

Közlekedés- tudományi szemle

5.

1999

május

XLIX.

évfolyam

EU melléklet



A MEGOLDÁS

A melléklet a Külügyminisztérium támogatásával jött létre.

Tánczos Lászlóné dr.

KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

A technológia-fejlesztés

legújabb irányjai az európai közlekedésben¹

1. Bevezetés

Az Európai Unióhoz történő csatlakozással kapcsolatos előkészítő munka a közlekedés, szállítás területén is szükségessé teszi a felkészülést. Ezt kívánja elősegíteni ez a tanulmány is, amely a nemzetközi szakirodalom alapján áttekintést ad az EU hosszabb távú közlekedéspolitikájának forgatókönyveiben felvázolt tervezett fejlesztésekről.

Az EU eltökélt szándéka az elkövetkező 25 évben (2020-ig) a fenntartható közlekedésfejlődés elérése. A negyedik kutatási keret-program részét képező kutatási projekt, amelyet a POSSUM konzorcium valósított meg, azt a célt tűzte maga elé, hogy a közös közlekedéspolitika és a transzeurópai hálózatok kifejlesztésével kidolgozza az e cél elérését lehetővé tevő forgatókönyveket. A közösség szélesebb értelemben vett célkitűzései: a hatékonyság és a versenyképesség fenntartása, a területi fejlődés, a kohézió támogatása, s mindezekkel egyidejűleg a környezet minőségének javítása.

A módszertani megközelítés az említett célkitűzések elérését olyan kvalitatív technikákra alapozza, amelyek a kitűzött jövőképből levezethető stratégiák alapján határozzák meg a szükséges fejlesztési feladatokat. A "külső" fejlődést oly módon vetik figyelembe, hogy a közlekedési politika-alkotást különböző körülményekhez illesztve végez-

ték el és minden mértékadó külső fejlődési környezethez visszafelé haladó megközelítéssel, a célokkal harmonizáló jövőképekből levezetve határozták meg a szükséges teendőket. A visszafelé haladó tervezés a forgatókönyv készítés olyan sajátos módszere, ahol a scenáriókat úgy választják ki, hogy azok minél hitelesebben képviseljék a kívánt fejlődési irányzatokat. A "látomások" (víziók) attól függően különböznek egymástól, hogy a külső feltételek lehetséges alakulásának milyen együttállásait tételezik fel. Az ily módon meghatározott jövőképekből, stratégia lehetőségekből választhatók ki azok a fejlesztési, intézkedési sorozatok, amelyek a kívánt célok eléréséhez vezetnek.

2. A lehetséges jövőképek felépítése

A 2020-ig terjedő jövőbeli horizontra előretekintve a társadalom szerkezeti felépítését nem lehet adottnak tekinteni. A jövő helyes meghatározásához részletesen fel kell tárnunk azokat a szignifikáns változásokat, amelyek az értékekben, a viselkedési formákban, a terület-felhasználási megoldásokban, a korszerű információtechnológiák elterjedésében várhatóan bekövetkeznek. Ez azt jelenti, hogy pl. az elérhetőség célkitűzésének biztosítása nem feltétlenül jár együtt azzal, hogy a szállítások mennyiségének a GDP növekedésével azonos ütemben kell

nőnie. A jó közlekedéspolitika éppen arra hivatott, hogy - mintegy hatályon kívül helyezve ennek az összekapcsolt növekedésnek a szükségszerűségét -, az elérhetőséget elősegítve, azzal egyidejűleg a térségi és a társadalmi elosztás tekintetében egyaránt biztosítsa a fenntarthatóságot, a biztonságot, a hatékonyságot és a méltányosságot.

A jövőképek kialakítása számos elem felhasználásával történik. Az EU beavatkozási lehetőségeit meghatározó legfontosabb elemek a következők:

- környezetvédelem,
- regionális fejlesztés,
- hatékonyság.

A külső tényezők figyelembevétele pedig a következő körülmények szimulálását jelenti az előretekintésnél:

- a kooperáció és a polarizáció színvonala,
- technológia fejlesztés,
- forgalomnövekedés,
- a szállítási teljesítmények növekedésének a gazdasági növekedésről történő "leválasztása".

Az EU tagállamok technológia előretekintő programja a közlekedés, szállítás területén a 3 fő beavatkozási lehetőséget (környezetvédelem, regionális fejlesztés és hatékonyság) a következőképpen értelmezi:

- a környezetvédelem a legerőteljesebben érvényesülő ösztönző, ugyanis a társadalom hosszú távú túlélését csak ennek a célkitűzésnek a szem előtt tartása-

¹ A téma bővebb kifejtését lásd: Tánczos Lászlóné dr. "Időszerű technológia-fejlesztés az EU tagállamokban" c. tanulmányában. MTA Stratégiai Kutatási Programiroda által "A közlekedés és technikai infrastruktúrája" c. kötetben (megjelenés alatt)

² A POSSUM konzorcium tagjai: University College London, Free University of Amsterdam, National Technical University of Athens, Environmental strategies Research Group Stockholm, Institute for Regional Studies Freiburg, Technical Research Centre Helsinki, Warsaw University of Technology.

val lehet biztosítani; természetesen, ez egy olyan új preferencia, amelynek megvalósításához strukturális változtatásokat is magukba foglaló megoldásokra van szükség;

- a hatékonyság is fontos gazdasági célkitűzés a társadalom valamennyi szektora számára; a közlekedési szektor hatékonysági célkitűzése több más befolyásoló tényező mellett a társadalom általános gazdasági céljához való hozzájárulást jelenti;

- a regionális fejlesztési cél szintén jelentős az EU számára, különösen a kibővítési folyamat szempontjából; a közlekedés, szállítás olyan tevékenység, amely jelentősen befolyásolja a területi fejlődést és a méltányosságot.

A fejlesztéshez világos célkitűzéseket állítottak fel annak érdekében, hogy értékelhető legyen a fenntartható mobilitás, mint az átfogó cél eléréséhez szükséges változtatások mértéke. Minden jövőképpnek teljesítenie kell a következő célkitűzéseket:

Környezeti célkitűzések:

- 1995-2020 között a CO₂ kibocsátás 25%-os csökkentése;
- 1995-2020 között az NO_x kibocsátás 80%-os csökkentése;
- a jelenlegi természetvédelmi területek megőrzése;
- az európai nettó infrastruktúra felület kismértékű (5%-os) növekedése;

Regionális fejlesztési célkitűzések:

- a perifériális (mind belső, mind külső) régiók viszonylagos elérhetőségének javítása; ez az általános cél magában foglalja a költséget és az időt is és lehetővé teszi a fizikai elérhetőség távközlési eszközökkel történő helyettesítését; Hatékonysági célkitűzések (ideális célállapotok):

- teljes költség fedezetet a közlekedésben (beleértve az externális költségeket is) piaci, vagyis egyenlő feltételek mellett;

- a közlekedés közösségi forrásból történő minden nemű támogatásának nullára csökkentése.

A forgatókönyveket az említett célok kijelölése mellett számos fontos korlát figyelembevételével dolgozták ki. Ezek részben adott-nak tekintett külső elemekre vonatkoznak, részben politikai közbenjárással befolyásolt stratégiai elemekkel kapcsolatosak.

A két fő külső elem, amely befolyást gyakorol a fenntartható mobilitásra és az alkalmazott politikai megoldásokra: az EU-n belüli kooperáció vagy polarizáció, amely Európa bővítésére és egységesítésére irányul, illetve az Európa regionalizálására és szét-töredezésére irányuló törekvés. A legalacsonyabb, helyi szinten a kooperáció és polarizáció gondolata egyúttal arra is vonatkozik, hogy hogyan birkózik meg a társadalom a hiányosságaival, hogyan kezeli a közösségi javakat, illetve hogyan kompenzálja a közösségnek okozott károkat. E tekintetben megegyezésre, piaci megoldásokra alapozott közös politikák alkalmazására lenne sok esetben szükség. A jövőben rendkívül fontos lesz a megfelelő színvonalú együttműködés kialakítása.

A közlekedési ágazaton belül

stratégiai elemként kétféle lehetőség kínálkozik a kívánatos jövőképek elérésére: mind az a potenciál, amely technológia-fejlesztéssel (konstrukciós fejlesztés, alternatív hajtóanyagok kifejlesztése) csökkenti a károsanyag kibocsátásokat, mind pedig az, hogy "leválasztják" a szállítási igények növekedését a gazdasági növekedésről, azaz csökkentik a személyek és áruk fajlagos szállítás-intenzitását.

Az alternatív (nem kőolajbázisú) hajtóanyagokra lehetőségként jön szóba a villamos-bázisú hajtás, a hidrogén az etanol és a metanol. Ezen túlmenően - bizonyos piaci rések kitöltésére - alkalmas lehet még a biogáz is. Az kétséges, hogy az alternatív hajtóanyagok fejlesztése eljut-e a végső hasznosítási formáig. Lehet, hogy a közúti járművek új hajtóanyagáról az EU szintjén döntés születik, de azonnal cselekedni kell ahhoz, hogy egyezés jöjjön létre az EU, az Egyesült Államok és Japán között is.

A korszerűsített szállítási technológiák fenntarthatósági célkitűzések elérésével kapcsolatos szerepének elemzéséhez természetesen szükség van a jövőbeli közlekedési igények becslésére is (1. táblázat).

A 2. táblázat hat különböző

1. táblázat

A szállítási volumen 1995-2020 közötti növekedésének referencia forgatókönyve a 15 tagú EU+Norvégia, Svájc és Törökország figyelembevételével

Közlekedési mód	Mennyiség/Résarány 1995-ben	Referencia esethez (RC) viszonyított növekedés 1995-2020 között (%)	Növekedés 1970-1995 között* (%)
	milliárd ukm/%		
gépkocsi**	3590/77	50	125
repülő	400/9	200	ca. 250
autóbusz**	370/8	30	50
vasút	290/6	20	40
	milliárd tkm/%		
haszongépjármű	1150/76	100	160
vasúti	240/16	0	-5
belvízi hajózás	120/8	10	10

*ECMT (1997); Irányítók a közlekedési szektorban

** Törökország adata nélkül

Megjegyzés: A referencia eset (RC) az 1970-1995 közötti tényleges fejlődés figyelembevételével kialakított viszonylag óvatos becslés.

