



Az Országgyűlés
Törvényalkotási Bizottsága

Hivatkozási szám a TAB ülésén:
1. (T/10008.)

A bizottság
DK frakcióhoz tartozó
tagjainak javaslata.

Javaslat módosítási szándék megfogalmazásához
a Törvényalkotási Bizottság számára
a személyszállítási szolgáltatásokról szóló
2012. évi XLI. törvény módosításáról szóló
T/10008. számú törvényjavaslathoz

Módosítópont sorszáma: **1.**

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **4. §**

Módosítás jellege: **módosítás**

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

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

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

(3) A (2) bekezdés szerinti leghatékonyabb közlekedési mód tekintetében kivételt képeznek a főváros és a megyei jogú városok elővárosaiban 20 km távolságon vagy 30 percen belüli eljutások. Nem szűnhet meg olyan vonat és busz közötti párhuzamosság, ahol a párhuzamosság megszüntetése 50%-nál nagyobb mértékű eljutási idő növekedést jelentene.

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

a) adott település és a járásközpont közötti közvetlen eljutási lehetőség,

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

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

(6) A lakosság mobilitásának elősegítése érdekében a (4) és (5) bekezdésben foglaltakon felül a közlekedésért felelős miniszter rendeletben az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatásokra vonatkozóan további kötelező eljutási lehetőségek biztosítását határozhatja meg.

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

(8) Az országos, regionális és elővárosi személyszállítási közszolgáltatásokat megrendelő ellátásért felelős a (2)–(7) bekezdésben meghatározott személyszállítási közszolgáltatásokat különösen a) a munkába járás és az oktatási, nevelési intézményekbe történő eljutás biztosítását, b) a közigazgatási, az egészségügyi- és szociális szolgáltatásokhoz való hozzáférés biztosítását, c) az alapvető életszükségletek kielégítéséhez szükséges kereskedelmi szolgáltatásokhoz való hozzáférés biztosítását, d) az elmaradott térségek közlekedési kapcsolatainak fenntartását, e) a környezetvédelem és a fenntarthatóság érvényre juttatását, f) az egyes alágazatok közötti hatékony és takarékos együttműködés előmozdítását, g) a legkisebb költség és a működési hatékonyság érvényesülésének biztosítását figyelembe vevő szempontok szerint alakítja ki.

(9) Az éves menetrendben meg kell határozni a (4)–(8) bekezdés szerinti alapellátást biztosító járatokat, amelyeket elsősorban a munkába és iskolába járás szempontjának érvényesülése és az utasforgalom nagyságrendje alapján kell kijelölni. (10) Ha a közlekedési hálózat műszaki állapota lehetővé teszi, a (4)–(8) bekezdés szerinti alapellátást haváriahelyzetben is biztosítani szükséges.”]

(1) A közösségi közlekedésnek biztosítani kell Magyarországon bármely két települése között a legalább kétóránkénti ütemes eljutás lehetőségét.

(2) A közösségi közlekedés minimális szolgáltatási időintervalluma minden település esetében 5:00 és 23:00 között van a hét minden napján.

(3) A vasúti/buszos alaphálózatnak átszállásmentes eljutási lehetőséget kell biztosítani minimum kétóránként

- a) adott település és a járásközpont, vagy gyakorlatban kialakult vonzásközpont között,
- b) adott település szempontjából kézenfekvő vasútállomásra (amennyiben a helységnek nincs),
- c) a járási székhelyekről a legközelebbi megyei jogú városba,
- d) a szomszédos megyei jogú városok között,

e) a megyei jogú városok és a Főváros között.

(4) Az egész országban biztosítani kell a helyközi és a helyi közösségi közlekedési rendszerek menetrendi és tarifális integrációját.

(5) Olyan települések esetében, amelyek térségének természetes központja az országhatáron túl található, e központ elérésének biztosítása a közszolgáltatás része.”

Módosítópont sorszáma: **2.**

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **új 5. §**

Módosítás jellege: **kiegészítés**

5. § A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 28. § (1) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép:

„28. § (1) Aprófalvak, zsákfalvak és tanyák kiszolgálására alkalmazhatók olyan kiegészítő viszonylatok (pl. rugalmas, igényvezérelt közlekedési rendszerek), amelyek ezen alcímben foglaltakkal azonos színvonalon biztosítják a vasúti/buszos alaphálózat elérését.”

