hajózószemélyzet számára a süllyedés mértékéről, a földfelszín közelségéről, a felszállás vagy átstartolás utáni magasságvesztésről, rendellenes leszállási konfigurációiról és a siklópályától lefelé történő eltérésről.

c) Gázturbinás hajtóművel felszerelt repülőgépeknek 15 000 kg-nál nagyobb jóváhagyott maximális felszálló tömeggel, illetve 30-nál több engedélyezett utasülés számmal 2006. július 1. után rendelkeznie kell olyan, a földfelszín megközelítésre figyelmeztető rendszerrel, amely földfelszíni veszélyre előre figyelmeztető funkciót (predictive terrain hazard warning function) is tartalmaz (TAWS – Terrain Awareness and Warning System).

d) Gázturbinás hajtóművel felszerelt repülőgépeknek 5700 kg-nál nagyobb, de 15 000 kg-t meg nem haladó jóváhagyott maximális felszálló tömeggel, illetve 9-nél több, de 30-at nem meghaladó engedélyezett utasülés számmal, 2007. január 1. után rendelkeznie kell olyan, veszélyes földfelszín megközelítésre figyelmeztető rendszerrel, amely földfelszíni veszélyre előre figyelmeztető funkciót (predictive terrain hazard warning function) is tartalmaz (TAWS – Terrain Awareness and Warning System).

e) A TAWS rendszer automatikusan adjon figyelmeztetést a hajózószemélyzet számára hangjelzésekkel és vizuális jelekkel, valamint a Felszínközelség-jelző Kijelzőn (Terrain Awareness Display) keresztül, megfelelő riasztási időt biztosítva a földfelszínbe ütközés megelőzésére, a felkészülés lehetőségére és a földfelszíntől való magasság tartására.”

b) a Rendelet melléklete I. Része K) fejezetének 1.820 pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„JAR-OPS 1.820 – Automatikus vészhelyzeti rádiójeladó (lásd IEM OPS 1.820)

a) Az olyan repülőgépek, melyet egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal 2002. január 1-jén vagy ezen dátumot követően helyeztek üzembe, rendelkeznie kell egy automatikus Vészhelyzeti rádiójeladóval (ELT), amely alkalmas sugárzásra 121,5 MHz-en és 406–406,1 MHz frekvenciasávon.

b) Az olyan repülőgépek, melyet egyedi Légialkalmassági Bizonyítvánnyal 2002. január 1. előtt helyeztek üzembe, rendelkeznie kell bármilyen Vészhelyzeti rádiójeladóval (ELT), amely alkalmas sugárzásra 121,5 MHz-en és 406–406,1 MHz frekvenciasávon, azzal a kivétellel, hogy azok a repülőgépek 2006. december 31-ig üzemelhetnek, melyeket 2000. április 1-jén vagy ezen dátumot megelőzően olyan automatikus vészhelyzeti rádiójeladóval (ELT) szereltek fel, amely 121,5 MHz-en sugároz, de 406–406,1 MHz frekvenciasávon nem.

c) Minden magyar lajstromba felvett légi járművön a 406–406,1 MHz frekvenciasávon sugározni képes ELT-t a légiközlekedési hatóság által kiadott kódra kell beállítani. A kiadott kódról a légiközlekedési hatóság nyilván tartást vezet.”

Dr. Kóka János s. k.
gazdasági és közlekedési miniszter

**A gazdasági és közlekedési miniszter
116/2005. (XII. 27.) GKM
rendelete**

a magyar légtér igénybevételeért fizetendő díjról

A légiközlekedésről szóló 1995. évi XCVII. törvény 9. §-ának (2) bekezdésében foglalt felhatalmazás alapján – a pénzügyminiszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

Értelmező rendelkezések

1. §

E rendelet alkalmazásában:

a) *Budapest Repüléstájékoztató Körzet*: a Magyar Köztársaság légtérének azon része, amelyen belül a légiközlekedés számára FL660 (20 100 m STD) magasságig légiforgalmi szolgáltatást biztosítanak,

b) *Budapest Közelkörzet*: külön jogszabályban¹ meghatározott Budapest TMA (Terminal Control Area) ellenőrzött légtér,

c) *Budapest-Ferihegy Repülőtéri Irányító Körzet*: külön jogszabályban¹ meghatározott Ferihegy CTR (Aerodrome Control Zone) ellenőrzött légtér,

d) *műszer szerinti repülési szabályok (Instrument Flight Rules – IFR)*: a repülés műszeres meteorológiai körülmények közötti végrehajtását meghatározó szabályok együttese.

A magyar légtér igénybevételeért fizetendő díjak

2. §

A magyar légtér igénybevételeért – a Magyar Köztársaságnak a 19/1993. (I. 29.) Korm. rendelettel kihirdetett EUROCONTROL tagsága alapján az EUROCONTROL Kibővített Bizottságának az útvonal-használati díjak alkalmazása tárgyában hozott, e rendelet *mellékletét* képező határozatára (a továbbiakban: Határozat) figyelemmel – e rendeletben meghatározott

a) útvonal-használati díjat és

b) közelkörzeti díjat

(a továbbiakban együtt: légtér igénybevételei díj) kell fizetni.

¹ A magyar légtér légiközlekedés céljára történő kijelöléséről szóló 14/1998. (VI. 24.) KHVM–HM–KTM együttes rendelet.

A légtér igénybevételi díj fizetésének közös szabályai

3. §

(1) A légtér igénybevételi díj összegét – a (2) bekezdésben foglalt eltéréssel – euróban kell megfizetni, az EUROCONTROL brüsszeli központjához.

(2) A Magyar Köztársaságban bejegyzett légitársaság üzemben tartók, a légtér igénybevételi díj összegét nemzeti valutában (HUF) is megfizethetik.

Útvonal-használati díj

4. §

(1) Az útvonal-használati díjat – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – Budapest Repüléstájékoztató Körzetben – a Határozat 5. Cikkelyében meghatározott útvonalhossz alapján – műszer szerinti repülési szabályoknak megfelelően működő repülések után kell fizetni.

(2) Az útvonal-használati díj megfizetése alól a következő repülések mentesülnek:

a) a Határozat 8. Cikkelyének 1. pontjában felsorolt repülések,

b) az EUROCONTROL tagállamok katonai légitársaságjainak végrehajtott repülések,

c) azoknak az államoknak a katonai légitársaságjainak végrehajtott repülések, amelyeknek a Magyar Köztársaság két- vagy többoldalú nemzetközi szerződésben díjmentességet biztosított,

d) földi léginavigációs berendezésként használt vagy használni tervezett berendezések ellenőrzése, vagy kipróbálásának kizárólagos céljával végrehajtott repülések, kivéve az adott légitársaság kereskedelmi áttelepüléseit,

e) repülések, amelyek ugyanazon a repülőtéren fejeződnek be, amelyről a légitársaság felszállt, és a repülés folyamán közbeeső leszállás nem történt (körrepülés).

(3) Az útvonal-használati díjrendszer alkalmazásának és a díj fizetésének feltételeit, továbbá az útvonal-használati egységszabás mértékét a rendelet melléklete tartalmazza.

Közelkörzeti díj

5. §

(1) A közelkörzeti díjat – a (2) bekezdésben foglalt kivétellel – a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtérrel induló – Budapest Repüléstájékoztató Körzetben a Határozat 5. Cikkelyének 3. pontjában meghatározott 20 km útvonalhossz alapján, továbbá a Budapest Közelkörzetben

és Budapest-Ferihegy Repülőtéri Irányító Körzetben végrehajtott – műszer szerinti repülési szabályoknak megfelelően működő repülések után kell fizetni.

(2) A közelkörzeti díj megfizetése alól a következő repülések mentesülnek:

a) olyan légitársaságjainak végrehajtott repülések, amelyek engedélyezett legnagyobb felszálló-tömege kettő tonnánál kevesebb;

b) hivatalos küldetésben lévő uralkodó és közvetlen családja, állam-, kormányfő és miniszterek kizárólagos szállítására végrehajtott repülések. Ezt valamennyi esetben a repülési tervben a megfelelő státusindikátor jelzésével alá kell támasztani;

c) illetékes kutató-mentő testület által engedélyezett kutató-mentő repülések;

d) az EUROCONTROL tagállamok katonai légitársaságjainak végrehajtott repülések;

e) azoknak az államoknak a katonai légitársaságjainak végrehajtott repülések, amelyeknek a Magyar Köztársaság két- vagy többoldalú nemzetközi szerződésben díjmentességet biztosított;

f) földi léginavigációs berendezésként használt vagy használni tervezett berendezések ellenőrzése, vagy kipróbálásának kizárólagos céljával végrehajtott repülések, kivéve az adott légitársaság kereskedelmi áttelepüléseit;

g) repülések, amelyek ugyanazon a repülőtéren fejeződnek be, amelyről a légitársaság felszállt, és a repülés folyamán közbeeső leszállás nem történt (körrepülés).

(3) A közelkörzeti díj megfizetésére a repülést végrehajtó légitársaság üzemben tartója köteles. Ha az üzemben tartó azonossága ismeretlen, a légitársaság üzemben tartójának a légitársaság tulajdonosát kell tekinteni, kivéve, ha bizonyítja az üzemben tartó kilétét.

(4) A közelkörzeti díj Budapest Közelkörzetben és Budapest-Ferihegy Repülőtéri Irányító Körzetben lévő léginavigációs berendezések és szolgálatok biztosítása, valamint az EUROCONTROL által működtetett közelkörzeti díjrendszer kapcsán felmerülő költségek fedezésére szolgál.

6. §

(1) A közelkörzeti díjat a következő képlet alapján kell kiszámítani:

$$R = t \times N$$

ahol is R a közelkörzeti díj, t az egység díjszabás és N az ezen repülésekhez tartozó közelkörzeti szolgálati egységek száma.

(2) A közelkörzeti egységszabás (t) mértéke 246,68 euró, amely az általános forgalmi adót nem tartalmazza.

(3) Egy adott repülésre, az (1) bekezdésben említett, N betűvel jelölt közelkörzeti szolgálati egység nagysága – az alábbi képlet szerint – a légitársaság tonnában kifejezett,

engedélyezett legnagyobb felszálló-tömege 50-nel történő osztással nyert hányadosának négyzetgyöke:

$$N = \sqrt{\frac{\text{Engedélyezett legnagyobb felszálló - tömeg}}{50}}$$

7. §

(1) A közlekedési díj fizetésének feltételeire és a késedelmes fizetés esetén fizetendő késedelmi kamat mértékére, a rendelet *mellékletének* 2. függelékében meghatározott – az útvonal-használati díjra vonatkozó – rendelkezéseket kell alkalmazni.

(2) A közlekedési díj beszedésére és a számlareklamációk kezelésére az EUROCONTROL jogosult, a légiforgalom irányítására kijelölt szervvel kötött kétoldalú megállapodás alapján.

Záró rendelkezések

8. §

(1) Ez a rendelet 2006. január 1-jén lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti az EUROCONTROL útvonal-használati díjak tárgyában hozott határozatának alkalmazásáról szóló 13/2002. (IX. 5.) GKM rendelet, valamint az annak módosításáról rendelkező 10/2005. (II. 14.) GKM rendelet.

(2) A közlekedési díjat a 2006. évben 25%-os, a 2007. évben 50%-os, a 2008. évben 75%-os, a 2009. évtől kezdve 100%-os mértékben kell megfizetni.

Dr. Kóka János s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter

Melléklet
a 116/2005. (XII. 27.) GKM rendelethez

Az útvonal-használati díjrendszer alkalmazási feltételei

1. Cikkely

1. Díjat kell beszedni minden egyes, a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet szabványai és ajánlott eljárásai szerinti műszer szerinti repülési szabályok (IFR) megfelelően – a Szerződő Államok illetékességébe tartozó, az 1. függelékben felsorolt Repüléstájékoztató Körzetek légterében – végrehajtott repülésért. Továbbá egy Szerződő Állam dönthet úgy, hogy díjat szed az illetékességébe tartozó Repüléstájékoztató Körzet(ek)ben látvarepülési sza-

bályok (VFR) szerint végrehajtott repülések után. Egy adott Szerződő Állam illetékességébe tartozó Repüléstájékoztató Körzetekben részben látvarepülési, részben műszer szerinti repülési szabályok szerint végrehajtott repülések (vegyes VFR/IFR repülés), a szóban forgó Repüléstájékoztató Körzetekben a repülés teljes távolsága után az IFR repülésekre kivetett díjat fizetik.

2. A díj a Szerződő Államoknál az útvonalat kijelölő léginnavigációs berendezések és szolgálatok kapcsán felmerülő, valamint az útvonal-használati díjrendszer működtetésének, illetve az EUROCONTROL-nak e rendszer működtetése kapcsán felmerülő költségeinek fedezésére hivatott.

3. Egyes Szerződő Államok illetékességébe tartozó Repüléstájékoztató Körzetek használata után járó díj az általános forgalmi adóra (áfa) vonatkozó előírások hatálya alá eshet. Ilyen esetekben az EUROCONTROL az adott Szerződő Állam által szabott feltételeknek és az elfogadott szabályoknak megfelelően hajtja be az adót.

4. A díj megfizetésének felelőssége azt terheli, aki a repülés végrehajtásának idején a légi jármű üzemben tartója volt. Ha az üzemben tartó azonossága ismeretlen, a légi jármű üzemben tartójának a légi jármű tulajdonosát kell tekintetni, kivéve, ha bizonyítja az üzemben tartó kilitét.

2. Cikkely

Több Szerződő Állam illetékességébe tartozó Repüléstájékoztató Körzetek légterébe belépő légi jármű esetén egyetlen díjat (R) kell beszedni, amely egyenlő azoknak a díjaknak az összegével, amely díjak az egyes államok illetékességébe tartozó Repüléstájékoztató Körzetek légterének használatával kapcsolatban merülnek fel.

$$R = \sum n ri$$

Valamely Szerződő Állam illetékességébe tartozó légterében végrehajtott repülésekre az egyedi díjakat (ri) a 3. Cikkelyben foglaltak szerint kell kiszámítani.

3. Cikkely

Egy adott Szerződő Állam (i) illetékességébe tartozó Repüléstájékoztató Körzet légterében végrehajtott repülés díját a következő képlet alapján kell kiszámítani:

$$ri = ti \times Ni$$

ahol is *ri* a díj, *ti* az egység díjszabás és *Ni* az ezen repülésekhez tartozó szolgálati egységek száma. Ha ez megfelelő a VFR és IFR repülésekre eltérő egység díjszabás állapítható meg.

4. Cikkely

Egy adott repülésre az előző cikkelyben említett és N_i -vel jelölt szolgálati egységek számát a következő képlet alkalmazásával kell meghatározni:

$$N_i = d_i \times p$$

ahol is d_i a Szerződő Állam illetékességébe tartozó Repüléstájékoztató Körzet légtere vonatkozásában a távolságtényező és p az érintett légi jármű tömegténytényezője.

5. Cikkely

1. A (d_i) távolságtényezőt az alábbi pontok között kilométerekben, a nagy kör mentén mért távolság 100-zal történő osztásával kell meghatározni:

- a Szerződő Állam illetékességébe tartozó Repüléstájékoztató Körzetben lévő indulási repülőtér, vagy a belépés pontja ezen légtérbe, és
- az első rendeltetési repülőtér ezen körzetben, vagy ezen légtérből való kilépés pontja.

A fent említett belépési és kilépési pont azon pont, ahol a repülési tervben leírt útvonal keresztezi a szóban forgó légtér oldalhatárait. Ez a repülési terv magába foglalja mindazon módosításokat, amit a járató benyújtott repülési tervében eszközölt, valamint azokat a módosításokat is, amit a járató áramlásszervezési intézkedések eredményeként elfogadott.

2. Azon repülés esetében azonban, amely ugyanazon a repülőtéren fejeződik be, amelyről a légi jármű felszállt, és a repülés folyamán közbeeső leszállás nem történt (körrepülés), valamint amely esetében a repülőtértől mért legtávolabbi pont a Szerződő Állam Repüléstájékoztató Körzetében van (i), a (d_i) távolságtényező úgy határozható meg, hogy a nagy kör mentén mért kilométerek számát elosztják százzal (100):

- a Szerződő Állam illetékességébe tartozó Repüléstájékoztató Körzetben lévő repülőtér, vagy a belépés pontja ezen légtérbe, és
- a repülőtértől mért legtávolabbi pont között, hozzáadva a nagykör mentén mért távolság kilométereinek számát:
 - a repülőtértől mért legtávolabbi pont, és
 - a szóban forgó légtéren belül lévő repülőtér, vagy az ebből a légtérből való kilépés pontja között.

3. A Szerződő Állam tekintetében számításba veendő távolságot 20 km-rel csökkenteni kell, annak területén történő felszállás vagy leszállás esetén.

6. Cikkely

1. A tömegténytényező a légi jármű légi alkalmassági bizonyítványában, légi üzemeltetési utasításban vagy ezekkel egyenértékű bármiféle egyéb hivatalos dokumentumban

feltüntetett, engedélyezett legnagyobb, tonnában kifejezett felszálló-tömege 50-nel történő osztással nyert hányadosának négyzetgyöke, az alábbiak szerint:

$$p = \sqrt{\frac{\text{Engedélyezett legnagyobb felszálló - tömeg}}{50}}$$

Ha az útvonaldíj beszedéséért felelős szervezet a légi jármű engedélyezett legnagyobb felszálló-tömegét nem ismeri, akkor az adott típus tudomás szerint létező legnehezebb légi járművének tömegével kell a tömegténytényező kiszámítani.

2. Ha egy légi járműnek több igazolt legnagyobb, tonnában kifejezett felszálló-tömege van, a tömegténytényező az adott típusnak azon létező legnehezebb légi járművének tömegével kell kiszámítani, amelyet a bejegyző Szerződő Állam a légi jármű számára engedélyezett.

3. Ha azonban az üzemben tartó a díj beszedéséért felelős szervezet számára jelezte, hogy ugyanazon légi járműtípus kettő vagy több különböző változatával rendelkezik, akkor a tömegténytényező kiszámításához az illető üzemben tartó azonos típusúhoz tartozó összes légi járműve engedélyezett legnagyobb felszálló-tömegeinek átlagát kell alkalmazni. E tényező légi járműtípusonkénti és üzemben tartónkénti kiszámítását legalább évente egyszer el kell végezni.

4. A díj kiszámítása során a tömegténytényezőt két tizedes jegy értékig kell figyelembe venni.

7. Cikkely

1. A díjegységet euróban fogják kiszámítani.

2. Amennyiben az illetékes Állam másképpen nem határoz, egy olyan Szerződő Állam számára, amelynek nemzeti pénzneme nem az euró, a díjegységet havonta számítják ki, úgy, hogy az átlagos havi devizaárfolyamot alkalmazzák az euró és a nemzeti pénznem között, abban a hónapban, amely megelőzte azt a hónapot, amely folyamán a repülést végrehajtották. Az alkalmazott átváltási árfolyam megfelel a Reuter által kiszámított „Záró Kereszt Árfolyamok” havi átlagának, amely a napi BID árfolyamokon alapul.

8. Cikkely

1. A következő repülések mentesülnek az útvonal-használati díj fizetése alól:

a) a vegyes VFR/IFR repülések csak akkor, ha valamely Szerződő Állam vagy Államok illetékességébe tartozó Repüléstájékoztató Körzet légtérében teljes egészében VFR szerint működnek, és ahol díjat a VFR repülésekre nem állapítottak meg;

b) olyan légi járművel végrehajtott repülések, amelyek engedélyezett legnagyobb felszálló-tömege kettő (2) tonnával kevesebb;

c) hivatalos küldetésben lévő uralkodó és közvetlen családja, állam-, kormányfő és miniszterek kizárólagos szállítására végrehajtott repülések. Ezt valamennyi esetben a repülési tervben a megfelelő státusindikátor jelzésével alá kell támasztani;

d) illetékes kutató-mentő testület által engedélyezett kutató-mentő repülések.

2. Ezekon felül, saját illetékességi körébe tartozó Repüléstájékoztató Körzeten belül egy Szerződő Állam a következőket mentesítheti az útvonal-használati díj megfizetése alól:

a) bármely Állam katonai légi járművei által végrehajtott katonai repülések;

b) kizárólag a pilótakabin hajózó személyzete szakaszolati engedélyre vagy jogosítása megszerzését, megújítását vagy megtartását célzó gyakorló repülések, amikor ezt a repülési terv megjegyzés rovatában megfelelően feltüntették. Ezek a repülések nem szolgálhatnak utas-és/vagy áruszállításra, a légi jármű kereskedelmi áttelepítésére vagy átrepülésére, és kizárólag az érintett állam légterén belül hajthatók végre;

c) földi léginavigációs berendezésként használt vagy használni tervezett berendezések ellenőrzése, vagy kipróbálásának kizárólagos céljával végrehajtott repülések, kivéve az adott légi jármű kereskedelmi áttelepüléseit;

d) repülések, melyek ugyanazon a repülőtéren fejeződnek be, amelyről a légi jármű felszállt, és a repülés folyamán közbeeső leszállás nem történt (körrepülés).

9. Cikkely

A díjat az EUROCONTROL brüsszeli központjához kell befizetni, a 2. függelékben leírt fizetési feltételeknek megfelelően. A számlázásra alkalmazott valutánem az euró.

10. Cikkely

Az útvonal-használati díjrendszer alkalmazási feltételeit, az egység díjszabásokat a Szerződő Államoknak közzé kell tenniük.

1. Függelék

Repüléstájékoztató körzetek

Albán Köztársaság

Tirana Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Tirana Repüléstájékoztató Körzet

Német Szövetségi Köztársaság

Berlin Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Hannover Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Rhein Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Bremen Repüléstájékoztató Körzet
Düsseldorf Repüléstájékoztató Körzet
Frankfurt Repüléstájékoztató Körzet
München Repüléstájékoztató Körzet
Berlin Repüléstájékoztató Körzet

Osztrák Köztársaság

Wien Repüléstájékoztató Körzet

Belga Királyság – Luxemburgi Nagyhercegség

Bruxelles Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Bruxelles Repüléstájékoztató Körzet

Bosznia-Hercegovina

Sarajevo Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Sarajevo Repüléstájékoztató Körzet

Bolgár Köztársaság

Sofia Repüléstájékoztató Körzet
Varna Repüléstájékoztató Körzet

Ciprusi Köztársaság

Nicosia Repüléstájékoztató Körzet

Horvát Köztársaság

Zagreb Repüléstájékoztató Körzet
Zagreb Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet

Dán Királyság

Kobenhavn Repüléstájékoztató Körzet

Spanyol Királyság

Madrid Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Madrid Repüléstájékoztató Körzet
Barcelona Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Barcelona Repüléstájékoztató Körzet
Islas Canarias Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Islas Canarias Repüléstájékoztató Körzet

Finn Köztársaság

Tampere Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Tampere Repüléstájékoztató Körzet
Rovaniemi Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Rovaniemi Repüléstájékoztató Körzet

Francia Köztársaság

France Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Paris Repüléstájékoztató Körzet
Brest Repüléstájékoztató Körzet

Bordeaux Repüléstájékoztató Körzet
Marseille Repüléstájékoztató Körzet
Reims Repüléstájékoztató Körzet

Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága

Scottish Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Scottish Repüléstájékoztató Körzet
London Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
London Repüléstájékoztató Körzet

Görög Köztársaság

Athinai Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Athinai Repüléstájékoztató Körzet

Magyar Köztársaság

Budapest Repüléstájékoztató Körzet

Írország

Shannon Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Shannon Repüléstájékoztató Körzet
Shannon Óceáni Átváltási Körzet,
amely a következő koordináták által határolt: 51°N 15°W,
51°N 08°W, 48°30'N 08°W, 49°N 15°W, 51°N 15°W
FL55-ön és felette

Északi Óceáni Átváltási Körzet,
amely a következő koordináták által határolt: 57°N 15°W,
54°N 15°W, 57°N 10°W, 54° 34'W FL55-ön és felette

Olasz Köztársaság

Milano Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Roma Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Brindisi Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Milano Repüléstájékoztató Körzet
Roma Repüléstájékoztató Körzet
Brindisi Repüléstájékoztató Körzet

Volt Jugoszláv Köztársaság, Makedónia

Skopje Repüléstájékoztató Körzet

Máltai Köztársaság

Málta Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Málta Repüléstájékoztató Körzet

Moldovai Köztársaság

Kishinau Repüléstájékoztató Körzet

Monacói Hercegség

(Marseille Repüléstájékoztató Körzet)

Norvég Királyság

Oslo Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Stavanger Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Trodheim Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Bodo Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Oslo Repüléstájékoztató Körzet

Stavanger Repüléstájékoztató Körzet
Trodheim Repüléstájékoztató Körzet
Bodo Repüléstájékoztató Körzet
Bodo Óceáni Repüléstájékoztató Körzet

Holland Királyság

Amsterdam Repüléstájékoztató Körzet

Portugál Köztársaság

Lisboa Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Lisboa Repüléstájékoztató Körzet
Santa Maria Repüléstájékoztató Körzet

Románia

Bucuresti Repüléstájékoztató Körzet

Szlovák Köztársaság

Bratislava Repüléstájékoztató Körzet

Szlovén Köztársaság

Ljubljana Repüléstájékoztató Körzet

Svéd Királyság

Svéd Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Svéd Repüléstájékoztató Körzet

Svájci Államszövetség

Switzerland Magaslégtéri Repüléstájékoztató Körzet
Switzerland Repüléstájékoztató Körzet

Cseh Köztársaság

Praha Repüléstájékoztató Körzet

Török Köztársaság

Ankara Repüléstájékoztató Körzet
Istanbul Repüléstájékoztató Körzet

2. Függelék

Fizetési feltételek

1. Záradék

1. Az EUROCONTROL által kiállított számlákat az EUROCONTROL brüsszeli központjához kell befizetni.

2. Az EUROCONTROL ezenkívül a befizető kötelezettségének teljesítéseként fogadja el az útvonal-használati díjrendszer illetékes testületei által kijelölt, a Szerződő Államokban vagy más államokban lévő bankszervezeteknél a nevében megnyitott bankszámlákra történő befizetéseket is.

3. A díj összege a repülés végrehajtásának napján válik esedékessé. A fizetésnek az EUROCONTROL-hoz való beérkezési határidejét a számlán fel kell tüntetni, ami a számla kiállításától számított 30 nap.

2. Záradék

1. E záradék 2. pontjában foglaltak kivételével, a díj összegét euróban kell megfizetni.

2. Valamely Szerződő Állam állampolgára, ha saját befizetését azon államban kijelölt bankszervezetnél teljesíti, amelynek állampolgára, adósságát az adott állam konvertibilis valutájában törlesztheti.

3. Ha a felhasználó az előző pontban említett lehetőséget veszi igénybe, az euroösszegnek nemzeti valutára történő átszámítását a befizetés napján és helyén érvényes, a kereskedelmi tranzakciókhoz kihirdetett, napi árfolyamon kell elvégezni.

3. Záradék

A befizetést azzal az értékrendezési nappal kell az EUROCONTROL által átvettnek tekinteni, amikor az esedékes összeget jóváírták az EUROCONTROL kijelölt bankszámlájára. Az értékrendezési nap az a nap, amelytől kezdve az EUROCONTROL felhasználhatja a pénzkészletet.

4. Záradék

1. A befizetésekhez nyilatkozatot kell csatolni, megadva a kifizetett számlák és leszámított hitellevelek hivatkozási számait, dátumait és euroösszegeit. A számlák euroösszegeit ugyancsak fel kell tüntetni azokon a számlákon is, ahol a felhasználók a nemzeti valutában történő befizetés lehetőségét veszik igénybe.

2. Ha egy befizetéshez nem csatolják a fenti 1. pontban meghatározott részletes adatokat, ami lehetővé teszi a befizetés adott számlára vagy számlákra való vonatkoztatását, akkor az EUROCONTROL a befizetést az alábbiak szerint használja fel:

- először kamattörlesztésre, majd
- a legrégebbi kifizetetlen számla kiegyenlítésére.

5. Záradék

1. A számlákkal kapcsolatos reklamációkat írásban vagy az EUROCONTROL által előzetesen elfogadott elektronikus adathordozón kell az EUROCONTROL-hoz benyújtani. A számlán feltüntetésre kerül az a legkésőbbi időpont, ami a számla keltétől számított 60 nap, ameddig a

reklamációknak az EUROCONTROL-hoz meg kell érkeznie.

2. A reklamáció benyújtásának időpontja az az időpont, amikor a reklamációt az EUROCONTROL kézhez veszi.

3. A reklamációt részletezni kell, és csatolni kell hozzá minden vonatkozó bizonyítékot.

4. A felhasználót az általa benyújtott reklamáció nem jogosítja fel arra, hogy a vonatkozó számlákból leszámítson, hacsak az EUROCONTROL erre fel nem jogosítja.

5. Ha az EUROCONTROL és a felhasználó kölcsönösen adóssai és hitelezői egymásnak, számlatartozást kiegyenlítő befizetést nem szabad kezdeményezni az EUROCONTROL előzetes beleegyezése nélkül.

6. Záradék

1. A számla fizetési határidejéig ki nem fizetett bármely összegű díj – az Alkalmazási Feltételek 10. Cikkelyével összhangban – egy illetékes testület döntése alapján megállapított és a Szerződő Állam által közzétett kamat mértékével növelendő. A kamat mint késedelmi kamat, egyszeri kamat, amelyet a kifizetetlen összeg alapján, napi kamatszámítással állapítanak meg.

2. A kamatot euróban számítják ki és számlázzák.

7. Záradék

Ha az adós az esedékes összeget nem fizeti meg, annak behajtására intézkedések tehetők.

A késedelmes útvonaldíj-fizetés esetén alkalmazott késedelmi kamat mértéke: 7,17%/év.

2006-tól alkalmazott egységdíjszabás

	Egység díjszabás
Belgium/Luxemburg*	76,95 euró
Német Szövetségi Köztársaság*	63,30 euró
Franciaország*	60,13 euró
Egyesült Királyság	81,70 euró
Hollandia*	49,38 euró
Írország*	28,16 euró
Svájc	69,88 euró
Portugália – Lisboa*	49,21 euró
Ausztria*	58,93 euró
Spanyolország	
– szárazföldi terület*	72,64 euró
– Kanári-szigetek*	66,46 euró
Portugália – Santa Mária*	14,64 euró
Görögország*	41,82 euró

	Egység díjszabás
Törökország**	27,26 euró
Málta – Malta	33,73 euró
Olaszország*	67,67 euró
Ciprus	33,67 euró
Magyarország	31,46 euró
Norvégia	56,64 euró
Dánia	55,12 euró
Szlovénia	57,30 euró
Románia**	39,63 euró
Cseh Köztársaság	34,96 euró
Svédország	42,48 euró
Szlovákia	39,15 euró
Horvátország	52,70 euró
Bulgária**	48,85 euró
Volt Jugoszláv Köztársaság, Macedónia	63,17 euró
Moldovai Köztársaság	38,32 euró
Finnország*	38,24 euró
Albánia	43,28 euró
Bosznia-Hercegovina	37,94 euró

* Az Európai Pénzügyi Unióhoz (EMU) csatlakozott állam.

** Költségalapjukat euróban kifejező államok.

**A gazdasági és közlekedési miniszter
119/2005. (XII. 27.) GKM
rendelete**

**a közúti járművek forgalomba helyezésével
és forgalomban tartásával, környezetvédelmi
felülvizsgálatával és ellenőrzésével, továbbá
a gépjárműfenntartó tevékenységgel kapcsolatos
egyes közlekedési hatósági eljárások díjáról szóló
91/2004. (VI. 29.) GKM rendelet módosításáról**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. §-a (3) bekezdésének e) pontjában és az illetékekről szóló 1990. évi XCIII. törvény 67. §-ának (2) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján – a pénzügyminiszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

1. §

A közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével, továbbá a gépjárműfenntartó tevékenységgel kapcsolatos egyes közlekedési hatósági eljárások díjáról szóló 91/2004. (VI. 29.) GKM rendelet 1. melléklete II. fejezetének 2. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

		Díj (Ft) Bruttó
2.	A felülvizsgáló szervezet által végzett környezetvédelmi felülvizsgálat (SZJ 74.30) díja	
2.1.	Hagyományos kétütemű Otto-motoros és dízelmotoros gépkocsi (R. 9. melléklet 2.2.3. pont)	
2.1.1.	kétütemű (ideértve az R. 1. melléklet 1.8. pontja szerint 45 kóddal rendelkező motorokat)	2 600
2.1.2.	dízelmotoros	4 800
2.2.	Hagyományos OTTO-motoros négyütemű gépkocsi (R. 9. melléklet 2.2.2. pont)	4 000
2.3.	Csökkentett szennyezésű gépkocsi (R. 9. melléklet 2.2.1. pont)	4 800
2.4.	Korszerű, környezetbarát gépkocsi (R. 9. melléklet 2.1. pont)	
2.4.1.	benzin-és dízelmotoros gépkocsi (ideértve az R. 1. melléklet 1.8. pontja szerint 55 kóddal rendelkező motorokat)	5 400
2.4.2.	benzinmotoros gépkocsi, amelyhez célműszer (speciális fordulatszámérő) szükséges	7 500
2.4.3.	elektronikusan szabályozott befecskendezésű dízelmotoros	
2.4.3.1.	személygépkocsi, kisteherautó és kisbusz (megengedett legnagyobb össztömeg <= 3500 kg)	7 500
2.4.3.2.	tehergépkocsi, vontató és autóbusz (megengedett legnagyobb össztömeg >3500 kg)	10 200
2.5.	A megsérült igazolólap, elveszett vagy megsérült plakett R. 9. § (3) bekezdés szerinti pótlásának, valamint az igazolólap és plakett rendszámváltozás miatti cseréjének díja az 1.5. pontban meghatározott díjon felül	400
2.6.	A gépkocsinak a motorállapot felülvizsgálatát és a kipufogógáz szennyezőanyag-tartalmának mérését is magában foglaló, a gyártó által előírt futásteljesítmény szerinti ellenőrzése vagy javítása után a gépkocsi tulajdonosának (üzembentartójának) az 1.3. pontban meghatározottan felül fizetendő díja	400

2. §

Ez a rendelet 2006. január 1-jén lép hatályba.

Dr. Kóka János s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter

**A gazdasági és közlekedési miniszter
120/2005. (XII. 28.) GKM
rendelete
a belvízi légpárnás kishajók megfelelıőségének
feltételeiről**

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény 88. §-a (2) bekezdésének *b*) pontjában kapott felhatalmazás alapján a következıket rendelem el:

1. §

(1) A rendelet hatálya a magyar hajórajstromban nyilvántartott és a Magyar Köztársaság víziútjain közlekedő légpárnás kishajókra terjed ki.

(2) A rendelet hatálya nem terjed ki a honvédelmi célú légpárnás kishajókra.