2. táblázat

A technológia-fejlesztéssel és üzemanyag-váltással elérhető szennyezőanyag kibocsátás változása

Eset	Változás a CO ₂ kibocsátásban 1995-2020 között (%)	A célszínhez viszonyított CO ₂ (%)	Változás az NO _x kibocsátásban 1995-2020 között (%)	A célszínhez viszonyított NO _x (%)
1	+67	+1213	+69	+747
2	+13	+50	-62	+92
3	+2	+36	-66	+69
4	-17	+11	-71	+46
5	+5	+40	-64	+81
6	-23	+3	-72	+38

Megjegyzések:

1. eset: csak fosszilis üzemanyagok a jelenlegi átlagos technológiával
2. eset: csak fosszilis üzemanyagok nagyhatékonyságú fejlesztéssel
3. eset: csak fosszilis üzemanyagok kiemelkedően magas hatékonyságú fejlesztéssel
4. eset: nagy hatékonyság javítás mellett bevezetett metanol
5. eset: nagy hatékonyság javítással bevezetett elektromos autó
6. eset: nagy hatékonyság javítással bevezetett elektromos autó és metanol

Forrás: POSSUM (1997)

technológia-fejlesztési esetre mutatja be a szennyezőanyag kibocsátásban elérhető változásokat.

Az üzemanyag cellás járművek 2020 előtt valószínűleg nem jutnak szignifikáns piaci részesedéshez. Hosszabb távon viszont a várható kutatási, fejlesztési eredmények kétséget kizáróan rendkívül fontos lehetőséget jelentenek. A dízelmotoros, valamint a katalizátoros és katalizátor nélküli benzinmotoros gépkocsik jelenlegi piaci részaránya jelentősen változni fog; feltételezések szerint 20; 40, 40%-ra. (Mivel a katalitikus konverterek, vagy az azzal azonos funkciójú berendezések alkalmazása az egész EU-ban csak 1993. januárjában vált kötelezővé, ezért a katalizátoros benzinmotoros járművek aránya valószínűleg valamivel alacsonyabb volt, mint 1995-ben.)

Hangsúlyozni kell, hogy bár az új technológiák és hatóanyagok kétségkívül nagyon fontosak, de ezek az intézkedések önmagukban nem kielégítőek. Mivel a szállítási teljesítményeket lényegesen tovább már nem szabad növelni, ezért a célok eléréséhez más jellegű - első sorban gazdaságpolitikai - beavatkozásokra is szükség van.

Megállapítható, hogy a CO₂ kibocsátás csökkentésére vonatkozó célkitűzés (1995-2020 között -25%) könnyebben teljesíthető, mint az NO_x-re vonatkozó

(1995-2020 között -80%). Az üzemanyagcellákkal nem fognak azonnal piaci áttörést elérni. Arra is fel kell hívni a figyelmet, hogy ezek csak közbenső célok. Az NO_x-el kapcsolatos cél közelebb áll ahhoz, amit fenntartható kibocsátási szintnek lehet tekinteni, mint a CO₂-re vonatkozó. Arra is gondolni kell, vajon milyen fejlesztési stratégiákra lesz szükség 2020 után? A megfelelő közúti járműmotorok kiválasztásakor a CO₂-re és az NO_x-re vonatkozó célkitűzések közötti kapcsolat kritikusnak tűnik, különösen a tehergépkocsiknál és az autóbuszoknál. Az egészségi szempontok figyelembevételekor a dízelmotoros járművek városi forgalomból való kitiltása¹ hozhat jelentős hasznot a levegő minőség javításában.

Hosszabb távon azonban ez a lehetőség csak azt követően válhat vonzóvá, amikor az üzemanyagcellás technológia már piacépes lesz. Feltehető, hogy a dízelmotoros gépjárművek kiszorulnak a városi forgalomból, ugyanis a gépkocsi mozgások legnagyobb része sűrűn lakott területeken jön létre. Ha majd különböző célokra különböző típusú gépkocsikat lehet használni, még hozzá kölcsönzéssel, vagy csoportos használattal, akkor a dízelmotoros gépjárművek piaci előnyei a hosszú távú utazásoknál hasznosíthatók. Ekkor viszont a

villamos meghajtású gépjárműveket kimondottan városi forgalomra fogják választani.

Az NO_x szennyezést közismerten nehéz megbecsülni a jelentős "cikluson kívüli" emisszió miatt. Az átlagos járműállományra feltételezett kibocsátási szint 2020-ra még nem a technikai fejlesztés hatását fogja tükrözni, hanem első sorban a szükségszerűen bevezetendő közlekedéspolitikai intézkedéseket. A technológiai megoldások önmagukban nem képesek elérni a fenntarthatósági célt, ugyanis a társadalmi dinamizmus, úgy tűnik, folyamatosan növeli a közlekedési, szállítási teljesítményeket.

A fenntarthatóság elérése érdekében a mobilitás növekedési ütemét kell megfékezni. A napi rövidtávú (100 km-nél rövidebb) utazásokat - hosszabb távon - valószínűleg az időfelhasználás fogja limitálni, azonban a hosszabb távú, főleg légi utazásoknál az időtényező nem válik olyan fontossá. Az a lehetőség, hogy a tömegközlekedési eszközön töltött idő hasznosíthatóvá válik, növelheti a munkába járással kapcsolatosan a hosszabb távú utazások elfogadását.

3. A mobilitás növekedési ütemének mérséklése

A jelenlegi viselkedés mellett nehéz megmondani, mi szabhat határt az emberek kívánságainak. A mobilitási igény a jövedelem növekedésével együtt növekszik. Elvileg minden olyan intézkedés, amely olcsóbbá, kényelmesebbé vagy gyorsabbá teszi az utazást, újabb közlekedési igényeket kelt. Ez úgyszólván megfogalmazható, hogy az a lehetőség, amely többféle helyre kisebb erőfeszítés árán való fizikai eljutást biztosít, több utazáshoz vezet, ugyanis javulnak az igények kielégítésének lehetőségei (Steen et al; 1997).

Az az életmód, amellyel az emberek mindezen lehetőség kihasználásával előnyöket akarnak

maguknak szerezni, növeli annak kockázatát, hogy a települések szétszóródnak, laksűrűségük jelentősen csökken. Az aktivitások száma növekszik, de az azokra rendelkezésre álló idő állandó marad. A környezet és az erőforrások hasznosítása szempontjából hangsúlyozni kell, hogy a gyorsabb közlekedés két szempontból is problematikus: egy bizonyos időn belül hosszabb távú utazást tesz lehetővé, ugyanakkor a megtett távolságon felhasznált energia is növeli.

Ugyanígy érvek hozhatók fel az áruszállítással kapcsolatosan is. Ha a szállítási költségek tovább csökkennek, az igényeknek nem lesznek természetes korlátai. A folyamatos növekedéssel és a változatlan értékrenddel leírható helyzetben a közel jövőben nagyon nehéz megjósolni a szállítási volumenek telítődésének szintjét. Ez felveti azt az igényt, hogy amennyiben a cél a fenntartható fejlődés, akkor a szállítási volumen növekedését valamilyen ésszerű mértékig korlátozni kell.

A környezetvédelem, a regionális fejlődés és a hatékonysági célok közötti konfliktus feloldásának egyik lehetséges útja az utaskm-ben, illetve tonnakm-ben kifejezett szállítási volumen növekedésének "leválasztása" a gazdasági növekedésről. Azt a dinamikát kell tehát ellenőrzés alá vonással fékezni, amellyel a szállítási volumen az utóbbi évtizedben növekedtek. A leválasztás politikája három részre tagolhatóan határozható meg: a fogyasztás, a termelés és a telepítés befolyásolásával.

3.1 A fogyasztással kapcsolatos szállítási igények mérséklése

A szállítási igények mennyisége, mint a termeléshez felhasznált input, az áruk és szolgáltatások iránti igény struktúrájától függ. Az egyik elem az áruk és a szolgáltatások közötti megoszlás. A

fogyasztók jóléte azzal is növelhető, ha az áruk vásárlása helyett több szolgáltatást vesznek igénybe. A szolgáltatások biztosítása gyakran kevésbé függ a szállító-sokból és előállításuk sokkal inkább helyben történik. A szolgáltatások környezetvédelmi okokból azonban az árukkal szemben nem mindig tekinthetők előnyösnek. A leginkább nyilvánvaló példa erre a repülőgéppel, vagy személygépkocsival tett szabadidős utazás.

Több területen a termékek helyettesíthetők szolgáltatásokkal; így pl. néhány terméknél (bérleti rendszerek bevezetése, tartós fogyasztási cikkek közös használata, javítási rendszerek igénybevétele), illetve a mobilitásnál (közös személygépkocsi használattal kapcsolatos kezdeményezések, tömegközlekedés igénybevételenek preferálása). A fogyasztott áruk típusai is eltérően befolyásolják a szállítási igényt. Világos tendencia, hogy a nagy anyagintenzitású áruk viszonylagos jelentősége csökken, ugyanakkor növekszik a jelentős know how tartalmú, kis anyagintenzitású "high-tech" termékek viszonylagos fontossága. Ez az irányzat, úgy tűnik, folytatódik, ez viszont - az egyéb tényezők változatlanóságát feltételezve - csökkenti a fizikai szállítások mennyiségét. A helyi igények helyben gyártott termékekkel történő preferált kielégítése, ami viszont információ technológiai szolgáltatások igénybevételeivel válik lehetővé, további lehetőség a szállítások csökkentésére.

