

Közlekedés- tudományi szemle

6.

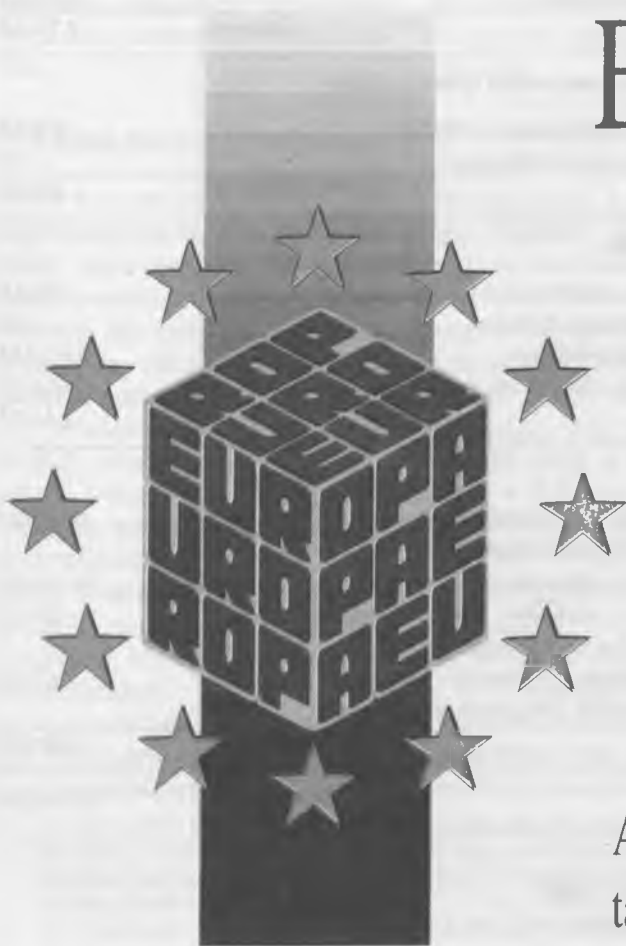
1999

június

XLIX.

évfolyam

EU melléklet



A MEGOLDÁS

A melléklet a Külügyminisztérium támogatásával jött létre.

Dr. Pálfalvi József –
Tóth Lajos

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A hazai közúti fuvarozók

versenyképessége – szociális harmonizáció
és környezetvédelem* (II. rész)

6. Az EU előírásai magyarországi bevezetésének feltételei

Kiindulva a magyarországi fuvarpiac jelenlegi helyzetéből (lásd 1. fejezet!) és rendelkezésre (nem) álló pénzügyi forrásokból a 3820/85 és 3821/85/EGK Tanácsi Rendelet bevezetésnek egyik feltétele a fokozatosság, így a "szociális" jogharmonizációt minimum két lépésben szükséges végrehajtani:

– *haladéktalanul* (1-2 éven belül, azaz 2000-ig bezárólag) a hazai jogszabályokban fokozatosan kell érvényesíteni az említett EU Tanácsi Rendelet előírásait, valamint azonnal (1999 közepéig) csatlakozni kell az AETR Megállapodáshoz,

– *a csatlakozás* (valójában konkrétan nem ismert és pillanatnyilag bizonytalan) *időpontjára* fel kell készülni, hogy az EU 3820/85/EGK Tanácsi Rendelete Magyarországon is hatályossá válik, így

– a menetrend szerinti személyszállítás területén mintegy 3,8-4,8 milliárd forint többletköltséggel kell számolni, amelyet részben a költségvetésnek, részben az érintett vállalatoknak kell viselniük,

– a *nem* menetrend szerinti személyszállítás, illetve belföldi áru fuvarozás területén felmerülő költségek nagysága jelenleg csupán hozzávetőlegesen becsülhető, nagyjából 3,1-4,4 milliárd forintra, ami az előírások fokozatos bevezetése során jelenik meg,

– a nemzetközi forgalomban nem jelentkezik számottevő többletköltség,

– meg kell teremteni és a szükséges technikai felszereléssel el kell látni az intézkedések betartása-
1. táblázat