2. §

E rendelet alkalmazásában

a) légpárnás kishajó: olyan, menetben a hajótest alá juttatott nagynyomású levegővel létrehozott légpárna által szolgáltatott felhajtóerővel a vízfelszín (vagy talaj) fölél emelkedő jármű, amelynek hajótesten mért hossza a 20 métert nem éri el, legfeljebb 12 utas szállítására engedélyezték és haladását propulziós mű biztosítja,

b) propulziós mű: a vízijárműbe épített vagy vízijárműre felszerelt erógép forgó mozgását a vízijármű haladó mozgásává alakító szerkezet,

c) elismert hajóosztályozó társaság: az Európai Bizottság által elismert, a hajók megfelelıőségét vizsgáló, ellenőrző és tanúsító szervezet.

3. §

(1) A légpárnás kishajónak a tervezés és építés tekintetében meg kell felelnie a mellékletben foglalt feltételeknek.

(2) Az elismert hajóosztályozó társaság előírásainak megfelelıően tervezett és épített légpárnás kishajót úgy kell tekinteni, hogy az a mellékletben foglalt feltételeknek megfelel.

(3) Az (1) vagy (2) bekezdésben foglalt feltételeknek való megfelelést a gyártó vagy az Európai Unióban letelepedett meghatalmazott képviselője megfelelıőségi nyilatkozatban köteles igazolni.

(4) A megfelelıőségi nyilatkozatnak a következı adatokat kell tartalmaznia:

a) a gyártó vagy annak az Európai Unióban letelepedett meghatalmazott képviselőjének neve és címe,

b) a légpárnás kishajó leírása,

c) hivatkozás az alkalmazott szabványokra vagy azokra a műszaki leírásokra (specifikációkra), amelyek a megfelelési nyilatkozat alapul, illetve az elismert hajóosztályozó társaság által kiadott típusvizsgálati tanúsítványra,

d) a gyártó vagy annak az Európai Unióban letelepedett meghatalmazott képviselője által aláírási joggal felruházott személy azonosító adatai.

(5) Légpárnás kishajót kereskedelmi forgalomba hozni és első alkalommal üzembe helyezni csak megfelelıőségi nyilatkozattal lehet.

4. §

A légpárnás kishajó üzem közbeni zajszintje 25 méter távolságból mérve nem haladhatja meg a 75 dB értéket.

5. §

Az e rendeletben megállapított technikai jellegű követelményeknek nem kell megfelelnie az olyan légpárnás kishajónak, amelyet az Európai Unió valamely tagállamában vagy Törökországban állítottak elő, illetve hoztak forgalomba, vagy az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes valamely EFTA-tagállamban állítottak elő az ott irányadó előírásoknak megfelelıően, feltéve, hogy az irányadó előírások az emberi egészség és élet védelme tekintetében az e rendeletben foglaltakkal egyenértékű védelmet nyújtanak.

6. §

(1) Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba.

(2) E rendelet tervezetének a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás megállapításáról szóló, a 98/48/EK irányelvvel módosított 98/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 8–10. cikkében előírt egyeztetése megtörtént.

*Dr. Kóka János s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter*

Melléklet
a 120/2005. (XII. 28.) GKM rendelethez

**A belvízi légpárnás kishajók megfelelıőségének
feltételei**

1. Szerkezet

1.1. A hajótest és a felépítmény hossz- és helyi szilárdságot biztosító elemeihez, valamint a szoknyához használt

anyagok az üzemeltetés jellegéből eredő igénybevételnek feleljenek meg.

1.2. A szerkezeti elemeknek maradó alakváltozás és a vízmentesség elvesztése nélkül ki kell bírniuk a hajózási zónájukban¹ az üzemeltetés során fellépő statikus és dinamikus terheléseket.

1.3. A ciklikus – beleértve a vibráció okozta – terhelések

1.3.1. nem vezethetnek a szerkezet sérüléséhez;

1.3.2. nem akadályozhatják a gépek és berendezések normális működését;

1.3.3. nem hathatnak károsan a személyzet munkavégzési képességére.

1.4. A függőleges irányú gyorsulás – amennyiben nem alkalmaznak különleges intézkedéseket a hajón tartózkodó személyek védelmére – a hajó tömegpontjában nem haladhatja meg az $1g$ ($9,806 \text{ m/s}^2$) értéket.

1.5. A főgépnek, segédgépnek, az emelő légnyomást biztosító szerkezetnek és a villamos berendezésnek sérülés nélkül minden irányban ki kell állnia a $2g$ gyorsulást.

2. Úszóképesség és stabilitás

2.1. A légpárnás kishajó biztonsági távolsága legalább $0,25 \text{ m}$.

2.2. A biztonsági távolságot vízbe merülő (deplacement) állapotban teljes terhelésnél a merülési síktól addig a pontig kell mérni, amelynél az elárasztás megkezdődik.

2.3. A stabilitást vízbe merülő és vízből kiemelkedő állapotban kell ellenőrizni.

2.4. Az oldalirányú dőlésszög az egyoldali utastömörülés, a szélnyomás és a fordulóban fellépő centrifugális erő egyidejű hatására a 10° szöget nem haladhatja meg.

2.5. Az egyoldali utastömörülésből adódó M_p billentő nyomatékot az alábbi összefüggésből kell számítani:

$$M_p = c_p \cdot b \cdot P \text{ [kNm]},$$

ahol:

$c_p = 1,5 \text{ [m/s}^2\text:]$;

$b =$ a fedélzet legnagyobb hasznos szélessége (m),

$P =$ az engedélyezett személyek összes tömege (t).

2.6. A P értékének számításánál a személyek közepes tömege 75 kg , súlypontmagasságuk a fedélzettől 1 m .

2.7. Az egyoldali utastömörülés számításánál azon a fedélzeten vagy helyiségben, amelyet részben elfoglalnak rögzített padok, asztalok vagy hasonló tárgyak, minden m^2 szabad területre $3,75$ személyt kell számításba venni. A padokon minden személyre $0,50 \text{ m}$ ülés szélességet és $0,75 \text{ m}$ ülésmélységet kell számításba venni.

2.8. A számítást jobboldali és baloldali utastömörülés esetére is el kell végezni.

2.9. A szélnyomás hatására keletkezett M_w billentő nyomatékot az alábbi összefüggéssel kell számítani:

$$M_w = p_w A \left(l_w + \frac{D}{2} \right), \quad (\text{kNm})$$

ahol:

$p_w =$ fajlagos szélnyomás, amelynek értéke $0,15 \text{ kN/m}^2$;

$A =$ a hajó szélnek kitett felülete kiemelkedett állapotban (m^2);

$l_w =$ az A szélnek kitett felület mértani középpontjának távolsága a vízfelszíntől kiemelkedett állapotban (m);

$D =$ oldalmagasság az alapsíktól (m).

2.10. A fordulóban fellépő centrifugális erő okozta M_{dr} billentő nyomatékot az alábbi összefüggésből kell számítani:

$$M_{dr} = \frac{0,2\Delta v^2 \left(\overline{KG} - \frac{D}{2} \right)}{L} \quad (\text{kNm})$$

ahol:

$\Delta =$ a hajó tömege teljes terhelésnél (t);

$v =$ teljes holtvízi menetsebesség (m/s);

$L =$ a hajótest hossza (m);

$\overline{KG} =$ a súlypont magassága az alapsíktól teljes terhelésnél (m);

$D =$ oldalmagasság az alapsíktól (m).

2.11. Amennyiben a fordulás közbeni oldalirányú dőlésszöget fordulási próbával állapítják meg, az így kapott érték a számításához felhasználható. Ezt a kísérletet teljes terheléssel, a legnagyobb menetsebesség felével kell végrehajtani a lehető legkisebb átmérőjű fordulási kör mellett.

2.12. A kielégítő stabilitást átmeneti üzemmódban (kiemelkedésnél és leereszkedésnél) is biztosítani kell.

3. Kormányberendezés

3.1. A légpárnás kishajót kellő szilárdságú és a kormányképességet és az iránytartást biztosító kormányval kell felszerelni (például terelőlappal, forgatható légsavarral).

3.2. A kormányképességet és az iránytartást átmeneti üzemmódban is biztosítani kell.

3.3. A szokásos üzemeltetési viszonyok között (sebesség és terhelés) a kezelőnek a kormányzás fő helyéről minden irányban megfelelő kilátással kell rendelkeznie.

¹ A víziközlekedés rendjéről szóló 39/2003. (VI. 13.) GKM rendelettel közzétett Hajózási Szabályzat, 1–2. melléklet.

4. Horgonyberendezés

4.1. A légpárnás kishajót legalább egy horgonnyal és a négy főnél nagyobb befogadóképességű légpárnás kishajót horgonycsörlővel kell felszerelni.

4.2. A horgony tömegét, a horgonylánc kaliberét és hosszát, illetve a horgonykötél átmérőjét és hosszát az alábbi táblázatból kell megválasztani.

Hajótesten mért hossz (m)		5-ig	5-7	7-9	9-11	11-13	13-15	15-17	17-20
Horgony (kg)	Négykapás horgony	8	11	15	18	25	35	40	50
	Danforth, Bass és egyéb lemez-horgony	5	7	10	15	18	20	25	35
Horgonylánc	Kaliber (mm)	4	4	6	6	8	8	10	10
	Hossz (m)	12	14	16	18	20	22	24	26
Horgonykötél	Átmérő (mm)	8	12	14	16	18	20	22	24
	Hossz (m)	5	7	9	11	13	15	17	20

5. Mentőeszközök, ülések és biztonsági övek

5.1. A legfeljebb négy fő befogadóképességű légpárnás kishajót egy, azon felül két mentőgyűrűvel kell felszerelni.

5.2. A 15 m-nél hosszabb légpárnás kishajót egy mentőtutajjal kell ellátni.

5.3. A légpárnás kishajón tartózkodó minden személy részére mentőövet kell biztosítani.

5.4. Az ülőhelyeket és azok rögzítését a következő terhelésre kell méretezni:

A terhelés iránya	Terhelés (kN)
Orr felé	2,25
Far felé	1,5
Keresztirányban	1,5
Függőlegesen lefelé	2,25
Függőlegesen felfelé	1,5

5.5. A légpárnás kishajó üléseit biztonsági övvel kell felszerelni.

6. Villamos berendezések

6.1. A légpárnás kishajó áramforrásának biztosítania kell valamennyi, a kishajó normál üzeméhez szükséges fogyasztó áramellátását.

6.2. A navigációs és a jelzőeszközök áramellátását puffer üzemben működő vészáramforrásról biztosítani kell.

7. Próbák

7.1. A sorozatban épített légpárnás kishajó prototípusát, továbbá a négy főnél nagyobb befogadóképességű egyedi építésű légpárnás kishajót álló- és futópróba alá kell vetni.

7.2. Az állópróba során ellenőrizni kell a légpárnás kishajó stabilitását, kormányképességét, iránytartását, a gépek normális működését, valamint a személyzet és az utasok ülőhelyeinek szilárdságát.

7.3. A futópróba során ellenőrizni kell a kishajó kormányképességét, iránytartását, továbbá stabilitását forduló közben.

A gazdasági és közlekedési miniszter 121/2005. (XII. 28.) GKM rendelete

a tengerészek munkaidejére vonatkozó rendelkezések végrehajtásáról

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény (a továbbiakban: Vkt.) 88. §-a (2) bekezdésének *b)* és *c)* pontjában kapott felhatalmazás alapján a következőket rendeltem el:

A rendelet hatálya

1. §

E rendelet hatálya

a) a magyar lajstromban nyilvántartott tengeri hajó üzemben tartójára, parancsnokára és személyzetére,

b) a Magyar Köztársaság területi vizeire érkező, illetve ott tartózkodó, idegen állam lajstromában nyilvántartott folyam-tengeri hajó üzemben tartójára, parancsnokára és személyzetére – függetlenül attól, hogy a lobogó szerinti állam részese-e a 2. § *a)* pontjában felsorolt egyezményeknek,

c) az *a)* és *b)* pontban meghatározott hajók ellenőrzését végző hajózási hatóságra terjed ki.

Értelmező rendelkezések

2. §

E rendelet alkalmazásában:

a) ILO 180. számú egyezmény: a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája által elfogadott, a tengerészek munkaidejéről és a hajók fedélzetén lévő sze-

mélyzet létszámáról szóló 1996. évi ILO 180. számú egyezmény,

b) *ILO 147. számú egyezmény*: 2005. évi CIII. törvény a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Általános Konferenciája 62. ülészakán elfogadott, a kereskedelmi hajók minimális követelményeiről szóló 147. számú Egyezmény, és az ahhoz kapcsolódó 1996. évi Jegyzőkönyv kihirdetéséről,

c) *STCW egyezmény*: 119/1997. (VII. 15.) Korm. rendelet a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978/1995. évi nemzetközi egyezmény kihirdetéséről,

d) *hajó*: gazdasági célból üzemben tartott, magyar vagy idegen lobogó alatt közlekedő, állami vagy magántulajdonú tengeri, illetve folyam-tengeri hajó, amelyre az a) pontban felsorolt nemzetközi egyezmények rendelkezéseit alkalmazni kell, a halászhajók kivételével,

e) *hajózási hatóság*: a Központi Közlekedési Felügyelet,

f) *ellenőr*: ellenőrzést végző hajózási hatósági személy,

g) *panasz*: a személyzet tagja, szakmai testület vagy szövetség, illetve más érdekképviselői szervezet, továbbá bármely olyan személy által benyújtott információ vagy bejelentés, akinek a hajó biztonságához – beleértve a személyzetet érintő biztonsági és egészségügyi kockázatokat is – valamilyen érdeke fűződik.

Értesítő jelentés

3. §

(1) A hajózási hatóság, amennyiben a Magyar Köztársaság területén lévő kikötőbe befutó, illetve ott tartózkodó hajóra vonatkozóan a Vkt. VI. fejezetében megállapított munkaidő-beosztás megsértéséről szóló panasz érkezik vagy a hatóság a munkaidő-beosztás megsértéséről bizonyítékot szerez, értesítő jelentést készít a hajó lajstromozása szerinti állam hatósága számára, továbbá amennyiben a 4. §-ban meghatározott módon elvégzett ellenőrzés kellő bizonyítékot szolgáltat arra, hogy a hajón talált állapotok jogszabályi rendelkezésbe ütköznek, megteszi a szükséges intézkedéseket a személyzet egészségét vagy biztonságát nyilvánvalóan veszélyeztető körülmények kiküszöbölésére.

(2) A panaszt benyújtó személy személyazonossága az érintett hajó parancsnoka vagy tulajdonosa előtt nem fedhető fel.

Ellenőrzés és részletesebb ellenőrzés

4. §

(1) A Vkt. VI. fejezetében foglalt, a munkaidő-beosztásra vonatkozó rendelkezések megtartásának ellenőrzésé-

re irányuló tevékenysége során az ellenőr a következőket vizsgálja:

a) kifüggesztették-e a hajón könnyen megközelíthető helyen a munkaidő-beosztást a hajón bevezetett munkanyelven és angolul ismertető, az *1. mellékletben* foglalt minta szerinti kivitelű vagy azzal egyenértékű formájú tájékoztató táblát,

b) vezetik-e a munkavégzés nyelvén és angolul a *2. mellékletben* meghatározott vagy azzal egyenértékű forma szerinti, a hajón szolgálatot teljesítő személyek munka- és pihenőidejének nyilvántartását, illetve a nyilvántartás meglétét, továbbá megállapítható-e, hogy a nyilvántartás a hajót lajstromozó állam hatósága megvizsgálta és jóváhagyta.

(2) Panasz esetén vagy ha az ellenőr a hajón végzett megfigyeléseire alapozottan arra a következtetésre jut, hogy a személyzet tagjai kimerültek, az ellenőr – a hajó üzemelésére vonatkozó egyéb feljegyzésekre is figyelemmel – az (1) bekezdésben meghatározott ellenőrzésnél részletesebb ellenőrzést végez el annak megállapítására, hogy a munka- és a pihenőidő megfelel-e a Vkt. VI. fejezetében megállapított követelményeknek és azokat megfelelően betartották-e.

A hiányosságok kiküszöbölése

5. §

(1) Amennyiben az ellenőrzés vagy a részletesebb ellenőrzés azt tárja fel, hogy a hajón nem tartják meg a munkaidőre, illetve a pihenőidő mértékére jogszabályban megállapított rendelkezéseket, a hajózási hatóság intézkedik annak érdekében, hogy a személyzet tagjainak biztonságát vagy egészségét nyilvánvalóan veszélyeztető körülményeket kiküszöböljék. Az ilyen intézkedések között szerepelhet a kikötő elhagyásának megtiltása a hajó számára mindaddig, amíg a munkavégzés rendje tekintetében a hajón észlelt hiányosságokat ki nem küszöbölték, illetve a személyzet tagjai elegendő pihenőidőt nem kaptak.

(2) Amennyiben megállapítást nyer, hogy az első őrszolgálatot teljesítő személyzet vagy a soron következő váltószemélyzet tagjai kimerültek, a hajózási hatóság intézkedik arról, hogy a hajó mindaddig ne hagyassa el a kikötőt, amíg az észlelt hiányosságokat ki nem küszöbölték, illetve a személyzet tagjai elegendő pihenőidőt nem kaptak.

Egyéb intézkedések

6. §

(1) Amennyiben a hajózási hatóság az 5. §-ban meghatározott okból megtiltja a hajónak a kikötő elhagyását, a hajózási hatóság a 4. §-ban részletezett ellenőrzés eredményéről, a hajózási hatóság határozatáról – és szükség ese-

tén – a rendellenességet kiküszöbölő intézkedésekről értesíti a hajó parancsnokát, tulajdonosát vagy üzemben tartóját, továbbá annak az államnak a hatóságát, konzulját vagy földrajzilag legközelebb található diplomáciai képviselőt, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik, illetve amelynek lajstromában a hajót nyilvántartásba vették.

(2) A rendeletben meghatározott ellenőrzés alkalmával el kell kerülni a hajó indokolatlan visszatartását. Ha hajó visszatartása indokolatlannak bizonyul, az elszenvedett károkért és veszteségekért a hajó tulajdonosa, illetve üzemben tartója kártalanításra jogosult. Az ellenőrzés miatt felmerült késedelem tényállásának bizonyítása a hajó tulajdonosát vagy üzemben tartóját terheli.

Hatósági szervezetek együttműködése

7. §

(1) A hajózási hatóság gondoskodik arról, hogy az Európai Gazdasági Térségről (a továbbiakban: EGT) szóló megállapodásban részes államok illetékes hatósági szervezeteivel a hajók ellenőrzése tárgyában külön jogszabályban¹ meghatározott együttműködés keretében megfelelő ellenőrzés valósuljon meg a hajózás biztonsága, a szennyezések megelőzése és a hajókon az élet- és munkakörülmények tekintetében elfogadott nemzetközi követelményeknek az EGT kikötőibe befutó és az EGT tagállamainak felségvizein közlekedő hajókon történő érvényesítése érdekében. Az illetékes ellenőrző hatóságok közös intézkedéseikről értesítik az Európai Bizottságot.

(2) A 4. és az 5. §-ban meghatározott intézkedésről szóló tájékoztatást jogszabályban meghatározott módon hozzáférhetővé és közzé kell tenni.

¹ 225/2003. (XII. 13.) Korm. rendelet a magyar víziutakon külföldi államok lobogója alatt közlekedő tengeri hajók biztonsági ellenőrzéséről.

Alkalmazás egyezményekben nem részes államban lajstromozott hajókra

8. §

Az ILO 180. számú egyezményben, illetve az ILO 147. számú egyezményhez csatolt jegyzőkönyvben nem részes államban lajstromozott hajó ellenőrzésekor, a hajózási hatóság a hajót és annak személyzetét nem részesítheti kedvezőbb bánásmódban, mint amilyenben az ILO 180. számú egyezményben, illetve az ILO 147. számú egyezményhez csatolt jegyzőkönyvben vagy mindkettőben részes államban lajstromozott hajó részesülhet.

Záró rendelkezések

9. §

Ez a rendelet a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba.

10. §

Ez a rendelet a tengerészeknek a közösségi kikötőkbe befutó hajók fedélzetén töltött munkaidejére vonatkozó rendelkezések végrehajtásáról szóló 1999. december 13-i 1999/95/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelést szolgálja.

Dr. Kóka János s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter

KÖZLÖNY

§

1. melléklet a 121/2005. (XII. 28.) GKM rendelethez**Minta a fedélzeti munkaidő-beosztás nyilvántartásához¹**

Hajó neve: Hajó lobogója: IMO-szám (ha van)

A nyilvántartás legutóbbi frissítése: () oldal a(z) () oldalból.

A tengerészek munkaidejéről és a hajók személyzetéről szóló 1996. évi 180. számú ILO egyezmény és a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978/1995. évi nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény)² rendelkezéseivel összeegyeztethető rendelkezéseket tartalmazó nemzeti jogszabályban, illetve bejegyzett vagy jóváhagyott kollektív szerződésben meghatározott munkaidő, illetve a pihenőidő:

A munkaidő megengedett legnagyobb, illetve a pihenőidő előírt legkisebb mértéke³:

Egyéb előírások:

Beosztás/rang ⁴	Tervezett napi munkaórák a tengeren		Tervezett napi munkaórák a kikötőben		Megjegyzések	Összes napi munkaóra ³	
	Őrszolgálat (...-tól...-ig)	Egyéb feladat (...-tól...-ig) ⁵	Őrszolgálat (...-tól...-ig)	Egyéb feladat (...-tól...-ig)		Tengeren	Kikötőben

Parancsnok aláírása:

¹ A nyomtatványt a hajón használt munkanyelven vagy nyelveken, továbbá angolul kell kitölteni.² A lap túloldalán szereplő rendelkezések az ILO 180. egyezményből és az STCW Egyezményből származnak.³ A nem kívánt rész törölendő.⁴ A hajók biztonságos üzemeltetéséhez szükséges összetételű és létszámú személyzetet előíró okmányban szereplő beosztások esetében használt megnevezéseknek a leírásban szereplővel azonosnak kell lennie.⁵ Az őrszolgálati személyzet esetében a megjegyzés rovat használható a nem tervezett munkaórák várható számának jelzésére, s a napi teljes munkaidőt ezen munkaidőre figyelemmel kell feltüntetni a megfelelő oszlopban.**Az ILO 180. egyezményből és az STCW egyezményből idézett rendelkezések***ILO 180. egyezmény**5. cikk*

(1) A munkaidő vagy pihenőidő korlátozásai a következők szerint határozhatók meg: *a*) a munkaidő maximális időtartama, amely nem haladhatja meg:

(i) a 14 órát bármely 24 órás időszakban; és

(ii) a 72 órát bármely hétnapos időszakban, vagy *b*) a pihenőidő minimális időtartama, amely nem lehet kevesebb, mint: (i) 10 óra bármely 24 órás időszakban; és (ii) 77 óra bármely hétnapos időszakban.

(2) A pihenőidő legfeljebb két részre osztható, amelyek közül az egyik legalább 6 óra időtartamú, és az egymás után következő pihenőidők közötti időköz nem lehet hosszabb 14 óránál.

(6) Az (1) és (2) bekezdés rendelkezései nem zárják ki nemzeti jogszabály alkotását vagy eljárás megállapítását, melyek alapján az illetékes hatóság olyan kollektív szerződést engedélyez vagy vesz nyilvántartásba, amelyben a megadott korlátozások alól kivételeket tesznek lehetővé. Az ilyen kivételek alkalmazásában a lehető legmesszebbre követni kell az előírt követelményeket, de azokban gyakoribb vagy hosszabb időtartamú szabadság vehető figyelembe, illetve a személyzetnek őrszolgálatot ellátó tagja, vagy rövid utakon közlekedő hajón szolgálatot teljesítő személyzet tagja számára kiegészítő pihenőidő biztosítható.

7. cikk

1. Ezen egyezmény rendelkezései nem korlátozhatják a hajóparancsnok jogát arra nézve, hogy a személyzet tagjaitól megkövetelje a hajó, a fedélzeten tartózkodó személyek vagy a rakomány biztonsága érdekében, illetve a tengeren bajba jutott másik hajó vagy személyek megsegítése céljából történő munkavégzést.

3. A hajóparancsnok gondoskodik arról, hogy a helyzet rendeződését követően a lehető legrövidebb időn belül a személyzet minden tagja számára, aki a pihenőideje alatt munkát végzett, megfelelő pihenőidő álljon rendelkezésre.

STCW egyezmény

Az STCW Szabályzat A-VIII/1 szakasza (kötelező)

1. Minden tisztként szolgálatot teljesítő, őrszolgálatot megbízott személy vagy őrszolgálatot teljesítő tengerész számára bármely 24 órás időszakban legalább 10 óra pihenőidőt kell biztosítani.

2. A pihenőidő legfeljebb két szakaszra osztható, amelyek közül az egyiknek legalább hatórásnak kell lennie.

3. Az (1) és (2) bekezdésben előírt, a pihenőidőre vonatkozó előírások nem feltétlenül érvényesülnek vészhelyzet, gyakorlat vagy más rendkívüli üzemi körülmény esetén.

4. Az (1) és (2) bekezdés rendelkezéseitől eltérően, a minimum 10 órás időszak legalább hat egymást követő órára csökkenthető, feltéve, hogy az ilyen csökkentés nem terjed két napnál hosszabb időszakra, és hogy a pihenő órák száma bármely hétnapos időszakban nem lesz kevesebb 70 óránál.

5. A hajó vezetőségének gondoskodnia kell arról, hogy az őrszolgálati beosztásokat könnyen hozzáférhető helyen tartsák.

Az STCW Szabályzat B-VIII/1 szakasza (útmutatás)

3. A VIII/1 Szabály alkalmazása során a következőket kell figyelembe venni:

1. a kimerültség megelőzésére hozott rendelkezéseknek biztosítaniuk kell, hogy ne forduljon elő túlzottan vagy ésszerűtlenül magas összesített munkaidő. Különösen az A-VIII/1 szakaszban megadott minimális pihenőidő esetében kerülni kell azt az értelmezést, miszerint az összes fennmaradó órát őrszolgálatra vagy egyéb szolgálatra lehetne fordítani;
2. a munkaszüneti időszakok gyakorisága és hossza, továbbá a kompenzációs szabadság biztosítása lényeges tényező a kimerültség hosszabb időszak folyamán való kialakulásának megelőzésében;
3. a rövidtávon közlekedő tengeri hajók esetében a rendelkezések változtathatók, feltéve, hogy megfelelő biztonsági rendelkezéseket léptetnek életbe.

2. melléklet a 121/2005. (XII. 28.) GKM rendelethez

Mintanyomtatvány a tengerészek munka- és pihenőidejének nyilvántartására¹

Hajó neve: IMO-szám (ha van): Hajó lobogója:

Tengerész (teljes név): Beosztás/rang:

Hónap és év: Őrszolgálatot teljesít?: igen nem

A munka- és a pihenőidő nyilvántartása³

Kérjük, jelölje meg a munka- vagy pihenőidőt X-szel, folytonos vonallal, illetve nyíllal.

TÖLTSE KI A TÚLOLDALI TÁBLÁZATOT

A munkaidő meghatározására, illetve a minimális pihenőidőre vonatkozóan a következő jogszabályt és/vagy kollektív szerződést kell alkalmazni:

Igazolom, hogy e nyilvántartás hitelesen tükrözi a személyzet tagjának munka-, illetve pihenőidejét.

A parancsnok vagy a parancsnok által e nyilvántartás aláírására felhatalmazott személy neve:

A parancsnok vagy a meghatalmazott személy aláírása: A személyzet tagjának aláírása:

E nyilvántartás egy másolatát a személyzet tagja kapja meg.

E nyilvántartás a _____ által megállapított eljárás szerinti vizsgálat és ellenjegyzés tárgya
(az illetékes hatóság neve)

¹ E nyomtatványt a hajón használt munkavégzési nyelven vagy nyelveken, továbbá angol nyelven kell kitölteni.

² Jelölje meg a megfelelőt.

³ A nem kívánt rész törlendő.

Kérjük, jelölje meg a munka- vagy pihenőidőt X-szel vagy folytonos vonallal, illetve nyíllal.																								Pihenőidő egy 24 órás időszakban	Megjegyzések	Nem a személyzet tagja tölti ki ¹		
Órák 0	00	10	20	30	40	50	60	70	80	91	01	11	21	31	41	51	61	71	81	92	02	12	22			23	Munka- vagy pihenőidő bármely 24 órás időszakban ²	Munka- vagy pihenőidő bármely hétnapos időszakban ²
Dátum																												
Órák 0	00	10	20	30	40	50	60	70	80	91	01	11	21	31	41	51	61	71	81	92	02	12	22	23				

¹ Az illetékes hatóság által a tengerészek munkaidejéről és a hajók személyzetéről szóló 1996. évi ILO 180. számú egyezmény megfelelő előírásaival összhangban megállapított eljárások szerint töltendő ki.
² A tengerészek munkaidejéről és a hajók személyzetéről szóló 1996. évi ILO 180. számú egyezmény és a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az orszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW egyezmény) módosítása vonatkozó előírásainak betartását igazolandó további számításokra és igazolásokra lehet szükség.

**A gazdasági és közlekedési miniszter
122/2005. (XII. 28.) GKM
rendelete
az Útpénztár fejezeti kezelésű előirányzat
felhasználásának szabályozásáról,
valamint az országos közúthálózattal összefüggő
feladatok ellátásáról**

Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVIII. törvény (a továbbiakban: Áht.) 24. §-ának (9)–(10) bekezdésében és a 49. §-ának *o* pontjában foglalt felhatalmazás alapján, a Magyar Köztársaság 2006. évi költségvetéséről szóló 2005. évi CLIII. törvényben (a továbbiakban: Kvt.) foglaltak szerint, figyelemmel az államháztartás működési rendjéről szóló 217/1998. (XII. 30.) Korm. rendeletben (a továbbiakban: Ámr.) foglaltakra – a pénzügyminiszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

1. §

(1) Az Útpénztár fejezeti kezelésű előirányzat (XV. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium fejezet 25. cím, 29. alcím, (a továbbiakban: előirányzat) – a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi úthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvényben (a továbbiakban: Aptv.) meghatározott Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg a magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak és azok tartozékai kivételével – az országos közutak felújítását, karbantartását (a továbbiakban együtt: fenntartását), üzemeltetését és fejlesztését szolgálja. Az előirányzat felhasználható a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg a magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak és azok tartozékai fejlesztéséhez szükséges kizárólagos állami feladatok (területszerzés, minőségvizsgálatok) finanszírozására.

(2) Az előirányzat felhasználható az (1) bekezdésben meghatározott feladatok szükség szerint teljes körű vagy – az egyéb, az Útpénztár előirányzat fejezeti soron kívüli források társfinanszírozása mellett – részleges finanszírozására.

(3) Az előirányzat egyesíti a felhasználás tekintetében a 2005. december 31-i hatállyal megszűnt Útfenntartási és -fejlesztési célelőirányzat; valamint a korábbi a Gyorsforgalmi Úthálózat Fejlesztések Előkészítése célelőirányzat; a Felzárkóztatási Infrastrukturális Alaprogram részét képező Gyorsforgalmi Úthálózat Program előirányzat; valamint a Nemzeti Autópálya zártkörűen működő részvénytársaság (a továbbiakban: NA zrt.) támogatása előirányzat feladatait. Az előirányzat tartalmazza az Útfenntartási és -fejlesztési célelőirányzat 2005. évi maradványát. Az egyéb felsorolt előirányzatok 2005. évi maradványát az Áht. és az Ámr. vonatkozó rendelkezései szerint kell felhasználni 2006. évben.

(4) Az előirányzat feletti döntési hatáskört a gazdasági és közlekedési miniszter (a továbbiakban: miniszter) gyakorolja.

Az előirányzat forrásai

2. §

Az előirányzat forrásai:

a) a központi költségvetésből az 1. § (1) bekezdésében meghatározott célra nyújtott állami támogatás,

b) a közúti közlekedésről szóló, 1988. évi I. törvény 33. §-ának (2) bekezdésében megjelölt úthasználati díjből és pótdíjből származó bevétel,

c) az előirányzatot működtető költségvetési szerv vagyongazdálkodásában lévő, kizárólagos állami tulajdonú területek hasznosításából és értékesítéséből származó pénzeszték, beleértve: az országos közutak végleges határain belüli területeket; az országos közutak építése és korszerűsítése céljából állami tulajdonba vett földterületek azon területrészeit, amelyek az országos közutak végleges határain kívül esnek; az építés és korszerűsítés időtartama alatt használt felvonulási területeket; a földművek építéséhez, az útépitési anyagok, keverékek előállításához használt területeket és anyagnyerő helyeket; valamint a nyomvonal-módosítással együtt járó közútépítések és -korszerűsítések nyomán az országos közút végleges határain kívülre kerülő területrészeket és felhagyott közútszakaszokat, figyelemmel az Áht. 109/A. §-a és az Ámr. 63/B. §-a rendelkezéseiben foglaltakra,

d) az előirányzat céljaira teljesített egyéb hozzájárulás és támogatás,

e) az előirányzat rendeltetésének megfelelő felhasználásra átvett pénzeszköz, adomány, segély és más önkéntes befizetés, pályázati, nevezési eljárási díj, késedelmi kamat, kötbér stb.,

f) az előirányzat fejlesztési céljaira a helyi önkormányzatok – vagy ezek társulásai – és gazdálkodó szervezetek, magánszemélyek által a velük kötött szerződés alapján átadott hozzájárulás és támogatás.

3. §

(1) A 2. § *b)–f)* pontjaiban meghatározott, az előirányzat kiadásainak fedezetéül szolgáló pénzeszközöket a Magyar Államkincstárnál vezetett „GKM Útpénztár előirányzat felhasználási keretszámla” megnevezésű, 10032000-01220139-59000002 számú számla javára kell befizetni.

(2) Az előirányzat maradványa a következő évben a 4. §-ban megjelölt célokra – az Áht. 93. §-ában és a 49. §-ának *g*) pontjában foglalt előírásoknak megfelelően – a miniszter rendelkezése szerint használható fel.