3.2 A termeléssel kapcsolatos szállítási igények mérséklése

Adott fogyasztási szerkezet mellett a szállítási igény a termék tervezési és szervezési funkció függvénye. Hagyományosan, a nyitott, piacorientált gazdaságokban a gazdasági növekedés a globalizációs folyamatokhoz kapcsolódik. Ez a folyamat gyak-

ran összefügg a termelés koncentrációjával és centralizálásával, amely önmagában is addicionális szállítási igényt hoz létre a termelő és a fogyasztó közötti hosszabb távolság következtében, különösen ott, ahol érvényesül a méternövelés gazdaságossága (a tömeggyártás tipikus esete).

A hetvenes évek gazdasági válsága óta egy új termelési paradigma született; a rugalmas specializáció, amely olyan technológiákkal jellemezhető, amelyek a változó fogyasztási igényekhez illesztett, kis volumenekkel kielégíthető piaci szegmensekre specializálódnak. A gazdasági sikert a tevékenység hatóköre és nem a mérete határozza meg. Ennek a termelési típusnak a sikerét erősen befolyásolja az európai térbeli gazdasági szerkezet átalakulása. Ezt az új rendszert az erős térségen belüli kapcsolatok és a vállalkozások hálózatba kapcsolódása jellemzi. Egy-egy ipari területen belüli kooperáció és cluster-kialakulás externális előnyökkel járhat. Az ilyen regionális termelési cluster-ek szállítási igényei vegyesek, mivel, bár kezdetben az egymással összekötött üzleti vállalkozások közötti rövid távolságok stratégiai siker-tényezővé válnak, de később a regionális termelési cluster-ek képezik a világpiacon orientált siker történetek alapját és ezért hosszú távú szállítások is szükségessé válnak.

Általában azonban az ilyen rendszerek szállítás szempontjából sokkal hatékonyabbak, mint a globális tevékenységek, mivel a termelési folyamatokhoz visszavezető kapcsolatok regionalizáltak. Az ún. "glocal" (azaz részben globalizált, részben lokális) termelés a következőkkel jellemezhető: nagy vállalat-hálózatok, amelyek a gazdasági hatókört kombinálják a méternövelés gazdaságosságával, fenntartva a távkezleti kapcsolatok segítségével mind a helyi, mind a globális szervezeti egységek hálózatát. Ezekben a rendszerekben az in-

formáció-technológia kulcsszerepet játszik. A szállítási igények, a termékek tervezésével is csökkenthetők. A termékek miniatürizálásával, tartósságuk növelésével és a kapcsolatos szolgáltatások és az újrashasznosítási folyamat előzetes megtervezésével az anyagáramlások csökkenthetők.

3.3 A szállítási igények mérséklése a telepítések ésszerűsítésével

Az új információs társadalom alapvetően befolyásolja az egyének letelepedését és a vállalatok telephely választását, a hatások azonban még nem teljesen feltártak. Egyrésztől várható, hogy a távmunka, távkonferencia, stb. lehetőségei csökkenő hatást gyakorolnak a fizikai szállításokra. Másrésztől azonban azzal is számolni lehet, hogy a beszállítók, vevők, vagy a tömegközlekedés költsége kevésbé lesz fontos szempont a telep-/munkahely kiválasztásánál. Ez azt jelentheti, hogy az olyan térségi koncepciók, mint a "kompakt város" vagy a "specializáció és koncentráció" fontossága csökken és a tömegközlekedési eszközök iránti keresletet kifejező utas-szám minimális küszöb-értéke sem lesz elérhető. A kormány térségi politikájának ezére ezekre a telephelyválasztásokra befolyást kell gyakorolnia.

A munkával, szolgáltatások igénybevételével, vagy vásárlásokkal kapcsolatos strukturálisan meghatározott napi utazások valószínűleg csökkenthetők a mai értékrend megváltoztatása nélkül is. Valószínűleg mindenki kedvező irányú fejlődésnek minősítene az olyan utazások csökkenését, amelyek azzal kapcsolatosak, hogy javulnak a házhoz szállítás

feltételei és növekszik a távmunka részaránya. Másfajta utazások ugyan akkor, különösen a szabadidő eltöltésével, különböző tréningekkel összefüggőek, ezzel szemben felértékelődnek. Léteznek olyan helyek, ahová az emberek gyakran el akarnak jutni azért, mert ott valamilyen ingatlannal, saját értékkel rendelkeznek, sőt, néha az utazás maga is értéket jelenthet számukra (pl. a szép tájak nyújtotta látvány, vagy az autótvezetés okozta öröm miatt).

4. Összefoglalás

Létezik tehát lehetőség arra, hogy a szállítás növekedését leválasszák a gazdasági növekedésről, de nagyon nehéz azt megmondani, hogy milyen mértékben. A leválasztás valamennyi cél egyidejű teljesítése miatt kritikus kérdés, ugyanis a szállítási volumen növekedését azért szükséges korlátozni, hogy eleget tegyenek a környezetvédelmi célkitűzéseknek. A leválasztás lehetősége részben olyan "spontán" fejlődés függvényeként alakul, mint a termelési technológiákban, az információ technikában, vagy a fogyasztói értékekben érvényesülő tendenciák. A "zöld" fogyasztók előnyben részesítik a helyben előállított árukat, és a termelés feltételei már ma is lehetővé teszik, hogy a gyártási folyamatok megszervezését helyben tegyék gazdaságilag megvalósíthatóvá.

A forgatókönyvekben a leválasztás kívánt mértékének elérése szükségessé teszi, hogy a fejlődést politikai intézkedésekkel is támogassák. A jövőképek korábbiakban vázolt alapvető összetevői mellett, számos további olyan kérdés is felmerül, amelyet a tervezési folyamatban kezelni kell; ilyenek az innováció, a piaci rés,

a regionális fejlődés és az innováció kapcsolata, a szállítási hatékonyság és a szervezés, új fejlesztések az európai közlekedési hálózatokon, illetve a városok túlterhelése és szennyeződése.

Irodalom

- Axelrod, R (1984) *The Evolution of Cooperation*, New York: Basic Books
- Commission of the European Communities (1992) *The Future Development of the Common transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility*, Brussels: CEC
- Dreborg, K.H. (1996) *Essence of Backcasting*, *Futures* 28 (9)
- ECMT (1997) *Trends in the Transport Sector*, Paris: European Conference of Ministers of Transport.
- EUROSTAT (1997) *EU Transport in Figures - Statistical Pocketbook*, Luxembourg.
- Hardin, G (1968) *The Tragedy of the Commons*, *Science* 162
- Hardin, R (1982) *Collective Action*, Baltimore: John Hopkins University Press
- Olson, M (1971) *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups*, Cambridge: Harvard University Press
- Ostrom, E (1990) *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Actions*, Cambridge: Cambridge University Press
- POSSUM (1997a) *Strategic Policy Issues and Methodological Framework*, Deliverable 1, Submitted to EC DG VII Strategic Research, Brussels, March
- POSSUM (1997b) *Development of Transport Policy Scenarios - the Images of the Future*, Deliverable 2, Submitted to EC DG VII Strategic Research, Brussels, December
- Robinson, J (1982), *Energy backcasting: a proposed method of policy analysis*, *Energy Policy*, December
- Robinson, J. (1990), *Futures under glass: a recipe for people who have to predict*, *Futures*, October
- Steen, P., Dreborg, K., Henriksson, G., Hunhammar, S., Höjer, M., Ringér, J., Akerman, J. (1997), *Farder i framtiden - Transporter i ett barkraftigt samhälle* (in Swedish, *Transport in a Sustainable Society - Sweden 2040*), Swedish Transport and Communications Research Board Report 1997:7.

Dr. Pálfalvi József
– Tóth Lajos

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A hazai közúti fuvarozók versenyképessége – szociális harmonizáció és környezetvédelem (I. rész)

Bevezetés

A múlt évben, 1998-ban kezdődtek meg a csatlakozási tárgyalások az Európai Unió és néhány közép- és kelet-európai ország, közöttük Magyarország között. A tárgyalási folyamat várhatóan hosszú lesz, és olyan kérdésekre fog irányulni, amelyek még jelentős eltéréseket képeznek a két országcsoport között. Mivel az elmúlt 40-50 év során a közúti közlekedés nem teljesen azonos irányban fejlődött Európa nyugati és keleti részén, a tárgyalások egyik lényeges eleme a közúti közlekedés területén található eltérések tisztázása.

Közép- és Kelet-Európában a közúti közlekedés a 80-as évek végéig lényegében és többségében állami tulajdonú volt, a közúti fuvarozást egy-egy országon belül egy vagy néhány tröszt látta el, amelyek monopolhelyzetükből adódóan nem kényszerültek versenyre. A közúti fuvarozás szabályozása ebből eredően erősen központosított és viszonylag egyszerű volt.

Az 1990-es évek elején több ezer (illetve több tízezer) olyan közúti fuvarozó vállalat jött létre, amely mindössze néhány gépkocsival és gépjárművezetővel rendelkezik. A korábban közvetlen állami irányítás indirektté, az ellenőrzés lazábbá vált, az érdekvédelem ereje gyengült. A járműállomány elöregedése mellett a közúti közlekedés egyik legnagyobb gondja a szociális kérdések szabályozása.

1. A fuvarpiac jelenlegi és várható helyzete

Mielőtt a közúti fuvarozás harmonizációs problémáiba jobban belemélyednénk, a megoldás jobb megértése érdekében célszerűnek látszik a magyar közúti közlekedés jelenlegi helyzetének vázlatos megismerése.

Az 1990-es évek második felében a magyar közúti fuvarozás helyzetét a következők jellemzik [1]:

- a fuvarpiac atomizálódott, a belföldi piacon kapacitás-többlet van, a nemzetközi fuvarozásban pedig elsősorban a közlekedési engedélyek mennyisége jelenti a szűk keresztmetszetet;

- a kiélezett konkurenciaharc miatt "nyomottak" a fuvarpiaci tarifák;

- Magyarország már átvette az Európai Unió piacrajutási feltételrendszerének elveit, a hazai tőkeerő azonban jóval alacsonyabb, mint az EU tagállamaiban bejegyzett (regisztrált) fuvarozók esetében.