Az EU csatlakozás munkaügyi kihatásának becsült költségei

Megnevezés	Milliárd forint
Belföldi menetrend szerinti személyszállítás	
✓ többlet létszám bérköltsége és járuléka	0,9-1,3
✓ többlet létszám képzési költsége	0,2
✓ jövedelem-kiesés pótlása	2,6-3,2
✓ adminisztrációs költség	0,05-0,1
Összesen	3,75-4,8
Belföldi nem menetrend szerinti személyszállítás	
✓ többlet létszám bérköltsége és járuléka	0,5-0,8
✓ többlet létszám képzési költsége	0,1
Összesen	0,6-0,9
Belföldi áruszállítás	
✓ többlet létszám bérköltsége és járuléka	2,0-3,0
✓ képzési, vizsgáztatási költsége	0,4
✓ tárgyi, létesítmény-költség	0,01-0,05
✓ adminisztrációs, váltások költség	0,03-0,05
Összesen	2,44-3,5
Ellenőrzés	
✓ személyszállítás - technikai háttér (tachográf, leolvasó készülék, szoftver stb.) költsége	0,42-0,5
✓ ellenőrző könyv, adminisztráció	0,02-0,05
✓ áru fuvarozás - technikai háttér (tachográf, leolvasó készülék, szoftver stb.) költsége	0,5-1,0
✓ ellenőrző apparátus (személyi költségek, telepíthető ellenőrző állomások, felügyeleti apparátus stb.)	1,0-1,5
Összesen	1,94-3,05
Mindösszesen	8,73-12,25

Forrás: [6] 37. oldal

* Az I. rész a Közlekedéstudományi Szemle 1999. 5. számában jelent meg

Ezek fedezetét részben az érintett szervezeteknek kell kigazdálkodni. A költségek egy része munka- és üzemszervezéssel kiváltható, de a költségterhek mérséklését segítheti a munkaügyi központok rendelkezésére álló, aktív foglalkoztatás-politikai eszköztárszer útján nyújtható támogatás is, hiszen a jelentős létszámnövelési igény egyúttal bővíti a (megfelelően képzett) munkanélküliek elhelyezkedési lehetőségét.

A többletráfordítások másik részét még a csatlakozás előtt a költségvetésnek kell megteremtenie. Az állami szerepvállalásnak két meghatározó területen kell érvényesülnie:

- a menetrend szerinti személyszállítás területén érvényesítendő a közszolgáltatási kötelezettség fenntartásához elengedhetetlen állami és/vagy önkormányzati költségvetési hozzájárulás, és

- az új munkaügyi (szociális) rendelkezések bevezetését és folyamatos megtartását ellenőrző központi felügyeleti bázis létrehozása és üzemeltetése tekintetében.

7. A hazai fuvarozók felmérése

1998 november folyamán 1000 cégre kiterjedő felmérést készítettünk, amelybe véletlenszerűen (szekvenciális mintavétellel) mintegy 600 fuvarozó és 400 szájszámlás vállalkozást vontunk be. A kapott eredmények – a felmérés hibahatárain belül – a hazai közúti áruszállításban dolgozó cégek véleményét tükrözik. A felmérés adataiból összeálló kép nem teljesen támasztja alá az előzetes vélelmzéseket, és eltér a munkahipotézisek alapján kialakítottól is. Melyek voltak a munkahipotézisek?

- A járműállomány fokozatosan előregszik, és műszaki állapota folyamatosan romlik.

- A vállalkozások a 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletet módosító 21/1995. (XII. 15.) KHVM rendelet azon előírását, amely szerint 1998. január 1-től csak olyan tehergépjármű és vontató helyezhető forgalomba, amely eleget tesz az ún. EURO-II. előírásainak (légszennyezés), valamint az ENSZ EGB 51.02. előírásának (zajkibocsátás), túlságosan szigorúnak tartják.

- A fuvarpiacon túlkínálat van, ezért a tarifák nyomottak, és nem tesznek lehetővé olyan nagyságú bevételt, amely a fuvarozó vállalkozásoknak megfelelő megélhetést biztosít (beleértve a járműpark korszerűsítéséhez szükséges pénzforrások képzését is).

- A szükséges pénzügyi források hiánya akadályozza a járműpark megújulását, ez utóbbit bizonyos kedvezményekkel elő lehetne segíteni, ha a fuvarozókban megvan a kellő affinitás.

- A vállalkozások nem érzik magukat képesnek arra, hogy az EU-csatlakozást követően a fuvarpiacon versenyképesek maradjanak.