Az előirányzat kiadásai

4. §

(1) Az előirányzat:

a) az országos közutak – kivéve a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak –, azok műtárgyai, illetve tartozékai fejlesztésére, ezen belül új út-, hídépítéseire és út-, hídrekonstrukciós munkáira,

b) az a) pontban meghatározott fejlesztési feladatokhoz kapcsolódó területbiztosítási, tervezési, előkészítési, környezeti-kármentesítési és a minőségvizsgálati feladatok ellátására,

c) a Programutakhoz, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak fejlesztéséhez a területbiztosítási feladatokra, valamint szükség esetén az ezekhez az utakhoz tartozó előkészítési és minőségvizsgálati feladatok ellátására,

d) az országos közutak – kivéve a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak – fenntartására, ezen belül a területbiztosítást, a tervezést, előkészítést és a minőségvizsgálatot is magába foglaló:

1. út-, hídfelújítási munkákra, valamint
2. karbantartásra,

e) az a)–c) pontokban meghatározott munkáknál a szükséges közművek átépítésére, kiépítésére, a közlekedési létesítmények megvalósításához szükséges akadálymentesítésre,

f) az országos közutak – kivéve a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak – üzemeltetésére, amely magában foglalja az adatbanki, útvonal-engedélyezési, út- és hídvizsgálati, ÚTINFORM és határkirendeltség működtetési központi üzemeltetési tevékenységeket is,

g) az előirányzat működtetésével összefüggő – az azt működtető költségvetési szerv működési kiadásai terhére el nem számolható – központi szakmai, pénzügyi-számviteli és jogi feladatokkal, így:

1. az előirányzat tervezésével és előkészítésével, a szerződéskötés és teljesítés ellenőrzésével,
2. a kötelezettség-nyilvántartással és az előirányzat bevételeinek és kiadásainak – felügyeleti szervei engedélyhez kötött – módosításaival,
3. a szerződések teljesítése igazolásának érvényesítésével, ellenjegyzésével, utalványozással, a kincstári kapcsolatok és a pénzügyi teljesítések biztosításával,
4. a könyvvezetéssel, a költségvetési információszolgáltatási és beszámolási feladatok ellátásával, az előirányzattal összefüggő egyéb szakmai és pénzügyi adatszolgáltatással,

5. az előirányzat könyvvizsgálatával,

6. az országos közúthálózat fejlesztésével, fenntartásával és üzemeltetésével összefüggő közérdekű tájékoztatások biztosításával

kapcsolatos költségek fedezetére,

h) a magyarországi gyorsforgalmi közúthálózaton érvényesítendő díjpolitika kialakítását megalapozó előkészítő munkák lefolytatásának és szervezésének költségeire,

i) az úthasználati díj és pótdíj beszedésével, valamint az ahhoz szükséges beruházásokkal kapcsolatos kiadásokra,

j) az országos közúthálózat – kivéve a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg a magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak – fejlesztési programjának végrehajtásáért felelős NA zrt. működési kiadásaira,

k) a kizárólagos állami tulajdont képező országos közúthálózat (beleértve: az utak műtárgyait és tartozékait, valamint a hozzá tartozó földrészleteket) – kivéve a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg a magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak – vagyonkezelésével, ezen belül különösen: a kezelt vagyon természetes jellemzői és értéke, továbbá ezek változásai meghatározásával, nyilvántartásával és hasznosításával összefüggő kiadásokra,

l) az útügyi műszaki-gazdasági szolgáltatások igénybevételének és az útügyi kutatási, műszaki fejlesztési és egyéb állami feladatok ellátásának finanszírozására ezen belül különösen: műszaki szabályozási feladatok, környezetvédelmi tevékenység, útügyi nemzetközi kötelezettségekkel összefüggő tevékenység, útügyi szakgyűjtemény működtetése, szakmai oktatási feladatok, szakmai kiadványok készítése, hálózati adatfelvétel, kísérleti építés és szakértői tevékenység ellátásának finanszírozására,

m) az előirányzat költségvetési támogatási és saját bevételi előirányzatai összegének legfeljebb 1%-a mértékéig a kerékpárutak építésének támogatására – figyelembe véve a külön jogszabályban meghatározott pályázati rendszer működtetésére vonatkozó eljárási rendet –,

n) az előirányzat költségvetési támogatási és saját bevételi előirányzatai összegének legfeljebb 4%-a a helyi közutak országos közutakhoz csatlakozó, azt tehermentesítő része – ideértve a révhez vezető utakat, révjárókat is –, járdák, továbbá a települési önkormányzatok kezdeményezése és részvétele mellett a településeket összekötő vagy bekötő utak építésének és fejlesztésének támogatására – a külön jogszabályban meghatározott pályázati rendszer működtetésére vonatkozó eljárási rend szerint – használható fel.

(2) Az előirányzatot az (1) bekezdés a)–n) pontok szerinti részletezésben kell összegszerűen megtervezni, illetve annak felhasználásáról beszámolni.

*Az előirányzat kezelésének, tervezésének
és működtetésének, valamint felhasználásának
módja és eljárási rendje*

5. §

(1) Az előirányzat működtetésével összefüggő, a 4. §-ban megjelölt feladatokat az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (a továbbiakban: UKIG) látja el.

(2) Az UKIG az előirányzat működtetésével összefüggő feladatait a Magyar Közút Állami Közútkezelő, Fejlesztő, Műszaki és Információs Közhasznú Társaság (a továbbiakban: Magyar Közút Kht.), az NA zrt. és az Állami Autópálya Kezelő zártkörűen működő részvénytársaság (a továbbiakban: ÁAK Zrt.) közreműködésével látja el.

(3) Az elszámolás tekintetében az üzemeltetés, karbantartás, valamint a működési támogatás a költségvetési terminológia szerint működési kiadásnak, míg a felújítási és fejlesztési kiadás felhalmozási kiadásnak minősül.

(4) Az UKIG, mint vagyongekezelő működteti az országos közúthálózat – kivéve a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg a magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak – vagyonyilvántartását a Magyar Közút Kht., az NA zrt., és az ÁAK Zrt. közreműködésével.

(5) Az UKIG az országos közutak – kivéve a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg a magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak – tekintetében vagyongekezelővé történő kijelölését követően, a vagyongekezelésébe került országos közutakhoz kapcsolódó ingatlanok (ideértve az azok tartozékát képező pihenőhelyeket is) vonatkozásában az ÁAK Zrt. által megkötött szerződésekből (pl. bérlet, haszonbérlet, használat stb.) származó jogok és kötelezettségek szempontjából az ÁAK Zrt. jogutódja.

6. §

(1) Az országos közutak fejlesztése tekintetében:

a) A gyorsforgalmi utak – kivéve a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak – fejlesztése tekintetében az egyes beruházások megvalósítását a miniszter engedélyezi, és ezt követően az állami megrendelői (építetői) feladatokat – beleértve az előkészítést, a tervezetést, a közbeszerzési eljárások lefolytatását, a szerződéskötéseket, a szerződések teljesítésének igazolását – az előirányzatból biztosított támogatásból kizárólagosan az NA zrt. végzi, az UKIG-gal kötött támogatási szerződésben meghatározottak szerint.

b) Az országos közutak – kivéve a gyorsforgalmi, valamint az EU támogatásból megvalósuló közutak gyorsforgalmi utak nélküli – fejlesztése tekintetében az egyes beru-

házások megvalósítását a miniszter engedélyezi, és ezt követően az állami megrendelői (építetői) feladatokat – beleértve az előkészítést, a tervezetést, a közbeszerzési eljárások lefolytatását, a szerződéskötéseket, a szerződések teljesítésének igazolását – az előirányzatból biztosított támogatásból kizárólagosan az NA zrt. végzi, az UKIG-gal kötött támogatási szerződésben meghatározottak szerint.

c) Az EU támogatásból megvalósuló gyorsforgalmi utak nélküli országos közutak fejlesztése tekintetében az egyes beruházások megvalósítását a miniszter engedélyezi, és ezt követően az állami megrendelői (építetői) feladatokat – beleértve az előkészítést, a tervezetést, a közbeszerzési eljárások lefolytatását, a szerződéskötéseket, a szerződések teljesítésének igazolását stb. – kizárólagosan az UKIG végzi.

(2) A fenntartási feladatok közül a felújítási tevékenység tekintetében:

a) a gyorsforgalmi utak nélküli országos közutak felújítási munkái megvalósítására irányuló vállalkozási szerződéseket – az UKIG-gal kötött megbízási szerződések alapján – a külső kivitelezőkkel a Magyar Közút Kht. köti meg,

b) a gyorsforgalmi utak – kivéve a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak – felújítására a Magyar Állam nevében eljáró Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (a továbbiakban: GKM) előzetes jóváhagyásával, nevében és helyett az UKIG köt vállalkozási szerződést az ÁAK Zrt.-vel.

(3) Az üzemeltetési, valamint a fenntartási feladatok közül a karbantartási feladatok tekintetében:

a) az országos közutak – kivéve a Programutak, valamint a koncessziós szerződés keretében, illetőleg magántőke bevonásával megvalósult és megvalósuló országos közutak – üzemeltetési és karbantartási feladatainak ellátása az előirányzatból biztosított támogatásból valósul meg az UKIG és a Magyar Közút Kht. között kötendő támogatási szerződésben meghatározottak szerint,

b) a Programutak és koncessziós utak nélküli gyorsforgalmi utak üzemeltetési és karbantartási feladatainak ellátására a Magyar Állam nevében eljáró GKM előzetes jóváhagyásával, nevében és helyett, az UKIG köt vállalkozási szerződést az ÁAK Zrt.-vel.

(4) Az (1), (2) és (3) bekezdésben foglalt feladatokhoz kapcsolódó minőségvizsgálati tevékenységet az UKIG látja el.

7. §

(1) Az adatbanki és az ÚTINFORM tevékenységeinek koordinálási feladatait, az ügyi műszaki-gazdasági szolgáltatások igénybevételének, az ügyi kutatási, műszaki fejlesztési, kísérleti építési és műszaki szabályozási, valamint az ügyi nemzetközi feladatokkal kapcsolatos tevékenységeket e feladatok tekintetében a Magyar Közút Kht.

jogutódjaként az UKIG látja el a Magyar Közút Kht. közreműködésével – kivéve a vonatkozó jogszabályban meghatározott Építőipari Műszaki Engedély kiadási jogosultságot.¹ Az útvonal-engedélyezési és a határkirendeltség működtetési központi üzemeltetési tevékenység, ügyvi szakgyűjtemény működtetése, szakmai oktatási feladatok, szakmai kiadványok készítése, hálózati adatfelvételi és szakértői tevékenység ellátásának finanszírozására a vállalkozási és megbízási szerződést az UKIG köti meg a Magyar Közút Kht.-val, és ezt követően az állami megrendelői feladatokat és a szerződés kötelezettségeket, a szerződések teljesítésének ellenőrzését a Magyar Közút Kht. végzi.

(2) A beruházások megvalósításáról – a fenntartási munkák megvalósítására kötött szerződések teljesítéséről és a teljesítésigazolásokon alapuló utalványozásokról – az UKIG tájékoztatást ad a miniszter számára.

(3) Az UKIG – helyszíni ellenőrzés és egyeztetés céljából – a Magyar Közút Kht., az NA zrt., az ÁAK Zrt. külön jogszabályokban meghatározottak szerint vezetett, az előirányzat felhasználásával és elszámolásával kapcsolatos nyilvántartásaiba, szerződésállományába, továbbá az előirányzat tervezését, felhasználását és a feladatok végrehajtását érintő valamennyi okiratba betekinthez, abból adatokat, tájékoztatást kérhet vagy másolatot készíthet.

Vegyes és záró rendelkezések

8. §

(1) Ez a rendelet 2006. január 1. napján lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti az Útfenntartási és -fejlesztési céllelőirányzathoz kapcsolódó feladatok szabályozásáról szóló 109/2003. (XII. 29.) GKM rendelet, valamint a módosításáról szóló 27/2004. (III. 11.) GKM rendelet.

(2) A folyamatos működőképesség megőrzése érdekében az e rendelet 6. § (1) bekezdés *b*) pontjában meghatározott feladatkörben az UKIG által 2005. december 31-ig elindított közbeszerzési eljárásokban 2006. június 30-ig az UKIG jogosult kötelezettségvállalásra. A 2006. január 1-jétől elindítandó új közbeszerzési eljárások tekintetében kizárólag az NA zrt. jogosult a 6. § (1) bekezdés *b*) pontjában meghatározott feladatok ellátására.

Dr. Szanyi Tibor s. k.,
gazdasági és közlekedési minisztériumi
politikai államtitkár

¹ 3/2003. (I. 25.) BM-GKM-KvVM együttes rendelet az építési termékek műszaki követelményeinek, megfelelőség igazolásának, valamint forgalomba hozatalának és felhasználásának részletes szabályairól.

A gazdasági és közlekedési miniszter 123/2005. (XII. 29.) GKM

rendelete

a légiközlekedési balesetek, a repülőesemények és a légiközlekedési rendellenességek szakmai vizsgálatának szabályairól

A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbtv.) 22. §-a (1) bekezdésének *b*) és *d*) pontjában kapott felhatalmazás alapján – a rendelet 29. §-ának kivételével a belügyminiszterrel egyetértésben és a 31. § tekintetében a honvédelmi miniszterrel és az egészségügyi miniszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

BALESETI ÜGYELETI SZOLGÁLATOK

A Közlekedésbiztonsági Szervezet baleseti ügyeleti szolgálata

1. §

(1) A Közlekedésbiztonsági Szervezet (a továbbiakban: Szervezet) a Kbtv.-ben meghatározott közlekedési balesetekre és egyéb közlekedési eseményekre vonatkozó bejelentést a honlapján, továbbá a Magyar Köztársaság légiforgalmi tájékoztató kiadványában (a továbbiakban: AIP) közzétett címen és telefonszámon, valamint elektronikus úton fogadja.

(2) Amennyiben a bejelentés nem az üzemben tartótól származik, a Szervezet az üzemben tartót haladéktalanul megkeresi.

2. §

(1) A légiközlekedési balesetről, a súlyos repülőeseményről és a repülőeseményről a Kbtv. 10. §-ának (4) bekezdése alapján tett bejelentésnek a következő adatokat kell tartalmaznia:

- a*) a légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény helyét és időpontját (helyi időszámításban),
- b*) a légi jármű típusát, a légi jármű felség- és lajstromjelét, illetve azonosító jelét,
- c*) a légi jármű parancsnokának (az ejtőernyős ugrónak), valamint az üzemben tartójának nevét és székhelyének címét,
- d*) a repülési, illetőleg az ejtőernyős feladatot és a repülési útvonalat, valamint az indulási és a célrepülőteret,
- e*) a személyzet és a fedélzeten tartózkodó utasok vagy más személyek számát, nevét, a rakomány jellegét (különös tekintettel a veszélyes áruk megnevezésére),
- f*) a személyi sérüléseket, a légi járművön és a harmadik személy tulajdonában keletkezett károk mértékét,

g) a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény lefolyását és feltételezett okát,

h) a bejelentés idejéig meghozott intézkedéseket.

(2) Az (1) bekezdésben felsorolt adatok valamelyikének hiánya nem mentesít az azonnali bejelentési kötelezettség alól. A hiányzó adatokat a Szervezet az üzemben tartótól szerzi be.

(3) A légiközlekedési rendellenességről (e rendelet alkalmazásában a továbbiakban: rendellenesség) szóló bejelentésnek a következő adatokat kell tartalmaznia:

a) a rendellenesség észlelésének helyét és időpontját (helyi időszámításban), vagy a tudomásszerzés időpontját,

b) a rendellenesség részletes leírását,

c) amennyiben a rendellenesség meghatározott légi járművel közvetlenül kapcsolatos, a légi jármű típusát, a légi jármű felség- és lajstromjelét, illetve azonosító jelét,

d) a légi jármű parancsnokának (az ejtőernyős ugrónak), valamint az üzemben tartójának nevét és lakhelyének, illetve székhelyének címét,

e) a repülési, illetőleg az ejtőernyős feladatot és a repülési útvonalat, valamint az indulási és a célrepülőteret,

f) a személyzet és a fedélzeten tartózkodó utasok számát, a rakomány jellegét (különös tekintettel a veszélyes áruk megnevezésére),

g) azt a tevékenységet, amelynek során a rendellenességet észlelték (pl. karbantartás, javítás, légi jármű földi ki- szolgálása),

h) a rendellenesség feltételezett okát,

i) a bejelentés idejéig meghozott intézkedéseket,

j) a bejelentő nevét, jelentési kötelezettsége jogi alapját [Kbvt. 10. § (4) bekezdés], elérhetőségét.

(4) A (3) bekezdésben felsorolt adatok valamelyikének hiánya nem mentesít az azonnali bejelentési kötelezettség alól. A hiányzó adatokat a Szervezet az üzemben tartótól szerzi be.

(5) A bejelentő a bejelentésben megjelölhet más olyan információt is, amelyet a rendellenesség vonatkozásában jelentősnek tart.

(6) A súlyos repülőeseménynek minősülő esetek példalódzó felsorolását az *1. melléklet* tartalmazza.

(7) A repülőeseménynek minősülő esetek példalódzó felsorolását a *2. melléklet* tartalmazza.

(8) A rendellenességnek minősülő esetek példalódzó felsorolását a *3. melléklet* tartalmazza.

Üzemben tartói baleseti szolgálat

3. §

(1) A légiközlekedési balesetek, a súlyos repülőesemények, a repülőesemények, a rendellenességek haladéktalan bejelentése és a szükséges intézkedések meghozatala érdekében a polgári légi jármű üzemben tartójának, repülő-

tér üzemben tartójának és a légiforgalmi szolgálatnak belső jelentési rendet kell kidolgoznia és üzemben tartói baleseti ügyeleti szolgálatot kell fenntartania, vagy csatlakoznia kell olyan szervezethez, amely a légiközlekedési hatóság jóváhagyásával e feladatokat átvállalja (a továbbiakban együtt: működtetés). A légiközlekedési hatóság a jóváhagyást megelőzően a Szervezettől véleményt kérhet.

(2) Az üzemben tartói baleseti ügyeleti szolgálatot az üzemben tartónak mindaddig működtetnie kell, amíg:

a) a légiközlekedési, a légiközlekedéssel összefüggő tevékenységet végző állományába, tulajdonába tartozó légi jármű a levegőben tartózkodik, illetőleg annak leszállásáról (ejtőernyősök földet éréséről) meggyőződik,

b) a repülőter üzemben van, és aktív forgalmat bonyolít le,

c) a légiforgalmi szolgálatok működnek,

d) az üzemben tartó részéről szükségessé váló halaszthatatlan intézkedések a mentés és megsegítés érdekében megtörténnek.

(3) Az üzemben tartónak az üzemben tartói baleseti ügyeleti szolgálat ellátása érdekében:

a) ki kell jelölni az ügyeletet adó személyzetet;

b) meg kell határozni az állandó szolgálati helyiséget.

(4) A szolgálati helyiségben rendelkezésre kell állni:

a) a 4. § (3) bekezdésében előírt nyilvántartási okmányoknak,

b) a légiközlekedési jogszabályoknak,

c) az üzemben tartói baleseti ügyeleti szolgálat feladatai leírásának,

d) a szakmai vizsgálatot lefolytató vizsgálóbizottság munkájába bevonható személyek névsorát és értesítési címét (telefonszámát), továbbá a Szervezet, a hatóságok és más intézkedésre, döntésre jogosultak értesítési címét és telefonszámát tartalmazó ügyeleti listának,

e) a nyilvános távbeszélő hálózathoz csatlakozó közvetlen távbeszélő vonalnak és megfelelő hírközlő, valamint más technikai eszközöknek.

4. §

(1) Az üzemben tartói baleseti ügyeleti szolgálat feladatait és ellátásának rendjét a szolgálatot fenntartó szervezetje a Szervezettel egyeztetett szabályzatban állapítja meg.

(2) Az üzemben tartói baleseti szolgálatot ellátó személy a légiközlekedési balesetről, a súlyos repülőeseményről, a repülőeseményről szóló bejelentés vételét követően köteles tájékozódni arról, hogy a helyszín biztosítása megtörtént-e, illetőleg erről a helyszínen történt-e intézkedés.

(3) Az üzemben tartó baleseti ügyeletének nyilvántartást kell vezetnie a beérkezett bejelentések vételéről. A nyilvántartásban a 2. § (1) és (3) bekezdésében megjelölt jelentésre kötelezett adatokat kell rögzíteni.

A SZAKMAI VIZSGÁLAT LEFOLYTATÁSA

A helyszín biztosítása

5. §

(1) A helyszín változatlanul hagyása és a nyomok, valamint roncsok megőrzése érdekében:

- a) távol kell tartani az illetékteleneket,
- b) gondoskodni kell arról, hogy a légi jármű, a légi jármű berendezései, vezérlő szervei, rakománya – vagy ezek roncsai, illetőleg roncsainak részei – a vizsgálóbizottság megérkezéséig változatlan állapotban maradjanak,
- c) a mentés és a tűzoltás során a légi jármű és részeinek vagy roncsainak indokolatlan megváltoztatását el kell kerülni,
- d) ha az időjárás alakulása (pl. eső, hó) ezt indokolja és az eset jellege (roncsok szét nem szórtsága) ezt lehetővé teszi, akkor a vizsgálóbizottság megérkezéséig a légi járművet, illetve roncsait és a nyomaikat – ha az megváltoztatásuk nélkül lehetséges – alkalmas anyaggal (pl. műanyag fóliával) kell lefedni,

e) ha a személyek mentése már a rendőrség – határterületen a határőrség – területileg illetékes szervének vagy a vizsgálóbizottságnak a helyszínre történő megérkezése előtt megkezdődött, és a helyszínen a Kbt. 10. §-ának (4) bekezdésében megjelölt, arra alkalmas állapotban lévő személy van jelen, e személynek fel kell jegyeznie, hogy a mentés során a helyszín milyen megváltoztatására (pl. roncsok helyzetének megváltoztatása, biztonsági övek elvágása, személyi mentőeszközöknek a sérült személlyel együtt való elszállítása stb.) került sor, és a feljegyzéseket – helyszínre érkezése után – a vizsgálóbizottságnak át kell adnia,

f) a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény bekövetkeztekor az üzemben tartó, illetőleg a repülőtéren, légiforgalmi szolgálatok vezetője felelős azért, hogy a légi járműre és annak személyzetére, valamint a repülésre, a szolgálatok működésére vonatkozó okmányokat összegyűjtsék és – elismervény ellenében – a vizsgálóbizottság rendelkezésére bocsássák.

(2) A lajstromozó állam vagy az üzemben tartó állam erre vonatkozó kifejezett kérése esetén biztosítani kell, hogy az adott állam meghatalmazott képviselőjének ellenőrzéséig a légi jármű, annak tartalma és minden más bizonyíték maradjon érintetlenül.

(3) A gyártó állam vagy tervező állam kérése esetén biztosítani kell, hogy az adott állam meghatalmazott képviselőjének ellenőrzéséig a légi jármű maradjon érintetlenül.

(4) A (2) és a (3) bekezdésben foglaltak végrehajtását a Szervezet a helyszín biztosítására vonatkozó jogszabályoknak megfelelően végzi.

6. §

A helyszínen talált nyomok rögzítését a szakmai vizsgálat keretében a vizsgálóbizottság végzi. Amennyiben a légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel összefüggésben büntető- vagy szabálysértési eljárás indul, a bizonyítékok összegyűjtéséről a nyomozó, illetve szabálysértési hatóság dönt.

7. §

(1) A helyszínen a vizsgálóbizottság szemlét folytat le, amelyről helyszíni szemle-jegyzőkönyvet készít, melyet haladéktalanul megküld a Szervezet főigazgatója részére. A helyszíni szemle-jegyzőkönyv tartalmazza különösen a baleset vagy repülőesemény helyét, idejét, az időjárási és látási viszonyokat, a balesetben, repülőeseményben részes légi járművek gyártmányát, típusát, lajstromjelét, üzemben tartóját, vezetőjének adatait, a helyszín leírását, a légi jármű rongálódására vonatkozó adatokat, a megsérült személyek adatait, a szemlebizottság vezetőjének és tagjainak nevét, a szemle helyszínére kikerzés időpontját, a szemle kezdetének és befejezésének idejét, a szemlebizottság által tett intézkedéseket. A helyszíni szemle-jegyzőkönyv mellé csatolni kell a helyszínen készített vázlatrajzot, a fénykép- és videofelvételeket, továbbá a meghallgatásokról készített feljegyzéseket.

(2) A vizsgálóbizottságot a Szervezet a nemzetközi előírásoknak megfelelő védőruházattal, védőoltásokkal és az azonosítást megkönnyítő jelzessel, valamint a helyszíni szemle lefolytatásához nélkülözhetetlen megfelelő technikai felszereléssel látja el.

Légi jármű adatrögzítők

8. §

(1) A légi járművek adatrögzítő berendezéseinek és a berendezések által rögzített adatok, információk visszanyerését, kiolvasását, kezelését csak erre kiképzett és feljogosított személy végezheti.

(2) A szakmai vizsgálat során a vizsgálóbizottság gondoskodik a légi jármű adatrögzítők információinak visszanyeréséről, ezen információk hatékony felhasználásáról. Amennyiben a Szervezet nem rendelkezik megfelelő létesítménnyel és eszközzel a légi jármű adatrögzítők információinak visszanyeréséhez, ahhoz másik állam által rendelkezésre bocsátott létesítményt használhat.

A roncsok őrzése

9. §

(1) Amennyiben büntetőeljárás nem indul és a légijárműnek, a roncsainak, a tartozékainak további vizsgálata szükséges, a szakmai vizsgálat vezetőjének – a rendőrséggel egyeztetett – döntése alapján az üzemben tartó, ennek hiányában a tulajdonos saját költségén gondoskodik azok – egyeztetett telephelyre történő – elszállításáról és további őrzéséről. Az őrzés megszüntetéséről a vizsgálóbizottság vezetője és az esemény vizsgálatában részt vevő egyéb hatóságok vezetői közösen döntenek.

(2) Az üzemben tartónak, ennek hiányában a légijármű tulajdonosának a roncsok és tartozékai elszállításakor és megőrzésekor úgy kell eljárnia, hogy azok további sérülést vagy elváltozást ne szenvedjenek.

10. §

(1) A légijárművet, az általa szállított vagy ahhoz tartozó bármely dolgot – amelyre a szakmai vizsgálat során már nincs szükség, és amelynek vizsgálatát a nyomozó vagy más hatóság a Szervezet erre vonatkozó megkeresésére adott válaszában nem tartja szükségesnek – külföldi légi-jármű esetében a lajstromozó állam vagy az üzemeltető állam által kijelölt szerv vagy személy részére, magyar légi-jármű esetében a tulajdonosnak, illetve az üzemben tartónak vissza kell adni.

(2) Amennyiben a szakmai vizsgálat során a légijármű, az általa szállított vagy ahhoz tartozó bármely dolog további vizsgálatára már nincs szükség, de azok vizsgálatát a nyomozó vagy más hatóság szükségesnek tartja, azt a további vizsgálatot igénylő hatóság részére kell átadni.

Vizsgálóbizottság

11. §

A vizsgálóbizottságot az e rendelet 13. §-ának (1) és (2) bekezdésében megjelölt végzettséggel és képesítéssel rendelkező szakemberek közül a Szervezet főigazgatója jelöli ki.

12. §

A vizsgálóbizottság vezetője a Szervezet köztisztviselője, a szakmai vizsgálat egyszemélyi felelős vezetője. A vizsgálóbizottság vezetőjének feladata:

- a) a szakmai vizsgálat irányítása,
- b) a szakmai vizsgálat alapján zárójelentés-tervezet, zárójelentés előterjesztése a Szervezet főigazgatójának,

c) a repülés biztonságát veszélyeztető okok és körülmények megszüntetése érdekében javaslat tétel a szak személyzet egészségének megőrzésére foglalkozás-egészségügyi rendszabályokkal, valamint a légijármű és a repülést szolgáló berendezések üzemben tartásával, a repülőter használatával kapcsolatos, valamint minden egyéb szükséges intézkedés megtételére (a továbbiakban: biztonsági javaslat).

13. §

(1) A vizsgálóbizottság tagjának a következő végzettséggel és képesítéssel kell rendelkeznie:

- a) felsőfokú szakirányú végzettség, és légiközlekedési szakterületen legalább 5 év szakmai gyakorlat, valamint
- b) a Szervezetnél vagy polgári oktatási intézményben elvégzett légiközlekedési balesetvizsgáló tanfolyam elvégzését igazoló irat.

(2) A vizsgálóbizottság tagjai esetében (a vezető kivételével) felsőfokú végzettség hiányában elfogadható középfokú szakirányú végzettség, az (1) bekezdés b) pont szerinti képesítés és az adott szakterületen 10 éves szakmai gyakorlat.

(3) A vizsgálóbizottság tagjaként számításba vett személyeknek a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény, illetve a rendellenesség vizsgálatára irányuló képzéséről, a képességek és jártasságok szinten tartásáról a Szervezet, üzembentartói vizsgálat vonatkozásában az üzemben tartó köteles gondoskodni.

(4) A vizsgálóbizottság tagja a munkáját a vizsgálóbizottság vezetőjének irányítását alapján végzi.

Meghatalmazott képviselők és tanácsadók részvétele külföldi szakmai vizsgálatban

14. §

(1) A külföldi kivizsgáló szervek által végzett vizsgálatban a Szervezet részt vehet, ha a részvételre a külföldi kivizsgáló szerv felkéri, illetve a vizsgálatba meghatalmazott képviselőt vagy tanácsadót küldhet.

(2) A részvételi szándékról, a meghatalmazott képviselő vagy a tanácsadó személyéről, várható érkezéséről a külföldi kivizsgáló szervezet értesítésének vételét követően a lehető leghamarabban tájékoztatni kell a külföldi kivizsgáló szervet.

(3) A külföldi kivizsgáló szerv által végzett vizsgálathoz a Szervezet – a nemzetközi szerződésekben foglaltak alapján – a légiközlekedési balesettel, egyéb közlekedési eseménnyel kapcsolatos rendelkezésre álló információt – a Kbt.-ben meghatározott adatvédelmi rendelkezések figyelembevételével – továbbítja.

(4) Nemzetközi egyezmény, illetve megállapodás hiányában a magyar légijárművel külföldön bekövetkezett légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény vizsgálatára a Szervezet felveszi a kapcsolatot az illetékes külföldi kivizsgáló szervekkel.

15. §

(1) Magyar légijármű lajstromban vagy nyilvántartásban szereplő, továbbá magyar üzemben tartó által üzemeltetett polgári légijárművel bekövetkezett légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény külföldi szakmai vizsgálatához a Szervezet által kijelölt meghatalmazott képviselő segítségével az üzemben tartó javaslatára a Szervezet egy vagy több tanácsadót nevez ki. Amennyiben a Szervezet főigazgatója nem jelöl ki meghatalmazott képviselőt, a külföldi vizsgálóbizottság felkérésére az üzemben tartó részt vehet a szakmai vizsgálatban. A tanácsadó olyan mértékig vehet részt a szakmai vizsgálatban, amely a meghatalmazott képviselő részvételének hatékonyá tételéhez szükséges.

(2) Magyar lajstromban vagy magyar üzemben tartó által üzemeltetett, illetve magyar gyártású vagy tervezésű 2250 kg engedélyezett maximális felszálló tömeget meghaladó polgári légijárművel külföldön bekövetkezett légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény szakmai vizsgálatához – ha a külföldi kivizsgáló állam kéri – a Szervezet köteles meghatalmazott képviselőt küldeni.

(3) Amennyiben külföldön külföldi légijárművel történt légiközlekedési balesetben, súlyos repülőeseményben magyar állampolgár meghal vagy súlyos sérülést szenved, a Szervezet a külföldi szakmai vizsgálatához szakértőt delegálhat.

(4) A meghatalmazott képviselő és tanácsadó:

a) minden vonatkozó és rendelkezésre álló információt köteles a külföldi vizsgálóbizottság rendelkezésére bocsátani,

b) a külföldi vizsgálóbizottság vezetőjének hozzájárulása nélkül a szakmai vizsgálat előrehaladtáról és a feltártaokról információt nem adhat.

Az érintettek kötelezettségei a szakmai vizsgálat során

16. §

(1) A szakmai vizsgálat során az érintettek (a szakszolgálati engedély kiadásával, a légijármű légialkalmasság vizsgálatával, a bizonyítvány kiadásával, a légijármű gyártásával, üzemben tartásával, karbantartásával és javításával, a légitforgalmi irányítással, a repülőtér üzemben tartásával foglalkozó szervek; a légiközlekedési hatóság, a szakszemélyzet stb.) kötelesek a vizsgálóbizottsággal együttműködni.

(2) Az együttműködés részfeladatok elvégzésére is kiterjedhet, amelynek érdekében az üzemben tartó olyan személlyel képviselteti magát a szakmai vizsgálatban, aki a tényállás felderítése érdekében adatok szolgáltatásához, intézkedésekhez hatáskörrel és az adott esettel kapcsolatban szakértelemmel rendelkezik. Az együttműködés keretében az üzemben tartó a vizsgálóbizottság vezetője által kért szakértői véleményeket beszerzi, kísérleteket, próbákat – saját költségére – elvégez, vagy elvégeztet.

17. §

Amennyiben légiközlekedési balesetben, súlyos repülőeseményben, repülőeseményben, rendellenességben több légijármű vagy ejtőernyős ugró érintett, azt egy esetnek kell tekinteni. Az esetet annak a légijárműnek vagy ejtőernyős ugrónak az állapota alapján kell minősíteni, amely (aki) a legsúlyosabb következményeket szenvedte el.

Megelőző biztonsági ajánlás

18. §

(1) A vizsgálóbizottság vezetője – amennyiben megítélése szerint a repülés biztonsága megköveteli – megelőző biztonsági ajánlásában azonnali intézkedést javasolhat a légiközlekedési hatóságnak, illetve a légijármű üzemben tartójának, gyártójának, karbantartójának, valamint a légitforgalmi szolgálatnak, a repülőtér üzemben tartójának.

(2) A megelőző biztonsági ajánlás címzettje a vizsgálóbizottság vezetője által javasolt azonnali megelőző intézkedéseket végrehajtja, kivéve, ha azokkal nem ért egyet, amely esetben a Szervezetet haladéktalanul indokolással ellátott válaszában köteles tájékoztatni.

A zárójelentés tervezete

19. §

(1) A vizsgálóbizottság vezetője a szakmai vizsgálat alapján elkészíti a zárójelentés tervezetét, illetve ennek részeként – amennyiben szükséges – kidolgozza a javasolt biztonsági ajánlásokat és benyújtja a Szervezet főigazgatójának.

(2) A zárójelentés tervezetének tartalmi és formai követelményeit a 4. melléklet tartalmazza.

(3) A zárójelentés tervezetét a vizsgálóbizottság tagjai írják alá. Az esetleges véleményeltérésre a zárójelentés tervezetének aláírásakor utalni kell, és az eltérő véleményt záradékként kell a zárójelentés tervezetéhez csatolni.

(4) A Szervezet főigazgatója a Kbt. 16. §-ának (7) bekezdésében foglaltak szerint felülvizsgálja a zárójelentés tervezetét. A Szervezet főigazgatója a felülvizsgálat eredményeként a vizsgálóbizottság vezetőjét a szakmai vizsgálat kiegészítésére, illetve a biztonsági ajánlások átdolgozására utasíthatja.

Zárójelentés

20. §

(1) A szakmai vizsgálat során készült feljegyzéseket csak akkor lehet a zárójelentés mellékleteibe foglalni, ha azok a baleset, a súlyos repülőesemény, a repülőesemény vagy a rendellenesség elemzéséhez tartoznak. A feljegyzések csak személyazonosításra alkalmatlan módon csatolhatók a zárójelentéshez és kizárólag azok a részek csatolhatók, amelyek közvetlenül kapcsolódnak az elemzéshez.