Az elmúlt években a gazdasági változások (a GDP csökkenésének, illetve stagnálásnak a megállása, a gazdasági növekedés "beindulása") tükröződnek az áruszállítási teljesítményekben és árakban. Átrendeződtek a külkereskedelmi irányok (az áruk zömét korábban Magyarország Kelet-, most Nyugat-Európába szállítja), és ehhez a közúti közlekedésnek is alkalmazkodnia kellett. Számos vállalkozás - főleg éppen a belföldi fuvarozók -

kénytelenek voltak lemondani a legszükségesebb beruházásokról, fejlesztésekről is.

Magyarország közúti infrastruktúrája - még gazdasági fejlettségéhez viszonyítva is - fejletlen, és helyzete abból a szempontból változatlan, hogy a szektor csak az ún. "maradék-elv" alapján jut forrásokhoz az államháztartásból. Az állami költségvetés a közúti közlekedésből mintegy 450 milliárd forint bevételhez jut, és ennek csupán 18%-át: 82 milliárd forintot ad vissza az úthálózat fejlesztésére, szemben az EU-ban tapasztalható 30%-kal [2].

A közúti közlekedési szolgáltatást végzők adóterhei az átlagosnál súlyosabbak. A közlekedési statisztikák nem eléggé megbízhatóak, a fuvarozók egy része nem szerepel a megfigyelésben, még reprezentatív jelleggel sem [3]. A járműállomány közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi szempontból is korszerűtlen.

A műszaki problémák mellett az egyik legnagyobb gondot okozza majd a magyar vállalkozóknak, ha Magyarország beépíti saját jogrendszerébe az Európai Unió gépjárművezetők munka- és pihenőidejére vonatkozó előírásait. Erre, vagyis a szociális harmonizációra csak a fokozatosság elvének érvényesítésével és a hazai érdekek figyelembe vételével kerülhet sor.

A következő néhány évben (2-3 éven belül) a fuvarpiacon lényeges változás véleményünk szerint nem várható. Nem tartjuk

valószínűnek a tarifák ugrásszerű emelkedését, azaz azok továbbra is "nyomottak" maradnak. Ugyanígy változatlanul szűk keresztmetszetet fog jelenteni a nemzetközi fuvarozásban a közlekedési engedélyek mennyisége. Szerényebb mértékű, de pozitív előjelű lehet a járműállomány korszerűségi szintjének módosulása: feltételezhetjük, hogy a kedvezőtlen paraméterű, "túlkoros" járműveiket a fuvarozók anyagi lehetőségeikhez mérten lecserélik.

Amennyiben a gazdasági növekedés üteme az elkövetkező (2002-ig tartó) periódusban nem csökken, akkor a fuvarpiac tágulhat, ezzel mintegy enyhítve a kapacitás-többletből eredő problémákat, és megnyitva az utat egy olyan fuvarozó szektor kialakítása irányába, amelyik javítja a szektor rendkívül alacsony versenyképességét. A jelenlegi ismereteink szerint azonban ez a folyamat külső segítség nélkül nem vagy nagyon lassú ütemben zajlik majd le.

2. A közúti közlekedés harmonizációs feladatai

A magyar közúti közlekedés helyzetének vázlatos áttekintése után célszerű tömören a magyar közúti közlekedési szabályozás EU közúti közlekedési szabályozáshoz való közelítésének a feladatait is felsorolni [4] [5]. A következőkben - a teljesség igénye nélkül - csak azokat a területeket emeljük ki, ahol az elkövetkező években - a felzárkózást elősegítő - számos teendő akad.

- *Versenypolitika*: közlekedési ágazati koncessziós törvény.

- *A szakmába belépés feltételei*: a vonatkozó magyar jogszabály tételes összehangolása az EU 96/26/EK Tanácsi Irányelvvel (megbízhatóság, pénzügyi teljesítőképesség, szakmai tudás) elsősorban a személyszállítás területén.

- *Áru- és személyfuvarozási szolgáltatás*: nemzetközi közúti fuvarozói engedélyek korlátozásának a megszüntetése.

- *Kabotázsforgalom*: Magyarországon jelenleg tilos, az EU-ban a kabotázsforgalom liberalizált.

- *Különleges áruk szállítása*: például élőállatok szállítása és szállítás közbeni védelme.

- *Oktatás, jogosítvány, forgalmi szabályok*: egységes európai jogosítvány, vállalkozók képzése.

- *Szociális szabályozás*: munka- és pihenőidő, ellenőrzés.

- *Közlekedésgazdasági kérdések*: adózás, úthasználati illeték, közszolgáltatási kötelezettség szabályozása.

- *Gépjárművek műszaki szabályozása*: járműpark műszaki megújulása, a két- és háromkerékű járművek tömeg- és méretnormái.

3. Az AETR megállapodás

Magyarország azok közé az országok közé tartozik, amelyek eddig még nem csatlakoztak az AETRI megállapodáshoz ugyanúgy, mint például Albánia, Litvánia és Macedónia, ezzel szemben csatlakozott szinte az összes volt szocialista ország: Bulgária, Cseh Köztársaság, Lettország, Észtország, Lengyelország, Románia és a Szlovák Köztársaság. [6]:

Magyarországon a belföldi fuvarozás tekintetében a Munka törvénykönyve rendelkezik, a nemzetközi szállítások esetében viszont betartják az AETR előírásait. Ezen kívül a belföldi fuvarozók egy része (elsősorban a korábbi állami vállalatokból alakult fuvarozó cégek) betartják az ún. vállalati irányelveket is, amelyek lényegében az AETR-en alapulnak, de nem azonosak azzal. Tachográf használata csak a nemzetközi fuvarozást végző járműveken kötelező.

Tömören a reális helyzet úgy jellemezhető, hogy a közép- és kelet-európai országokban szoci-

ális szempontból élesen külön válik a belföldi és a nemzetközi fuvarozók körében megvalósult gyakorlat. A belföldi fuvarozásban részt vevő járműveken nem kötelező a tachográf használata (kivéve Lengyelországot), a vezetési és pihenőidők nyilvántartása - a fuvarozási feladat jellegéből adódóan - gyakran formális, ellenőrzése nem történik meg kellő következetességgel, a nemzetközi fuvarozásban részt vevő járművek esetében azonban kötelező jellegű.

Azokban a kelet- és közép-európai országokban, amelyek még nem csatlakoztak az AETR-hez, a nemzetközi fuvarozást végzők, így a Megállapodáshoz csatlakozott országok közötti fuvarosai sem tartják be a vezetési és a pihenőidőre vonatkozó előírásokat (ez a megállapítás a régió országaiban fuvarozó nyugat-európai vállalkozókra is érvényes!), elsősorban azért, mert hiányoznak az ellenőrzés feltételei. A szükséges ellenőrzési rendszerek kifejlesztése pedig a megfelelő személyi és technikai feltételek kielégítése híján a közeljövőben nem valósítható meg.

Mivel az Európai Unióban még az AETR előírásainál is szigorúbb szabályok érvényesek, ezért megállapítható, hogy a szociális kérdések tekintetében még rendkívül hosszú és bonyolult procedúrára van szükség a közép- és kelet-európai térség országaiiban. Magyarország számára például a következő, több lépcsőben végrehajtható, illetve végrehajtandó megoldás javasolható:

- az egységes jogalap érdekében haladéktalanul elő kell készíteni az AETR Megállapodáshoz történő csatlakozást,

- hasonló elvek alapján célszerű szabályozni mind a belföldi, mind a nemzetközi fuvarozást,

- meg kell teremteni az egységes ellenőrzési rendszert (tartalom, berendezések, hálózat, büntetés stb.) a régió többi országával

egyértésben, mégpedig a kölcsönös "megtorlások" elkerülése érdekében,

– a szabályozás későbbi módosításai során fokozatosan az EU előírásaihoz kell közelíteni.

Az árnyaltabb kép kialakítása érdekében meg kell jegyezni, hogy a szociális harmonizáció tekintetében a gépjármű utazó forgalmi személyzetre vonatkozó (vezetési idő, pihenőidő) *AETR Megállapodás*, illetve 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet hatálybalépése Magyarországon jelentős gépjárművezetői többletlétszámot igényel. Ez az arány – az előzetes számítások szerint 20-25%-os, ami a jelenlegi bérezés és annak vonzatai mellett – tekintettel a fuvarozás eredménytartalmára, díjszintjére ("nyomott" fuvardíjak) – a fuvarozók részére további terheket jelentenek. (A napi foglalkoztatási és pihenőidő tekintetében több milliárd forintos nagyságrendű ráfordítást jelenthet az EU előírásaihoz való alkalmazkodás.)

4. Az EU előírásainak összehasonlítása a magyar szabályozással

Az Európai Unió jogrendje elkülönítve tárgyalja a munkavállalók általános munkafeltételeit (pl. a munkaidőt) és a közúti személy- és áruszállítás területén a gépkocsi vezetésével, valamint a pihenőben eltöltött időket. Miután a közúti áru- és személyszállításban foglalkoztatott forgalmi utazó munkakörben dolgozó munkavállalókra (esetleg járműtulajdonos egyéni vállalkozókra) az általános munkaidő-előírások nem vonatkoznak, a közúti közlekedési jogharmonizáció keretében, így e cikkben is csak ezekkel a "szociális" kérdésekkel szükséges foglalkozni.