A felmérés reprezentatív adatfelvétellel készült. Mivel az alapsokaságra lényegében alig volt információnk, a minta nagyságát úgy kellett meghatározni, hogy az elemszám ne csökkenjen 1000 alá. Ebben az esetben a felmérés (mintavétel) hibája $u = 1,96 \cdot n^{-1/2} \pm 6,3\%$, ami más szavakkal azt jelenti, hogy annak valószínűsége, hogy az alapsokasági várható érték a mintából kapott átlag $\pm 6,3\%$ -os intervallumába esik: 95%. (A 600 elemű részmintánál 95%-os valószínűség mellett ugyanezek a megbízhatósági határok $\pm 8,0\%$, a 400 elemű részmintánál pedig $\pm 9,8\%$.)

A kikérdezés részben telefonos interjúval, részben személyes kikérdezéssel (ún. face-to-face interjúkkal) készült. A kérdőívet az

MKFE és NIT egy-egy szakemberének bevonásával, a Magyar Gallup Intézettel közösen alakítottuk ki, a felmérést a Gallup végezte el. A mintát – mivel más megbízható (a teljes körűséget biztosító) adatbázis nem állt rendelkezésre – a megyei közlekedési felügyelet nyilvántartásából állítottuk össze ún. szisztematikus mintavétellel³. E módszerrel a már említett nyilvántartásból minden huszadik céget emeltük ki. Mivel a nyilvántartás kronologikus sorrendben történik, az elemek lajstrombeli sorrendjében nem érvényesül periodikus hullámzás (a kiválasztott cégek gazdálkodási formáját, nagyságát illetően).

A reprezentatív felmérés országos jellegű volt, tehát az összes megyét bevontuk a vizsgálatba, és a vállalkozások megyei megoszlására támaszkodva rétegeztük az országos mintát. Az előbbiekből következően a kapott vélemények az egész országra általánosíthatók, és a fuvarozó, illetve szájszámlás közvéleményt tükrözik. E cikkben csak a – valószínűleg nagyobb érdeklődésre számot tartó - fuvarozó szektorra készült felmérés eredményeit ismertetjük.

A minta mintegy 60%-át a fuvarozással hivatásszerűen foglalkozó, tehát engedéllyel rendelkező vállalkozások tették ki, ezek 44%-a egyéni, 47%-a valamilyen jogi személyiségű vállalkozás (rt., kft.), a fennmaradó 9% egyéb gazdálkodási forma (pl. bt.). Mivel 1995 végén a közlekedésben regisztrált 61261 vállalkozás közül 54391 volt az egyéni vállalkozások száma⁴, felmérésünkben a jogi személyiségű vállalkozások túl vannak reprezentálva.

A felmért cégek 13%-a nemzetközi fuvarozással foglalkozik (tehát csak külföldre, illetve onnan szállít), 67%-a pedig csak

3 A szisztematikus kiválasztásban a mintavétel alapjául szolgáló nyilvántartásból az egyenlő távolságra elhelyezkedő egyedet választjuk ki (esetünkben minden huszadikat) olyan módon, hogy az első egységet kisorsoljuk. Akkor véletlen jellegű, ha a sokaság egyedeinek sorba rendezése véletlenszerűen történt, vagy a rendezési elv független a becsléni kívánt jellemzőtől. Gyakran pontosabb becslést tesz lehetővé, mint az egyszerű véletlen kiválasztás.

4 Mint "legfrissebb" adat, megtalálható 13. sz. Infrafüzetek 24. oldalán.

2. táblázat

Gazdálkodási forma és fuvarozási reláció – keresztábra

		Hova szállít?			Total
		csak belföldön	belföldön és külföldre is	csak külföldre szállít	
egyéni vállalkozás	N (az elemek száma)	229	29	20	278
	Reláció = 100%	82,4%	10,4%	7,2%	100,0%
	Az összesen %-ában	36,5%	4,6%	3,2%	44,3%
Rt., Kft.	N (az elemek száma)	154	89	53	296
	Reláció = 100%	52,0%	30,1%	17,9%	100,0%
	Az összesen %-ában	24,5%	14,2%	8,4%	47,1%
más gazdasági forma	N (az elemek száma)	40	8	6	54
	Reláció = 100%	74,1%	14,8%	11,1%	100,0%
	Az összesen %-ában	6,4%	1,3%	1,0%	8,6%
Total	N (az elemek száma)	423	126	79	628
	Reláció = 100%	67,4%	20,1%	12,6%	100,0%
	Az összesen %-ában	67,4%	20,1%	12,6%	100,0%