(2) A zárójelentés részletes formai és tartalmi követelményeit a 4. melléklet tartalmazza.

(3) 5700 kg legnagyobb engedélyezett felszálló tömeget meghaladó polgári légi jármű légiközlekedési balesetének szakmai vizsgálata lezárására hozott zárójelentés egy példányát meg kell küldeni az ICAO-nak.

Légiközlekedés védelméért felelős hatóságok tájékoztatása

21. §

Ha a szakmai vizsgálat kapcsán felmerül annak gyanúja, hogy az esemény során légiközlekedés védelme elleni jogellenes cselekmény történt, a Szervezet köteles az érintett állam légiközlekedési jogellenes cselekmények elleni védelméért felelős hatóságát értesíteni.

Repülésbiztonsági szolgálat

22. §

(1) A légiközlekedés biztonsága érdekében a polgári légi járműveket, a repülőtereket üzemben tartó, illetve légi forgalmi szolgálatot ellátó szervezet köteles repülésbiztonsági szolgálatot fenntartani, vagy csatlakoznia kell olyan szervezethez, amely a Szervezet jóváhagyásával ezt a feladatot átvállalja.

(2) A repülésbiztonsági szolgálat fő feladata:

- a légiközlekedés szabályai betartásának ellenőrzése az üzemben tartó hatáskörében,
- a légiközlekedési hatósági határozatok saját hatáskörben való végrehajtásának ellenőrzése,
- az üzemben tartó repülésbiztonsági helyzetének folyamatos figyelemmel kísérése, elemzése, értékelése,

d) a légiközlekedési balesetek, súlyos repülőesemények és repülőesemények tapasztalatai alapján megelőző intézkedések kezdeményezése,

e) kapcsolattartás az illetékes szervekkel.

(3) A repülésbiztonsági szolgálat negyedéves és éves – a Szervezettel egyeztetett formai és tartalmi követelményeknek megfelelő – tájékoztatót készít, amelyet a Szervezet részére megküld a tárgyidőszakot követő 30 napon belül.

(4) A tájékoztató a tárgyidőszakra vonatkozó beérkezett és nyilvántartásba vett bejelentéseket és a repülési mutatókat is tartalmazza.

(5) A repülésbiztonsági szolgálat tagjait az e rendelet 13. § (1) vagy (2) bekezdésében megjelölt végzettséggel, illetve repülésbiztonsági képesítéssel rendelkező személyek közül kell kijelölni.

23. §

A polgári légi jármű üzemben tartója, a repülőter üzemben tartója és a légi forgalmi szolgálatot ellátó szervezet a légiközlekedési balesetek következményeinek megelőzésére a légiközlekedési hatósággal egyeztetett intézkedési tervet készítenek annak érdekében, hogy a veszélyhelyzetbe kerülő légi járművekkel kapcsolatban vagy a bekövetkezett légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény esetén a személyek élete, testi épségének megóvása, valamint a következmények enyhítése (felszámolása) érdekében szükséges intézkedéseket haladéktalanul megtehessek.

A BELFÖLDÖN BEKÖVETKEZETT LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESETEKSEL, SÚLYOS REPÜLŐESEMÉNYEKSEL, REPÜLŐESEMÉNYEKSEL ÖSSZEFÜGGŐ NEMZETKÖZI KÖTELEZETTSÉGEK

Értesítés

24. §

(1) Légiközlekedési baleset és súlyos repülőesemény bekövetkeztekor a Szervezet a lehető legkisebb késedelemmel és a rendelkezésre álló legalkalmasabb és leggyorsabb módon köteles értesíteni a lajstromozó, az üzemben tartó, a tervező, a gyártó állam balesetkivizsgáló szervét. Ha a légiközlekedési balesetben, súlyos repülőeseményben érintett légi jármű engedélyezett legnagyobb felszálló tömege meghaladja a 2250 kg-ot, az ICAO-t is értesíteni kell.

(2) Az értesítést az ICAO valamelyik hivatalos munkanyelvén kell megküldeni. Az értesítésnek az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- a) légiközlekedési baleset esetén az ACCID, súlyos repülésemény esetén az INCID azonosító rövidítés,
- b) a légijármű gyártója, típusa, felség- és lajstromjele és szériaszáma,
- c) a légijármű tulajdonosának, üzemben tartójának és bérlőjének neve,
- d) a légijármű parancsnokának neve,
- e) a légiközlekedési baleset vagy súlyos repülésemény dátuma és időpontja (feltüntetve, hogy helyi vagy UTC idő),
- f) a légijármű utolsó elindulási helye és tervezett leszállási helye,
- g) a légijárműnek valamilyen könnyen meghatározható földrajzi ponthoz vagy földrajzi szélességhez és hosszúsághoz viszonyított helyzete,
- h) a személyzet és az utasok, a fedélzeten tartózkodók közül elhunytak és súlyosan sérültek, egyéb halottak és súlyosan sérültek száma,
- i) a légiközlekedési baleset vagy a súlyos repülésemény természete és a légi jármű rongálódásának mértéke,
- j) annak jelzése, hogy a Szervezet folytat-e, és milyen mértékig szakmai vizsgálatot, vagy javasolja-e annak átruházását,
- k) a légiközlekedési baleset vagy súlyos repülésemény területének fizikai jellemzői,
- l) veszélyes áru jelenléte és leírása.

(3) Az értesítésnek az adott időpontban azonnal rendelkezésre álló információkat kell tartalmaznia. Az értesítés elküldése – az egyes információk hiánya miatt – nem szenvedhet késedelmet, a hiányzó adatokat és az egyéb kapcsolódó információkat azok beszerzését követően haladéktalanul pótolni kell.

Jelentések

25. §

(1) A Szervezet az alábbi nemzetközi jelentéseket köteles adni a külön jogszabályban meghatározott nemzetközi szervezeteknek:

- a) előzetes jelentést a légiközlekedési balesetről,
- b) adatjelentést a légiközlekedési balesetről vagy súlyos repüléseményről,
- c) zárójelentést a légiközlekedési balesetről vagy súlyos repüléseményről.

(2) Az előzetes jelentést és az adatjelentést a légiközlekedési balesetről vagy súlyos repüléseményről az ICAO DOC 9156 Légiközlekedési Baleset/Repülésemény Jelentési Kézikönyv szerint kell elkészíteni.

Előzetes jelentés

26. §

(1) 2250 kg engedélyezett legnagyobb felszálló tömeg alatt lévő polgári légijárművel bekövetkezett légiközlekedési baleset esetén – amennyiben az eset a repülésbiztonság szempontjából hasznos információval szolgálhat – az előzetes jelentést a következő államok kivizsgáló szerveinek kell megküldeni:

- a) a lajstromozó államnak,
- b) az üzemben tartó államának,
- c) a tervező államának,
- d) a gyártó államának,
- e) minden államnak, amely az esettel kapcsolatban tájékoztatást, fontos eszközöket vagy szakértőket adott.

(2) 2250 kg engedélyezett legnagyobb felszálló tömeget meghaladó polgári légijárművet ért légiközlekedési baleset esetében az előzetes jelentést az (1) bekezdésben megjelölt államoknak, valamint az ICAO-nak meg kell küldeni.

(3) Az előzetes jelentést az ICAO egyik hivatalos munkanyelvén a légiközlekedési baleset napjától számított 30 napon belül elektronikus úton vagy légipostával kell megküldeni.

Adatjelentés légiközlekedési balesetről és súlyos repüléseményről

27. §

(1) 2250 kg engedélyezett legnagyobb felszálló tömeg felett lévő polgári légijármű légiközlekedési balesetének szakmai vizsgálata lezárása után a lehető legrövidebb időn belül az eseményről szóló adatjelentést meg kell küldeni az ICAO-nak.

(2) 5700 kg engedélyezett legnagyobb felszálló tömeg felett lévő polgári légijármű súlyos repüléseményének szakmai vizsgálata lezárása után amilyen hamar csak lehetséges a gyakorlatban, az eseményről szóló adatjelentést meg kell küldeni az ICAO-nak.

(3) A Szervezet – a kérés esetén – más államok kivizsgáló szerveinek is megküldi a légiközlekedési balesetről és súlyos repüléseményről szóló adatjelentést.

28. §

(1) Légiközlekedési balesetnek és súlyos repüléseménynek a Kbtv. 16. §-a, valamint e rendelet 20. §-a alapján készített zárójelentését az ICAO egyik hivatalos munkanyelvén, kérésre meg kell küldeni más állam kivizsgáló szervének is.

(2) Az ICAO-nak minden év február 1-jén és július 1-jén jegyzéket kell küldeni a Szervezet által készített azon zárójelentésekről, amelyeket az előző félévben kéreésre más államok kivizsgáló szerveinek a Szervezet megküldött. A jegyzéknek az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- a) az érintett üzemben tartó neve,
- b) a légi jármű gyártója,
- c) az eset helyszíne és időpontja,
- d) az esemény fajtája,
- e) nyelv vagy nyelvek, amelyen a zárójelentés rendelkezésre áll.

Az üzembentartói vizsgálat

29. §

(1) Az üzembentartói vizsgálatot a Szervezet felhívása alapján haladéktalanul meg kell kezdeni és a lehető legrövidebb időn belül le kell folytatni. Az üzembentartói vizsgálat külföldi meghatalmazott képviselők és megfigyelők nélkül lefolytatható.

(2) A repülőesemény miatt indult üzembentartói vizsgálat esetén a helyszíni szemléről készült jegyzőkönyvet a Szervezet főigazgatójának meg kell küldeni. A jegyzőkönyv tartalmazza a helyszín vázlatát, leírását, a helyszínről készített fénykép- és videofelvételeket, továbbá az egyéb begyűjtött anyagok listáját.

(3) Az üzembentartói vizsgálat bármely szakaszában a Szervezet a vizsgálatot saját hatáskörébe vonhatja.

(4) Az üzembentartói vizsgálatot végző legkésőbb a kivizsgálásra történő felhívást követő nyolcadik munkanapon köteles előzetes írásbeli tájékoztatást adni a Szervezetnek a Szervezet által meghatározott formában és adattartalommal a repülőesemény, illetve rendellenesség feltételezett okáról, a kivizsgálás előrehaladtáról és tervezett irányáról. A vizsgálatot – ha annak elháríthatatlan akadálya nincs – legkésőbb az üzembentartói hatáskörbe utalást követő hatvanadik napon jelentéssel kell lezárni. A jelentés az érintettek személyes adatait személyazonosításra alkalmas módon nem tartalmazhatja. A jelentést meg kell küldeni:

- a) a Szervezetnek (papír alapon és elektronikus úton is),
- b) az üzemben tartó vezetőjének,
- c) a repülőeseményben, rendellenességben érintett szakszemélyzetnek,
- d) a légiközlekedési hatóságnak, vagy a katonai légiügyi hatóságnak,
- e) a biztonsági ajánlások címzettjeinek.

(5) A jelentés tartalmi és formai követelményeire a 4. mellékletben foglaltakat megfelelően kell alkalmazni. A rendellenesség vizsgálatát lezáró jelentés – ha annak jellege indokolja – a Szervezettel egyeztetett egyszerűsített formában is elkészíthető. A jelentést az üzemben tartó

repülőesemény vizsgáló szervezetének vezetője, vagy – amennyiben az üzemben tartó ilyen szervezettel nem rendelkezik – annak a szervezetnek a vezetője írja alá, amelyhez az üzemben tartó az üzembentartói vizsgálat elvégzése érdekében csatlakozott.

(6) A Szervezet az üzembentartói jelentést vagy annak kivonatát a honlapján közzéteszi, ha a vizsgálat tapasztalatai hozzájárulhatnak a légiközlekedés biztonságához. A Szervezet az üzembentartói jelentést biztonsági ajánlás(ok)sal egészítheti ki.

Értelmező rendelkezések

30. §

E rendelet alkalmazásában:

1. *ICAO*: az 1971. évi 25. törvényerejű rendelettel kihirdetett, a Nemzetközi Polgári Repülésről, Chicagóban, 1944. december hó 7. napján aláírt egyezményben létrehozott Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet.

2. *Illetékes külföldi kivizsgáló szerv*: a légi járművet lajstromozó vagy nyilvántartó állam, valamint a légi jármű üzemben tartójának, továbbá gyártó államának kivizsgáló szerve, továbbá az ICAO.

3. *Repülési adatrögzítő*: a légi jármű fedélzetére légi közlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény vagy rendellenesség kivizsgálásának megkönnyítése érdekében beszerelt bármilyen típusú adatrögzítő berendezés.

4. *ACCID*: a légiközlekedési baleset (accident) azonosítására használt rövidítés.

5. *INCID*: a súlyos repülőesemény (incident) azonosítására használt rövidítés.

VEGYES ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

31. §

Ez a rendelet 2006. január 1-jén lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti a légiközlekedési balesetek és a repülőesemények szakmai vizsgálatának szabályairól szóló 13/2000. (V. 31.) KHVM–HM–EüM együttes rendelet, valamint a módosításáról rendelkező 64/2001. (XII. 29.) KöViM–HM–EüM együttes rendelet és 17/2004. (II. 24.) GKM–HM–ESZCSM együttes rendelet.

32. §

Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) a Tanács 94/56/EK irányelve (1994. november 21.) a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények

vizsgálatának alapvető elveiről, 3. cikk g) pont és melléklet;

b) az Európai Parlament és a Tanács 2003/42/EK irányelve (2003. június 13.) a polgári repülésben előforduló események jelentéséről, I. és II. melléklet.

Dr. Szanyi Tibor s. k.,
gazdasági és közlekedési minisztériumi
politikai államtitkár

1. melléklet
a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelethez

Példák a súlyos repülőeseményekre

Megjegyzés:

Bár a melléklet a súlyos repülőesemények többségét felsorolja, az nem lehet teljes. Minden más olyan eseményt, amelyről az érintettek úgy ítélik meg, hogy megfelel a kritériumoknak, szintén jelteni kell.

I. A LÉGIJÁRMŰVEK LÉGI ÜZEMELTETÉSE

1. A légijárművek üzemeltetése

1.1. Veszélyes megközelítés, amikor elkerülő manőver vált szükségessé, vagy elkerülő manőver is helyénvaló lett volna az összeütközés vagy veszélyes helyzet elkerülésére.

1.2. Légijármű kormányzott majdnem földnek ütközése (Controlled Flight Into Terrain, CFIT) következett be.

1.3. Megszakított felszállás lezárt vagy foglalt futópályán, vagy ilyen futópályáról az akadályokat alig elkerülve végrehajtott felszállás.

1.4. Leszállás, vagy leszállási kísérlet lezárt vagy foglalt futópályára.

1.5. Behatolás a futópályára, amikor elkerülő manőver vált szükségessé.

1.6. A légijármű hajtómű teljesítménye messze alatta maradt a felszállás vagy kezdeti emelkedés során várható teljesítménynek.

1.7. Tűz, robbanás, füst, mérgező vagy ártalmas gázok, gőzök az utaskabinban vagy a rakodótérben, vagy hajtóműtűz, még akkor is, ha a tüzet tüzoltó anyagokkal eloltották.

1.8. Olyan vészhelyzet, ami miatt a hajózó személyzetnek sürgősen oxigént kellett használnia.

1.9. A légijármű szerkezeti hibája, vagy a hajtómű szétesése, ami nem számít balesetnek.

1.10. A légijármű egy vagy több rendszerének többszörös meghibásodása, ami súlyosan befolyásolja a légijármű üzemeltetését.

1.11. A tüzelőanyaggal kapcsolatos minden olyan állapot, amely miatt a pilótának kényszerhelyzetet kellene bejelentenie;

1.12. Felszállási vagy leszállási incidensek, például rövidre szállás, túlfutás vagy lefutás a pálya szélén;

1.13. Rendszerhiba, időjárás jelenségek, az engedélyezett repülési karakterisztikán kívülre kerülés, vagy egyéb esemény, ami nehézséget okozhatott volna a légijármű kormányzásában;

1.14. Egynél több rendszer meghibásodása egy redundáns szervezésű rendszerben, amely a repülés irányítása és a navigáció szempontjából elsődleges fontosságú.

1.15. Légijármű kormányozhatóságának elvesztése (beleértve a kormányozhatóság részleges vagy átmeneti elvesztését is), függetlenül annak okától.

1.16. Események a V₁-hez (elhatározási) közeli vagy afeletti sebességnél, amelyek veszélyes vagy potenciálisan veszélyes helyzetek oka vagy következménye (például megszakított felszállás, a farokrész földhöz ütődése, hajtómű teljesítményének elvesztése stb.).

1.17. A légijármű ütközése bármilyen más légijárművel, járművel vagy más földi tárggyal, ha a sérülés csekélysége miatt nem következett be légiközlekedési baleset.

1.18. A légijármű szándékolt konfigurációja beállításának ellehetetlenülése valamely repülési fázisban (például futómű kibocsátása és futómű ajtók nyitása, féklapok, stabilizátorok stb.).

1.19. Oktatási, rendszerellenőrzési vagy képzési célból előidézett hibafeltételek bármilyen szándékos szimulációjának következtében felmerülő veszély vagy potenciális veszély.

1.20. TCAS (traffic alert collision avoidance system = légijárművek veszélyes közeledését jelző fedélzeti rendszer) (ACAS) (airborne collision avoidance system = levegőbeli összeütközést megelőző rendszer) RA (resolution advisory = bólintási utasítás) jelzés(ek).

1.21. A sugárhajtómű vagy légcsvavar sugárkiáramlása által okozott jelentős károk vagy súlyos (nem személyi) sérülések.

2. Vészhelyzetek

2.1. Bármilyen nem szabványos eljárás alkalmazása a hajózó- vagy a légiutas-kísérő személyzet által valamely vészhelyzet megoldására, amikor:

- az eljárás létezik, de azt nem használják;
- nincs eljárás;
- az eljárás létezik, de hiányos vagy nem megfelelő;

- az eljárás téves;
- helytelen eljárást alkalmaztak.

2.2. Vészhelyzet esetén történő alkalmazásra tervezett bármilyen eljárás elégtelen volta.

2.3. Vészkiürítéshez vezető esemény.

2.4. Bármilyen vészhelyzeti felszerelés vagy előírt vészhelyzeti eljárás használata valamilyen helyzet megoldása érdekében.

2.5. Vészhelyzet kinyilvánításához vezető esemény („may-day” vagy emergency descent).

3. A személyzet cselekvőképtelenné válása

3.1. A hajózoszemélyzet bármelyik tagjának cselekvőképtelenné válása, beleértve a felszállás előtti esetet is, ha úgy vélik, hogy a cselekvőképtelenné válás a felszállás után is bekövetkezhetett volna.

3.2. A légiutas-kísérő személyzet bármelyikének cselekvőképtelenné válása, amelynek során képtelenné válik a fontos vészhelyzeti feladatok ellátására.

4. Időjárás

4.1. Jegesedés, amely irányítási nehézségekhez, a légi jármű sérüléséhez vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

5. Egyéb események

5.1. Bármilyen más típusú egyéb olyan esemény, amelyről úgy vélik, hogy az veszélyeztette vagy veszélyeztethette volna a légi járművet vagy a légi jármű fedélzetén vagy a földön tartózkodókat.

II. A LÉGIJÁRMŰVEK MŰSZAKI ESEMÉNYEI

II/A.

1. Rendszerek

1.1. Az alábbi általános, valamennyi rendszerre érvényes felsorolás, amelyek súlyos helyzetet idéztek elő általában, hogy

1.1.1. a személyzet nem képes uralni a rendszert, például:

1.1.2. nem szándékolt önálló működés,

1.1.3. helytelen és/vagy nem teljes reakció, beleértve a korlátozott vagy nehéz mozgást,

1.1.4. kormányszervek önálló mozgása,

1.1.5. kötések mechanikus szétkapcsolódása vagy meghibásodása;

1.1.6. a rendszer kizárólagos funkció(i)nak elvesztése vagy meghibásodása (egy rendszer számos funkciót integrálhat);

1.1.7. interferencia a rendszereken belül vagy azok között;

1.1.8. a rendszer védelmi berendezései vagy a hozzájuk tartozó szükséghelyzeti berendezések elvesztése vagy meghibásodása;

1.1.9. az egyetlen főrendszerrel, részrendszerekkel vagy berendezésekkel felszerelt légi jármű-típusoknál:

1.1.10. bármely főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;

1.1.11. a többszörös független főrendszerrel, részrendszerekkel vagy berendezésekkel felszerelt légi jármű-típusoknál egynél több főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;

1.1.12. a hidraulikafolyadék, a tüzelőanyag, az olaj vagy bármely más folyékony anyag szivárgása, amely tűzveszélyhez vagy a légi jármű szerkezeteinek, rendszereinek vagy berendezésének – esetleg veszélyes mértékű – szennyeződéséhez vagy a fedélzeten tartózkodók veszélyeztetéséhez vezetett;

1.1.13. bármely jelzőrendszer működési zavara vagy meghibásodása, ha ennek következményeként a hajózoszemélyzet félrevezető jelzéseket kap, és ez veszélyes helyzetet idézett vagy idézhetett volna elő;

1.1.14. bármilyen leállás, működési zavar vagy meghibásodás, ha az a repülés valamely kritikus fázisában történik, és az érintett rendszer működésére hatással van.

II/B. A bejelentés-köteles események példái, amelyek a meghatározott rendszerekre alkalmazott általános követelményekből adódnak

1. Hajtóműrendszer (beleértve a hajtóműveket, a légcsavarokat és a forgószárny-rendszereket), valamint a fedélzeti segédhajtómű (APU/Auxiliary Power Unit)

1.1. Túlpörgés vagy bármely gyorsan forgó alkatrész (például APU, sűrített levegős hajtóműindító, klímaberendezés, légturbinás motor, légcsvavar vagy forgószárny) fordulatszám-szabályozásának ellehetetlenülése.

1.2. A hajtómű bármely részének meghibásodása, az alábbiak közül egy vagy több következménnyel:

1.2.1. ellenőrizetlen belső vagy külső tűz vagy forró gáz kitorrése,

1.2.2. tolóerő a pilóta által választottól eltérő irányban,

1.2.3. a teljesítmény, a tolóerő vagy a fordulatszám vezérlésének ellehetetlenülése,

1.2.4. sűrű, látható gázok vagy toxikus anyagok olyan mértékű koncentrációja, amely elegendő a személyzet vagy az utasok cselekvőképtelenné válásához.

1.3. Nem szándékolt tolóerő/teljesítményvesztés, -változás vagy -ingadozás, amikor az esemény a tolóerő- vagy a teljesítményvezérlés elvesztésének (LOTC/loss of thrust or power control) minősül, azaz:

- 1.3.1. egymotoros légijármúnél; vagy
- 1.3.2. ha az esemény a mindenkori folyamathoz képest túlzottnak tekinthető; vagy
- 1.3.3. ha több hajtóműves légijármúnél ez több mint egy hajtóművet érint, különösen a két hajtóműves légijármúnél; vagy

1.4. Közös eredetű hibák, amelyek repülés közben olyan magas leállási arányt okozhatnak, hogy fennáll annak a lehetősége, hogy a repülés során egynél több hajtómű állhat le,

1.5. A hajtómű jelentős részének részleges vagy teljes elvesztése.

2. Légcsavarok és erőátvitel

2.1. A légszárny vagy a hajtómű bármely részének elvesztése vagy meghibásodása, az alábbi következménnyel:

2.2. tolóerő a pilóta által választottól ellentétes irányban;

2.3. a légszárny vagy a légszárny bármelyik nagyobb részének elszabadulása.

3. Forgószárny és erőátvitel

3.1. A forgószárny hajtóműházának/rögzítésének olyan károsodása vagy hibája, amely miatt a forgószárny repülés közben leválhat és/vagy a forgószárny-vezérlés meghibásodhat.

3.2. A faroklégszárny, illetve erőátvitel és egyenértékű rendszerek károsodása.

III. LÉGI NAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK, BERENDEZÉSEK ÉS FÖLDI SZOLGÁLAT

III/A. Az alábbi pontok példákat tartalmaznak a Rendszerek alponban felsorolt, adott rendszerekre vonatkozó általános követelmények alkalmazásából adódó bejelentés-köteles eseményekre

1. Elektromos rendszer

1.1. elektromogenerátor-rendszer teljes elvesztése, egyedülálló rendszer esetén, vagy egynél több generátor elvesztése

2. Repülőgép vezérlőrendszer

2.1. a vezérlőszervek akaratlan mozgása és/vagy helytelen működése,

2.2. a mechanikus repülésvezérlés kioldása vagy elvesztése,

2.3. a légijármű szokásos vezérlésének jelentős zavara, vagy a repülési tulajdonságok romlása.

3. Tüzelőanyag-rendszer

3.1. repülés időtartama alatt tüzelőanyag-szivárgás, ami jelentős tüzelőanyag-vesztéshez, tűzveszélyhez, jelentős szennyeződéshez vezetett

3.2. a tüzelőanyag-leeresztő rendszer hibás működése vagy meghibásodása, amely nem szándékolt jelentős tüzelőanyag-vesztést, tűzveszélyt, a légijármű berendezéseinek veszélyes elszennyeződését, vagy a tüzelőanyag gyors levegőbe eresztésének ellehetetlenülését okozta.

4. Hidraulikus rendszer

4.1. több mint egy hidraulikus kör elvesztése.

5. Jegesedést észlelő/védelmi rendszer

5.1. a jegesedésgátló/jégmentesítő rendszer nem felismert elvesztése vagy teljesítmény-csökkenése, jegesedési vagy várható jegesedési körülmények mellett

5.2. hordszárnyak szimmetrikus jégmentesítésének ellehetetlenülése, jegesedési vagy várható jegesedési körülmények mellett

5.3. a szokásostól eltérő jegesedés, amely lényeges hatással van a teljesítményre vagy a repülési tulajdonságokra

5.4. a pilótafülkéből való kilátás jelentős romlása.

6. Jelző/figyelmeztető/nyilvántartó rendszerek

6.1. bármilyen jelzőrendszer hibás működése vagy meghibásodása, amikor fennáll a lehetősége annak, hogy valamely lényeges rendszer kijelzőjének hibája miatt a személyzet hibás intézkedéseket hoz, amely veszélyes helyzetet idéz elő.

7. Futóműrendszer/fékek/abroncsok

7.1. tűz a fékberendezésben

7.2. a futómű vagy futóműajtó szándék nélküli behúzása

7.3. egyszerre több gumiabroncs szétrobbanása.

8. Navigációs rendszerek (beleértve a precíziós megközelítési rendszereket) és a repülési adatrögzítő rendszereket

8.1. a navigációs berendezések teljes elvesztése vagy több navigációs berendezés meghibásodása

9. Csapottlevegő-rendszer

9.1. az elvett forró levegő szivárgása, ami tűzjelzéshez vezet vagy szerkezeti károsodást okoz

9.2. valamennyi csapottlevegő-rendszer elvesztése.

III/B. A bejelentés-köteles események jegyzéke a légi navigációs szolgálatokhoz kapcsolódóan

1. ATM (Air Traffic Management) specifikus események (beleértve mindazokat a helyzeteket, amelyek érintik az ATM szolgálatok biztonságos nyújtásának lehetőségét, beleértve azokat a helyzeteket is, amikor a légi jármű biztonságos működését csak véletlenül nem veszélyeztették.) Idetartoznak az alábbi események:

- 1.1. az ATM szolgálatok nyújtásának ellehetetlenülése;
 - 1.2. légiforgalmi szolgálat nyújtásának ellehetetlenülése;
 - 1.3. légtérirányító szolgálatok biztosításának ellehetetlenülése.
2. Az alábbi pontok példákat tartalmaznak az „ATM specifikus események” alcím alatt felsorolt általános követelményeknek a légi járművek működésére történő alkalmazásából adódó bejelentés-köteles eseményekre.
- 2.1. Jelentős mértékben helytelen, nem megfelelő vagy félrevezető információ nyújtása bármilyen földi forrásból, például a légiforgalmi irányítás (ATC/Air Traffic Control), automatikus terminálinformációs szolgálat (ATIS/Automatic Terminal Information Service), meteorológiai szolgálatok, navigációs adatbázisok, térképek, diagramok, kézikönyvek stb.
 - 2.2. Repülésirányítás az előírt legkisebb föld feletti magasság alatt.
 - 2.3. Minimális elkülönítési távolságok – az engedélyezett minimális érték felét meghaladó mértékű – megsértése.
 - 2.4. Jogosulatlan behatolás a légtérbe, amely veszélyes helyzetet idézett elő.
 - 2.5. Jogellenes rádióforgalom, amely veszélyes helyzetet idézett elő.
 - 2.6. A légiforgalmi navigációs szolgálat földi vagy műholdas létesítményeinek elvesztése, amely veszélyes helyzetet idézett elő.
 - 2.7. Jelentős ATC/ATM hiba vagy a repülőtér infrastruktúrájának jelentős romlása, amely veszélyes helyzetet idézett elő.
 - 2.8. A repülőtér mozgásterületein légi jármű, jármű, állat vagy idegen tárgy által képzett akadály, ami veszélyes vagy potenciálisan veszélyes helyzetet okoz.

2.9. A repülőtér mozgásterületein az akadályok vagy veszélyek hibás vagy hiányos jelzése, ami veszélyes helyzetet okoz.

2.10. A repülőtéri jelzőfények hiánya, lényeges meghibásodása, vagy ha azok nem állnak rendelkezésre, ezáltal veszélyes helyzetet előidézőve.

2. melléklet

a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelethez

Példák a repülőeseményre

Megjegyzés:

Bár a melléklet a jelentésköteles repülőesemények, események többségét felsorolja, az nem lehet teljes. Minden más olyan eseményt, amelyről az érintettek úgy ítélik meg, hogy megfelel a kritériumoknak, szintén jelteni kell.

I. A LÉGIJÁRMŰVEK LÉGI ÜZEMELTETÉSE

1. A légi járművek üzemeltetése

- 1.1. Nem szándékolt lényeges eltérés az utazósebességtől, a kijelölt iránytól vagy magasságtól (több mint 300 láb), függetlenül annak okától.
- 1.2. Leereszkedés az elhatározási magasság vagy a süllyedés minimális magassága alatt az előírt vizuális referenciák nélkül.
- 1.3. A tényleges saját pozíció vagy más légi jármű pozíciójának elvesztése.
- 1.4. A kommunikáció megszakadása a hajózószemélyzet tagjai között (CRM/Co-ordination Revision Message), vagy a hajózószemélyzet és más felek [légi utas-kísérő személyzet, légiforgalmi irányító szolgálat (ATC), repülőmérnökök] között.
- 1.5. Durva leszállás – olyan leszállás, amikor szükségesnek tűnik a „durva leszállási ellenőrzés” elvégzése.
- 1.6. A tüzelőanyag-elosztás egyenlőtlenségi határértékének túllépése. Ground
- 1.7. SSR-kód (Secondary Surveillance Radar) vagy magasságmérő helytelen beállítása.
- 1.8. A navigációhoz vagy teljesítményszámításokhoz alkalmazott készülékek helytelen programozása vagy téves adatok bevitele vagy alkalmazása.
- 1.9. Rádióüzenetek téves vétele vagy értelmezése.
- 1.10. A légi jármű szándékolt konfigurációja beállításának ellehetetlenülése valamely repülési fázisban (például futómű-behúzás és futóműajtó, féklapok, stabilizátorok, orrségédszárnyak stb.).

1.11. Oktatási, rendszerellenőrzési vagy képzési célból előidézett hibafeltételek bármilyen szándékos szimulációjának következtében felmerülő veszély vagy potenciális veszély.

1.12. Szokásostól eltérő vibráció.

1.13. A légijármű manőverezésével kapcsolatos bármelyik elsődleges jelzőrendszer működése, például konfigurációfigyelmeztetés, átesésjelző (kormányrázó), sebességtűllépésre figyelmeztető jelzés stb., kivéve:

- ha a hajózszemélyzet kétséget kizáró módon megállapította, hogy a jelzés téves volt, és a téves figyelmeztető jelzés nem okozott nehézséget vagy veszélyt a személyzetnek a figyelmeztető jelzésre adott reakciója miatt; vagy
- ha azt képzési vagy vizsgálati célból működtették.

1.14. A veszélyes földközelségjelző rendszer (GPWS/ground proximity warning system) figyelmeztető jelzése, amikor:

1.14.1. a légijármű a tervezettnél vagy a vártnál közelebb került a földhöz; vagy

1.14.2. a figyelmeztető jelzés műszeres meteorológiai körülmények mellett vagy éjszaka következik be, és megállapítják, hogy azt a hirtelen ereszkedés (1. üzemmód) váltotta ki; vagy

1.14.3. a figyelmeztető jelzést annak elmulasztása okozta, hogy nem bocsátották ki a futóművet vagy a féklapokat a leszállás megfelelő pontján (4. üzemmód); vagy

1.14.4. bármilyen nehézség vagy veszély merült vagy merülhetett volna fel a hajózszemélyzetnek a figyelmeztető jelzésre adott reakciója miatt, például lehetséges csökkentett elkülönítés más repülőgépektől. Idetartozhat bármilyen jellegű vagy típusú figyelmeztető jelzés, azaz valódi, zavaró vagy téves.

1.15. GPWS riasztás abban az esetben, ha bármilyen nehézség vagy veszély merült vagy merülhetett volna fel a hajózó személyzetnek a riasztásra adott reakciója miatt.

1.16. Átstartolás, ami veszélyes vagy potenciálisan veszélyhelyzetet teremt.

1.17. A tüzelőanyag-rendszer hibás működése vagy károsodása, amely kihatással van a tüzelőanyagellátásra és vagy -elosztásra.

2. Vészhelyzetek

2.1. Sürgősségi helyzet kinyilvánításához vezető esemény („PanPan.”).

2.2. Bármilyen vészhelyzeti rendszer vagy berendezés – az összes kijáratit ajtó és világítást is beleértve – nem ki-elégítő működése, ideértve azt is, amikor azt karbantartási, oktatási vagy vizsgálati célra használják.

3. Időjárás

3.1. Villámcsapás, amely a légijármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

3.2. Jégeső, amely a légijármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

3.3. Súlyos turbulencia, amely a fedélzeten tartózkodók sérülését okozhatja, vagy a légijármű turbulencia-vizsgálatának elvégzését igényli.

3.4. Szélnyírás.

4. Egyéb események

4.1. Meghatározott típusú esemény ismétlődése, amely elszigetelten nem lenne bejelentés-köteles, de előfordulásának gyakorisága miatt potenciális veszélyt jelent.

4.2. Ütközés madárral, ami a légijármű sérülését vagy bármely alapvető rendszer elvesztését vagy hibás működését okozta.