A közúti áru- és személyszállításban foglalkoztatott forgalmi utazó munkavállalók, tehát a gépkocsivezetők (és a kísérő személyzet) vezetési és pihenőidejét

a következő három nemzetközi jogintézmény szabályozza, amelyek egyike sem joghatályos a magyarországi állampolgárokra és a Magyarországon bejegyzett (honos) fuvarozó vállalkozásokra, ha azok belföldi fuvarozást végeznek:

– a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet, az ILO 153. számú Egyezménye és 161. számú Ajánlása,

– a nemzetközi közúti személy- és áruszállításban foglalkoztatott gépkocsivezetők vezetésben és pihenésben eltöltött idejére vonatkozó AETR Európai Megállapodás, amelynek minden EU tagállam és a legtöbb közép- és kelet-európai állam szerződő fele (Magyarország nem),

– a 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet, amely az Európai Unió tagállamai számára kötelező érvényű, így Magyarország számára is az lesz az EU tagság elnyerése után.

Az Európai Közösség Tanácsának 1985. december 20.-án kelt fenti rendelete "Bizonyos szociális előírások összehangolásáról a közúti közlekedésben" címmel jelent meg [7]. A Rendelet a 19. cikkely értelmében valamennyi részében kötelező és közvetlenül hatályos minden tagállamra, tehát a tagállamok belső és a tagállamok közötti közúti forgalomban egyaránt érvényes.

A Rendeletben a *járművezetők minimális életkora* tekintetében elkülönül az áruforgalomban és személyszállításban alkalmazott gépkocsivezetőkre vonatkozó előírás.

7,5 tonna össztömeg alatti tehergépkocsik esetén betöltött 18 év az alsó korhatár, a többi áruszállító járműnél 21 év (18 év is lehet megfelelő képzést igazoló okmányokkal rendelkező gépkocsivezető esetében). Az utasforgalomban alkalmazott járművezetők alsó korhatára a betöltött 21 év, még 50 km-nél rövidebb útvonalon való közlekedés esetén is. További kiegészítő feltételek kie-

légítése szükséges azonban az 50 km-t meghaladó körzetben foglalkoztatott gépjárművezetők esetében (személy- és tehergépjárművön töltött legalább 1 éves gyakorlat, valamint a közösségi jogszabályok elsajátításáról szolgáló igazolás).

Magyarországon az autóbusz-vezetők alsó korhatára 21 év, a tehergépjárművezetőké 18 év. Ezen előírás finomítása és az Európai Unió előírásaihoz való igazítása – mivel ez eltérések minimálisak és költségvonzata elhanyagolható – nem jelent különösebb gondot.

4.1. Munkaidő, vezetési idő és pihenési idő

A *vezetési idő* vonatkozásában a *Rendelet* rögzíti, hogy a napi vezetési időnek nevezett összes vezetési idő két egymást követő napi pihenőidő vagy egy napi és egy heti pihenőidő között a 9 órát nem haladhatja meg. Ezt hetenként kétszer meg lehet hosszabbítani 10 órára. A járművezetőnek legfeljebb hat napi vezetési időt követően heti pihenőidőt kell beiktatnia. Az együttes vezetési idő két egymást követő hét időtartamán belül a 90 órát nem haladhatja meg.

A vezetési idő közben megszakításokat kell tartani, nevezetesen 4 és 1/2 óra vezetési idő után (*legfeljebb*) legalább 45 perc megszakítást kell közbeiktatni, amennyiben a vezető nem él pihenőidővel. Ezt a megszakítást mindenkor helyettesíteni lehet többszöri, legkevesebb 15 perces megszakításokkal.

A belső (nem nemzetközi) menetrend szerinti forgalomban a tagállamok az előbbiektől eltérően a megszakítás legkisebb időtartamát a maximálisan 4 óra vezetési idő után megszabhatják legkevesebb 30 percben. Az említett közbeiktatásokat nem szabad napi pihenőidőnek tekinteni.

A *pihenőidő* vonatkozásában előírás, hogy a járművezető minden 24 órás időszakon belül leg-

kevesebb 11 óra egybefüggő napi pihenőidőt iktasson be, ami legfeljebb hetenként háromszor nem kevesebb, mint 9 egybefüggő órára csökkenthető, amennyiben a következő hét végéig kiegyenlítésül (kompenzálásul) megfelelő pihenőidőt biztosítanak számára.

A pihenőidőt azokon a napokon, amelyeken nem rövidítik le, 24 órán belül két vagy három időszakban lehet kivenni, amelyek közül egyiknek legalább 8 egybefüggő órát kell kitennie. Ebben az esetben a minimális pihenőidő 12 órára emelkedik.

Minden olyan 30 órás időszakra, amikor legalább két vezető van a járművön, mindegyiknek legalább 8 egybefüggő óra napi pihenőidőt kell beiktatnia (közbeszúrnival).

A napi és/vagy heti pihenőidő lerövidítésének

kiegyenlítésekként kivett pihenőidőt egy másik, legkevesebb 8 órás pihenőidővel együtt kell kivenni és az érintett személy részére, annak kérésére, a jármű tartózkodási helyén vagy a gépjárművezető lakhelyén kell biztosítani.

A napi pihenőidő eltölthető a járműben is, amennyiben az fel van szerelve hálófülkével és nem halad.

Fontos része a Rendeletnek, hogy nem zárja ki a helyi viszonyok, sajátosságok figyelembevételének lehetőségét a folyamatos munkaidő, a pihenőidők vonatkozásban, valamint a Rendeletben foglaltaknak egy átmeneti időszakon belüli folyamatos életbe léptetése tekintetében.

Magyarországon a Munka Törvénykönyve [8] 8 órában állapítja meg a teljes napi munkaidőt. A napi munkaidő nem haladhatja meg a 12 órát és annak - a kollektív szerződés jellegétől függően - 2-6 hónap átlagában meg kell felelnie az említett teljes munkaidőnek (azaz a napi 8 órás átlagnak).

Készenléti jellegű munkakörben - és a menetrend szerinti közúti személyszállítás is ide tartozik

- a napi pihenőidő legalább 8 óra, és hetenként legalább 42 órát kitevő, megszakítás nélküli pihenőidőt kell biztosítani.

Az egyik lényeges eltérés a hivatkozott Rendelet és a magyar Munka Törvénykönyve között, hogy az utóbbi a munkaidőt és a pihenőidőt szabályozza, de a vezetési időt nem.

A munkaidőre és pihenőidőre vonatkozó kérdések általában a Munka Törvénykönyve szabályaira alapozott helyi kollektív szerződésben szabályozottak, a nemzetközi normákhoz képest kevésbé szigorú feltételekkel. A belföldi és a nemzetközi menetrend szerinti személyszállításban foglalkoztatott gépjárművezetők munkaidejére és pihenőidejére nézve a Munka Törvénykönyve jelenleg hatályos 117. paragrafusa lehetővé teszi az abban foglaltaktól eltérő szabályozást is, mégpedig kollektív szerződés keretében. 1992 óta a munkaidő és a pihenőidő részletes szabályozását ilyen formában a kollektív szerződések segítik. A teljesség érdekében ezt ki kell egészíteni azzal, hogy ez a fajta szabályozás csak részleges, mivel közúti személyszállítást nem csak a még állami tulajdonú Volán vállalatok végeznek.

A másik lényeges eltérés a hivatkozott Rendelet és a magyar Munka Törvénykönyve között, hogy Magyarországon a személyszállításban foglalkoztatott gépkocsivezetők munka- és pihenőidejének szabályozása kevésbé szigorú, nem terjed ki az összes személyfuvarozást végző szervezetre, és a szabályozást egy alacsonyabb (alágazati vagy szektorális) szintre helyezi.

Az Alágazati Kollektív Szerződés az árufuvarozások tekintetében is tartalmaz irányelveket, de a liberalizált és privatizált közúti árufuvarozásban sem beszélhetünk általános érvényű szabályozottságról.

Az Alágazati Kollektív Szerződés 8 óra teljes napi munkaidőt ír elő, ami részben készenléti jelle-

gű munkakörökben maximum 11 óráig, egészben készenléti jellegű munkakörökben 12 óráig terjedhet. A készenléti jellegű munkakörökben foglalkoztatotknál - egyenlőtlen munkaidő-beosztás alkalmazása esetén - a napi munkaidő 4 óránál rövidebb és 15 óránál hosszabb nem lehet, kivéve, ha a napi munka befejezését pihenőnap vagy legalább egybefüggő 24 óra pihenő követi. A munkaidőnek a szolgálatban töltött idő felel meg.

Az Alágazati Kollektív Szerződés külön szabályozza azonban a menetrend szerinti személyszállítás forgalmi utazóinak munka- és pihenőidejét. E szerint a teljes munkaidő - a munkanapok átlagában napi 9 óra. A belföldi közlekedésben a két pihenőidő közötti időtartam 15 óra, hetenként legfeljebb három alkalommal pedig 16 óra lehet, amennyiben a munkahelyi kollektív szerződés ettől eltérően nem rendelkezik (a nemzetközi közlekedésben az AETR szabályai érvényesülnek).

A harmadik lényeges eltérés a hivatkozott Rendelet és a magyar (Munka Törvénykönyve, illetve) Alágazati Kollektív Szerződésben szereplő szabályozás között, hogy az előbbi a vezetési idő, utóbbi a munkaidő fogalmát használja, a kettő pedig eltérő tartalmú, így egzakt módon nem hasonlítható össze.

Az autóbussz vezetői munkakörben a tényleges vezetéssel töltött idő a helyi forgalomban a 10 óra időtartamot, helyközi forgalomban a 12 óra időtartamot nem haladhatja meg.

A negyedik lényeges eltérés az Európai Unióban és a Magyarországon érvényes szabályozás között az, hogy a megengedett napi vezetési idő Magyarországon egy (helyi forgalom), illetve három órával (helyközi forgalom) haladja meg az EU értékét.

Magyarországon folyamatos 5 óra vezetés után 30 perc munkaidőbe tartozó pihenőidő illeti meg a gépjárművezetőt, amely pihe-

nőidőt több, de lehetőleg 10 percnél nem rövidebb részletben kell biztosítani. Autóbuszvezetőknél a folyamatos vezetés maximuma 4,5 óra, ami után a belföldi közlekedésben 30, a nemzetköziben pedig 45 perces pihenő szünetet kell tartani, ami lényegében megegyezik az EU előírásaival.