belföldi fuvarozással. A gazdálkodási forma és a fuvarozási reláció szerint összeállított keresztábrából kiolvasható (Lásd: 2. táblázat!), hogy az egyéni vállalkozók túlnyomó része (82%-a) kizárólag belföldi fuvarozással, a fennmaradó 18%-a külföldre is szállít, illetve csak nemzetközi fuvarozással foglalkozik. Ugyanezen arány a jogi személyiségű vállalkozásoknál 52, illetve 48%.

7.1. A fuvarozó cégek tehergépkocsi-állománya

A járműállományt – többek között - a következő szempontok szerint értékeltük:

- a rendelkezésre álló tehergépkocsik és vontatók száma,
- azok életkorának megoszlása,
- gyártási helye és
- a motor típusa (EURO normás vagy sem) szerint.

A felmérési adatok alapján megállapítható, hogy 1996-ról 1998-ra lassú elmozdulás tapasztalható a több tehergépkocsit üzemeltető vállalkozások javára, azaz az egy gazdálkodási egység által átlagosan üzemeltetett tehergépjárművek száma növekvő irányzatú (gyakorlatilag egy Poisson-eloszlást követ), az egy egység által átlagosan üzemeltetett tehergépkocsik száma 1996-

ban 1,71, 1997-ben 1,8 és 1998-ban 2,14 volt). Ez azt jelenti, hogy a fuvarozó vállalkozások esetében a tőkekoncentráció növekszik. 1990-től Magyarország a második tőkefelhalmozás korát éli át (az első a kiegyezés utáni évekre, az 1800-as évek harmadik harmadára tehető).

A koncentráció szűkebb értelemben a gazdasági egységek tőkéjének növekedése saját erőből, tehát a társadalmi (esetünkben inkább a szektorális) összítőke úgy növekszik, hogy a megoszlás a nagyobb tőkék javára billen⁵. Az eloszlásfüggvények összemérésével a koncentráció sebessége is meghatározható lenne.

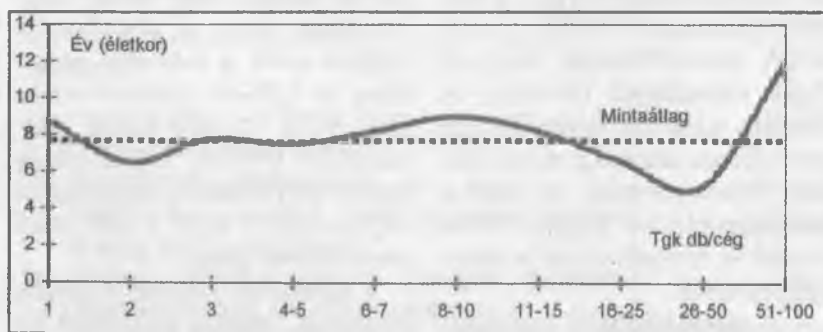
A tehergépjárművek életkor megoszlását "csak" az 1998-as állományra mértük fel, mégpedig olyan formában, hogy azt is figyelembe vettük, egy-egy cégnek hány darab, az előre megadott in-

tervallumba eső járműve van (az értékűzők azonosak az állományi összetételnél meghatározottakkal). Az előbbieket figyelembe vételével az életkormegoszlást az 1. ábra szemlélteti.

Ahogy az ábrán is látható, az üzemeltetett járművek átlagos életkora magasnak tekinthető: 7,9 év⁶, ráadásul véletlenszerűen ingadozik a mintaátlag körül az üzemeltetett járművek függvényében (bár az ábrázolás nem mérhető, összefüggés az átlagos életkor és a cég nagysága között nem állapítható meg).

A fuvarozó vállalkozások által üzemeltetett tehergépkocsik teherbírás szerinti megoszlását a 2. ábra szemlélteti. Figyelemre méltó, hogy a nyugat-európai gyártmányú tehergépkocsikat inkább a kisebb (2-5 tehergépjárművel rendelkező) és a közepes nagyságú (26-50 tehergépjárművel rendelkező) vállalkozások üzemeltetik, a volt szocialista országokban gyártott járműveket pedig inkább a 10-25 járművet üzemeltető cégek. Feltételezhetjük, hogy ezek a vállalkozások a volt állami cégek privatizálásakor juthattak járműveikhez.