4.3. Keltett turbulencia.

II. A LÉGIJÁRMŰVEK MŰSZAKI ESEMÉNYEI

1. Szerkezet

Nem minden szerkezeti károsodást kell bejelenteni. Mérnöki megítélés szükséges annak eldöntéséhez, hogy az adott károsodás elegendően súlyos-e ahhoz, hogy bejelentés. Az alábbi példák vehetők figyelembe:

1.1. fontos sárkányszerkezeti elem (PSE/principal structural element) károsodása, amelyet nem jelöltek meg károsodástűrőként (korlátozott élettartamú elemek). A sárkányszerkezeti elemek azok, amelyek lényegesen hozzájárulnak a repülés közben, a földön és a túlnyomás miatt jelentkező terhelés elviseléséhez, és amelyek meghibásodása a légijármű elvesztését okozhatja;

1.2. a károsodástűrőként megjelölt sárkányszerkezeti elemek megengedhető mértéket meghaladó meghibásodása vagy károsodása;

1.3. valamely sárkányszerkezeti elem engedélyezett tűrési határát meghaladó károsodás vagy hiba, amely a szerkezet merevséget olyan mértékben csökkenthetné, hogy az előírt rezgés-, divergencia- és irányításreverzálási határértékeket már nem lehet biztosítani;

1.4. valamely szerkezeti elem sérülése vagy hibája, amelynek következtében olyan tömegű részek szabadulhatnak el, amelyek a légijárművön tartózkodóknak sérülést okozhatnak;

1.5. valamely szerkezeti elem sérülése vagy hibája, amely a rendszerek megfelelő működését veszélyeztetheti. Lásd a „Rendszerek” alcím alatti felsorolást.

1.6. a légijármű bármely szerkezeti elemének repülés közbeni elvesztése.

2. Rendszerek

Az általános, valamennyi rendszerre alkalmazható követelményekből adódó bejelentés-köteles események:

2.1. bármely rendszer, alrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása, amikor a szabványos üzemelési eljárásokat vagy gyakorlatokat stb. nem lehetett kielégítő módon lefolytatni;

2.2. a személyzet nem képes uralni a rendszert, például:

2.2.1. nem szándékolt önálló működés,

2.2.2. helytelen és/vagy nem teljes reakció, beleértve a korlátozott vagy nehéz mozgást,

2.2.3. kormányiszervek önálló mozgása,

2.2.4. kötések mechanikus szétkapcsolódása vagy meghibásodása;

2.3. a rendszer kizárólagos funkció(i)nak elvesztése vagy meghibásodása (egy rendszer számos funkciót integrálhat);

2.4. interferencia a rendszereken belül vagy azok között;

2.5. a rendszer védelmi berendezései vagy a hozzájuk tartozó szükséghelyzeti berendezések elvesztése vagy meghibásodása;

2.6. a rendszer redundanciájának elvesztése;

2.7. a rendszer előre nem látható működéséből származó bármely esemény;

2.8. az egyetlen főrendszerrel, részrendszerekkel vagy berendezésekkel felszerelt légijármű-típusoknál bármely főrendszer, részrendszer vagy berendezés elvesztése, jelentős meghibásodása vagy károsodása;

2.9. a légijármű rendszereihez vagy berendezéséhez kapcsolódó bármely elsődleges jelzőrendszer működése, kivéve, ha a hajózószemélyzet kétséget kizáró módon megállapította, hogy a jelzés téves volt, feltéve, hogy a téves figyelmeztető jelzés nem okozott nehézséget vagy veszélyt a személyzetnek a figyelmeztető jelzésre adott reakciója miatt;

2.10. a hidraulikafolyadék, a tüzelőanyag, az olaj vagy bármely más folyékony anyag szivárgása, amely tűzveszélyhez vagy a légijármű szerkezeteinek, rendszereinek vagy berendezésének – esetleg veszélyes mértékű – szennyeződéséhez vezetett;

2.11. bármely jelzőrendszer működési zavara vagy meghibásodása, ha ennek következményeként a hajózószemélyzet félrevezető jelzéseket kaphat;

2.12. a repülés vezérlőszerveinek aszimmetriája; például féklapok, orrsegédszárnyak, áramlásrontó szárnyféklapok stb.

A bejelentés-köteles repülőesemények példái, amelyek a meghatározott rendszerekre alkalmazott ezen általános követelményekből adódnak.

3. *Hajtóműrendszer (beleértve a hajtóműveket, a légcsavarokat és a forgószárny-rendszereket), valamint a fedélzeti segédhajtómű (APU)*

3.1. Bármely hajtóműnél lángkimaradás, leállás vagy meghibásodás.

3.2. A hajtómű bármely részének leállása vagy meghibásodása, az alábbiak közül egy vagy több következménnyel:

3.2.1. alkatrészek/törmelék elszabadulása,

3.2.2. a teljesítmény, a tolóerő vagy a fordulatszám vezérlésének ellehetetlenülése,

3.2.3. a hajtómű szokásos eljárások szerinti leállításának ellehetetlenülése,

3.2.4. üzemképes hajtómű újraindításának ellehetetlenülése.

3.3. Nem szándékolt tolóerő/teljesítményvesztés, -változás vagy -ingadozás,

3.4. Közös eredetű hibák, amelyek repülés közben olyan magas leállási arányt okozhatnak, hogy fennáll annak a lehetősége, hogy a repülés során egynél több hajtómű állhat le.

3.5. Valamely hajtómű-korlátozó vagy vezérlőszervezet szükséges esetben nem működik vagy nem a szándékolt módon működik.

3.6. A hajtómű-paraméterek túllépése.

3.7. Károsodást okozó érintkezés idegen testtel (FOD/foreign object damage).

4. Légcsavarok és erőátvitel

4.1. A légcsvavar vagy a hajtómű bármely részének meghibásodása az alábbiak közül egy vagy több következménnyel:

4.2. a légcsvavar túlpörgése;

4.3. túlzott légellenállás kialakulása;

4.4. túlzott kiegyensúlyozatlanságot okozó hiba;

4.5. a légcsvavarlapátok nem szándékolt mozgása a repüléshez meghatározott minimális pozícióban, kis állásszög mellett;

4.6. a légcsvavar vitorlázó helyzetbe állításának ellehetetlenülése;

4.7. a légcsvavar-állásszög szabályozásának ellehetetlenülése;

- 4.8. az állásszög nem szándékolt megváltozása;
- 4.9. ellenőrizhetetlen tolóerő- vagy fordulatszám-ingadozás;
- 4.10. kis energiájú részek elszabadulása.

5. APU-k:

5.1. Az APU leállása vagy elvesztése olyankor, amikor a működési előírások szerint az nélkülözhető, vagy ETOPS (extended range operations with two-engine airplanes = kéthajtóműves repülőgépek megnövelt hatótávolságú üzemeltetése) esetén annak rendelkezésre kellene állnia.

5.2. Az APU leállításának ellehetetlenülése.

5.2.1. Túlpörgés.

5.2.2. Az APU elindításának ellehetetlenülése.

6. Egyéb események

6.1. Olyan esemény, amit rendes körülmények között nem tekinténe bejelentés-kötelesnek (például belső kialakítás és kabinfelszerelés, vízrendszerek), de adott körülmények között a légi jármű vagy az abban tartózkodó személyek veszélybe kerülhettek volna.

6.2. Az utastájékoztató rendszer elvesztése vagy meghibásodása, amelynek következtében az utasok tájékoztatása ellehetetlenül vagy az nem hallható.

6.3. A pilótaülés beállíthatóságának elvesztése repülés közben.

Az alábbi pontok példákat tartalmaznak a „Rendszerek” alcím alatt felsorolt, adott rendszerekre vonatkozó általános követelmények alkalmazásából adódó bejelentés-köteles repüléseményekre.

7. Légkondicionálás/szellőzés

7.1. a repüléselectronikai rendszerek hűtésének teljes elvesztése

7.2. kabinkondicionáló-rendszer meghibásodása.

8. Robotpilóta-rendszer

8.1. a robotpilóta-rendszer a bekapcsolás után nem képes elérni a szándékolt műveletet

8.2. a légi jármű irányítása során a robotpilóta-rendszer működésével kapcsolatban a személyzet jelentős nehézségről tett jelentést

8.3. a robotpilóta-rendszer akaratlan üzemmód-váltása.

9. Kommunikációs rendszerek

9.1. a kommunikációs rendszer elvesztése repülés közben.

10. Elektromos rendszer

10.1. egy elektromos hálózat (egyenáram/váltakozó áram) elvesztése

10.2. a tartalék (vészhelyzeti) elektromosgenerátor-rendszer elvesztése.

11. Pilótafülke/kabin/rakodótér

11.1. bármely vészhelyzeti rendszer vagy részegység, beleértve a vészkiürítést jelző rendszert, valamennyi kijáratot, a vészhelyzeti világítást stb., elvesztése

11.2. a teherberakodó rendszer megtartó képességének elvesztése.

12. Tüzelőanyag-rendszer

12.1. a tüzelőanyag-mennyiséget jelző rendszer hibás működése, amely a műszer elvesztését vagy a fedélzeten lévő tüzelőanyag mennyiségének téves kijelzését okozta,

12.2. a tüzelőanyag-rendszer olyan hibás működése, meghibásodása, amely lényeges hatással járt a tüzelőanyag-ellátásra és/vagy elosztásra,

12.3. a teljes hasznos tüzelőanyag átszivattyúzásának vagy felhasználásának ellehetetlenülése.

13. Légi jármű vezérlő rendszer

13.1. a féklapok, segéd szárnyak, áramlásrontó szárnyféklapok stb. aszimmetriája

13.2. korlátozott mozgathatóság, nehéz mozgás, hibás vagy késedelmes reakció az elsődleges repülésvezérlő rendszerek vagy a hozzájuk kapcsolódó trimmlap és reteszelvek működésében

13.3. a vezérlőszervek személyzet által észlelt szokástól eltérő vibrációja.

14. Hidraulikus rendszer

14.1. egy hidraulikus rendszer elvesztése (csak ETOPS)

14.2. a tömítő rendszer működésképtelensége

14.3. a tartalék hidraulikus rendszer elvesztése

14.4. menetszél hajtotta turbina akaratlan beindulása.

15. Jegesedést észlelő/védelmi rendszer

15.1. egynél több szonda fűtőrendszerének kiesése

16. Jelző/figyelmeztető/nyilvántartó rendszerek

16.1. a piros figyelmeztető funkció elvesztése valamelyik rendszeren

16.2. nem hagyományos műszerekkel felszerelt (glass cockpit) pilótafülkénél: egynél több kijelző egység, vagy a számítógép jelző/figyelmeztető funkciója elvesztése vagy hibás működése.

17. Futómű-rendszer/fékek/abroncsok

17.1. lényeges fékteljesítmény-vesztés

17.2. aszimmetrikus fékhatás, amely jelentősen befolyásolhatja az úttartást

17.3. a nehézségi erő működtette futóműkibocsátó-rendszer elvesztése (beleértve a tervezett vizsgálatok során bekövetkezett elvesztést is).

18. Navigációs rendszerek (beleértve a precíziós megközelítési rendszereket) és a repülési adatrögzítő rendszereket

18.1. a repülési adatrögzítő rendszer teljes elvesztése vagy több rendszer meghibásodása

18.2. erősen félrevezető jelzések

18.3. jelentős navigációs hibák hibás adatok vagy az adatbázis kódolási hibája miatt

18.4. nem a pilóta által okozott váratlan eltérések az oldal- vagy függőleges iránytól

18.5. problémák a földi navigációs berendezésekkel, amelyek jelentős navigációs hibákat okoznak, és nem az inerciális navigációs üzemmódról a rádió navigációs üzemmódra történő áttéréshez kapcsolódnak.

19. Oxigén a túlnyomásos kabinnal rendelkező légi járművekhez

19.1. oxigénellátás elvesztése a pilótafülkében

19.2. oxigénellátás elvesztése az utasok lényeges száma (több mint 10%-a) esetében, beleértve azt is, amikor ez karbantartás, képzés vagy vizsgálat közben történik.

20. Csapottlevegő-rendszer

20.1. a csapott levegő szivárgását észlelő rendszer elvesztése.

21. Tűzoltó-rendszer

21.1. tűzjelzések, kivéve az azonnal tévesnek minősített jelzéseket.

III. A BEJELENTÉS-KÖTELES REPÜLŐESEMÉNYEK JEGYZÉKE A LÉGI NAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOKHOZ KAPCSOLÓDÓAN

1. Ütközés-közeli események (beleértve azokat a helyzeteket, amikor valamely légi jármű és egy másik légi jármű/a talaj/más jármű/személy vagy tárgy közötti távolság túl csekélynek tűnik):

1.1. a minimális elkülönítési távolság megsértése;

1.2. nem megfelelő térköztartás.

2. Potenciális ütközés vagy ütközés-közeli helyzet (beleértve azokat, amelyek potenciálisan balesetté vagy ütközés-közeli helyzetté válhatnak, ha más légi jármű is a közelben van):

2.1. a légi jármű eltérése az ATC engedélytől;

2.2. légi jármű eltérése az alkalmazandó légiforgalmi szervezés (ATM) szabályzattól;

2.3. légi jármű eltérése a vonatkozó közzétett ATM eljárásoktól;

2.4. jogosulatlan behatolás a légtérbe;

2.5. eltérés a légi járművön elhelyezett és üzemeltetett ATM-berendezéssel kapcsolatos szabályzat(ok) előírásaitól.

3. ATM specifikus események

(beleértve mindazokat a helyzeteket, amelyek érintik az ATM szolgálatok biztonságos nyújtásának lehetőségét, beleértve azokat a helyzeteket is, amikor a légi jármű biztonságos működését csak véletlenül nem veszélyeztették.) Idetartoznak az alábbi események:

3.1.1. az ATM szolgálatok nyújtásának ellehetetlenülése;

3.1.2. légiforgalmi áramlás szervezési szolgálatok nyújtásának ellehetetlenülése;

3.1.3. a kommunikáció elvesztése;

3.1.4. a felügyeleti funkció elvesztése;

3.1.5. az adatfeldolgozási és -elosztási funkció elvesztése;

3.1.6. a navigációs funkció elvesztése;

3.1.7. ATM rendszerbiztonság.

3.2. Az alábbi pontok példákat tartalmaznak az ATM specifikus események alcím alatt felsorolt általános követelményeknek a légi járművek működésére történő alkalmazásából adódó bejelentés-köteles eseményekre.

3.2.1. Jelentős mértékben helytelen, nem megfelelő vagy félrevezető információ nyújtása bármilyen földi forrásból, például a légiforgalmi irányítás (ATC), automatikus terminálinformációs szolgálat (ATIS), meteorológiai szolgálatok, navigációs adatbázisok, térképek, diagramok, kézikönyvek stb.

3.2.2. Helytelen nyomásreferencia (azaz magasságmérő-beállítási) -adatok nyújtása.

3.2.3. Lényeges üzenetek hibás továbbítása, fogadása vagy értelmezése.

3.2.4. Jogosulatlan behatolás a légtérbe.

3.2.5. Behatolás futópályára, amikor elkerülő manőver nem vált szükségessé;

3.2.5. Jogellenes rádióforgalom.

3.2.6. A légiforgalmi navigációs szolgálat földi vagy műholdas létesítményeinek elvesztése.

3.2.7. Jelentős ATC/ATM hiba vagy a repülőtér infrastruktúrájának jelentős romlása.

3.2.8. A repülőtér mozgásterületein légijármű, jármű, állat vagy idegen tárgy által képzett akadály, ami veszélyes helyzetet okozhat.

3.2.9. A repülőtér mozgásterületein az akadályok vagy veszélyek hibás vagy hiányos jelzése, ami veszélyes helyzetet okozhat.

3.2.10. A repülőtéri jelzőfények hiánya, lényeges meghibásodása, vagy ha azok nem állnak rendelkezésre.

3. melléklet

a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelethez

Példák a légiközlekedési rendellenességre

Megjegyzés:

Bár a melléklet a jelentésköteles események többségét felsorolja, az nem lehet teljes. Minden más olyan eseményt, amelyről az érintettek úgy ítélik meg, hogy megfelel a kritériumoknak, szintén jelenteni kell.

A légiközlekedési rendellenesség a Kbtv. 2. §-ának *i)* pontja szerint olyan – nem a repülés tartama alatt bekövetkezett – működési zavar, hiba, hiányosság vagy más szabálytalan körülmény, amely a repülésbiztonságot befolyásolhatja vagy befolyásolhatta, de amely nem okozott balesetet vagy repülőeseményt.

I. A LÉGIJÁRMŰVEK MŰSZAKI RENDELLENESSÉGEI

1. Szerkezet

Nem minden szerkezeti károsodást kell bejelenteni. Mérnöki megítélés szükséges annak eldöntéséhez, hogy az adott károsodás elegendően súlyos-e ahhoz, hogy bejelentsék. Az alábbi példák vehetők figyelembe:

1.1. sárkányszerkezeti elem (PSE) károsodása, amelyet nem jelöltek meg károsodástűrőként (korlátozott élettartamú elemek). A sárkányszerkezeti elemek azok, amelyek lényegesen hozzájárulnak a repülés közben, a földön és a túlnyomás miatt jelentkező terhelés elviseléséhez, és amelyek meghibásodása a légijármű elvesztését okozhatja;

1.2. a károsodástűrőként megjelölt sárkányszerkezeti elemek megengedhető mértékét meghaladó meghibásodása vagy károsodása;

1.3. valamely sárkányszerkezeti elem engedélyezett tűrési határát meghaladó károsodás vagy hiba, amely a szerkezet merevséget olyan mértékben csökkenthetné, hogy az előírt rezgés-, divergencia- és irányításreverzálási határértékeket már nem lehet biztosítani;

1.4. valamely szerkezeti elem sérülése vagy hibája, amelynek következtében olyan tömegű részek szabadulhatnak el, amelyek a légijárművön tartózkodóknak sérülést okozhatnak;

1.5. hidraulikafolyadék, a tüzelőanyag, az olaj vagy bármely más folyékony anyag szivárgása, amely tűzveszélyhez vagy a légijármű szerkezeteinek, rendszereinek vagy berendezésének – esetleg veszélyes mértékű – szennyeződéséhez vezetett;

1.6. bármely jelzőrendszer működési zavara vagy meghibásodása, ha ennek következményeként a hajózószemélyzet félrevezető jelzéseket kaphat;

1.7. valamely szerkezeti elem sérülése vagy hibája, amely a rendszerek megfelelő működését veszélyeztetheti.

2. Rendszerek

2.1. Légkondicionálás/szellőzés

2.1.1. A repüléselektronikai rendszerek hűtésének teljes elvesztése.

2.2. Robotpilóta-rendszer

2.2.1. A robotpilóta-rendszer a bekapcsolás után nem képes elérni a szándékolt műveletet.

2.3. Kommunikációs rendszerek

2.3.1. Az utastájékoztató rendszer elvesztése vagy meghibásodása, amelynek következtében az utasok tájékoztatása ellehetetlenül vagy nem hallható.

2.4. Pilótafülke/kabin/rakodótér

2.4.1. Bármely vészhelyzeti rendszer vagy részegység, – beleértve a vészkiürítést jelző rendszert, valamennyi kijáratú ajtót, a vészhelyzeti világítást stb. – elvesztése.

2.4.2. A teherberakodó rendszer megtartó képességének elvesztése.

2.5. Tűzvédelmi rendszer

2.5.1. A tűz/füstjelző, illetve a tűz/füstvédelmi rendszer nem felismert elvesztése vagy meghibásodása, amely a tűzjelző/tűzvédelmi berendezések elvesztését vagy korlátozott működését okozhatja.

2.5.2. A tűzjelzés elmaradása tényleges tűz vagy füstfejlődés esetén.

2.6. Oxigén a túlnyomásos kabinnal rendelkező légijárművekhez

2.6.1. Oxigénellátás elvesztése, amikor ez karbantartás, képzés vagy vizsgálat közben történik.

2.7. Csapoltlevegő-rendszer

2.7.1. Az elvett forró levegő szivárgása, ami tűzjelzéshez vezethet vagy szerkezeti károsodást okoz.

2.7.2. Valamennyi csapoltlevegő-rendszer elvesztése.

2.7.3. A csapolt levegő szivárgását észlelő rendszer elvesztése.

2.8. Hajtóműrendszer

2.8.1. A hajtómű bekötési elemének hibája.

2.8.2. Károsodások korlátozott élettartamú alkatrészben, amelyek miatt azt teljes élettartamának kitöltése előtt ki kell vonni az üzemeltetésből.

2.8.3. Károsodást okozó érintkezés idegen testtel (FOD).

2.9. Légcsavarok és erőátvitel

2.9.1. A légcsavar vagy a hajtómű bármely részének meghibásodása, túlzott kiegyensúlyozatlanságot okozó hiba.

2.10. Forgószárny és erőátvitel

2.10.1. A forgószárny hajtóműházának/rögzítésének olyan károsodása vagy hibája, amely miatt a forgószárny repülés közben leválhat és/vagy a forgószárny-vezérlés meghibásodhat.

2.10.2. A farok-légcsavar, illetve erőátvitel és egyenértékű rendszerek károsodása.

2.11. APU-k:

2.11.1. az APU leállításának ellehetetlenülése;

2.11.2. túlpörgés;

2.11.3. az APU elindításának ellehetetlenülése.

2.12. Emberi tényezők

2.12.1. Bármely tevékenység, amelynek következtében a légi jármű tervezésének valamely jellegzetessége vagy hiányossága olyan kezelési hibához vezethetne, amely veszélyes hatással járhat vagy balesethez vezethet.

II. LÉGIJÁRMŰVEK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA

1. A légi jármű részeinek vagy alkatrészeinek helytelen szerelése, amelyet valamilyen nem kifejezetten e célra szolgáló ellenőrzés vagy vizsgálati eljárás során állapítanak meg.

2. Forró levegő szivárgása, amely szerkezeti károsodást okoz.

3. Bármely korlátozott élettartamú alkatrész károsodása, amely miatt azt teljes élettartamának kitöltése előtt ki kell vonni az üzemeltetésből.

4. Bármely ok (például felületi rezgés, merevség elvesztése vagy szerkezeti károsodás) miatt bekövetkező károsodás vagy minőségromlás (például repedések, hajszáll-repedések, korrózió, rétegenkénti leválás stb.) az alábbiak szerint:

4.1. valamely elsődleges szerkezeti elem vagy PSE (a gyártó javítási kézikönyveiben meghatározottak szerint), ahol az ilyen károsodás vagy minőségromlás meghaladja a javítási kézikönyvben meghatározott megengedett értéket, és javítást vagy teljes vagy részleges cserét igényel;

5. másodlagos szerkezeti elem, amely ennek következtében veszélyeztette vagy veszélyeztetheti a légi járművet;

6. hajtómű-, légcsavar- vagy forgószárny-rendszer.

7. Bármely rendszer vagy részegység elvesztése, hibás működés vagy hibája vagy ezek károsodása vagy minőségromlása, amellyről megállapították, hogy az valamilyen légi alkalmasságra vonatkozó irányelv vagy más, a szabályozó hatóság által kibocsátott kötelező utasításnak történő megfelelés következménye, amikor:

7.1. a megfelelést megvalósító bejelentő szervezet azt először megállapítja;

7.2. későbbi megfelelési vizsgálat esetén az meghaladja az utasításban meghatározott, engedélyezett határértékeket, és/vagy közreadott javítási eljárások nem állnak rendelkezésre.

8. Bármilyen vészhelyzeti rendszer vagy részegysége elvesztése, beleértve a kijárat ajtókat és a világítást, ha azokat karbantartási vagy vizsgálati célra használják is.

9. Az előírt karbantartási eljárásoknak való megfelelés hiánya vagy súlyos hibája.

10. Ismeretlen vagy gyanús eredetű termékek, alkatrészek, felszerelések és anyagok.

11. Félrevezető, téves vagy nem kielégítő karbantartási adat, vagy olyan karbantartási eljárás, amely karbantartási hibákhoz vezethet.

12. A légi jármű rendszereinek és berendezéseinek vizsgálatára vagy ellenőrzésére használt földi berendezések bármilyen leállása, hibás működése vagy hibája, amennyiben az előírt rutin ellenőrzések és vizsgálati eljárások nem azonosították a problémát világosan, és ez veszélyes helyzetet okozhat.

III. REPÜLŐTEREK ÉS REPÜLŐTÉRI BERENDEZÉSEK

1. Jelentős mennyiségű tüzelőanyag kiömlése feltöltés közben.

2. Nem megfelelő mennyiségű tüzelőanyag feltöltése, amely várhatóan lényeges hatással lesz a légi jármű repülési tartamára, a teljesítményre, a súlypont helyzetére vagy a légi jármű szerkezeti szilárdságára.

3. Az utasok, poggyász és küldemény kezelése

3.1. A légi jármű szerkezetének, rendszereinek és berendezéseinek a poggyász vagy küldemény szállításából adódó lényeges elszennyeződése.

3.2. Utasok, poggyász vagy küldemény nem megfelelő berakodása, amely várhatóan lényeges hatással lesz a légi jármű tömegére és/vagy súlypontjának helyzetére.

3.3. A poggyász vagy küldemény (beleértve a kézi-poggyászt is) nem megfelelő elhelyezése, amely veszélyeztetheti a légi járművet, annak berendezéseit vagy a fedélzeten tartózkodókat vagy akadályozhatja a vészhelyzeti kiürítést.

3.4. Cargo-konténerok vagy más, nagyobb küldemény-tételek nem megfelelő elhelyezése.

3.5. Az alkalmazandó előírások megszegésével veszélyes áru szállítása vagy annak kísérlete, ideértve a veszélyes áruk nem megfelelő címkézését és csomagolását is.

4. Légi jármű földi kezelése és szervizelése

4.1. A légi jármű rendszereinek és berendezések vizsgálatára vagy ellenőrzésére alkalmazott földi berendezések bármilyen leállása, hibás működése vagy hibája, amennyiben az előírt rutin ellenőrzések és vizsgálati eljárások nem azonosították a problémát világosan, és ez veszélyes helyzetet okozhat.

4.2. Az előírt szervizelési eljárásoknak való meg nem felelés, vagy lényeges hibák az ilyen eljárások során.

4.3. Szennyezett vagy nem megfelelő típusú tüzelőanyag vagy más folyadék (beleértve az oxigént és az ivóvizet is) betöltése.

IV. LÉGI NAVIGÁCIÓS SZOLGÁLATOK, BERENDEZÉSEK ÉS FÖLDI SZOLGÁLAT

1. Légi navigációs szolgálatok (ANS/Air Navigation Services)

1.1. Ütközésközeli esemény nem megfelelő térköztartás miatt (beleértve azokat a helyzeteket, amikor valamely légi jármű és egy másik légi jármű/más jármű/személy vagy tárgy közötti távolság túl csekélynek tűnik).

1.2. ATM specifikus események (beleértve mindazokat a helyzeteket, amelyek érintik az ATM szolgálatok biztonságos nyújtásának lehetőségét, beleértve azokat a helyzeteket is, amikor a légi jármű biztonságos működését csak véletlenül nem veszélyeztették.) Idetartoznak az alábbi események:

1.3. az ATM szolgálatok nyújtásának ellehetetlenülése;

1.4. légiforgalmi szolgálat nyújtásának ellehetetlenülése;

1.5. légtérirányító szolgálatok biztosításának ellehetetlenülése;

1.6. légiforgalmi áramlás szervezési szolgálatok nyújtásának ellehetetlenülése;

1.7. a kommunikáció elvesztése;

1.8. a felügyeleti funkció elvesztése;

1.9. az adatfeldolgozási és -elosztási funkció elvesztése;

1.10. a navigációs funkció elvesztése;

1.11. ATM rendszerbiztonság.

2. Példák az „ATM specifikus események” alatt felsorolt általános követelményeknek a légi járművek működésére történő alkalmazásából adódó bejelentés-köteles eseményekre:

2.1. jelentős mértékben helytelen, nem megfelelő vagy félrevezető információ nyújtása bármilyen földi forrásból, például a légiforgalmi irányítás (ATC), automatikus terminálinformációs szolgálat (ATIS), meteorológiai szolgálatok, navigációs adatbázisok, térképek, diagramok, kézikönyvek stb.;

2.2. helytelen nyomásreferencia (azaz magasságmérő-beállítási) -adatok nyújtása;

2.3. lényeges üzenetek hibás továbbítása, fogadása vagy értelmezése, amikor ez veszélyes helyzetet okozhat;

2.4. jogellenes rádióforgalom;

2.5. jelentős ATC/ATM hiba vagy a repülőtér infrastruktúrájának jelentős romlása;

2.6. a repülőtér mozgásterületein légi jármű, jármű, állat vagy idegen tárgy által képzett akadály, ami veszélyes vagy potenciálisan veszélyes helyzetet okozhat;

2.7. a repülőtér mozgásterületein az akadályok vagy veszélyek hibás vagy hiányos jelzése, ami veszélyes helyzetet okozhat;

2.8. a repülőtéri jelzőfények hiánya, lényeges meghibásodása vagy ha azok nem állnak rendelkezésre.

4. melléklet

a 123/2005. (XII. 29.) GKM rendelethez

A zárójelentés és a zárójelentés-tervezet részletes formai és tartalmi követelményei

I. Általános szabályok

1. A zárójelentés fő részei:

Cím

1. Ténybeli információk

2. Elemzés

3. Következtetések

4. Biztonsági ajánlások

5. Függelék – Szükség szerint csatolandók

Megjegyzés: zárójelentés készítése során e forma alkalmazása biztosítja, hogy

a) a ténybeli információk, elemzések és következtetések megértéséhez szükséges minden tájékoztatást tartalmazzanak a megfelelő fejezetek;

b) ahol az „1 – Ténybeli információk” fejezet bármely pontjával kapcsolatos információ nem áll rendelkezésre, vagy az nincs összefüggésben a balesethez vezető körülményekkel, ott ilyen értelmű megjegyzés legyen beiktatva a megfelelő alcímek alatt.

2. A zárójelentés az alább felsorolt esetekben kizárólag az esemény lefolyásával kapcsolatos, anonim módon, kiemelt tartalmazhatja:

a) a légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel érintett személyek jelentéseit és a tevékenységükre vonatkozó adatokat,

b) a meghallgatásokról készült jegyzőkönyveket,

c) a légijárműre, illetőleg az ejtőernyőre, valamint az időjárásra, az eset helyszínére és egyéb körülményekre, valamint az esettel kapcsolatban műszakilag rögzített adatokat,

d) a szakértői jelentéseket,

e) egyéb bejelentéseket.

(3) A zárójelentés egyes részeinek kitöltésére vonatkozó részletes utasítás az ICAO DOC 6920 Légijármű Balesetek Kivizsgálási Kézikönyvben található

II. A zárójelentés részei

1. Cím

A zárójelentés az alábbiakat tartalmazó címmel kezdődik:

Az üzemben tartó neve; A légijármű gyártója, típusa, nemzetiségi és lajstromjele; A légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény vagy a repülőesemény helye és időpontja.

Áttekintés. A címet követően rövid áttekintés következik az alábbi információkra vonatkozóan:

a belföldi és külföldi hatóságok értesítése a légiközlekedési balesetről, repülőeseményről; a kivizsgáló szerv és meghatalmazott képviselőjének megnevezése; a kivizsgálás megszervezése; a jelentést kiadó kivizsgáló szerv neve és a kiadás időpontja.

Rövid összefoglalóval záródik, melyben a légiközlekedési balesethez, súlyos repülőeseményhez, repülőeseményhez vezető okokat taglalják.

2. Ténybeli információk

2.1. A repülés lefolyása

Rövid leíró jellegű ismertetés, amely az alábbiakról tájékoztat:

– Járatzám, az üzemelés fajtája, az utolsó indulási hely, az indulás ideje (helyi vagy UTC idő), tervezett le szállóhely.

– A repülés előkészítése, a repülés és a balesethez vezető események leírása, beleértve a repülési pálya fontos szakaszának rekonstruálását a szükségnek megfelelően.

– A légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény helye (földrajzi szélesség, hosszúság, tengerszint feletti magasság), ideje (helyi vagy UTC idő), nappal vagy éjjel.

2.2. Személyi sérülések

Az alábbi táblázat kitöltése (számokkal):

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos			
Súlyos			
Kiseb			
Semmilyen			

2.3. A légijármű rongálódása

A légijárművet a légiközlekedési balesetben, súlyos repülőeseményben, repülőeseményben ért rongálódások rövid ismertetése (megsemmisült, jelentősen megrongálódott, kissé megrongálódott, nem sérült).

2.4. Egyéb kár

Nem a légijármű, hanem egyéb tárgyokban keletkezett rongálódások rövid ismertetése.

2.5. A személyzet adatai

a) A hajózó személyzet összes tagjára vonatkozó adatok név nélkül: életkor, a szakszolgálati engedély érvényessége, jogosítások, kötelező ellenőrzések, repülési tapasztalat (összesen és az adott típuson), és a munkaidőre vonatkozó megfelelő tájékoztatások.

b) A személyzet egyéb tagjainak képzésére és gyakorlatára vonatkozó rövid ismertető.

c) Az egyéb személyekre, mint például a légiforgalmi és a karbantartó szolgálat tagjaira stb. vonatkozó információk, amennyiben ezek a témához tartoznak.

2.6. A légijármű adatai

a) A légijármű légialkalmasságának és karbantartásának rövid ismertetése (amelyben a repülés előtti és alatti ismert hiányosságokat is fel kell sorolni, ha azoknak bármilyen kihatásuk lehetett a balesetre).

b) A teljesítmény rövid értékelése, ha ez lényeges, valamint annak ismertetése, hogy a tömeg és a tömegközéppont az előírt határokon belül volt-e a légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel kapcsolatos repülési szakasz folyamán. (Ha nem, és ha ennek bármilyen kihatása volt a légiközlekedési balesetre, súlyos repülőeseményre, repülőeseményre, akkor ezt részletesen kell ismertetni).

c) A használt tüzelőanyag fajtája.

2.7. Meteorológiai adatok

a) Az időjárási körülmények rövid ismertetése, beleértve az előre jelzett és a tényleges körülményeket is, továbbá azt, hogy a személyzet számára ezek a meteorológiai információk rendelkezésre álltak-e.

b) A természetes fényviszonyok a légiközlekedési baleset, súlyos repülőesemény, repülőesemény időpontjában (napfény, holdfény, szürkület stb.).

2.8. Navigációs berendezések

A rendelkezésre álló navigációs berendezések vonatkozó adatai, beleértve az olyan leszállító berendezéseket, mint például az ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, az optikai földi segédberendezéseket stb. és az adott időpontban tapasztalt, hatékonyságra vonatkozó információkat.

2.9. Összeköttetés

A légitforgalmi mozgó és a légitforgalmi állandó helyű szolgálat összeköttetésére és ennek hatékonyságára vonatkozó információk.

2.10. Repülőtéri adatok

A repülőtérre, létesítményeire és állapotukra, illetve ha a felszállás, vagy a leszállás nem a repülőtéren történt, akkor a felszállási vagy a leszállási területre vonatkozó témához tartozó információk.

2.11. Légijármű adatrögzítők

A légijármű adatrögzítők telepítési helye a légijárműben, állapotuk a megtaláláskor és a belőlük nyert adatok.