Fontos különbség viszont az, hogy amíg a nemzetközi előírások 90 órában limitálják a 2 heti vezetési idő maximumát, addig az Alágazati Kollektív Szerződésben havi 200 órás korlátozás szerepel. Ez az előírás azért fontos, mert a vezetési idők viszonylag rövid ciklusú betartásával a gépkocsivezetők egyenletes terhelését kívánják biztosítani, ezzel szemben a munkaidő nagyobb időtávon történő megfeleltetése viszont éppen a szolgálatok sűrűtését eredményezheti.

*Az ötödik lényeges eltérés az Európai Unióban és a Magyarországon érvényes szabályozás között az, hogy a vezetési idő maximumának eltérő szabályozása az Európai Unióban a gépkocsivezetőt, Magyarországon (mivel az nagyobb értékű és hosszabb ciklusú) részben a munkáltató érdekeit szolgálja.**

Az Alágazati Kollektív Szerződés szabályozza a pihenőidők mértékét is. A munka befejezése és a másnapi munkakezdés között a gépkocsivezetők esetében legalább 9 óra napi pihenőidőt kell biztosítani. Az autóbuszvezetőket hetenként 2 pihenőnap, illetve folyamatosan 42 óra pihenőidő illeti meg.

A hatodik lényeges eltérés a hivatkozott EGK Rendelet és a magyar (Munka Törvénykönyve, illetve) Alágazati Kollektív Szerződésben szereplő szabályozás között, hogy az előbbi 24 órás időszakon belül minimum 11 órás, a magyarországi mindössze 9 órás napi egybefüggő pihenőidő beiktatását követeli meg.

4.2. Ellenőrzés

A 3820/85/EGK Tanácsi Rendeletet a 3821/85/EGK Tanácsi Rendelet teszi teljessé. Ez utóbbi az ellenőrző készülékekről szól, és csak az az ellenőrző készülék minősül megfelelőnek, amely kielégíti az e Rendeletben és annak 1. és 2. számú mellékletében foglaltakat is. E Rendelet alapján megállapítható, hogy mikor kell ellenőrző készüléket alkalmazni, és mikor mentesíthetők a járművek ez alól.

E rendelkezésnek az az értelme, hogy a menetrend szerinti személyforgalmat üzemeltető vállalatok számára az EU tagállam vagy előírja a 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet 14. cikkelyében megjelölt menetrend és munkaidőterv kidolgozását, így felmenti ezeket a vállalatoknak ilyen célra szolgáló járműveit az ellenőrző készülék alkalmazása alól, vagy e helyett kötelezővé teszi számukra az ellenőrző készülék használatát.

A menetrend szerinti személyforgalmat lebonyolító (végző) magyarországi vállalatok számára nem okoz gondot, hogy menetrendet és munkaidőtvert készítsenek, hiszen az már évek óta jól működik, az eltérés a maximális vezetési és pihenőidő nagyságában, illetve annak ellenőrzési módszereiben van.

Ugyanígy nem okoz problémát a menetrend kidolgozása azokra a nemzetközi járatokra sem, amelyeknek a végpontja a két állam határaitól legfeljebb 50 km távolságra van és az útvonal hossza maximum 100 km, hiszen a kétoldalú államközi megállapodások alapján közlekedő menetrend szerinti járatokra most is készül előre menetrend, egyeztetve az érintett államok hatóságaival. Ezekre a forgalmakra ún. munkaidőtvert is ki kell dolgozni, amely ellenőrző készülék hiányában az előírt idők megtartásának az ellenőrzé-

sére szolgál.

A 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet a vállalatok számára is komoly kötelezettségeket és tilalmakat ír elő:

– a gépkocsivezetőket nem szabad

- a megtett vagy a fuvarozott árumennyiségtől függően díjazni,
- menetszakaszok vagy árutömegek szerint prémiumban vagy pótlékban részesíteni,

– a vállalat köteles a gépkocsivezetők menetidejét úgy tervezni, hogy az előbb hivatkozott rendeletnek, valamint a 3821/85/EGK Tanácsi Rendeletnek az előírásait megtarthassák,

– a vállalat köteles ellenőrizni, hogy ezeket az előírásokat megtartották-e, és ezek megszegése esetén olyan intézkedéseket tenni, hogy az ne ismétlődhessen meg.

A Rendelet értelmében a tagállamok támogatást nyújtanak egymásnak a Rendelet alkalmazásában és az alkalmazás feletti felügyeletben. Ennek keretében az illetékes hatóságok rendszeresen megküldik egymásnak az ehhez rendelkezésre álló adatokat, mint például más tagállamban honos gépkocsivezetők által elkövetett szabálysértéseket, valamint saját állampolgárai ellen más tagállamban elrendelt intézkedéseket.

Magyarország EU-hoz való csatlakozásakor ki kell bocsátani a 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet végrehajtási utasítását, meg kell szervezni a végrehajtást, az eljárási módszereket és az ellenőrzést, valamint ki kell dolgozni az előírásokat sértő cselekmények megtorlására vonatkozó eljárásokat (szankcionálás, szabálysértési bírságok stb.).

Az ellenőrzésre vonatkozóan hazai jogszabályaink a 6/1990. KöHÉM, a 7/1991 KHVM és a 16/1992 KHVM rendeletek előírják a tachográf használatát a nemzetközi forgalomban közlekedő

2 Az EU-ban tárgyalások folynak arról, hogy a jelenleg alkalmazott ellenőrző készülék (tachográf) helyett teljesen elektronikus ellenőrző készüléket vezessenek be. Mivel e kérdés nem tartozik szorosan témánkhoz, ezzel e problémával nem foglalkozunk.

* 40 év működés után...

áru- és személyszállító járműveken (nem mindegyiken). Ezeknek a tachográfoknak a beépítése, típusjávahagyása, illetve hitelesítése és használata az AETR Megállapodás és annak Melléklete előírásai szerint történik, amelyek megegyeznek az EU előírásaival is.

Az Európai Unióhoz történő csatlakozáskor az ellenőrző készülékeket - a Rendelet (4) cikkelyében felsorolt mentességektől, valamint a (13) cikkelyében felsorolt kivételektől eltekintve - a magyarországi belföldi forgalomban is alkalmazni kell.

A közúti fuvarozók általános ellenőrzését Magyarországon a Közlekedési Főfelügyelet szakemberei végzik. Az ellenőrzés kiterjed:

- a gépjármű-üzemeltetés folytatásának (gyakorlásának) jogosultságára (fuvarozó engedély meglétének ellenőrzése)

- a vállalkozás személyi feltételeire (a vállalkozást vezető személy és a gépkocsivezetők alkalmassága)

- a vezetői engedélyek megléte és érvényessége

- a járművek állapota, műszaki érvényessége

- a fuvarokmányok és a kapcsolódó bizonylatok kezelése, használata, vezetése (kitöltése)

- a nemzetközi fuvarozás esetében a nemzetközi közúti fuvarozási engedélyek meglétének és használati körének ellenőrzése.

A vállalkozást (fuvarozót) tehát szociális szempontból nem ellenőrzik!

A leírtakból megállapítható, hogy a *szociális harmonizáció másik kényes pontja - a munkas és pihenőidő illesztése mellett - az ellenőrzés teljes átszervezése, ami nem kis részben új szemlélet és módszerek meghonosítását is jelenti.*

5. Az EU előírásai bevezetésének magyarországi hatásai

Vázlatosan bemutatva az EU és a

Magyarország közötti hasonlóságokat és eltéréseket, egy olyan momentumra célszerű utalni, amely a jelentős eltérések ellenére a szociális harmonizációt némileg megkönnyíti.

A 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet előírásai a helyi, az elővárosi, az 50 km-nél rövidebb távú autóbusz-közlekedésre nem vonatkoznak. Az európai gyakorlat azonban az, hogy ezeken a területeken is igyekeznek meghonosítani a hivatkozott EU Rendelet előírásait, noha ez sem a csatlakozás időpontjában, sem pedig a későbbiekben jogszabályilag nem kötelező. A vezetők kímélése, a kockázati tényezők csökkentése a rövid távolságú személyszállításokban éppen olyan fontos, mint a helyközi (nagyobb távolságú) járatok esetében, tehát a Rendeletben foglaltak átvétele a jogszabályi kötelezettség nélkül is célszerű. Ebből a szempontból tehát mindenképpen ajánlatos megvizsgálni a magyarországi helyi önkormányzatok közlekedési vállalatainak szociális előírásait.

Az áruszállítás esetében azonban más a helyzet. A Magyar Munka Törvénykönyve [8] említett paragrafus (117.) csak a menetrend szerinti személyszállításra ad a jogszabályi előírásoktól eltérő lehetőségeket. Az EU szabályozása szerint "közúti forgalomban" a teljes hazai járműállomány (és személyzete) vesz részt. Jelenleg Magyarországon az Alágazati Kollektív Szerződés a teljes hazai gépkocsiveetői állomány kb. 10-20%-ára vonatkozik, a fennmaradó 80-90%-ára "csak" a Munka Törvénykönyve előírásai, illetve az erre épülő munkaadó-munkavállaló közötti megállapodások. A 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet elfogadása megszüntetné ezt a rendezetlenséget, a szakma egészére vonatkozó (és természetesen betartandó) normákat tenne megkövetelhetővé.

Az EU szabályozások bevezetésével járó hatások elemzését há-

rom területen célszerű elvégezni [6]:

- a belföldi forgalomban,
- a nemzetközi forgalomban,
- a belföldi ellenőrzés területén,

és célszerűnek látszik külön-külön megvizsgálni a tervezett változtatások társadalmi, szakmai és pénzügyi következményeit. Ezekkel egyidejűleg a vizsgálat kiterjesztendő az áru- és személyfuvarozás különböző területeire.