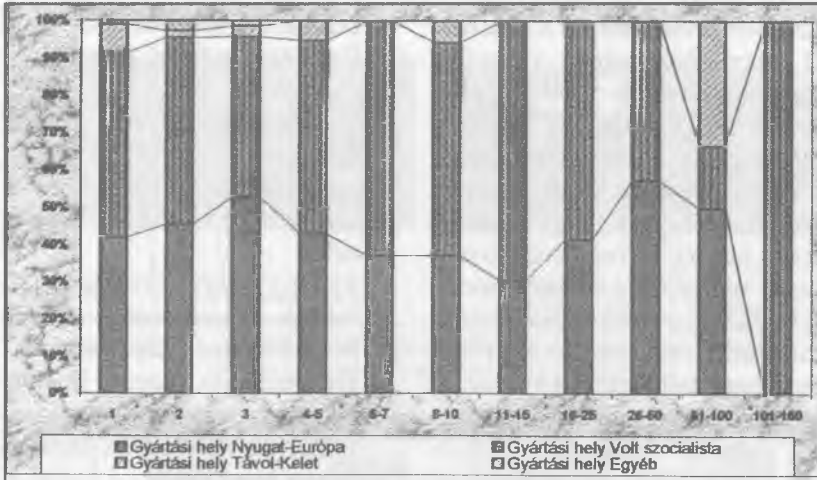
Ami a tehergépkocsik motortípus szerinti megoszlását illeti, ebben az esetben a tehergépkocsiba épített jármű normájára gondoltunk. Az interjúalanyunk tehát arra kellett válaszolnia, hogy a cég által üzemeltetett tehergépkoc-



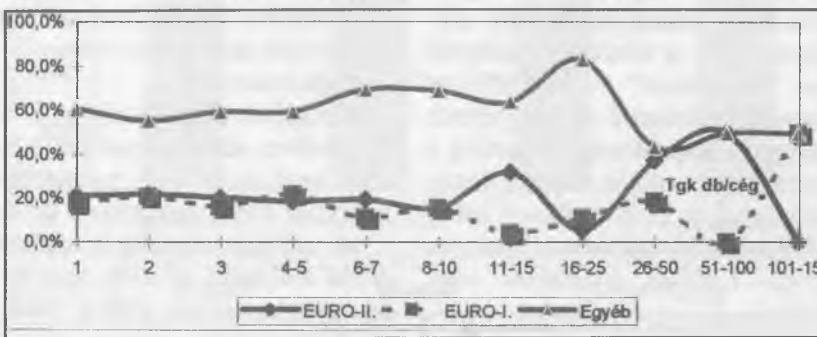
1. ábra A tehergépkocsik átlagos életkora a fuvarozó cég nagyságának függvényében

5 Szemben a tőkecentralizációval, amikor a társadalmi (vagy szektorális) összítőke nem változik, mert az egyéni tőkék növekedése összeolvadás útján megy végbe. A teljesség érdekében megjegyezzük, hogy a koncentráció a felhalmozáson alapszik, ezért azt a gazdasági növekedés foka szabja meg, a centralizációt pedig a társadalmi összítőke nagysága (illetve a szektorális összítőke nagysága, ha nincs a szektorba, vagy abból kifelé irányuló tőkemozgás).

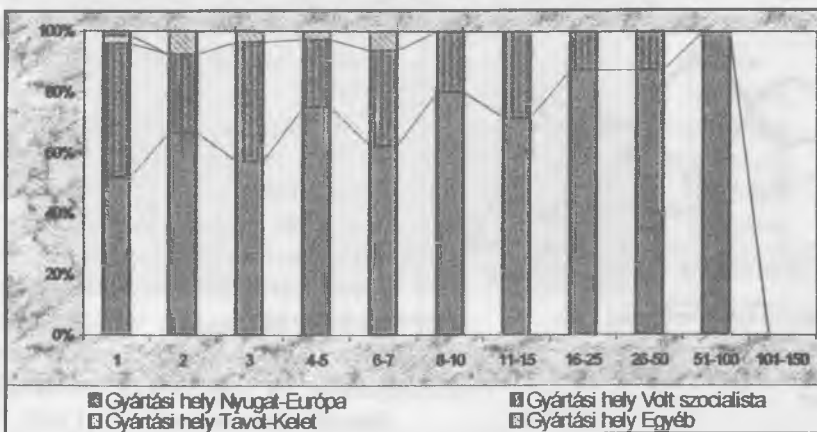
6 Annak a valószínűsége, hogy az alapsokasági átlag 7,3-8,5 év közé esik: 95%.