2.12. A roncsra és a becsapódásra vonatkozó adatok

Általános információk a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, repülőesemény helyszínéről és a roncs szétszóródásáról; felderített anyaghibák vagy alkatrészhibák. A roncs különböző darabjainak helyére és állapotára vonatkozó részletekre rendszerint nincs szükség, csak akkor, ha ezzel a légijármű becsapódás előtti széthullását szükséges jelezni. Vázlatok, térképek és fényképfelvételek ebben a részben helyezhetők el, vagy a Függelékhez csatolhatók.

2.13. Az orvosi és az igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatok adatai.

Az elvégzett vizsgálatok eredményeinek és az azokból rendelkezésre álló adatok rövid leírása.

Megjegyzés: a hajózó személyzet szakszolgálati engedélyével kapcsolatos egészségügyi adatokat az „1.5. A személyzet adatai” című részben kell közölni.

2.14. Tűz

Ha tűz keletkezett, akkor az eset természetére, valamint az oltáshoz használt tűzoltó eszközökre és hatékonyságukra vonatkozó információk.

2.15. A túlélés lehetősége

A kutatás, vészelhagyás és mentés rövid leírása, a személyzet és az utasok elhelyezkedése az elszenvedett sérülések viszonylatában, az olyan szerkezetek elégtelensége, mint például ülések és biztonsági övek felerősítései.

2.16. Próbák és kísérletek

A próbák és kísérletek eredményeinek rövid ismertetése.

2.17. A szervek jellemzése.

A légijármű üzemelését befolyásoló szervezetekkel és ezek vezetőségével összefüggő vonatkozó információk. E szervezetek közé tartozik például az üzemben tartó, a légitforgalmi szolgálatok, az útvonal-, a repülőtéri és az Országos Meteorológiai Szolgálat (OMSZ) és a légiközlekedési hatóság. Az információk nem korlátozódnak a szervezeti felépítésre és funkciókra, hanem kiterjedhetnek az erőforrásokra, a gazdasági helyzetre, a vezetési irányelvekre és gyakorlatra, valamint az adott szervezetre vonatkozó egyéb információkra, amelyek a légiközlekedési balesettel, súlyos repülőeseménnyel, repülőeseménnyel összefüggésben állnak.

2.18. Kiegészítő adatok

Az 2.1–2.17. pontokban nem szereplő, de a témához tartozó információk.

2.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

Ha a kivizsgálás során hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszereket alkalmaztak, akkor röviden tüntessék fel e módszerek alkalmazásának okát, utaljanak főbb jellemző vonásaikra, továbbá az 2.1–2.17. pontig terjedő alcímek alatt ismertessék az eredményeket.

3. Elemzés

Szükség szerint csak azokat az információkat elemezzék, amelyeket az „1. Ténybeli információk” szakaszban rögzítettek, és amelyek a következtetések és az ok(ok) meghatározásához tartoznak.

4. Következtetések

Sorolja fel a kivizsgálás során megállapított tényeket és okokat. Az okok listája foglalja magába mind a közvetlen, mind a mélyebb, rendszerben rejlő okokat is.

5. Biztonsági ajánlások

Ha alkalmazható, rövid nyilatkozat a légiközlekedési baleset, a súlyos repülőesemény, repülőesemény megelőzése érdekében tett bármely javaslatról, és ennek eredményeként megtett korrigáló lépésről.

6. Függelékek

A szükségesnek megfelelően itt kell közölni minden egyéb, a jelentés megértése szempontjából szükségesnek tekinthető vonatkozó információt.

**A gazdasági és közlekedési miniszter
124/2005. (XII. 29.) GKM
rendelete
a közúti közlekedésben használt menetíró
készülékekről szóló, 1985. december 20-i
3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásáról**

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdése *b)* pontjának 14. és 19. alpontjában kapott felhatalmazás alapján a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet (a továbbiakban: 3821/85/EGK tanácsi rendelet) hazai végrehajtása érdekében – a hatáskörét érintő kérdésekben a belügyminiszterrel, a pénzügyminiszterrel, valamint a foglalkoztatási és munkaügyi miniszterrel egyetértésben – a következőket rendelem el:

A rendelet hatálya

1. §

(1) A rendelet hatálya kiterjed a 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatálya alá tartozó természetes és jogi személyekre, valamint jogi személyiség nélküli gazdasági társaságokra és egyéni vállalkozókra.

(2) A rendelet hatálya a rendvédelmi szervekre az ellenőrzési feladatokhoz kapcsolódó rendelkezései tekintetében terjed ki.

(3) A rendelet alkalmazási köre kiterjed:

a) a tachográf készülék, az adatrögzítő lap minta és a tachográf kártya jóváhagyási eljárására,

b) a tachográf beépítési, üzembe helyezési, aktiválási, illesztési és javítási tevékenységére,

c) a digitális tachográf és a tachográf kártya, valamint az adatrögzítő lap használatára,

d) a tachográf kártya kiadásának, cseréjének és pótlásának hatósági eljárására, ideértve a tachográf kártya nyilvántartását és az ehhez szükséges adatkezelést, valamint a nemzetközi adatcserét is.

Értelmező rendelkezések

2. §

E rendelet alkalmazásában:

a) *tachográf*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I. vagy I.B. mellékletében meghatározott menetíró készülék, ideértve a megfelelő működéséhez szükséges járműalkatrészeket és tartozékokat, valamint a menetíró készülék által történő kinyomtatáshoz használt papírt is;

b) *analóg tachográf*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I. mellékletében meghatározott kivitelű tachográf;

c) *digitális tachográf*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. mellékletében meghatározott kivitelű tachográf;

d) *adatrögzítő lap*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I. melléklete I. fejezetének *b)* pontjában meghatározott eszköz;

e) *tachográf kártya*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. melléklete I. fejezetének *kk)* pontjában meghatározott eszköz, amely az alkalmazásának célja szerint a következő típusú lehet:

ea) *műhelykártya*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. melléklete I. fejezetének *qq)* pontjában meghatározott tachográf kártya,

eb) *gépjárművezetői kártya*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. melléklete I. fejezetének *t)* pontjában meghatározott tachográf kártya,

ec) *ellenőri kártya*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. melléklete I. fejezetének *o)* pontjában meghatározott tachográf kártya,

ed) *üzembentartói kártya*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. melléklete I. fejezetének *l)* pontjában meghatározott tachográf kártya;

f) *műhely*: a tachográf beépítését, üzembe helyezését, aktiválását, illesztését, illetőleg javítását végző, a gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló külön jogszabálynak¹ megfelelő, a megyei (fővárosi) Közlekedési Felügyeletnél bejelentett gépjármű fenntartó szervezet;

g) *gépjárművezető*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatálya alá tartozó gépjármű vezetője;

h) *ellenőrző szerv*: a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló, 1985. december 20-i 3820/85/EGK tanácsi rendeletben (a továbbiakban: 3820/85/EGK tanácsi rendelet), valamint a 3821/85/EGK tanácsi rendeletben foglalt előírások ellenőrzésére külön jogszabály² alapján jogosult szerv;

i) *ellenőr*: az ellenőrző szerv feladatkörében eljáró hatósági személy;

j) *üzemben tartó*: a tachográfal ellátott gépjármű üzemben tartója;

k) *jóváhagyó hatóság*: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet II. fejezetében meghatározott típusjóváhagyási feladatokat ellátó szervezet, amely a Magyar Köztársaság tekintetében a Központi Közlekedési Felügyelet;

l) *kártyakibocsátó hatóság*: a 3821/85/EGK tanácsi rendeletben, valamint e rendeletben a tachográf kártya kibocsátásával kapcsolatos feladatokat ellátó szervezet, amely a Magyar Köztársaság tekintetében – a külön jog-

¹ A gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet.

² A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 20. § (7) bekezdése és a 44/A. § (2) bekezdése, a nemzetközi közúti fuvarozást végző egyes járművek személyzetének vezetési és pihenőidejének ellenőrzéséről szóló 54/2001. (IV. 10.) Korm. rendelet, a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet, a közúti áru- és személyszállítást végző egyes gépjárművek és személyzetének rendőrhatalósági ellenőrzéséről szóló 54/2004. (IX. 22.) BM rendelet.

szabályban³, valamint e rendeletben meghatározott feladatmegosztással – elsőfokon a kártya tulajdonosának lakóhelye (székhelye) szerint illetékes megyei (fővárosi) Közlekedési Felügyelet, másodfokon a Közlekedési Főfelügyelet;

m) kártyanyilvántartás: a kártyakibocsátó hatóság által kiadott tachográf kártyák adatait tartalmazó hatósági nyilvántartás;

n) megszemélyesítés: a kártyakibocsátó hatóság azon eljárása, amelynek során a tachográf kártyát hozzárendelik a tachográf kártya kérelmezőjének személyéhez, illetőleg üzembentartói kártya esetében az üzemben tartóhoz;

o) kártyatulajdonos: az a természetes személy, illetőleg üzembentartói kártya esetében az az üzemben tartó, akinek (amelynek) a részére a kártyakibocsátó hatóság a tachográf kártyát megszemélyesítette és kiadta;

p) aktiválás: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. melléklete I. fejezetének *a)* pontjában meghatározott tevékenység, amely a külön jogszabály⁴ alapján e tevékenység végzésére jogosult gépjárműfenntartó szervezetnél (digitális tachográf műhely) történhet;

r) javítás: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. melléklete I. fejezetének *gg)* pontjában meghatározott tevékenység;

s) szokásos tartózkodási hely: a tachográf kártya kérelmezője, vagy tulajdonosa tekintetében a 3821/85/EGK tanácsi rendelet 14. cikk (3) bekezdés *a)* pontjában meghatározott hely, amely általában a lakóhely.

A tachográf készülék, az adatrögzítő lap minta és a tachográf kártya típusjövahagyása

3. §

(1) A 3821/85/EGK tanácsi rendelet 4. cikke alapján az EK-típusjövahagyási okmányt a tachográf típusra, az adatrögzítő lap mintájára, valamint a tachográf kártya típusára a gyártó kérelmére a Központi Közlekedési Felügyelet (a továbbiakban: jövahagyó hatóság) adja ki, a 3821/85/EGK tanácsi rendelet 5. cikkében meghatározott feltételek alapján.

(2) Az EK-típusjövahagyás iránti kérelmet írásban kell benyújtani a 3821/85/EGK tanácsi rendelet 4. cikkében meghatározott, a típusbizonyítványban és a műszaki leírásban rögzítendő adatok közlésével.

³ Az egységes közlekedési hatósági szervezet feladat- és hatásköréről szóló 231/1997. (XII. 12.) Korm. rendelet.

⁴ A gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet.

(3) Az EK-típusjövahagyási eljárás díjára, valamint a díj megfizetésére a külön jogszabályban⁵ a járműalkatrészre, tartozékra és járműtulajdonságra vonatkozó jövahagyási jel („E”, „e” jel) használati engedélyre meghatározottakat kell alkalmazni.

A típusjövahagyás ellenőrzése és az adatszolgáltatás

4. §

(1) A jövahagyó hatóság a kérelmező költségére, szakértő bevonásával ellenőrzi az általa kiadott jövahagyással rendelkező típusú tachográf, adatrögzítő lap, valamint tachográf kártya jövahagyott mintával való egyezőségét.

(2) Az ellenőrzés eredménye, valamint az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásban részes állam (a továbbiakban: tagállam) illetékes hatóságától kapott megkeresés alapján a jövahagyó hatóság meghozza a 3821/85/EGK tanácsi rendelet 8. cikkében meghatározott intézkedéseket.

(3) A jövahagyó hatóság ellátja a 3821/85/EGK tanácsi rendelet 7. cikkében a tagállamok illetékes hatóságai részére meghatározott nemzetközi adatközlési és értesítési feladatokat.

A tachográfok beépítésére és vizsgálatára vonatkozó követelmények

5. §

(1) A 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatálya alá tartozó járműbe tachográfot a külön jogszabályban⁶ meghatározott feltételeknek megfelelő, a tachográf kategóriájára vonatkozóan a telephely szerint illetékes megyei (fővárosi) Közlekedési Felügyeletnél bejelentett gépjárműfenntartó szervezet (a továbbiakban: tachográf műhely), továbbá új, még használatba nem vett jármű esetében a jármű, illetőleg a tachográf gyártója építhet be.

(2) A digitális tachográf illesztését, ellenőrzését és a digitális tachográf által tárolt adatok letöltését és kezelését a digitális tachográf műhely a digitális tachográf gyártmányára és típusára vonatkozó korlátozás nélkül végezheti, amennyiben a tachográf típusa tekintetében a szükséges eszközök a rendelkezésére állnak.

⁵ A közúti járművek forgalomba helyezésével és forgalomban tartásával, környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével, továbbá a gépjárműfenntartó tevékenységgel kapcsolatos egyes közlekedési hatósági eljárások díjáról szóló 91/2004. (VI. 29.) GKM rendelet 1. számú mellékletének 2.1. pontja.

⁶ A gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet.

(3) A (2) bekezdésben meghatározott tevékenységeket a digitális tachográf műhelyben olyan személy végezheti, akit a digitális tachográfok illesztéséhez, ellenőrzéséhez és adatkezeléséhez szükséges ismeretekre – a Közlekedési Főfelügyelet által jóváhagyott tematika alapján – kiképeztek és személyre szóló műhelykártyával rendelkezik.

(4) A digitális tachográf üzembe helyezését, aktiválását és javítását a digitális tachográf gyártója, vagy annak a külön jogszabály⁷ szerint a Közlekedési Főfelügyelet által elismert hazai képviselője (a továbbiakban: a készülékgyártó hazai képviselője) által e tevékenységre a tachográf típusa tekintetében szerződéssel megbízott, a gépjárműfenntartó szervezetek személyi és dologi feltételeiről szóló rendeletben meghatározott digitális tachográf műhely végezheti.

(5) A (4) bekezdésben meghatározott tevékenységek végzése esetében az aktiválást vagy a javítást végző személynek a digitális tachográf gyártója, vagy a készülékgyártó hazai képviselője által a digitális tachográf gyártmányára és típusára vonatkozóan meghatározott képzettséggel is rendelkeznie kell.

A tachográf, az adatrögzítő lap és a tachográf kártya használata

6. §

(1) A tachográf készülék csak a típusához jóváhagyott és 3821/85/EGK tanácsi rendelet 15. cikk (5) bekezdésében előírt adatokkal ellátott adatrögzítő lappal, illetőleg nyomtatott papírral, továbbá érvényes, működőképes és a kártyabirtokos részére kiadott tachográf kártyával használható.

(2) Az üzemben tartó köteles biztosítani, hogy a tachográfval ellátott járművet olyan személy vezesse, aki rendelkezik:

a) a tachográf szabályos működtetéséhez a tachográf kategóriája (analóg- vagy digitális tachográf) szerint szükséges ismeretekkel és a tachográf típusához jóváhagyott, elegendő mennyiségű adatrögzítő lappal, vagy

b) a tachográf szabályos működtetéséhez a tachográf kategóriája szerint szükséges ismeretekkel, és a digitális tachográfval felszerelt gépkocsi esetében a személyére szólóan kiadott, érvényes gépjárművezetői kártyával, továbbá elegendő mennyiségű nyomtatópapírral.

(3) A gépjárművezető a tachográfval ellátott járművel való munkavégzés során köteles a tachográfot, valamint az adatrögzítő lapot, illetőleg a tachográf kártyáját 3820/85/EGK tanácsi rendeletben, valamint a 3821/85/EGK tanácsi rendeletben meghatározott módon használni.

(4) Az üzemben tartó köteles gondoskodni arról, hogy az ellenőrző szervek felhívására legalább 365 napra visszamenően rendelkezésre álljanak a járművét vezető gépjárművezetők tevékenységét dokumentáló

a) analóg tachográf esetében az adatrögzítő lapok,

b) digitális tachográf esetében a digitális tachográf által rögzített adatok elektronikus formában.

(5) A (4) bekezdés *b)* pontjában foglaltak teljesítése érdekében az üzemben tartó legalább negyedévente köteles a digitális tachográf által tárolt adatokat letölteni és a javításra kerülő járművek esetében a digitális tachográf javító műhely által letöltött adatokat átvenni, valamint ezen adatokat elektronikus adattárolón (CD-ROM-on vagy DVD-ROM-on) megőrizni.

(6) Az üzemben tartó, illetőleg távollétében a gépjárművezető a tachográf meghibásodása esetében köteles gondoskodni arról, hogy

a) a fuvarfeladat befejezését követően haladéktalanul, de legkésőbb a meghibásodást követően egy héttel a tachográf javítása az erre jogosult műhelyben megtörténjen, és

b) a járművel a javítás megtörténteig új fuvarfeladatot ne kezdjenek meg.

(7) Amennyiben a jármű fuvarfeladata a tachográf meghibásodását követő egy héten belül nem fejeződik be, a tachográf megjavíttatásáról a gépjárművezető köteles – a fuvarfeladat megszakításával – gondoskodni.

(8) A kártyatulajdonos a kártyakibocsátó hatóságnál köteles bejelenteni, ha a részére kiadott tachográf kártya:

a) elveszett, ellopták vagy megsemmisült,

b) megrongálódás vagy elhasználódás miatt működésképtelenné vált.

Tachográf kártya kiadási eljárás

7. §

(1) Tachográf kártya kiadása a lakóhely (székhely) szerint illetékes kártyakibocsátó hatóságnál – a (2) és (3) bekezdésben, továbbá műhelykártya esetén a 12. § (1) bekezdésben meghatározott személy által – benyújtott kártya kiadási kérelem útján kezdeményezhető.

(2) A gépjárművezetői kártya, a műhelykártya, valamint az ellenőri kártya kiadására irányuló kérelem kizárólag személyesen nyújtható be.

(3) Az üzembentartói kártya kiadását közúti közlekedési szolgáltatást végző vállalkozás esetében a vállalkozás szakmai vezetője, bérelt jármű esetében a jármű bérbevevője, egyéb üzemben tartó esetében az üzembentartói jog gyakorlására jogosult személy kérheti.

(4) A tachográf kártya kiadására irányuló kérelem benyújtásával egyidejűleg meg kell fizetni a tachográf kártya

⁷ A gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet 11. § (2) bekezdés.

kiadásához külön jogszabályban⁸ meghatározott igazgatási szolgáltatási díjat.

A tachográf kártya megszemélyesítése

8. §

(1) A kártyakiadási kérelem benyújtásakor a 3821/85/EGK tanácsi rendeletben meghatározott személyes adatokat, továbbá az üzemben tartóra vagy a műhelyre vonatkozó adatokat a Közlekedési Főfelügyelet által meghatározott formanyomtatványon kell megadni, valamint ezek hitelességét személyazonosításra alkalmas hatósági igazolvánnyal, továbbá – gépjárművezetői kártya esetében – az érvényes vezetői engedély bemutatásával kell igazolni. A kérelemben nyilatkozatot kell tenni arról, hogy nem áll fenn a tachográf kártya kiadását kizáró ok.

(2) A kártyakibocsátó hatóság a tachográf kártya kiadására irányuló kérelem átvételével egyidejűleg a gépjárművezetői kártya, az ellenőri kártya, valamint a műhelykártya esetében a kérelmező személy képmását és névalírást elektronikusan úton rögzíti.

(3) A kártyakiadási eljárás lefolytatását meg kell tagadni, ha a kérelmező:

a) az (1) és (2) bekezdésben meghatározott adatokat és nyilatkozatot nem adja meg, vagy azok hitelességét nem igazolja,

b) a kártya kiadásához tartozó személyes adatainak, névalírás mintájának vagy képmásnak a kártyakibocsátó hatóság által történő kezeléséhez az érintett nem adja írásbeli hozzájárulását,

c) már rendelkezik – a kérelmezettel megegyező típusú – érvényes tachográf kártyával.

(4) A kártyakiadási eljárás során a kártyakibocsátó hatóság, továbbá a megbízása alapján a kártya megszemélyesítésében közreműködő kártyagyártó és a Közlekedési Főfelügyelet a részére átadott személyes adatokat a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvényben⁹, a 3821/85/EGK tanácsi rendeletben, valamint a közúti közlekedésről szóló törvényben¹⁰ meghatározott módon köteles kezelni.

(5) A tachográf kártya érvényességi ideje a kiadásától számítva:

a) gépjárművezetői kártya és üzembentartói kártya esetében 5 év,

b) ellenőri kártya esetében 2 év,

c) műhelykártya esetében 1 év.

⁸A közúti járművek forgalomba helyezését és forgalomban tartásával, környezetvédelmi felülvizsgálatával és ellenőrzésével, továbbá a gépjármű-fenntartó tevékenységgel kapcsolatos egyes közlekedési hatósági eljárások díjáról szóló 91/2004. (VI. 29.) GKM rendelet.

⁹A személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény.

¹⁰A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 44/A. §.

A tachográf kártya kiadását megelőző ellenőrzés és adatkezelés

9. §

(1) A kártyakiadási eljárás megkezdésekor a kártyakibocsátó hatóság a bemutatott okmányok, a (3) bekezdésben meghatározott kártyanyilvántartás, valamint a tagállamok közti elektronikus kapcsolat útján ellenőrzi, hogy

a) a kérelmező részéről fennállnak-e a 3821/85/EGK tanácsi rendeletben a tachográf kártya kiadásához meghatározott feltételek,

b) a kérelmező részére adtak-e már ki azonos típusú tachográf kártyát,

c) a gépjárművezetői kártyát kérelmező személy szokásos tartózkodási helye a Magyar Köztársaság területén van-e,

d) a gépjárművezetői kártyát kérelmező személy végez-e 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatálya alá tartozó tevékenységet.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott feltételek teljesülése esetén rendelkezhető a tachográf kártyához az elektronikus biztonsági kódok, valamint ezt követően állítható elő a megszemélyesített tachográf kártya.

(3) A megszemélyesített kártyák adatairól, valamint a kapcsolódó elektronikus biztonsági adatokról a kártyakibocsátó hatóság nyilvántartást vezet (a továbbiakban: kártyanyilvántartás). A kártyanyilvántartásban a kiadott tachográf kártyán rögzített adatokat kártyatípusonként külön adatállományban kell rögzíteni.

(4) A kártyanyilvántartásból adatszolgáltatás – csak a hatósági feladatának ellátásához szükséges adatokra kiterjedően – jogszabályban erre felhatalmazott szervezet számára teljesíthető.

A tachográf kártya kiadása

10. §

(1) A megszemélyesített, előállított és nyilvántartásba vett tachográf kártya, valamint a személyes azonosító kód – a kérelmező választása szerint – személyesen a kártyakibocsátó hatóság hivatali helyiségében vehető át, illetőleg postai úton külön-külön hivatalos iratként továbbítható.

(2) A műhelykártyát, valamint az ellenőri kártyát a digitális tachográf műhely, illetőleg az ellenőrt foglalkoztató ellenőrző szerv részére kell postai úton továbbítani. A műhelykártyához tartozó személyes azonosító kód kizárólag a kártyatulajdonos részére adható át, illetőleg postázható.

*A tachográf kártya érvénytelenítése, cseréje, pótlása,
visszavonása*

11. §

(1) A 6. § (8) bekezdésének *a*) pontja esetében a tachográf kártya tulajdonosának a bejelentése alapján a kártyakibocsátó hatóság a tachográf kártyát határozattal érvényteleníti és annak tényét a nyilvántartásba bejegyzi.

(2) A kártyanyilvántartásból megállapítható kártyatulajdonos kérelme alapján a kártyakibocsátó hatóság – az *a)–c)* pontok esetében a 7–10. §-ban foglaltak ismételt alkalmazásával, a kártyanyilvántartásban rögzített adatok felhasználásával – a korábban kiadott tachográf kártya helyett új tachográf kártyát ad ki, amennyiben:

- a)* az elveszett, ellopták vagy megsemmisült,
- b)* valamely okból a tachográf kártya működésképtelenné vált,
- c)* annak érvényességi ideje lejárt,
- d)* a kártyatulajdonos szokásos tartózkodási helye a Magyar Köztársaság területe lett.

(3) A (2) bekezdés *b)* és *c)* pontja esetében a kártyacsere kérelemhez csatolni kell a korábban kiadott tachográf kártyát, melyet a kártyakibocsátó hatóság visszavon.

(4) A (2) bekezdés *d)* pontja alapján indult eljárás során az új tachográf kártya átvételekor a külföldi hatóság által kibocsátott tachográf kártyát be kell vonni, melyet a bevonás okának megjelölésével a Közlekedési Főfelügyelethez további intézkedés céljából meg kell küldeni.

(5) Az ellenőrző szerv tagja a tachográf kártyát a helyszínen elveszi, ha az ellenőrzés során annak gyanúja merül fel, hogy

- a)* a tachográf kártyát meghamisították,
- b)* a kártyabirtokos nem a részére kiadott tachográf kártyát használja,
- c)* a kártya tulajdonosa a tachográf kártyát a valóságnak meg nem felelő nyilatkozat, illetőleg hamisított okmányok alapján kapta.

(6) Az (5) bekezdés *a)* pontjában meghatározott gyanút megalapozza, ha

- a)* a tachográf kártyán vagy annak elektronikus tároló egységén javítás, törlés vagy más illetéktelen beavatkozás jelei észlelhetők,
- b)* a tachográf kártya anyaga, kivitele a valóditól eltér,
- c)* a nyilvántartás szerint a tachográf kártya kiadására nem került sor.

(7) Az ellenőrző szerv tagja a tachográf kártya elvételéről átvételi elismervényt ad, mely tartalmazza az elvétel e rendeletben meghatározott jogalapját.

(8) A helyszínen elvett tachográf kártyát, valamint az intézkedésről készült jelentés egy példányát az ellenőrző szerv három munkanapon belül a kártyakibocsátó hatóságnak, külföldi hatóság által kibocsátott kártya esetében a Közlekedési Főfelügyeletnek megküldi.

(9) A (4) bekezdés alapján bevont tachográf kártyát a Közlekedési Főfelügyelet a tachográf kártyát kiadó tagállam illetékes hatóságának – a bevonás okának megjelölésével – megküldi.

(10) Az (5) bekezdés *b)* pontját akkor kell alkalmazni, ha a tachográf kártya jogosítottja nincs a helyszínen. Ebben az esetben az elvett tachográf kártya csak a kártyatulajdonosnak adható vissza.

(11) A visszavont tachográf kártyát a kártyakibocsátó hatóság egy naptári évvel a leadást követően selejtezi és a kártyatulajdonosra vonatkozó adatokat a kártyanyilvántartásban a kártya eredeti érvényességi idejét követő 5 évig megőrzi.

*A műhelykártya kiadása, használata
és nyilvántartása*

12. §

(1) Műhelykártya annak a személynek adható ki, aki a gépjárműfenntartó tevékenység végzésének személyi és dologi feltételeiről szóló külön jogszabályban foglaltak alapján:

a) megfelel a tevékenység végzéséhez meghatározott személyi feltételeknek, valamint teljesíti az 5. § (3) és (5) bekezdésében meghatározott további képzettségi követelményeket,

b) a területileg illetékes megyei (fővárosi) Közlekedési Felügyelet által nyilvántartásba vett digitális tachográf műhelyben a digitális tachográfok javításának feladatát elvégzi.

(2) A műhelykártya kiadása iránti kérelemre a digitális tachográf műhely vezetőjének nyilatkoznia kell az (1) bekezdésben meghatározott feltételek teljesüléséről.

(3) A kártyakibocsátó hatóság a kártyanyilvántartásban a műhelykártyák adatai alapján – a Közlekedési Főfelügyelet útján – teljesíti a 3821/85/EGK tanácsi rendelet 12. cikk (3) bekezdésében meghatározott adatszolgáltatási kötelezettséget.

(4) A digitális tachográf műhely vezetője köteles gondoskodni arról, hogy:

a) a műhelykártyát a digitális tachográf műhelyben a gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló külön jogszabályban meghatározott módon az illetéktelen hozzáférés ellen védve tárolják,

b) a műhelykártyát kizárólag a tulajdonosa birtokolhassa,

c) a műhelykártyát a kártyakibocsátó hatóságnál leadják, amennyiben

1. a digitális tachográf műhely e tevékenységét megszünteti,

2. az ellenőrző szerv a digitális tachográf műhely ellenőrzése alapján a tevékenység végzését átmenetileg megtiltotta,
3. a műhelykártya tulajdonosának a digitális tachográf műhelyben folytatott tevékenysége megszűnik.

(5) A műhelykártyát kizárólag annak tulajdonosa személyesen – a tachográfokról szóló közösségi rendeletben, valamint az e rendeletben meghatározott előírások betartásával – használhatja. A műhelykártya a kártyatulajdonost foglalkoztató digitális tachográf műhelyben, továbbá – annak megbízása alapján, a megyei (fővárosi) Közlekedési Felügyelethez történő előzetes bejelentés esetén – más tachográf műhelyben használható.

(6) A digitális tachográf által gyűjtött és tárolt valamennyi olyan adatot, amely a tachográf javítása során esetlegesen megsemmisülhet, a javítás megkezdése előtt az adatok megőrzése, illetőleg a javítás utáni visszatöltése céljából le kell tölteni (a továbbiakban: letöltött adatok). A letöltött adatokat a digitális tachográf műhely 2 évig köteles megőrizni. A letöltött adatok kizárólag a jármű üzemben tartója, valamint az ellenőrző szerv számára adhatóak át.

(7) A letöltött személyes adatokat a személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló törvényben¹¹ foglaltak megtartásával kell kezelni. A további letöltött adatokat üzleti titokként kell kezelni.

(8) A (6) bekezdésben meghatározott adatletöltés-visszatöltés megghiúsulása esetében ennek tényéről a műhely – jegyzőkönyv felvétele és megküldése mellett – 15 munkanapon belül értesíti a kártyakibocsátó hatóságot, valamint a jármű üzemben tartóját.

A digitális tachográf műhely ellenőrzése

13. §

(1) A kártyakibocsátó hatóság a gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló külön jogszabályban meghatározott ellenőrzései során kiemelten ellenőrzi a digitális tachográf műhely tevékenységét és ezen belül a műhelykártya jogszerű használatát.

(2) A műhelykártya jogosulatlan használata, illetőleg a műhelykártya meghamisításának alapos gyanúja esetén a kártyakibocsátó hatóság:

- a) a kártya használója ellen szabálysértési eljárást kezdeményez,
- b) ismétlődő, illetőleg a tachográf műhely vezetőjének felróható esetben a digitális tachográf műhely tevékenységét egy évig terjedő időre megtilthatja.

¹¹ A személyes adatok védelméről és a közérdekű adatok nyilvánosságáról szóló 1992. évi LXIII. törvény.

(3) A meghamisított műhelykártyát az ellenőr a helyszínen elveszi és a műhelykártya bevonását kezdeményezve azt a kártyakibocsátó hatósághoz továbbítja.

Az ellenőri kártya kiadása és használata

14. §

(1) A 3820/85/EGK tanácsi rendeletben foglaltak ellenőrzését végző hatóságok (a továbbiakban: ellenőrző szerv) feladatkörében közúti, illetve telephelyi ellenőrzést végző személy (a továbbiakban: ellenőr) részére az ellenőri kártyát az ellenőrt foglalkoztató ellenőrző szerv kezdeményezésére adja ki a kártyakibocsátó hatóság.

(2) Az ellenőri kártya kiadásakor – az ellenőrző szerv és a Közlekedési Főfelügyelet közti megállapodás esetén – az ellenőrök adatainak és képmásának rögzítését az ellenőrt foglalkoztató ellenőrző szerv is elvégezheti.

(3) Az ellenőr az ellenőri kártyát kizárólag a feladatkörébe tartozó ellenőrzés során, személyesen használhatja.

(4) Az ellenőrt foglalkoztató ellenőrző szerv köteles gondoskodni arról, hogy:

- a) a szolgálaton kívüli ellenőr ellenőri kártyáját illetéktelen hozzáférés ellen védve tárolják,
- b) az ellenőri kártyát kizárólag a tulajdonosa birtokolhassa,
- c) az ellenőri kártyát a kártyakibocsátó hatóságnál leadják, amennyiben az ellenőri kártya tulajdonosának az ellenőri jogállása megszűnik.

(5) Az ellenőrzés alá vont gépjárművezető, illetőleg az általa vezetett gépjármű üzemben tartója köteles túrni és magatartásával elősegíteni az ellenőr által a járművön és a jármű vezetőfülkéjében végzett – a 3821/85/EGK tanácsi rendeletben foglaltak megtartásának vizsgálatára irányuló – ellenőrzést, továbbá ennek keretében különösen a digitális tachográfból az ellenőri kártya alkalmazásával történő adatletöltést.

(6) Az ellenőri kártyával letöltött adatokat az ellenőr és az ellenőrt foglalkoztató ellenőrző szerv kizárólag a feladatkörébe tartozóan kezelheti.

Záró rendelkezések

15. §

(1) Ez a rendelet – a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel – 2006. január 1-jén lép hatályba.

(2) A 7–14. §-a 2006. július 1-jén lép hatályba.

(3) Ez a rendelet a 2135/98/EK tanácsi rendelettel módosított, a közúti közlekedésben használt menetíró készül-

lékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg.

16. §

(1) A gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet (a továbbiakban: GR.) 2. §-a a következő *e)–h)* ponttal egészül ki:

[A rendelet alkalmazásában]

„*e)* tachográf: a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendelet (a továbbiakban: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet) I. vagy I.B. mellékletében meghatározott menetíró készülék, ideértve a megfelelő működéséhez szükséges járműalkatrészeket és tartozékokat is,

f) analóg tachográf: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I. mellékletében meghatározott kivitelű tachográf,

g) digitális tachográf: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. mellékletében meghatározott kivitelű tachográf,

h) aktiválás: a 3821/85/EGK tanácsi rendelet I.B. melléklete I. fejezetének *a)* pontjában meghatározott tevékenység, amely az 1. számú melléklet 18. pontjában *a)* és *d)* alpontjaiban meghatározott tevékenység tekintetében felkészült gépjárműfenntartó szervezetnél (digitális tachográf műhely) végezhető.”

(2) A GR. 10. §-a a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) Az 1. számú melléklet 18. pontjában meghatározott tevékenységekhez kapcsolódó tanúsítási és elektronikus adatkezelési tevékenységet a digitális tachográf esetében a 3821/85/EGK tanácsi rendeletben, valamint a tachográfokra vonatkozó közösségi rendelet végrehajtásáról szóló külön jogszabályban meghatározott eltérésekkel kell elvégezni.”

(3) A GR. 11. §-a (2) bekezdésének *e)* pontja a következő *ed)* alponttal egészül ki:

[A bejelentésnek tartalmaznia kell:

e) az 1. számú melléklet 18. pontjában meghatározott gépjárműfenntartó tevékenység esetében]

„*ed)* digitális tachográf beépítését, üzembe helyezését, aktiválását, illesztését, ellenőrzését vagy javítását végző műhely esetében a digitális tachográf tekintetében az *ea)–ec)* alpontokban foglaltakat külön is, valamint a műhelyben foglalkoztatott személyek részére kiadott műhelykártyák azonosító adatait.”