Módosítópont sorszáma: **3.**

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **új 6. §**

Módosítás jellege: **kiegészítés**

6. § A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény a következő 28/A. §-sal egészül ki:

„28/A. § (1) A személyszállítási közszolgáltatás menetrendjét az egyes járatok férőhelye, illetőleg a járatsűrűség tekintetében úgy kell meghatározni, hogy az előre láthatóan felmerülő utazási igények kiszolgálásához elégséges férőhelyet nyújtson.

(2) A szokásostól eltérő, előre láthatóan jelentősen megnövekedő utazási igény esetén rendkívüli menetrenddel kell az annak kiszolgálásához elégséges férőhelyet biztosítani.

(3) Előre nem látható esetben jelentősen megnövekedő utazási igény esetén a rendelkezésére álló tartalék járműveket és személyzetet felhasználva pótlólagos férőhelyet kell biztosítani.”

Módosítópont sorszáma: **4.**

Törvényjavaslat érintett rendelkezése: **új 7. §**

Módosítás jellege: **kiegészítés**

7. § A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény a következő 34/A. §-sal egészül ki:

„34/A. § A személyszállítási közszolgáltatás bármely elemének zavara esetén az utas jogosult
a) előre láthatólag vagy ténylegesen két órát elérő késés esetén más módon való utazása,
b) előre láthatólag vagy ténylegesen hat órát elérő késés vagy az utazás ellehetetlenülése
esetén azzal összefüggésben felmerült ellátása és szállása költségének észszerű mértékig való megtérítésére.”

Indokolás

A Közlekedő Tömeg Egyesület és a Magyar Közlekedési Klub által kidolgozott módosító javaslat azt mutatja be, hogyan lehetne a közösségi közlekedés fenntartható, működőképes és olyan, ami valódi támasza és segítsége a magyar embereknek abban, hogy egyik helyről el tudjanak jutni autó nélkül, kényelmesen a másikba. A Demokratikus Koalíció frakciója egyetért a megfogalmazott javaslatokkal, ezért a Törvényalkotási bizottság elé terjeszti azokat.

A javaslatok főbb pontjai:

1. Ütemes közlekedés egész nap a teljes országban

A közösségi közlekedés akkor tudja lefedni az országot, ha bárhol bárhová legalább kétóránként, ütemesen el lehet jutni, legyen szó Békésről, Budapest térségéről, vagy Nyugat-Magyarországról. Az ütemes menetrendekkel, rugalmasan és hatékonyan biztosítja mindezt.

2. Helyi és helyközi közlekedési integrációja

A városok helyi közlekedése az országos rendszerektől a mai napig külön életet él, néhány kivétellel az ország- és vármegyebérletek sem érvényesek a helyi közlekedésre. Javaslatunk szerint ezek díjtermékei integrált kerülnének, amely megnyitná az utat az erőforrások igénybevétele felé.

3. Határon túli centrumok elérése

Trianon meghaladásáról nem csak beszélni kell, hanem tenni is érte. Ennek kézenfekvő módja a határ magyar oldalán ragadt, elzárt települések összekötése a túloldali nagyvárosokkal.

4. Aprófalvas térségek kiszolgálása alternatív módon

A napi három darab nagybusszal történő ellátás dogmatikus erőltetése helyett aprófalvak, tanyák, zsákfalvak esetében sokkal célszerűbb kisbuszokból, falugondnoki járművekből rugalmas hálózatokat működtetni, mivel így kevesebb pénzből lehetne jó minőségű adni, a gerincjáratokon.

Az Építési és Közlekedési Minisztérium által beterjesztett javaslat a járásközpontokig napi 3 buszt tart szükségesnek az ország településeinek kiszolgálására, attól függetlenül, hogy útiránya, vagy indulási ideje mennyire felel meg az utazóközönség elvárásainak. De ennél is vészjóslóbb, hogy a szomszédos megyeszékhelyek között már csak napi 2 közvetlen járatpárt írnának elő. Ez túl azon, hogy a most érvényes törvényhez képest visszalépés, durván kevesebb, mint ahány járat ma ténylegesen a megyeszékhelyek között naponta jár.

A korábbi, 2025-ben már eleve alacsony minőségi kritériumokat részben konzerválnák, részben még tovább gyengítenek, biztos pozitív célok helyett hosszasan részletezik a „párhuzamosságok felszámolását”, amely nyilvánvalóan további, számos vidéki települést érintő járatritkítások előszele.