2. ábra A fuvarozó cégek tehergépjárműveinek megoszlása a gyártási hely szerint



3. ábra A fuvarozó cégek tehergépjárműveinek megoszlása a járműben üzemeltetett motor fajtája szerint



4. ábra A fuvarozó cégek vontatóinak megoszlása a megoszlása a gyártási hely szerint

EURO-II. normájú tehergépkocsival (csupán mindössze 34,7%-a), hanem EURO-I. normájú (30,6%) és egyéb fajtájú motorral felszerelt tehergépkocsival is (34,7%). Ugyanezek az arányok a bel- és külföldi fuvarokat is ellátó cégeknél 1998-ban: 34,1%, 23,9% és 42%. Lényegesen kedvezőtlenebb a helyzet a csak bel-földi fuvarozással foglalkozó vállalkozásoknál, ahol az EURO-II. normájú tehergépjárművek aránya 12,5%, az EURO-I. normájúaké 12,3%, az egyéb fajtájúaké pedig 75,2%.

A vontatóállományt a tehergépjárműveknél már ismertetett struktúra (mennyiség, életkor, gyártási hely stb.) szerint értékeltük. A fuvarozó cégekre jellemző tökekoncentrációs folyamatot a vontatóállomány adatai is alátámasztották. Az egy gazdálkodási egység által üzemeltetett vontatók száma 1966-ban átlagosan 0,64 volt (beleszámítva tehát azt is, hogy nem mindegyik fuvarozó vállalkozásnak van a tulajdonában vontató), 1997-ben 0,79 db, 1998-ban pedig 0,92 db. Ily módon a fuvarozó vállalkozások közül - a kis egyéni vállalkozások túlsúlya miatt - az inkább a tipikus, amelyeknek nincs vagy kevés számú vontatója van: 1996-ban nem volt a 70,3%-ának, 1997-ben a 67,4%-ának és 1998-ban a 64%-ának. Ugyanilyen jól jellemzi a tökekoncentráció folyamatát, hogy például 1996-ban a megkérdezett fuvarozók csupán 2,5%-ában volt 8-10 vontató a tulajdonában, 1997-ben már a 3,9%-ában, 1998-ban pedig az 5,0%-ában. A koncentráció folyamata a vontatóállománynál gyorsabb, mint a tehergépjárműállomány esetében.

A tehergépjárművek adataival összehasonlítva megjegyzendő, hogy a vontatóállomány átlagéletkora alacsonyabb: 6,4 év (szemben a az előbbi 7,9 év adatával), és a "fiatalabb" vontatókat a nagyobb, a "korosabbakat" általában a kisebb méretű (kevesebb

csikban milyen: EURO-II., EURO-I., vagy egyéb (az előbbiekhez nem sorolható) normájú motor van. A válaszokat az előbbieknek megfelelően cégnagyság szerint vizsgáltuk (a cégnagyság e tanulmányban minden esetben az üzemeltetett, vagy rendelkezésre álló járműre vonatkozik). A felmérési adatok szerint 1998-ban a tehergépkocsi-állomány 21,1%-a felelt meg az EURO-II. normának, 15,5%-a az EURO-I.-

nek, míg 61,4%-a egyéb kategóriájú volt (azaz sem EURO-II., sem EURO-I. normájú). Ahogyan az a 3. ábrán is követhető, az EURO-II. normájú járműveket főképp a 10-20 és 50-100 gépkocsival rendelkező cégek üzemeltetik, és ezek zöme nemzetközi fuvarokkal (vagy azzal is) foglalkozik.