(4) A GR. 14. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„14. § (1) Ez a rendelet a 2135/98/EK tanácsi rendelettel módosított, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK ta-

nácsi rendelet végrehajtásához szükséges rendelkezéseket állapítja meg.

(2) Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) az Európai Parlament és a Tanács 2000/53/EK irányelve (2000. szeptember 18.) az elhasználdott járművekről;

b) a Bizottság 2002/151/EK határozata (2002. február 19.) az elhasználdott járművekről szóló 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkének (3) bekezdése szerint kiadott bontási igazolások minimumkövetelményeiről.”

(5) A GR. 1. számú melléklete e rendelet 1. számú melléklete szerint módosul.

(6) A GR. 3. számú melléklete e rendelet 2. számú melléklete szerint módosul.

(7) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről szóló 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendelet módosításáról szóló 29/2004. (III. 12.) GKM rendelet 5. §-a, 1. számú mellékletének a GR. 1. számú mellékletének 18. pontját megállapító rendelkezése, valamint 2. számú mellékletének 2. pontja.

Dr. Szanyi Tibor s. k.,
gazdasági és közlekedési minisztériumi politikai államtitkár

1. számú melléklet a 124/2005. (XII. 29.) GKM rendelethez

A GR. 1. számú mellékletének 18. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„18. Menetíró, illetve a hozzá kapcsolódó sebességkorlátozó készülék felszerelése, ideértve:

a) a menetíró beszerelése, üzembe helyezése, digitális tachográf esetében aktiválása, továbbá illesztése a gépjárműhöz,

b) időszakos vizsgálat beépített állapotban,

c) analóg tachográf javítása:

ca) a belső plombák felnyitása nélkül,

cb) a készülék belső plombáinak felnyitásával,

d) digitális tachográf által rögzített adatok letöltése, valamint az adatok kezelése.

Nem tartozik az e pontban meghatározott tevékenység körbe a digitális tachográf javítása, amely kizárólag a tachográf gyártó által történő külön feljogosítás alapján végezhető.

Előírt képesítés:

– autószerelő-, autóvillamossági szerelő szakmunkás vagy autóelektronikai műszerész, illetőleg középfokú vagy ennél magasabb szakirányú képesítés,

– a készülék(ek) gyártójánál vagy a készülékgyártó hazai képviselőjénél, illetőleg a készülék(ek) gyártójának egyetértésével a KFF által szakmai képzés végzésére felhatalmazott szervezetnél 3 évnél nem régebben elvégzett – szerkezeti, működési, beszerelési és vizsgálati – szaktanfolyami képzésen (továbbképzésen) való eredményes részvétel igazolása,

– a hitelesítést helyettesítő minősítést végző gépjárműfenntartó szervezet (személy) esetében az e tevékenység végzésére jogosító szaktanfolyam, továbbá

– a digitális tachográf esetében az *a)* és *d)* pontokban meghatározott tevékenység végzéséhez a készülékgyártó hazai képviselője által meghatározott és a KFF által jóváhagyott szakmai tartalmú, a digitális tachográfokra vonatkozó továbbképzésen való eredményes részvétel.”

2. számú melléklet

a 124/2005. (XII. 29.) GKM rendelethez

A GR. 3. számú mellékletének 15. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„15. A menetíró, illetve a sebességkorlátozó készülék felszerelése, vizsgálata

A tevékenység végzésének feltétele:

a) hidegpaddlós, a gépjárműhöz hozzáférhetőséget biztosító helyiség,

b) a gépjárművek alsó részeihez hozzáférést biztosító szerelőakna vagy emelőberendezés,

c) szilárd burkolatú, legalább 20 m hosszú és sík mérőszakasz, vagy a készülék illesztésének vizsgálatára alkalmas, kalibrálható görgős próbapad,

d) a készüléktípus(ok) besabályozásához, ellenőrzéséhez szükséges – érvényes kalibrálási bizonyítvánnyal rendelkező – műszerek,

e) a készülék gyártója, illetőleg a készülékgyártó hazai képviselője által – az egyes készüléktípusokhoz – meghatározott célszerszámok és további mérőkészülékek,

f) a készüléktípus(ok) felszerelését, gépjárműhöz történő illesztés végrehajtását, a berendezés javítását, vizsgálatát, valamint a szükséges eszközök, vizsgálóberendezések megjelölését és használatát tartalmazó – a berendezés gyártója vagy a készülékgyártó hazai képviselője által biztosított – műszaki előírások,

g) a visszaélészerű beavatkozás elleni védelem eszközeinek biztosítása (ólomzár, plombajel, lepecsételés stb.).

A *c)*–*f)* pontokban előírt eszközök körét – az egyes készüléktípusokhoz tartozóan – a készülék gyártójának, illetőleg a készülékgyártó hazai képviselőjének a javaslata alapján a KFF határozza meg és teszi közzé a Közlekedési Értesítőben.

Az 1. számú melléklet 18. pontjának *a)* és *d)* alpontjaiban meghatározott – menetíró beszerelés, üzembe helyezés, digitális tachográf esetében aktiválás, továbbá illesztés a gépjárműhöz, illetőleg a digitális tachográf által rögzített adatok letöltése, valamint az adatok kezelése – tevékenység esetében:

– a kártyakibocsátó hatósággal közvetlen, kétirányú adatcserét biztosító informatikai kapcsolat biztosítása,

– a digitális tachográf adatainak kiolvasásához, letöltéséhez és tárolásához szükséges – a tachográf gyártó által meghatározott funkciók ellátását biztosító – eszközök,

– a tevékenységet végző személy részére – a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló rendelet alapján – kiadott, érvényes műhelykártya,

– a műhelykártya biztonságos tárolásához szükséges, az illetéktelen hozzáférést kizáró lemezszekrény, továbbá

– a digitális tachográfokról letöltött adatok – illetéktelen hozzáférést megakadályozó módon történő – tárolását biztosító elektronikus eszközök.

A tanúsítási kötelezettség az elvégzett munka leírására, vizsgálati-, illesztési jegyzőkönyv kiállítására és az előírásoknak megfelelően a beszerelési tábla elhelyezésére terjed ki.”

A gazdasági és közlekedési miniszter 125/2005. (XII. 29.) GKM rendelete

a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosításáról*

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. § (3) bekezdése *b)* pontjának 12. alpontjában kapott felhatalmazás alapján a következőket rendelem el:

1. §

(1) A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a továbbiakban: ER.) 15. §-a (8) bekezdésének számozása (9) bekezdésre változik és a § a következő (8) bekezdéssel egészül ki:

„(8) E rendelet alkalmazásában telephelyi ellenőrzésnek minősül a (7) bekezdésben meghatározottak szerint bevont okmányoknak és adatoknak az ellenőrző szerv saját hivatalában elvégzett vizsgálata is.”

* A rendelet mellékletekkel teljes szövegét a Magyar Közlöny 2005. évi 172. számának II. kötete tartalmazza.

2. §

A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a továbbiakban: ER.)

31. §-ának helyébe a következő rendelkezés lép:

„Az Európai Unió jogának való megfelelés

31. § Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) a Tanács 70/156/EGK irányelve (1970. február 6.) a gépkocsik és a pótkocsik típus-jóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok összehangolásáról, valamint az azt módosító 98/91/EK, 2000/40/EK, 2004/3/EK, 2003/97/EK európai parlamenti és tanácsi, továbbá 2001/92/EK, 2001/116/EK, 2001/56/EK, 2001/85/EK, 2003/102/EK, 2004/78/EK, 2004/104/EK és 2005/49/EK bizottsági irányelv;

b) az Európai Parlament és a Tanács 2002/24/EK irányelve (2002. március 18.) a motorkerékpárok és segédmotoros kerékpárok típusjóváhagyásáról és a 92/61/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről, valamint az azt módosító 2003/77/EK bizottsági irányelv;

c) az Európai Parlament és a Tanács 2003/37/EK irányelve (2003. május 26.) a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok, azok pótkocsijainak és cserélhető vontatott munkagépeinek, beleértve ezek rendszereit is, továbbá alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyásáról, valamint a 74/150/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről, valamint az azt módosító 2005/13/EK és 2005/67/EK bizottsági irányelv;

d) a Tanács 96/96/EK irányelve (1997. február 17.) a gépkocsik és a pótkocsik műszaki felülvizsgálatára vonatkozó tagállami jogszabályok összehangolásáról, valamint az azt módosító 2001/9/EK, 2001/11/EK és 2003/27/EK bizottsági irányelvek;

e) az Európai Parlament és a Tanács 2000/30/EK irányelve (2000. június 6.) a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közúti műszaki ellenőrzéséről, valamint az azt módosító 2003/26/EK bizottsági irányelv;

f) a Tanács 88/599/EGK irányelve (1988. november 23.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 3820/85/EGK rendelet és a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK rendelet végrehajtására vonatkozó egységes ellenőrzési eljárásról;

g) az Európai Parlament és a Tanács 2000/53/EK irányelve (2000. szeptember 18.) 8. cikkének (3) és (4) bekezdése az elhasználandó járművekről;

h) a Bizottság 93/172/EGK határozata (1993. február 22.) a közúti szállításról szóló 88/599/EGK tanácsi irányelv 6. cikkében előírt szabványos formanyomtatvány elkészítéséről;

i) a Bizottság 93/173/EGK határozata (1993. február 22.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 3820/85/EGK tanácsi rendelet 16. cikkében előírt formanyomtatvány kidolgozásáról;

j) az Európai Parlament és a Tanács 1753/2000/EK határozata (2000. június 22.) az új személygépkocsik átlagos fajlagos CO₂ kibocsátását ellenőrző rendszer kialakításáról.”

3. §

(1) Az ER. 5. számú melléklete e rendelet 1. számú melléklete szerint módosul.

(2) Az ER. 10. számú melléklete e rendelet 2. számú melléklete szerint módosul.

(3) Az ER. A. Függeléke e rendelet 3. számú melléklete szerint módosul.

(4) Az ER. C. Függeléke e rendelet 4. számú melléklete szerint módosul.

4. §

(1) Ez a rendelet 2006. január 1-jén lép hatályba.

(2) Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) a Bizottság 2004/104/EK irányelve (2004. október 14.) a gépjárművekben jelentkező rádiófrekvenciás interferenciára (elektromágneses kompatibilitásra) vonatkozó 72/245/EGK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez igazításáról, és a gépjárművek és pótkocsijaik típus-jóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/156/EGK irányelv módosításáról;

b) a Bizottság 2005/13/EK irányelve (2005. február 21.) a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok hajtására szánt motorok gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátásával kapcsolatos 2000/25/EK európai parlamenti és a tanácsi irányelv módosításáról, valamint a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok típusjóváhagyásával kapcsolatos 2003/37/EK európai parlamenti és a tanácsi irányelv I. mellékletének módosításáról;

c) a Bizottság 2005/49/EK irányelve (2005. július 25.) a gépjárművekben jelentkező rádiózavarokra (elektromágneses összeférhetőségre) vonatkozó 72/245/EGK tanácsi irányelvről, valamint a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/156/EGK irányelvről a műszaki fejlődéshez való igazításuk érdekében történő módosításáról;

d) a Bizottság 2005/67/EK irányelve (2005. október 18.) a mezőgazdasági- vagy erdészeti traktorok alkalmassá tételük érdekében való típusjóváhagyására vonatkozóan a 86/298/EGK tanácsi irányelv I. és II. mellékletének, a 87/402/EGK tanácsi irányelv I. és II. mellékletének és a 2003/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I., II. és III. mellékletének módosításáról.

(3) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosításáról rendelkező 14/1999. (IV. 28.) KHVM rendelet 1. számú melléklet IV. fejezete 4.1. pontjának *b)* és *c)* alpontja.

Dr. Kóka János s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter

A gazdasági és közlekedési miniszter

126/2005. (XII. 29.) GKM

rendelete

a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet módosításáról*

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 48. §-ának (3) bekezdése *b)* pontjának 11. alpontjában kapott felhatalmazás alapján a következőket rendelem el:

1. §

A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a továbbiakban: MR.) 74. §-ának (4) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„(4) A gázüzemű jármű gáztartályának:

a) sérülésmentesnek kell lennie,

b) rendelkeznie kell:

ba) jóváhagyási jellel, amelyet a gáztartály adattábláján a gyártó – 10 évnél nem régebben elvégzett – beütéssel igazolt, vagy

bb) „Megfelelőségi Tanúsítvánnyal”, vagy „Tanúsítvánnyal”, amelyet a műszaki biztonsági hatóság⁵ területi szerve adott ki a tartályhoz, továbbá

c) a gyártásától eltelt idő nem haladhatja meg:

ca) cseppfolyósgáz-tartály esetében a 15 évet,

cb) sűrített gáz és egyéb gáztartály esetében a gyártó által meghatározott időtartamot, illetőleg ennek hiányában a 20 évet.

⁵ Jelenleg Műszaki Biztonsági Felügyelőség.”

* A rendelet mellékletekkel teljes szövegét a Magyar Közlöny 2005. évi 172. számának II. kötete tartalmazza.

2. §

(1) Az MR. 120. §-ának 10. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„10. a Tanács 72/245/EGK irányelve (1972. június 20.) a gépjárművek külső gyújtású motorjai által előidézett rádiózavarok szűrésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről, valamint az azt módosító 89/491/EGK, 95/54/EK, 2004/104/EK és 2005/49/EK bizottsági irányelvek;”

(2) Az MR. 120. §-ának 11. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„11. a Tanács 72/306/EGK irányelve (1972. augusztus 2.) a járművekben használt dízelmotorok szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről, valamint az azt módosító 89/491/EGK, 97/20/EK és 2005/21/EK bizottsági irányelvek;”

(3) Az MR. 120. §-ának 45. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„45. a Tanács 92/23/EGK irányelve (1992. március 31.) a gépjárművek és pótkocsijaik gumiabroncsairól és azok felszereléséről, valamint az azt módosító 2001/43/EK európai parlamenti és tanácsi, és 2005/11/EK bizottsági irányelvek;”

(4) Az MR. 120. §-ának 85. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„85. a Tanács 86/298/EGK irányelve (1986. május 26.) a keskeny nyomtávú kerekes mezőgazdasági és erdészeti traktorok hátul felszerelt, borulás hatása elleni védőszerkezeiről, valamint az azt módosító 89/682/EGK tanácsi és 2000/19/EK bizottsági irányelvek; továbbá a 86/298/EGK tanácsi irányelv I. és II. mellékletét módosító 2005/67/EK bizottsági irányelv;”

(5) Az MR. 120. §-ának 87. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„87. a Tanács 87/402/EGK irányelve (1987. június 26.) a keskeny nyomtávú kerekes mezőgazdasági és erdészeti traktorok vezetőülés elé szerelt, borulás hatása elleni védőszerkezeiről, valamint az azt módosító 89/681/EGK tanácsi, és 2000/22/EK bizottsági irányelvek, továbbá a 87/402/EGK tanácsi irányelv I. és II. mellékletét módosító 2005/67/EK bizottsági irányelv;”

(6) Az MR. 120. §-ának 94. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„94. az Európai Parlament és a Tanács 2000/25/EK irányelve (2000. május 22.) a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok hajtására szánt motorok gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésről, valamint a 74/150/EGK tanácsi irányelv módosításáról, valamint az azt módosító 2005/13/EK bizottsági irányelv;”

(7) Az MR. 120. §-ának 98. pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

„98. az Európai Parlament és a Tanács 2000/53/EK irányelve (2000. szeptember 18.) az elhasználdott járművekről, 4. cikk (2) bekezdés, 8. cikk (1) bekezdés és a II. melléklet, valamint az azt módosító 2002/525/EK és 2005/438/EK bizottsági, továbbá 2005/673/EK tanácsi határozat (2005. szeptember 20.);”

3. §

(1) Az MR. 1. számú melléklete helyébe e rendelet 1. számú melléklete lép.

(2) Az MR. 7/A. számú melléklete helyébe e rendelet 2. számú melléklete lép.

(3) Az MR. A. Függelékének A/10. számú melléklete helyébe e rendelet 3. számú melléklete lép.

(4) Az MR. A. Függelékének A/11. számú melléklete helyébe e rendelet 4. számú melléklete lép.

(5) Az MR. A. Függelékének A/46. számú melléklete helyébe e rendelet 5. számú melléklete lép.

(6) Az MR. C. Függelékének C/12. számú melléklete e rendelet 6. számú melléklete szerint módosul.

(7) Az MR. C. Függelékének C/20. számú melléklete e rendelet 7. számú melléklete szerint módosul.

(8) Az MR. C. Függelékének C/22. számú melléklete e rendelet 8. számú melléklete szerint módosul.

4. §

(1) Ez a rendelet – a (2) bekezdés kivételével – 2006. január 1-jén lép hatályba.

(2) A 3. § (4) bekezdése, valamint a 4. számú melléklet 2006. március 1-jén lép hatályba.

(3) Ez a rendelet a következő uniós jogi aktusoknak való megfelelést szolgálja:

a) a Bizottság 2004/104/EK irányelve (2004. október 14.) a gépjárművekben jelentkező rádiófrekvenciás interferenciára (elektromágneses kompatibilitásra) vonatkozó 72/245/EGK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez igazításáról, és a gépjárművek és pótkocsijaik típus-jóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/156/EGK irányelv módosításáról;

b) a Bizottság 2005/11/EK irányelve (2005. február 16.) a gépjárművek és pótkocsijaik gumiabroncsairól és azok felszereléséről szóló 92/23/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról;

c) a Bizottság 2005/13/EK irányelve (2005. február 21.) a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok hajtására szánt motorok gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátásával kapcsolatos 2000/25/EK európai parlamenti és a tanácsi irányelv módosításáról, valamint a mezőgazdasági vagy erdészeti traktorok típusjövahagyásával kapcsolatos 2003/37/EK európai parlamenti és a tanácsi irányelv I. mellékletének módosításáról;

d) a Bizottság 2005/21/EK irányelve (2005. március 7.) a járművekben használt dízelmotorok szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 72/306/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról;

e) a Bizottság 2005/49/EK irányelve (2005. július 25.) a gépjárművekben jelentkező rádiózavarokra (elektromágneses összeférhetőségre) vonatkozó 72/245/EGK tanácsi irányelvnek, valamint a gépjárművek és pótkocsijaik típusjövahagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/156/EGK irányelvnek a műszaki fejlődéshez való igazításuk érdekében történő módosításáról;

f) a Bizottság 2005/67/EK irányelve (2005. október 18.) a mezőgazdasági- vagy erdészeti traktorok alkalmazási területük érdekében való típusjövahagyására vonatkozóan a 86/298/EGK tanácsi irányelv I. és II. mellékletének, a 87/402/EGK tanácsi irányelv I. és II. mellékletének és a 2003/37/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I., II. és III. mellékletének módosításáról;

g) a Tanács 2005/673/EK határozata (2005. szeptember 20.) az elhasználdott járművekről szóló 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv II. mellékletének módosításáról.

(4) E rendelet hatálybalépésével egyidejűleg hatályát veszti a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet módosításáról szóló:

a) 12/2000. (V. 24.) KHVM rendelet A. függelékének A/10., A/11. és A/46. melléklete, és C. függelékének C/12., C/20. és C/22. melléklete;

b) 44/2001. (XII. 18.) KÖVIM rendelet 26. számú melléklete (C/12. mod) és 31. számú melléklete II. részének 3.2. és 5. pontja, valamint a 32. számú melléklete II. részének 3.2. és 5. pontja;

c) 40/2002. (XII. 28.) GKM rendelet 6. számú melléklete;

d) 35/2004. (III. 30.) GKM rendelet 5. §-ának (2) bekezdése és 3. számú melléklete;

e) 84/2005. (X. 11.) GKM rendelet 4. §-ának 10., 11., 45., 85., 87., 94. és 98. pontja, 5. §-ának (1) bekezdése, valamint 1. számú melléklete.

Dr. Kóka János s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter

Jogszabálymutató

**A gazdasági és közlekedési miniszter
jogszabály-előkészítési felelősségi körébe tartozó,
illetve a gazdasági és közlekedési miniszterrel
együttesen kiadott vagy a gazdasági és közlekedési
miniszter feladatkörét érintő egyéb jogszabályok**

(Magyar Közlöny 2005. évi 162–173. száma)

A)

**A gazdasági és közlekedési miniszter
jogszabály-előkészítési felelősségi körébe tartozó
egyéb jogszabályok**

2005. évi CLXIV. törvény a kereskedelemről (Magyar Közlöny 168. szám 11008. oldal)

2005. évi CLXXXV. törvény a villamos energiáról szóló 2001. évi CX. törvény módosításáról (Magyar Közlöny 172. szám 12290. oldal)

288/2005. (XII. 21.) Korm. rendelet a Magyar Köztársaság Kormánya és Mongólia Kormánya közötti gazdasági együttműködésről szóló megállapodás kihirdetéséről (Magyar Közlöny 165. szám 10273. oldal)

297/2005. (XII. 23.) Korm. rendelet a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatalról (Magyar Közlöny 167. szám 10924. oldal)

298/2005. (XII. 23.) Korm. rendelet a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal hatósági jogköreivel összefüggő egyes rendeletek módosításáról (Magyar Közlöny 167. szám 10929. oldal)

301/2005. (XII. 23.) Korm. rendelet a haditechnikai termékek gyártása és a haditechnikai szolgáltatások nyújtása engedélyezésének részletes szabályairól (Magyar Közlöny 167. szám 10935. oldal)

309/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet a mérésügyről szóló 1991. évi XLV. törvény végrehajtásáról szóló 127/1991. (X. 9.) Korm. rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 168. szám 11067. oldal)

324/2005. (XII. 28.) Korm. rendelet a Magyar Népköztársaság Kormánya és a Mongol Népköztársaság Kormánya között 1984. szeptember 14-én, Ulan Batorban aláírt, a Mongol Népköztársaságban lévő Cagan Dava-i wolf-ramérc-lelőhely leművelésében való együttműködésről szóló egyezmény megszüntetéséről szóló jegyzőkönyv kötelező hatályának elismerésére adott felhatalmazásról és kihirdetéséről (Magyar Közlöny 171. szám 12132. oldal)

336/2005. (XII. 30.) Korm. rendelet a szénipari szerkezetátalakítási támogatás meghatározásának és kezelésének részletes szabályairól (Magyar Közlöny 173. szám 12488. oldal)

105/2005. (XII. 19.) GKM rendelet a földgáz árszabályozásának kereteiről (Magyar Közlöny 163. szám 10098. oldal)

106/2005. (XII. 19.) GKM rendelet a kedvezményes gázellátás igénybevételéről szóló 50/2003. (VIII. 14.) GKM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 163. szám 10104. oldal)

107/2005. (XII. 19.) GKM rendelet a földgáz rendszerhasználati díjak megállapításáról szóló 70/2003. (X. 28.) GKM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 163. szám 10106. oldal)

108/2005. (XII. 19.) GKM rendelet a földgáz közüzemi díjainak megállapításáról szóló 96/2003. (XII. 18.) GKM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 163. szám 10108. oldal)

111/2005. (XII. 23.) GKM rendelet a közüzemi célra és elosztó hálózati veszteség pótlására értékesített villamos energia árszabályozásáról, valamint a közüzemi villamos energia nagykereskedő által hatósági áron értékesített villamos energia árainak megállapításáról szóló 4/2005. (I. 21.) GKM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 167. szám 10947. oldal)

112/2005. (XII. 23.) GKM rendelet az átvételi kötelezettség alá eső villamos energia átvételének szabályairól és árainak megállapításáról szóló 56/2002. (XII. 29.) GKM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 167. szám 10947. oldal)

113/2005. (XII. 23.) GKM rendelet a villamosenergia-ellátásban alkalmazott általános rendszerhasználati díjak megállapításáról szóló 57/2002. (XII. 29.) GKM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 167. szám 10949. oldal)

114/2005. (XII. 23.) GKM rendelet a nem lakossági közüzemi fogyasztók részére a közüzemi szolgáltató által szolgáltatott villamos energia árának megállapításáról szóló 59/2002. (XII. 29.) GKM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 167. szám 10952. oldal)

117/2005. (XII. 27.) GKM rendelet a Gazdasági Minisztérium vállalkozási célleírányzatainak szabályozásáról szóló 1/2001. (I. 5.) GM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 170. szám 12028. oldal)

118/2005. (XII. 27.) GKM rendelet a földgázellátásban műszaki biztonsági szempontból jelentős munkakörök betöltéséhez szükséges szakmai képzésről és gyakorlatról szóló 12/2004. (II. 13.) GKM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 170. szám 12029. oldal)

127/2005. (XII. 29.) GKM rendelet a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal hatósági jogköreivel összefüggő egyes miniszteri rendeletek módosításáról (Magyar Közlöny 172. szám 12452. oldal)

128/2005. (XII. 29.) GKM rendelet a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal veszélyes ipari üzemekre vonatkozó szakhatósági hozzájárulásának kiadásával kapcsolatos eljárásairól, valamint a veszélyes tevékenységekkel összefüggő adatközlési és bejelentési kötelezettségekről (Magyar Közlöny 172. szám 12458. oldal)

129/2005. (XII. 29.) GKM rendelet a Magyar Kereskedelmi Engedélyezési Hivatal egyes műszaki biztonsági közigazgatási eljárásainak és igazgatási jellegű szolgáltatásainak díjairól (Magyar Közlöny 172. szám 12461. oldal)

C)

A gazdasági és közlekedési miniszter feladatkörét érintő egyéb jogszabályok

303/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet a Magyar Export-hitel Biztosító Részvénytársaság által a központi költségvetés terhére, a Kormány készfizető kezessége mellett vállalható nem-piacképes kockázatos biztosítások feltételeiről szóló 312/2001. (XII. 28.) Korm. rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 168. szám 11035. oldal)

304/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet a Magyar Export-Import Bank Részvénytársaság kamatkiegyenlítési rendszeréről szóló 85/1998. (V. 6.) Korm. rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 168. szám 11042. oldal)

63/2005. (XII. 22.) BM rendelet a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 35/2000. (XI. 30.) BM rendelet módosításáról (Magyar Közlöny 166. szám 10512. oldal)

A Kormány határozatai

A Kormány
1124/2005. (XII. 20.) Korm.
határozata
a Bér lakás Program elindításáról
és a „Siker es Magyarországért” Bér lakás
Hitelprogram meghirdetéséről

A bér lakás állomány arányának bővítése, a fiatalok és az alacsony jövedelműek bér lakáshoz – ezáltal önálló lakáshoz – jutása esélyének növelése, a szociálisan hátrányos helyzetű vagy a lakásterheiket nehezen fizetni tudó, de lakástulajdonnal rendelkező családok lakhatási helyze-

tének javítása, a gazdaság versenyképességét erősítő, a munkaerő szabad áramlását ösztönző bér lakás állomány növelése és az időskorúak, nyugdíjasok élethelyzetének javítása érdekében a Kormány:

1. Meghirdeti a Bér lakás Program új elemeként az önkormányzatok számára a „Siker es Magyarországért” Bér lakás Hitelprogramot. A hitelprogram keretében finanszírozható:

- a tartósan önkormányzati tulajdonban maradó, valamint a szociális célú bér lakások építése;
- a fiatalok és a nagycsaládosok részére bér lakások építése;
- a versenyképességet erősítő, foglalkoztatási célú, tartós önkormányzati tulajdonú bér lakások építése;
- új és használt lakások megvásárlása, abban az esetben, ha az önkormányzat vállalja, hogy a lakást bér lakásként hasznosítja;
- a nyugdíjasház, idősek otthona, lakóotthon, illetve lakóotthon építése és felújítása;
- az önkormányzati tulajdonú bér lakások felújítása;
- a nem lakás célú épületállomány bér lakás célú átalakítása.

Felelős: regionális fejlesztésért és felzárkóztatásért felelős tárca nélküli miniszter
 gazdasági és közlekedési miniszter
 érintett miniszterek bevonásával

Határidő: 2006. január 15.

2. A Magyar Fejlesztési Bank Rt. által euróban meghatározott éven túli lejáratú hitelfelvételekhez, kötvénykibocsátásokhoz kapcsolódóan a „Siker es Magyarországért” Bér lakás Hitelprogram finanszírozásához 60 milliárd forint mértékig a Magyar Köztársaság 2005. évi költségvetéséről szóló 2004. évi CXXXV. törvény 36. §-ának (3) bekezdésében meghatározott keret terhére árfolyam-garanciát vállal. A program futamideje a garancia szempontjából 26 év. Az árfolyam-garancia a jelen kormányhatározat hatálybalépésének napján a Magyar Nemzeti Bank által közzölt, hivatalos HUF/EUR devizaárfolyamon átszámított devizaösszegre vonatkozik.

Felelős: gazdasági és közlekedési miniszter
 pénzügyminiszter

Határidő: folyamatos

3. Ez a határozat a közzététele napján lép hatályba.

Gyurcsány Ferenc s. k.,
 miniszterelnök

**A Kormány
1130/2005. (XII. 23.) Korm.
határozata
a Széchenyi Kártya program folytatásának
feltételeiről**

A Kormány megtárgyalta a gazdasági és közlekedési miniszter előterjesztését a Széchenyi Kártya hitelkonstrukció tapasztalatairól. Megállapította, hogy a 2004. július 1-jétől bevezetett maximum 10 millió forintos hitelkeret a vállalkozások széles körében talált kedvező fogadtatásra.

Annak érdekében, hogy az egyszerűsített eljárású forrásfinanszírozási lehetőség a vállalkozások rendelkezésére álljon, a Kormány elfogadja a további működésre tett javaslatot.

A hitelkonstrukció további sikeres működése érdekében a Kormány

1. a Széchenyi Kártya programhoz

a) a 2006. január 1-jétől 2010. december 31-ig kibocsátott maximum 25 millió forintos kártyák teljes költsönösségére változatlan mértékű garanciadíj támogatást biztosít az érintettekkel megkötendő támogatási szerződésben foglalt részletes feltételek szerint, valamint

b) a 2006. január 1-jétől 2006. december 31-ig kibocsátott kártyák esetében 10 millió forint értékig 2 százalékpont,

c) a 2007. január 1-jétől 2007. december 31-ig kibocsátott kártyák esetében 10 millió forint értékig 1 százalékpont kamattámogatást biztosít.

2. 2008. január 1-jétől a kamattámogatás mértéke 0 százalékpont.

3. A kamat- és garanciadíj támogatásának forrása a GKM Kis- és Középvállalkozói Céllelőirányzatának költségvetési törvényben biztosított kiadási előirányzata.

4. A konstrukció működésének biztosítása érdekében a Gazdasági Minisztérium vállalkozási céllelőirányzatainak szabályozásáról szóló 1/2001. (I. 5.) GM rendelet 17/A. §-át módosítani szükséges.

Felelős: gazdasági és közlekedési miniszter

Határidő: 2005. december 31.

5. Ez a határozat a közzététele napján lép hatályba; egyidejűleg a Széchenyi Kártya program folytatásának feltételeiről szóló 1070/2004. (VII. 13.) Korm. határozat 2. pontja hatályát veszti.

A miniszterelnök helyett:

*Kiss Péter s. k.,
a Miniszterelnöki Hivatal vezető miniszter*

**A Kormány
1132/2005. (XII. 23.) Korm.
határozata
a közúti közlekedésbiztonság javításával összefüggő
feladatokról**

A Kormány a közúti közlekedésbiztonság javítása, a közúti balesetek számának csökkentése, az emberéletben és az anyagi javakban emiatt keletkező károk jelentős mérséklése érdekében – összhangban az Európai Unió Fehér Könyvében foglalt elvárásokkal – szükségesnek tartja az alábbi kérdések gondos és sokoldalú vizsgálatát, továbbá döntési javaslatok kidolgozását, és ebből a célból az alábbi feladatokat határozza meg:

1. A közúti közlekedés biztonságának fokozása érdekében meg kell vizsgálni az automatikus sebességellenőrzés és tengelysúly-mérés lehetőségét. A biztonságos sebességhatárok betartása érdekében az állami közúthálózat balesetveszélyes szakaszain – az érintett önkormányzatok szakmai támogatásával és anyagi hozzájárulásával – változtatható jelzésképű sebességellenőrző készülékek telepítésének lehetőségét vizsgálni kell. Meg kell vizsgálni továbbá a szabálytalanul közlekedő közúti járművek ellenőrzéséhez, annak anyagi-tárgyi feltételei megteremtéséhez a magántőke bevonásának (PPP) lehetőségét.

Felelős: belügyminiszter
gazdasági és közlekedési miniszter

Határidő: 2006. március 31.

2. Az automatikus technikai eszközök rendszerbeállítását követően 6 hónappal, az alkalmazás tapasztalataira figyelemmel a szabálysértések megelőzésének hatékonysága érdekében a közúti közlekedési előéleti pontrendszert felül kell vizsgálni és a kiszabható pontok számát – főként az elsődleges baleseti okokat jelentő esetek körében – a tényleges veszélyhez kell arányosítani. Az alkalmazási tapasztalatokra figyelemmel a közlekedési szabálysértések, illetve balesetek megelőzésének, és a visszatartó hatás növelésének érdekében a legnagyobb baleseti kockázatot magukban hordozó jelentős jogsértések visszaszorítása érdekében, az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII. 28.) Korm. rendelet, valamint a kapcsolódó jogszabályok felülvizsgálata és módosítása szükséges.

Felelős: belügyminiszter
gazdasági és közlekedési miniszter

Határidő: az automatikus technikai eszközök rendszerbe állítását követően 6 hónappal

3. A közlekedésbiztonsági helyzet javítása érdekében a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) so-

ron kívüli módosítása szükséges, különös figyelemmel az alábbi szempontokra:

a) a gyalogosokat és kerékpárosokat érintő balesetek megelőzésére, valamint következményeinek enyhítésére szolgáló biztonsági felszerelések (sárga fényvisszavető mellény használat) kötelező alkalmazásának bevezetése;

b) a gépkocsikban szállított gyermekek baleseti sérülései súlyosságának csökkentése érdekében a gyermekülések kötelező használata alóli felmentések körének szűkítése;

c) a gyermekek biztonságának növelése céljából a csoportos gyermekszállítást végzők, illetve az iskolabuszok közlekedésbiztonsági feltételeinek, valamint az ilyen járművek közelében közlekedőkre vonatkozó, megelőzést célzó közlekedési szabályok kialakítása, illetőleg a meglévő szabályok szigorítása;

d) az autóbuszok üléseihez, a gyártók által beszerelt biztonsági övek lakott területen kívüli forgalomban történő használatának kötelezővé tétele a baleseti sérülések súlyosságának csökkentése érdekében.

Ezzel egyidejűleg meg kell kezdeni a KRESZ teljes körű felülvizsgálatát a szabályozás korszerűsítése, egyszerűsítése és közérthetőségének javítása érdekében.

Felelős: gazdasági és közlekedési miniszter
belügyminiszter
oktatási miniszter

Határidő: a módosításra: 2006. április 30.
az új KRESZ alapelveinek kialakítására:
2006. december 31.