5.1. Belföldi forgalom

Az EU jogszabályok bevezetésének kulcskérdése lesz a belföldi forgalomban eddig érvényes munkafeltételek megváltoztatása, amelyek hatásait a következőkben lehet összefoglalni:

a) A belföldi menetrend szerinti személyforgalomban *szakmai szempontból mindenképpen pozitív hatásokkal kell számolni*, elsősorban a harmonizációt követő időszakban. Az EU tagállamaiban ugyanis a Tanácsi Rendelettel szabályozott vezetési és pihenőidő a forgalmi utazó személyzet védelmét, a forgalom biztonságát, az egyenlő versenyhelyzetet, végső soron pedig a szolgáltatás színvonalának a növekedését szolgálja. Ez utóbbi területen azonban csak egyéb - többek között a műszaki feltételek kielégítésével együtt realizálható pozitív hatás.

Az előző fejezetekben leírtakból kiderült, hogy a jelenlegi hazai (magyar) gyakorlatban a nemzetközi normákhoz képest kevésbé szigorú feltételeket követelnek, így a csatlakozás bizonyos kényszerlépések megtételét feltételezi. A menetrend szerinti személyszállítással foglalkozó és jelenleg is állami tulajdonú Volán vállalatok az Alágazati Kollektív Szerződésben kötelezték el magukat az EU tagállamokban alkalmazott szociális normák közelítésére, de előrelépés alig történt, ami két hatás eredőjeként alakult ki: az egyik a szakmai ellenérde-

keltség, a másik a nemzetközi normák átvételéből adódó többletköltség.

Az *ellenérdekeltség* tekintetében utalnunk kell egy nem tartható, de mindenképpen "kezelésre szoruló" történeti tényre, nevezetesen a Magyarország kialakult vezénylési rendszer sajátosságaira. A menetrend szerinti személyszállítás területén megállapítható, hogy

- a vállalati üzletpolitika,
- a rendelkezésre álló járműállomány kihasználása,
- a szolgáltatás színvonalának fenntartása,
- a létszám- és bérigazdálkodás korlátjai

a szolgálati idő történetileg kialakult magas értékeinek fenntartását követelik meg. A személyszállító vállalat tehát érdekelt abban, hogy a törvényes lehetőségeket kihasználva minél kevesebb járművezetővel oldja meg a feladatot. Ugyanakkor autóbusszvezetői oldalról a lakóhelyi körülmények, a munkaidőkeret minél kevesebb munkanapra való megosztásának az igénye (ezzel együtt a kiegészítő jövedelem megszerzésére fordítható szabadidő megeremtésének a lehetősége) szól a jelenlegi munkarend fenntartása mellett. Ezekből eredően a gépjárművezetők többsége jelenleg a 174 órás törvényes munkaidőt átlagosan 15 nap alatt dolgozza le. Az EU előírások bevezetése a hazai műszaknapok számát 4-6 nappal növelné, ezzel együtt a gépjárművezetők évtizedes munkarendjét változtatná meg és kialakult életszínvonalát csökkentené. Ezt megelőzendő, a jelenlegi jövedelemszintet 20-25%-kal kellene emelni, és számítani lehet jelentős mértékű kilépésre, új sofőrök felvételére és kiképzésére.

A csatlakozás *pénzügyi feltételei* szempontjából a belföldi menetrend szerinti forgalomban megjelenő többlet-létszám, valamint a meglévő alkalmazottak többletbére jelentkezik első szá-

mú költségtényezőként. A menetrend szerinti helyközi (50 km-nél hosszabb szakaszt kitevő) járatokon 10%-os létszámnövekedéssel lehet számolni, ami plusz 900 főt (0,9 milliárd forint költségnövekedést) jelent. A menetrend szerinti személyszállításban foglalkoztatottak teljes körére kiterjesztett többlet-bérfeljesztés és képzési költség együttesen 3,8-4,8 milliárd forint közé tehető.

Ha az átállást vállalati forrásból kívánjuk megvalósítani, akkor az átlagos állományi létszámot kell emelni. Ennek az arálynak megfelelően viszont csökkenne a gépkocsivezetők szolgálati idejének a hossza, következésképpen a foglalkoztatási szint és a jövedelem is. A jövedelemkiesés kompenzálására fordítható viteldíjmelés azonban rövid távon a tendenciájában évek óta csökkenő utazási kereslet további visszaesését, a bevételek csökkenését eredményezné. Az EU előírásai irányába tett lépések következménye pedig nem lehet a gépkocsivezetők jövedelemszintjének mintegy 10%-os csökkenése.

A többletlétszámból adódó költségeken túl egyéb területeken is megjelenik majd a jelenlegi rendszer átalakításának az igénye. Kisebb mértékű, de mégis számottevő a megváltozott adminisztrációs feladatok költségigénye (50-80 millió forint között).

b) A belföldi nem menetrend szerinti személyszállításban működő vállalkozások számára az intézkedések költségkihatása jelenleg nem számszerűsíthető. Az azonban már érzékelhető, hogy mindenképpen keresletet támaszt a képzett gépkocsivezetők iránt, és feltétlenül beruházást igényel a többletadminisztráció lebonyolítása.

Elsősorban az alkalmi (nem menetrend szerinti) távolsági személyszállítások (túraújszolgálatok), valamint a saját számlás autóbusszközlekedés területén okozhat változásokat a Rendelkezés alkalmazása. A vezetési és pihenőidők li-

mitálása és egységesítése egy már régóta esedékes szakmai normát, egységes időbeli követelményrendszert eredményez. Természetesen ebben az esetben is kell többlet-gépkocsivezetői létszámmal számolni.

c) A belföldi áruszállításban - hasonlóan ahhoz, amit a menetrend szerinti személyszállításnál leírtunk - szakmai értelemben szintén *pozitív hatás várható* az EU normák átvételétől. A 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet nemcsak a díj ellenében végzett személy- és árufuvarozásra, hanem a gazdálkodó vagy társadalmi szervezetek saját üzemeltetésében tartott járművekkel végzett (ún. saját számlás) áru- és személyszállításra is vonatkozik. Az áruszállítás esetében a belföldi forgalom egészére vonatkozó előírások feltételezhetően kedvezően befolyásolják majd a közúti közlekedés biztonságát.

Feltétlenül számolni kell azonban bizonyos többlet létszámgénnyel. A nagy távolságú belföldi árufuvarozásban részt vevőkre az EU vezetési és pihenőidő normatívái csak váltó gépkocsivezetők munkába állításával biztosíthatók. A személyi feltételek megeremtése a vállalat, a vállalkozás feladata, az ebből származó többletköltségek fedezetét az érintett szervezeteknek kell "kigazdálkodni". A többlet létszámgény nagyságára csupán becslést lehet adni. Az olyan feladatoknál, amikor az előírt 4,5 óra vezetési idő plusz 45 perc pihenőidő, majd újabb 4,5 óra vezetési idő nem teljesíthető, a teljes fuvarozói személyi állományra nézve mintegy 10-15%-os többlet létszám beállításra van szükség. Az átállás többletköltsége tehát kb. 2000-3000 gépkocsivezető alkalmazásából adódóan 2,5-3,5 milliárd forintba tehető ebben a szektorban.

A probléma úgy jelentkezik a személy- és áruszállításban egyaránt, hogy az eddigi 16-20 órás "szolgálati időn" belüli 10-15

óras tiszta (nettó) vezetési idők nem fogadhatók el, ezért *mindenképpen több gépkocsivezető alkalmazására lesz szükség. Ez az egyik kulcskérdés a csatlakozás feltételeinek teljesítése szempontjából*, ugyanis a személyszállítás területén itt a legmagasabbak a szakmai követelmények a gépkocsivezetőkkel szemben. Ilyen nagyságrend kiképzése és munkába állítása csak folyamatosan, nagyjából 2-3 év alatt történhet meg.

5.2. Nemzetközi forgalom

Az EU előírás hazai jogszabályainkba illesztése minimális számszerűsíthető kihatást eredményez a nemzetközi szállításban dolgozó hazai vállalatok létszám-gazdálkodásában. Igaz, hogy Magyarország eddig nem csatlakozott egyik nemzetközi jogszabályhoz sem, viszont a határt átlépő és külföldön közlekedő járművek forgalmi utazó személyzetére eddig is alkalmazni kellett az AETR előírásait, mivel mind az EU tagállamaiban, mind pedig az AETR szerződő államaiban az illetékes hatóságok számon kérheték a Megállapodásban foglaltak betartását.

Az EU csatlakozásnak ezen a területen tehát nem lesz többletköltsége, azonban Magyarország számára elengedhetetlen az AETR-hez való csatlakozás. Az Európai Unióban alkalmazott 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet ugyanis tagállamai területén harmadik ország tekintetében az AETR Megállapodásban szereplő követelmények teljesítését írja elő.

Hangsúlyozni kell, hogy a Magyarországon bejegyzett járművekkel végzett nemzetközi fuvarozások területén akár az AETR, akár a 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet előírásainak alkalmazása semmilyen többletelemet, többletkötelezettséget nem tartalmaz a jelenleg is betartott szabályokhoz képest.

5.3. Belső ellenőrzés

Az AETR-hez való csatlakozás Magyarország számára azt jelentené, hogy a tényleges EU tagság elnyeréséig a nem az Unióhoz tartozó országok áthaladó forgalmát ugyanúgy az AETR Megállapodásban foglaltak szerint kellene ellenőrizni, mint az EU-ban honos fuvarozókat. A csatlakozást követően egyértelműen a 3820/85/EGK Tanácsi Rendelet előírásai belföldön is hatályosak lesznek.

Mindkét szabályozással kapcsolatban azt kell megállapítani, hogy a magyar hatóságoknak nemcsak az ellenőrző készülékek felszerelését és használatát kell előírni a vállalatok számára, hanem létre kell hozni a hatósági ellenőrzés személyi és technikai feltételeit is.