4. Meg kell vizsgálni, hogy az új személygépkocsik hazai forgalomba helyezése műszaki-biztonsági feltételül miként lehet előírni az aktív és passzív biztonsági berendezésekkel történő felszerelést. Közlekedésbiztonsági szempontból felül kell vizsgálni az új közlekedési eszközök forgalomba helyezésének, hatósági jelzéssel való ellátásának feltételeit. Meg kell vizsgálni továbbá a veszélyes árut szállító járművek üzemeltetési feltételeinek bővítésének lehetőségét (például: helymeghatározó eszköz: GPS kötelező használatának meghatározása).

Felelős: gazdasági és közlekedési miniszter
belügyminiszter

Határidő: 2006. december 31.

5. Meg kell vizsgálni a közutak fejlesztése és üzemeltetése terén az EU készülő irányelvnek megfelelő közlekedésbiztonsági management bevezetésének jogi, szervezeti, pénzügyi feltételeit, valamint a hazai jogrendbe illesztésének lehetőségét. Ennek során biztosítani kell, hogy a közlekedésbiztonság alapelvei beépüljenek a közlekedéstervezésbe, a kivitelezésbe és a közutak üzemeltetésébe. Vizsgálni kell továbbá a hazai közlekedésbiztonság

auditálásának, és a közlekedésbiztonsági management hazai jogrendbe illesztésének lehetőségét. Ezzel párhuzamosan el kell rendelni az országos forgalmi rend és a meglévő differenciált sebességhatárok és területi sebességkorlátozások felülvizsgálatát.

Felelős: gazdasági és közlekedési miniszter

Határidő: 2006. március 31.

6. A baleset-megelőzés anyagi bázisának, kiszámítható forrásainak megteremtése érdekében felül kell vizsgálni a közúti közlekedésbiztonság egyes állami feladatainak teljesítéséhez szükséges pénzügyi forrásokról és azok felhasználásának módjáról szóló 188/1996. (XII. 17.) Korm. rendeletet. A felhasználási lehetőségeket ki kell terjeszteni a technikai eszközök (sebességellenőrző berendezések, a vezetőképességet befolyásoló szerek kimutatására szolgáló gyorsteszték stb.) vásárlására és üzemeltetésére.

Felelős: belügyminiszter
gazdasági és közlekedési miniszter

Határidő: 2006. február 28.

7. a) A Kormány felhívja az érintett minisztereket, hogy készítsenek javaslatot – a rendszeres közúti ellenőrzéseken túlmenően – kéthavonta országos, összehangolt közúti ellenőrzési akciók végrehajtására, amelyek elsősorban a kifejezetten nagy forgalmú, országos jelentőségű közutakra összpontosuljanak.

b) A lakosság életkörülményei, valamint az útvagyon védelme érdekében végzett állandó ellenőrzések mellett az alább felsorolt főutakon kiemelt tengelysúly-ellenőrzések végzését kell tervezni 2006. év során.

Győr-Moson-Sopron megye	1, 19, 81, 84, 85, 86 sz. főutakon
Somogy megye	61, 76 sz. főutakon
Vas megye	8, 74, 84, 86, 87, 89 sz. főutakon
Zala megye	7, 61, 71, 74, 75, 76, 86 sz. főutakon

Felelős: gazdasági és közlekedési miniszter
belügyminiszter

Határidő: 2006. január 31.

A miniszterelnök helyett:

Kiss Péter s. k.,
a Miniszterelnöki Hivatal vezető miniszter

**A Kormány
1134/2005. (XII. 26.) Korm.
határozata**

**a köztisztviselők jogállásáról szóló
1992. évi XXIII. törvény hatálya alá tartozó
szervek jegyzékéről szóló**

1085/2004. (VIII. 27.) Korm. határozat módosításáról

A köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény hatálya alá tartozó szervek jegyzékéről szóló 1085/2004. (VIII. 27.) Korm. határozat mellékletében a „II. Kormányzati szervek, minisztériumok, nem minisztériumi formában működő központi közigazgatási szervek és területi, helyi közigazgatási szervek” cím alatti felsorolás a „Magyar Vasúti Hivatal” szövegrésszel egészül ki.

2. Ez a határozat 2006. január 1-jén lép hatályba.

A miniszterelnök helyett:

Kiss Péter s. k.,
a Miniszterelnöki Hivatal vezető miniszter

**A Kormány
1135/2005. (XII. 27.) Korm.
határozata**

**a köztisztviselők jogállásáról szóló
1992. évi XXIII. törvény hatálya alá tartozó
szervek jegyzékéről szóló**

1085/2004. (VIII. 27.) Korm. határozat módosításáról

A Kormány a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény 73. §-ának (2) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján a következő határozatot hozza:

1. A köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény hatálya alá tartozó szervek jegyzékéről szóló 1085/2004. (VIII. 27.) Korm. határozat mellékletének II. pontjában hatályát veszti a „Magyar Műszaki Biztonsági Hivatal”, a „Műszaki Biztonsági Felügyelőség” és a „Nemesfémvizsgáló és Hitelesítő Intézet” szövegrész.

2. Ez a határozat 2006. január 1-jén lép hatályba.

A miniszterelnök helyett:

Kiss Péter s. k.,
a Miniszterelnöki Hivatal vezető miniszter

**A Kormány
1136/2005. (XII. 29.) Korm.
határozata**

**a köztisztviselők jogállásáról szóló
1992. évi XXIII. törvény hatálya alá tartozó
szervek jegyzékéről szóló**

1085/2004. (VIII. 27.) Korm. határozat módosításáról

A Kormány a köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény 73. §-ának (2) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján a következő határozatot hozza:

1. A köztisztviselők jogállásáról szóló 1992. évi XXIII. törvény hatálya alá tartozó szervek jegyzékéről szóló 1085/2004. (VIII. 27.) Korm. határozat mellékletének „II. Kormányzati szervek, minisztériumok, nem minisztériumi formában működő központi közigazgatási szervek és területi, helyi közigazgatási szervek” része kiegészül a „Közlekedés Biztonsági Szervezet” szövegrésszel.

2. Ez a határozat 2006. január 1-jén lép hatályba.

Gyurcsány Ferenc s. k.,
miniszterelnök

Közlemények

Vasúti hirdetmények

TCV I. Füzet

Érvényes: 2005. december 11-étől

(V-2914/2005.)

Értesítjük a T. Utazóközönséget hogy a címben megnevezett Díjszabás új kiadása 2005. december 11-ei érvényességgel lépett életbe.

A Díjszabás a Budapest Keleti pályaudvar (1087 Budapest, Kerepesi út 2-4.) erre kijelölt nemzetközi pénztárában vásárolható meg.

TCV Különleges Melléklet – Europa Sparpreise

Érvényes: 2005. december 11-étől

(V-2915/2005.)

Értesítjük a T. Utazóközönséget hogy a címben megnevezett Díjszabás 5. számú pótléka 2005. december 11-ei érvényességgel lépett életbe.

A Díjszabás a Budapest Keleti pályaudvar (1087 Budapest, Kerepesi út 2-4.) erre kijelölt nemzetközi pénztárában vásárolható meg.

* * *

TCV Különleges Melléklet – BIJ

Érvényes: 2005. december 11-étől

(V-3056/2005.)

Értesítjük a T. Utazóközönséget hogy a címben megnevezett Díjszabás 5. számú pótléka 2005. december 11-ei érvényességgel lépett életbe.

A Díjszabás a Budapest Keleti pályaudvar (1087 Budapest, Kerepesi út 2-4.) erre kijelölt nemzetközi pénztárában vásárolható meg.

* * *

TCV melléklet – Különleges határozmányok Németország és Magyarország közötti forgalomban

Érvényes: 2005. december 11-étől

(V-3116/2005.)

Értesítjük a T. Utazóközönséget hogy a címben megnevezett Díjszabás új kiadása 2005. december 11-ei érvényességgel lépett életbe.

A Díjszabás a Budapest Keleti pályaudvar (1087 Budapest, Kerepesi út 2-4.) erre kijelölt nemzetközi pénztárában vásárolható meg.

* * *

TCV Különleges Melléklet – RAILPLUS

Érvényes: 2006. január 1-jétől

(V-3277/2005.)

Értesítjük a T. Utazóközönséget hogy a címben megnevezett Díjszabás új kiadása 2006. január 1-jei érvényességgel lépett életbe.

A Díjszabás a Budapest Keleti pályaudvar (1087 Budapest, Kerepesi út 2-4.) erre kijelölt nemzetközi pénztárában vásárolható meg.

*Magyar Államvasutak ZRt.,
a részes vasutak nevében is*

Hirdetés

A Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. hirdetménye az Üzleti Szabályzata és a Díjszabása megjelenéséről

Értesítjük T. Ügyfeleinket, hogy a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. 2006. január 1-jétől érvényes Üzleti Szabályzata, valamint Díjszabása – tárolási, vasútüzemi, egyéb, továbbá hajók részére nyújtott szolgáltatásokra – átvehető a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt. Kereskedelmi Osztályán (1211 Budapest, Szabadkikötő út 5–7.)

Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Rt.

Lapzárta után érkezett miniszteri utasítás

A gazdasági és közlekedési miniszter 1/2006. (I. 7.) GKM utasítása a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium kommunikációjának rendjéről

A közvéleménynek a tárca **időszzerű feladatairól, rendezvényeiről, a tárca által kezdeményezett kormányzati, illetve a miniszteri intézkedésekről, a vezetői közszerepléséről, valamint a tárca egyéb tevékenységéről** történő hiteles és pontos tájékoztatása, a tárca tevékenységének egységes bemutatása, valamint a célok és feladatok kellő időben és módon történő nyilvánosságra hozatalának elősegítése és végrehajtása (a továbbiakban: kommunikációs tevékenység) érdekében a következőket rendeltem el:

1. §

(1) A Sajtó Főosztály feladatai:

a) a minisztérium kommunikációs terveinek összeállítása és végrehajtása,

b) a minisztérium bel- és külföldi sajtókapcsolatainak, sajtó és PR programjainak szervezése, koordinálása, sajtófigyelő szolgálat,

c) a minisztérium arculatának elkészítése, folyamatos gondozása, az előírások betartásának felügyelete,

d) a minisztérium egyéb kommunikációs feladatainak ellátása: kommunikációs kampányok szervezése és lebo-

nyolítása, kiadványok szerkesztése és kiadása, hirdetések megjelentetése,

e) sajtószóvivői feladatok ellátása,

f) a minisztériumi internet és intranet portál szerkesztése.

2. §

(1) A Sajtó Főosztályt a főosztályvezető vezeti, a két főosztályvezető-helyettes közül az egyik az általános megbízott, a másik a sajtószóvivői feladatokat látja el. A főosztályon dolgozó referensek szakterületek szerint végzik munkájukat.

(2) A Sajtó Főosztály vezetője

a) Meghatározza a minisztérium által követendő stratégiai kommunikációs irányelveket és felelős az ezzel kapcsolatos tervezésért és megvalósításért.

b) Tervezi és irányítja a miniszter nyilvános szerepléseit, részt vesz azok előkészítésében.

c) Irányítja a tárca, valamint az egyes szakterületek a közvélemény és a sajtó felé történő megnyilvánulását, a kommunikációs tájékoztató kampányokat.

d) Feladata a szakmai tevékenységgel összefüggő megjelenések és a különböző minisztériumi akciók, programok egyeztetése és jóváhagyása már a tervezési szakaszban, a megjelenés előtt álló nyomtatott és elektronikus kiadványok engedélyezése, a rendezvények, kiállítások, fizetett megjelenések és hirdetések, TV és rádió spotok, oktató anyagok kommunikációs szempontból történő felülvizsgálata.

e) A főosztályvezető közreműködik a minisztérium általános kommunikációs feladataival kapcsolatos feladatok költségvetési forrásainak tervezéséről. Együttműködik a Költségvetési Főosztállyal a költségvetési teljesítésekre, valamint a minisztérium költségvetési beszámoló szakterületi bedolgozásra vonatkozó feladatok végrehajtása során.

f) Kommunikációs kiadással kapcsolatos kötelezettségvállalás, közbeszerzés megindítása csak a Sajtó Főosztály vezetőjének ellenjegyzésével történhet.

g) A főosztályvezető közreműködését kell igénybe venni a civil és szakmai szervezetekkel létrehozandó érdekegyeztetések kommunikálásához is.

h) A minisztérium Szervezeti és Működési Szabályzatának 3. és 4. sz. mellékleteiben felsorolt szervezetek és a hozzájuk tartozó intézmények tájékoztatási munkáját is a Sajtó Főosztály vezetője felügyeli és irányítja együttműködve a szervezetek vezetőivel.

i) A főosztályvezető részt vesz a kormányüléseket követő miniszteri tájékoztatón és az egyéb felsővezetői értekezleteken.

(3) A sajtószóvivő feladatai:

a) a napi tájékoztatás összehangolása és irányítása, különös tekintettel a média megkülönböztetett érdeklődésére

számot tartó napi döntések és események kommunikációjára.

b) Biztosítja a házon belüli nyilatkozók és nyilatkozatok rendjét.

c) Feladata továbbá a Miniszterelnöki Hivatal kommunikációs vezetőivel történő folyamatos kapcsolattartás és egyeztetés.

d) Egyezteti a GKM háttérintézményei és a tárca által felügyelt intézmények kommunikációs vezetőivel a nyilatkozás rendjét, ütemezését és a nyilatkozat tartalmát.

e) Segíti az általános főosztályvezető-helyettest a sajtóesemények szervezésében.

f) Részt vesz a kormányüléseket követő miniszteri tájékoztatón, a MeH szóvivői értekezletén, egyéb felsővezetői értekezleteken és eseti munkaértekezleteken.

(4) Az általános főosztályvezető-helyettes felelős:

a) A GKM hatáskörébe tartozó előterjesztésekkel, jogszabályokkal kapcsolatos kommunikációs tevékenységek koordinálásáért, ezzel összefüggésben a MeH részéről a minisztériumra vonatkozó feladatok ellátásáért, illetve azok koordinálásáért a szakterületek vezetőivel együttműködve.

b) Elsődlegesen felelős a sajtótájékoztatók, sajtóesemények szervezéséért, az ezzel kapcsolatos tárcán belüli és kívüli egyeztetések lebonyolításáért, a sajtómeghívók, sajtóközlemények, sajtó- és háttéranyagok összeállításáért és minőségéért, az események sikeres lebonyolításáért.

c) Felelős a tárca vezetőinek nyilvános programjait tartalmazó előrejelzés elkészítéséért, közléséért, valamint a programok nyilvánosságáért.

d) Felelős a sajtófigyelő szolgálat működéséért.

e) Részt vesz a közigazgatási államtitkári értekezleten.

(5) A sajtóreferensek

a) fogják össze az adott szakterületre vonatkozó információkat, kezelik a napi sajtómegkereséseket. Minden reggel értékelik a területükre vonatkozó napi sajtószemlélt. Az újonnan felvetődő sajtóproblémákat jelzik a terület vezetőinek, illetve a főosztályvezetővel és sajtószóvivővel egyeztetve javaslatot tesznek az adott téma kommunikációs kezelésére.

b) Rendszeresen értékelést készítenek a sajtószemlélt alapján az adott terület kommunikációjának eredményességéről.

c) Részt vesznek a szakterületeiknek megfelelő helyettes-államtitkári, főosztályi, illetve eseti munkabizottsági értekezleteken, és javaslatot tesznek a kommunikációs akciókra.

(6) A kommunikációs referensek

a) Felelősek a tárca arculatának megterveztetéséért, folyamatos gondozásáért, felügyelik az arculati elemek használatát. Közreműködnek a kis arculathoz tartozó nyomtatványok (vezetői névjegyek, levélpapír, dosszié, boríték) elkészítésében.

b) A minisztérium integrált kommunikációs kampányait szervezik és felelősek azok teljes körű lebonyolításért. Koordinálják a GKM fizetett média megjelenéseit, intézik a hirdetések, cikksorozatok megjelentetését.

c) Összeállítják, szerkesztik a külgazdasági hálózatnak szóló angol nyelvű és a minisztérium honlapjaihoz kapcsolódó magyar nyelvű elektronikus hírleveleket.

d) A tárca kiadványainak, idegen nyelvű periodikáinak nyomdai előkészítését és kivitelezését intézik.

e) Megszervezik a GKM kiállítási megjelenéseit.

f) Feladatuk a kommunikációs közbeszerzések szakmai, valamint pénzügyi előkészítése, lebonyolítása a Költségvetési Főosztállyal együttműködve a mindenkor érvényes gazdálkodási szabályzóknak megfelelően, az ide vonatkozó szerződések megkötése és a szakmai teljesítés ellenőrzése.

(7) A felelős portálszerkesztő

a) Szerkeszti a GKM Internet és Intranet honlapjait valamint a Lendület portált, elvégzi a honlapok karbantartását, frissítését és biztosítja az adatok visszakereshetőségét.

b) Koordinálja a portál szerkesztőség tagjainak munkáját, jóváhagyja a 'Dokk' szerkesztőségi rendszeren keresztül – tehát elektronikusan érkezett és papíron jóváhagyott - publikálásra beküldött anyagokat és gondoskodik azok honlapon történő megjelenéséről.

c) Biztosítja a honlapok jóváhagyott arculatát és egységes áttekinthető szerkezetét.

3. §

(1) A sajtót a minisztérium vezetői (miniszter, államtitkárok), valamint a Sajtó Főosztály vezetője és a sajtószerkesztők tájékoztatják.

A Sajtó Főosztály vezetőjével előzetesen egyeztetni kell az alábbi kiemelt jelentőségű médiaszereplés esetén

- MTV1, MTV2, TV2 és RTL Klub adásai;
- Magyar Rádió, Danubius, Sláger, Info és Klub rádiók műsorai;
- Index, Origo internetes portáloknak adott nyilatkozatok, interjúk;
- Az országos és a megyei napilapok nagyinterjúi;
- Fontosabb heti magazinok (Figyelő, HVG, Magyar Narancs, Heti Válasz) nagyinterjúi;

Az egyeztetés módja e-mailben, a pontos téma, időpont és média megjelenésével történik.

Minden egyéb esetben eseti felhatalmazás alapján a helyettes államtitkárok, a főosztályvezetők és a Sajtó Főosztály munkatársai is jogosultak – szóban, vagy írásban – a sajtót tájékoztatni. E felhatalmazás kiadására előzetes

konzultáció után a Sajtó Főosztály vezetője és a sajtószerkesztők jogosultak.

(2) A minisztérium – feladatköre és beosztása alapján – tájékoztatásra felhatalmazott vezetője akadályoztatása esetén helyettesítéséről köteles gondoskodni és erről a Sajtó Főosztályt tájékoztatni.

(3) A minisztérium szervezeti egységeihez és munkatársaihoz a sajtó részéről érkező megkereséseket minden esetben telefonon, faxon, vagy e-mail (sajto@gkm.gov.hu.) útján a Sajtó Főosztályra kell megküldeni. A főosztály szükség esetén az érintett szervezeti egységet vezető helyettes államtitkárral, esetleg más minisztériumi vezetővel konzultálva javaslatot tesz a válaszoló személyre, illetve a válasz módjára. Amennyiben ez nem lehetséges (pl. konferencián, előadás, vagy egyéb nyilvános szereplés során feltett kérdés esetében), a megkeresésről, illetve a tömegkommunikáció részére adott nyilatkozatról utólag e-mailben, vagy telefonon mindenképpen tájékoztatni kell a Sajtó Főosztályt.

(4) A Sajtó Főosztály vezetői a sajtó munka megszervezéséhez szükséges valamennyi dokumentumot (a minisztérium vezetői szintű döntését igénylő előterjesztéseket, a hozzá kapcsolódó döntéseket, valamint a közigazgatási államtitkári értekezlet, a kormány, illetve az Országgyűlés elé kerülő előterjesztéseket, valamint az ott született döntéseket, emlékeztetőket) a közigazgatási egyeztetést megelőzően, illetve azt követően folyamatosan meg kell, hogy kapják. A szakmailag illetékes szervezeti egységeknek az információkat rendszerezetten, elektronikus formában kell átadniuk a Sajtó Főosztálynak.

4. §

A tájékoztatási tevékenység során meg kell tartani az állam- és szolgálati titokra vonatkozó szabályokat, és a tájékoztatás nem járhat mások személyhez fűződő jogainak sérelmével.

5. §

Ezen utasítás 2006. január 20-án lép hatályba, egyidejűleg hatályát veszti a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium kommunikációs működtetése tárgyában kiadott 24/2003. (X. 15.) GKM utasítás.

Dr. Kóka János s. k.,
gazdasági és közlekedési miniszter

**A Magyar Hivatalos Közlönykiadó
megjelentette**

**Zinner Tibor
Megfogyva és megtörve**

című kötetét. Köztudott, hogy Magyarországon, a XX. század „ötvenes” éveiben, majd a levert forradalmat követő megtorlás során kihirdetett törvénytörő ítéleteket, a közel sem független ítészek határozatait a rendszerváltás után semmissé nyilvánították. A magyar társadalom viszont vajmi keveset tud a különböző jellegű jogfosztást szenvedett jogászokon kívül arról, hogy forradalmat követő megtorlás végéig a magyar bírói, közjegyzői, ügyészi és ügyvédi kart, valamint a munkájukat segítő kollégákat mekkora vérveszteség érte.

Bárándy Péter, volt igazságügy-miniszter, 2003 márciusában bizottságot állított fel a legszeleesebben értelmezhető „harmadik” hatalmi ágban tevékenykedőket ért sérelmek feltárására. A Zinner Tibor vezette kutatócsoport, Kahler Frigyes, Koczka Éva, Pálvölgyi Ferenc és Tóth Béla – kétévi kutatómunkáját összegző – jelentésében feltárja egyfelől a Horthy-korszakból a jogszabályi előzményeket és a korabeli személyzeti politika összefüggéseit, másfelől az 1944 decembere óta folytatott „humánpolitikát”, nyomon követve a magyarországi jogászsággal szembeni infernót, az esetenként miniszterelnöki rendeleteken, törvényeken és különféle szintű párthatározatokon alapult, különböző jellegű atrocitásokat 1962 augusztusáig.

A több ezer jogász és munkájukat segítő szakapparátusbeli kolléga drámai életútjának – néhol a legapróbb részletekbe menő – feltárásával megírt monográfiából kitűnik, hogy a jogászokat ért sérelmeket nem a sztálini birodalom, hanem a hazai csatlósai, és az őket kiszolgáló nagy tudású jogászok indukálták. Miként nem engedték a végrehajtó és törvényhozó hatalom letéteményesei a Montesquieu-féle elvek megvalósulását? Hogyan torzították el a magyarországi jogászság hivatásrendjeinek összetételét? Milyen beleszólással bírt a politikai rendőrség, majd az Államvédelmi Hatóság nem csupán a letartóztatottak, hanem a bírói, ügyészi és ügyvédi kar tagjainak életébe? A szerzők megállapításait, kutatásuk összegző tanulságait több mint 1800 jegyzet támasztja alá.

A kötet megrendelhető és személyesen megvásárolható a kiadó közlönycsoportjában (1085 Budapest, Somogyi Béla u. 6. tel./fax: 267-2780; internetcím: www.mhk.hu/kozlonycsoport), továbbá a Budapest VII., Rákóczi út 30. (bejárat a Dohány u. és Nyár u. sarkán) alatti Közlöny Centrumban (tel.: 321-5971, fax: 321-5275).

MEGRENDELÉS

Megrendelem

**Zinner Tibor
Mefogyva és megtörve**

című, 680 oldal terjedelmű kiadványt

(ára: 9996 Ft áfával) példányban, és kérem, juttassák el alábbi címemre.

A megrendelő (cég) neve:

Címe (város, irányítószám):

Utca, házszám:

Ügyintéző neve, telefonszáma:

A megrendelt példányok ellenértékét a postaköltséggel együtt, a szállítást követő számla kézhezvétele után, 8 napon belül átutaljuk a Magyar Hivatalos Közlönykiadónak a számlán feltüntetett pénzforgalmi jelzőszámára vagy postai úton a fenti címre.

Keltezés:

.....
cégszerű aláírás

ELŐFIZETÉSI FELHÍVÁS

A Magyar Hivatalos Közlönykiadó gondozásában 2004. január 1-jétől jelenik meg a Közbeszerzések Tanácsának hivatalos lapja, a

KÖZBESZERZÉSI ÉRTESÍTŐ

A Közbeszerzési Értesítő megrendelhető a Magyar Hivatalos Közlönykiadó, Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6. címén (postacím: 1394 Budapest 62, Pf. 357.) vagy a 318-6668 faxszámán.

Éves előfizetési díja 2006. évre: 95 760 Ft, fél évre: 50 400 Ft, negyedévre: 26 460 Ft.

Példányonként megvásárolható a kiadó közlönypoltjában (1085 Budapest, Somogyi Béla u. 6., tel./fax: 267-2780) vagy a Közlöny Centrumban (1072 Budapest, Rákóczi út 30., bejárat a Dohány u. és Nyár u. sarkán, tel.: 321-5971, fax: 321-5275).

MEGRENDELŐLAP

Megrendelem a

KÖZBESZERZÉSI ÉRTESÍTŐ

című lapot példányban, és kérem a következő címre kézbesíteni:

A megrendelő (cég) neve:

Címe (város/község, irányítószám):

Utca, házszám:

Az ügyintéző neve, telefonszáma:

Előfizetési díj	egy évre	95 760 Ft	<input type="checkbox"/>
	fél évre	50 400 Ft	<input type="checkbox"/>
	negyedévre	26 460 Ft	<input type="checkbox"/>

Csekket kérek a befizetéshez

Kérjük, a négyzetbe történő X bejelöléssel jelezze az előfizetés időtartamát!

Keltezés:

.....
cégszerű aláírás

A MAGYAR HIVATALOS KÖZLÖNYKIADÓ

megjelentette

Hargitai József

Jogi fogalomtár

című kiadványát.

A jogi fogalomtár a magyar jog szakmai fogalmainak gyűjteménye és részben magyarázata. Közel 15 000 szócikkben, a jogforrásra hivatkozva, tartalmazza a magyar jogban használt fogalmakat, és ahol indokolt, magyarázza a fogalom jelentésének tartalmát. Átfogja valamennyi jogág, az európai jog, valamint a nemzetközi jog által használt fogalmakat is. Elemzi azokat a fogalmakat, amelyeket a jogágak, valamint az egyes jogágakon belül is, egymástól eltérő tartalommal használnak (pl. alkalmatlan, elévülés, arányosság, elismerés), vagy azokat a fogalmakat, amelyekre nézve több eltérő tartalmú legáldefiníció is létezik (pl. közeleli hozzátartozó, engedélyes, lakóhely). Megmagyarázza azokat a mozaikszavakat, amelyek EU-csatlakozásunkkal kerültek a jogrendszerbe. („DNS-profil”, „EMOGA”, „EUROPOL”, „FIFO-módszer”, „EINECS” stb.)

A könyv nemcsak a jogalkotóknak és jogalkalmazóknak, valamint a jogi pályára készülőknek hasznos kézikönyv, hanem azoknak is, akik a mindennapi életben szeretnének eligazodni egy szakmai nyelv dzsungelében.

A kiadvány 1712 oldal terjedelmű.

Ára: 8399 Ft áfával.

A kötet megrendelhető és személyesen megvásárolható a kiadó közlönypoltjában (1085 Budapest, Somogyi Béla u. 6. tel./fax: 267-2780; internetcím: www.mhk.hu/kozlonybolt), továbbá a Budapest VII., Rákóczi út 30. (bejárat a Dohány u. és Nyár u. sarkán) alatti Közlöny Centrumban (tel.: 321-5971, fax: 321-5275).

MEGRENDELÉS

Megrendeljük a **Jogi fogalomtár** című kiadványt (ára: 8399 Ft áfával) példányban, és kérjük juttassák el az alábbi címre:

A megrendelő (cég) neve:

Címe (város, irányítószám):

Utca, házszám:

Ügyintéző neve, telefonszáma:

A megrendelő (cég) bankszámlaszáma:

A megrendelt példányok ellenértékét a postaköltséggel együtt, a szállítást követő számla kézhezvétele után, 8 napon belül a Magyar Hivatalos Közlönykiadónak a számlán feltüntetett pénzforgalmi jelzőszámára átutaljuk.

Keltezés:

.....
cégszerű aláírás

A Magyar Hivatalos Közlönykiadó
megjelentette a

Jogtanácsadó

Új adószabályok 2006

című különszámát

Adótörvények a módosításokkal egységes szerkezetben,
magyarázatokkal

- Személyi jövedelemadó
- Társasági adó és osztalékadó
- Egyszerűsített vállalkozói adó
- Egyszerűsített közteherviselési hozzájárulás
- Általános forgalmi adó
- Jövedéki adó
- Adózás rendje

**A törvényekhez fűzött magyarázatokat
a Pénzügyminisztérium szakemberei állították össze**

Ára: 1150 Ft áfával

Keresse a hírlapárusoknál!

Megvásárolható vagy megrendelhető

a Magyar Hivatalos Közlönykiadó Közlönyboltjában

(1085 Budapest, Somogyi Béla u. 6.; postacím: 1394 Bp. 62., Pf. 357;
telefon/fax: 267-2780) vagy az 1072 Budapest, Rákóczi út 30.

(bejárat a Dohány u. és Nyár u. sarkán) alatti Közlöny Centrumban is
(telefon: 321-5971; fax: 321-5275).

MEGRENDELŐ LAP

Megrendeljük az

Új adószabályok 2006

című **Jogtanácsadó különszámot** példányban.

A megrendelő (cég) neve:

Címe (város, irányítószám):

Utca, házszám:

Az ügyintéző neve, telefonszáma:

A megrendelő (cég) bankszámlaszáma:

A megrendelt példányok ellenértékét a postaköltséggel együtt, a szállítást követő számla kézhezvétele után,
8 napon belül átutaljuk a Magyar Hivatalos Közlönykiadónak a számlán feltüntetett pénzforgalmi jelzőszámára.

Keltezés:

.....

cégszerű aláírás

KÖNYVISMERTETŐ

Dr. Holló András és dr. Balogh Zsolt 1994-ben határozták el először, hogy az Alkotmány tételeihez rendszerint közreadják az alkotmánybírói gyakorlat – főként elvi tételeket tartalmazó – vázlatát:

Az értelmezett Alkotmány

című könyvet. Az öt éves ítélezési gyakorlat összefoglalásáról megjelent kötet pozitív szakmai visszhangja bátorította a szerkesztőket, hogy újabb öt év elteltével megjelentették a második kötetet. Ezt a munkát sokan forgatták mindazok, akiknek az alkotmányjogi ismeretek folyamatos frissítése megkerülhetetlen, de azok is, akik csupán érdeklődtek az Alkotmánybírói tevékenységéről, jogfejlesztő ítélezéséről.

Ismét eltelt öt év. A szerkesztők úgy döntöttek, hogy – immár hagyományként – elkészítik a tizenöt éves gyakorlat összefoglalását. E harmadik kötet megfelelő kiindulópontot jelent annak megismerésében, hogy az Alkotmány egyes rendelkezései miként hatályosultak a gyakorlatban, az Alkotmány szabályaiból milyen elvi következtetések adódnak az államszervezet, a jogrendszer működését illetően. A tizenöt éves gyakorlat összefoglalása pedig ebben szilárd háttérrel jelent.

Ajánljuk e könyvet a jogalkotás szakembereinek, a jogalkalmazóknak, elsősorban a bírácoknak, ügyészeknek, az önkormányzatoknál dolgozó jogászoknak, ügyvédeknek, valamint az egyetemi oktatóknak és hallgatóknak egyaránt. A jelölt szakmai kör mindennapi munkáját elősegítő könyv olyan „kivonat”, amely az alkotmánybírói gyakorlat ismertetésén keresztül – a szerkesztők reményei szerint – az alkotmányos jogállam működéséhez elengedhetetlen értékrenddel is megismerteti.

A kötet megrendelhető és személyesen megvásárolható a kiadó közlönnyboltjában (1085 Budapest, Somogyi Béla u. 6. tel./fax: 267-2780; internetcím: www.mhk.hu/kozlonybolt/), továbbá a Budapest VII., Rákóczi út 30. (bejárat a Dohány u. és Nyár u. sarkán) alatti Közlöny Centrumban (tel.: 321-5971, fax: 321-5275).

MEGRENDELŐLAP

Megrendeljük **Az értelmezett Alkotmány** című kiadványt (ára: **8832 Ft áfával**) példányban, és kérjük, juttassák el az alábbi címre:

A megrendelő (cég) neve:

Címe (város, irányítószám):

Utca, házszám:

Ügyintéző neve, telefonszáma:

A megrendelő (cég) bankszámlaszáma:

A megrendelt példányok ellenértékét a postaköltséggel együtt, a szállítást követő számla kézhezvétele után, 8 napon belül a Magyar Hivatalos Közlönykiadónak a számlán feltüntetett pénzforgalmi jelzőszámára átutaljuk.

Keltezés:

.....
cégszerű aláírás

KÖZLEKEDÉSI ÉRTESÍTŐ

A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium hivatalos lapja

Megjelenik szükség szerint (általában kéthetenként).

Főszerkesztő: dr. Bots Dénes. Szerkesztőség: 1055 Bp., Honvéd u. 13–15. Tel.: 374-2717. Telefax: 269-3483.

Kiadja a Magyar Hivatalos Közlönykiadó, 1085 Budapest, Somogyi Béla u. 6.

Felelős kiadó: dr. Kodela László elnök-vezérigazgató.

Előfizetésben megrendelhető a Magyar Hivatalos Közlönykiadónál.

1085 Budapest, Somogyi Béla u. 6., 1394 Budapest 62. Pf. 357, vagy faxon: 318-6668.

Előfizetésben terjeszti a Magyar Hivatalos Közlönykiadó a FÁMA Rt. közreműködésével. Telefon/fax: 266-6567.

Információ: tel./fax: 317-9999, 266-9290/245, 357 mellék.

Példányonként megvásárolható a kiadó 1085 Budapest, Somogyi B. u. 6. (tel./fax.: 267-2780) szám alatti közlönnyboltjában,

vagy a Budapest VII., Rákóczi út 30. (bejárat a Dohány u. és Nyár u. sarkán) alatti Közlöny Centrumban (tel.: 321-5971, fax: 321-5275), illetve megrendelhető a www.mhk.hu/kozlonybolt/ internetcimen.

2006. évi éves előfizetési díj: 22 176 Ft áfával. Egy példány ára: 1081 Ft áfával.

A kiadó az előfizetési díj év közbeni emelésének jogát fenntartja.

A Közlekedési Értesítő elektronikus formában az interneten is elérhető a http://www.gkm.hu/tudastar/dokumentumtar/hiv_lapok/kozl_ertesito_cimen.

HU ISSN 1588-7235

06.0113 – Nyomja a Magyar Hivatalos Közlönykiadó Lajosmizsei Nyomdája. Felelős vezető: Burján Norbert vezérigazgató-helyettes.