Pontos adataink nincsenek a helyközi és távolsági járatokon alkalmazott menetírókról, és arról sem, hogy ezek megfelelnek-e az EU-ban definiált "ellenőrző készülék"-kel kapcsolatos előírásoknak. Első közelítésben feltételezhetjük, hogy az átálláskor minimálisan 3000 autóbuszba kellene a menetíró készüléket beszerezni és beüzemelni, ami megközelítőleg 500 millió forintba kerülne.

Pillanatnyilag nem számszerűsíthető a "nyilvántartó lap"-okat kibocsátó és feldolgozó apparátus költsége sem. Bizonyos azonban, hogy jelentős költség-növelő tényezőként jelentkezik a számítógépes, időkövető-vezénylő rendszer részeként vagy attól függetlenül (készülékek, számítógépek, szoftverek, személyzet stb.). Az ellenőrzés (berendezés és szervezés) költségei is megjelennek a teljes helyközi állomány esetében. Megfelel az EU előírásainak, ha - több nyugat-európai ország példáját alapul véve - csak az 50 km-nél nagyobb járat-hosszak esetében lesz kötelező a készülékek, illetve személyi ellenőrző könyv használata. Az már

látható, hogy a személyi ellenőrző könyv rendszerbe állításával nem lesz szükség további eszközbeszerzésre. Költségtöbbletet ebben az esetben csak az ellenőrző könyvet feldolgozó apparátus létszámnövelése okoz.

Ugyancsak hiányosak és bizonytalanok az adatok az árufuvarozásban működő járműállomány költség szerkezetének nagyságrendi összetételét illetően is, mivel teljességgel ismeretlen a nagy távolságú belföldi fuvarozásban állandóan részt vevő járművek száma, állományon belüli részesedése. Ebből a szempontból tehát kívánatosnak tekinthető a tachográfok felszerelése, bár az EU szabályozás megelégszik ellenőrző könyvek vezetésével is. Durva becsléssel mintegy 0,5-1,0 milliárd forint összegű vállalati többletráfördítésre lenne szükség a nagy távolságú belföldi árufuvarozó járművek menetírói, valamint a hozzájuk tartozó kiegészítő rendszerekkel való felszerelésével kapcsolatban.

Végezetül megemlítjük az ellenőrzés hatásait, mégpedig kétféle szempontból:

-Az egyik merőben politikai jellegű: számolnunk kell azzal, hogy a csatlakozás előtt álló közép- és kelet-európai országok nem minden esetben fogadják pozitívan az AETR Megállapodásban foglaltak betartatását. Sőt, a jelenlegi szabad átutazás korlátozása még az EU tagállamok fuvarozói körében sem talál teljes megértésre.

-A másik kérdés az ellenőrző apparátus megteremtése. Ennek személyi költségei, a telepíthető ellenőrző apparátus technikai-szervezeti kialakítása - becslésünk szerint - 1,0-1,5 milliárd forint nagyságrendű.

Összegezve az e fejezetben leírtakat a következő megállapításokat tehetjük:

-Az Európai Unió gépjárművezetők szociális helyzetét szabályozó előírásainak átvétele szakmai szempontból pozitív hatásokkal

jár, mert a jelenleginél jobban védi a forgalmi utazó személyzetet, emeli a forgalom biztonságát, egyenlő versenyhelyzetet teremt és növeli a szolgáltatás színvonalát.

–Az EU előírások átvétele azonban - a nemzetközi forgalom kivételével - rövid távon abból a szempontból hátrányos, hogy vagy a gépjárművezetők életszínvonalának jelentős csökkentését

váltja ki, vagy olyan mértékű többletráfordításokat igényel, amelyek - a díjszint emelése miatt - a belföldi fuvarpiacon tapasztalható jelenlegi túlkínálatot tovább növeli.

Résumé

<i>Pál Hüttl</i> : L'histoire du Musée des Transports de 100 ans	161
L'auteur présente - avec illustrations - l'histoire du bâtiment du Musée des Transports, qui est vieux de 100 ans.	
<i>Károly Orosz</i> : Les connexions entre la vitesse et la protection de l'environnement sur l'exemple du transport ferroviaire des pays développés	173
L'auteur présente les avantages du trafic ferroviaire à grande vitesse, qui se présente particulièrement dans la protection de l'environnement et dans la réduction de la durée de voyage. Ses conclusions étaient développées sur la base de l'analyse des exemples des pays développés dans le domaine du trafic ferroviaire.	
<i>László Sáhó</i> : Construction architecturale des établissements de transports à la compagnie UVATERV	179
Sommaire de l'activité de l'Autorité des Transports en 1998	

Annexe de l'Union Européenne

<i>Mme Dr. Lászlóné Tánzos</i> : Les directions les plus nouvelles du développement de la technologie dans le transport européen	186
L'auteur donne un aperçu dans l'article sur les développements en projet et esquissés dans le scénario à long terme de l'Union Européenne concernant la politique des transports et sur les travaux préparatoires de l'adhésion à l'Union Européenne.	
<i>Dr. József Pálfalvi-Lajos Tóth</i> : La compétitivité des entrepreneurs de transports routiers nationaux, l'harmonisation sociale et la protection de l'environnement (Partie 1.)	191
Les auteurs discutent les deux thèmes importants affectant la question du trafic routier dans le terrain de l'adhésion à l'Union Européenne, notamment le problème de l'harmonisation sociale, en comparaison avec la réglementation nationale avec celle de l'Union Européenne, ainsi que l'utilité et compétitivité du parc des véhicules au point de vue de la protection de l'environnement.	

Summary

<i>Pál Hüttl</i> : The history of the 100 years old building of the Transport Museum	161
The author presents - illustrated with pictures as well - the history of the 100 years old Transport Museum.	
<i>Károly Orosz</i> : The connections between the speed and the Environmental protection shown on the railways of the developed countries	173
The Author explains the advantages of the high-speed railway traffic, which presents itself particularly in the environmental protection and in the reduction of the travelling time. His conclusions have been elaborated on the basis of analysing the example of the railway-traffic of the developed countries.	
<i>László Sáhó</i> : Architectural design of transport establishments in the company UVATERV	179
Summary of the activity of the Transport Authority for 1998.	

EU Annex:

<i>Mrs. Dr. Lászlóné Tánzos</i> : The newest directions for the development of technologies in the European transport	186
The author gives a survey about the developments planned and sketched in the scenario of the long term transport policy of the EU and about the preparatory works related to the joining to the EU.	
<i>Dr. József Pálfalvi-Lajos Tóth</i> : The competitiveness of the domestic road hauliers, social harmonisation and environmental protection (Part 1.)	191
The authors discuss two important issues affecting the joining to the EU, namely the problems of the social harmonisation comparing the domestic regulation and that of the prevailing in the territory of the EU, as well as the environmental appropriateness and competitiveness of the road vehicle fleet in Hungary.	

Zusammenfassung

<i>Hüttl, Pál</i> : 100-jährige Geschichte des Gebäudes des Museums für Verkehr	161
Der Autor gibt – auch mit Photos illustriert – die 100-jährige Geschichte des Gebäudes des Museums für Verkehr bekannt.	
<i>Orosz, Károly</i> : Die Zusammenhänge zwischen der Geschwindigkeit und dem Umweltschutz am Beispiel der entwickelten Länder	173
Der Autor gibt die Vorteile der Hochgeschwindigkeitseisenbahnen bekannt, die sich vor allem im Umweltschutz und in der Abkürzung der Fahrtzeiten zeigen. Seine Folgerungen hat er am Beispiel der Eisenbahnen der entwickelten Länder gestaltet.	
<i>Sáhó, László</i> : Bauliche Planung der Verkehrsanlagen bei UVATERV AG	179

EU-Beilage

<i>Tánzos, Lászlóné Dr.</i> : Die neuesten Richtungen der technologischen Entwicklung im Verkehr Europas	186
Die Autorin liefert aufgrund der Studie der internationalen Fachliteratur einen Überblick über die in den Drehbüchern der langfristigen Verkehrspolitik der EU geschilderten, geplanten Entwicklungen und die vorbereitenden Arbeiten in Verbindung mit dem Beitritt zur Europäischen Union.	
<i>Dr. Pálfalvi, József – Tóth, Lajos</i> : Die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Straßentransporteur, soziale Harmonisation und Umweltschutz (Teil I)	191
Die Autoren behandeln zwei wichtige Themen betreffend die Straßenfrage des EU-Anschlusses, und zwar die Problematik der sozialen Harmonisation im Vergleich mit der einheimischen und der EU-Regelung, sowie die Eignung des Kraftfahrzeugbestandes in Bezug auf Umwelt und dessen Wettbewerbsfähigkeit.	
Zusammenfassung der Tätigkeiten der Verkehrsbehörde in 1998.	



A **MÁV Rt.** az utasok, a fuvaroztatók igényeinek megfelelően alakítja át szolgáltatásait.

A **MÁV Rt.** – a kormányzat segítségével – fokozatosan modernizálja eszközparkját.

A **MÁV Rt.** alkalmassá válik az Európai Unióba tartó Magyarország céljainak kifejezésére.

Az új vállalati filozófiához immár átlátható szervezet társul. Ennek legjellemzőbb vonása a kereskedelmi és a pályavasút elkülönülése. A megelőző években született kormányzati és vállalati intézkedéssorozat további eredménye a MÁV piaci feltételekhez való alkalmazkodása, a pénzügyi-gazdálkodási folyamatok áttekinthetősége.



A MÁV Rt. teljesítményei	1997. tény	1998. terv	1998. tény	1999. konceptio
Utasszám (millió)	155,1	154,9	154,7	156,2
Utaskilométer (millió)	8582,6	8574,3	8723,2	8878,0
Arutonna (millió)	46,0	47,6	47,6	49,3
Arutonnakm (millió)	7873	8123	8121	8368
Átlagos állományi létszám (fő)	59229	57420	57252	56228
Termelékenység (képzett tonnák/fő)	277,8	290,8	293,3	306,7

Kell a vasút Európában!