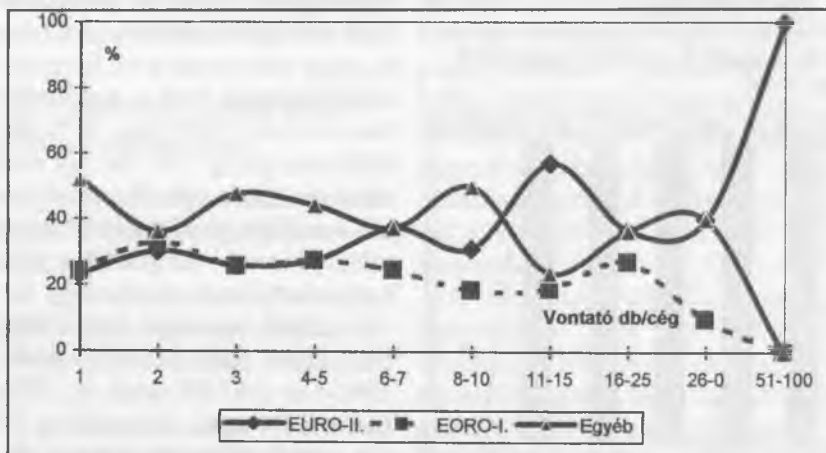
A felmérésből az mindenesetre kiderült, hogy a nemzetközi fuvarozással foglalkozó vállalkozások nem mindegyike rendelkezik csak

járművel rendelkező) vállalkozások üzemeltetik.

Tekintsük meg ez után, hogy milyen a vontatóállomány megoszlása a gyártás (kibocsátás) földrajzi helye szerint a cégek nagyságának függvényében! Ahogyan az a 4. ábráról leolvasható, a Nyugat-Európában gyártott vontatóval inkább a nagyobb, míg a volt szocialista országokban gyártott vontatókkal a kisebb fuvarozó vállalkozások rendelkeznek. A tehergépjárművekkel ellentétben a Távol-Keleten és egyéb helyeken (pl. USA) gyártott vontatók aránya nem számottevő.

A vontatók motortípus vagy norma szerinti összetételét vizsgálva (5. ábra) megállapítható, hogy azok korszerűbbek, mint a tehergépjárművek. Míg az előbbieknél 30,9%-a volt EURO-II. normás, addig az utóbbiaknak csu-

rész vevő vontatóknál az EURO-II. normájúak aránya valamivel magasabb, mint a tehergépkocsiknál (40,8 és 36,7%, ami - figyelembe véve a felmérés hibáját, illetve a megadott konfidencia intervallumot - már szignifikáns eltérést jelent). Mivel az egyéb normájú motorokkal ellátott vontatók aránya érzékelhetően kisebb, mint amit a tehergépkocsik esetében tapasztalhattunk, a vontatóállomány korszerűbbnek tekinthető, mint a tehergépkocsi-állomány. A belföldi fuvarozással foglalkozó cégeknél az egyéb normájú tehergépjárművek aránya 75,2%, a vontatóállománynál ez "mindössze" 64,4%. 95%-os megbízhatóságnál ez azt jelenti, hogy az alapsokasági részarány a tehergépkocsiknál nagy valószínűséggel a 71,2-81,2%-os intervallumba, a vontatóknál pedig az 59,3-71,5%-os értékközbe esik.



5. ábra A fuvarozó cégek vontatóinak megoszlása a járműben üzemeltetett motor fajtája szerint

pán 21,1%-a. Ugyanerre a két járműcsoportra az EURO-I. normájú járművek aránya 26,8%, illetve 15,5%, az egyéb kategóriába sorolható normájú motorok hányada a vontatók esetében 42,3%, szemben a tehergépjárművek 61,4%-os értékével.

Ami a különféle normájú motorokkal felszerelt vontatók reláció szerinti (hol üzemeltetik a járművet: csak belföldön, belföldön és külföldön, csak nemzetközi fuvarokban) megoszlását illeti, a csak nemzetközi fuvarozásokban

7.2. A 21/1995. (XII. 15.) KHVM rendelet hatása

Mint ismeretes, a címben hivatkozott rendelet egyik előírása szerint 1998. január 1-től csak EURO-II. normájú és csendes jármű helyezhető forgalomba. A rendelet hatásainak felmérése érdekében a következő kérdéseket tettük fel:

1) Tudja-e, hogy 1998. január 1-től csak az Európai Unió előírásainak megfelelő EURO-II-es normájú és csendes jármű

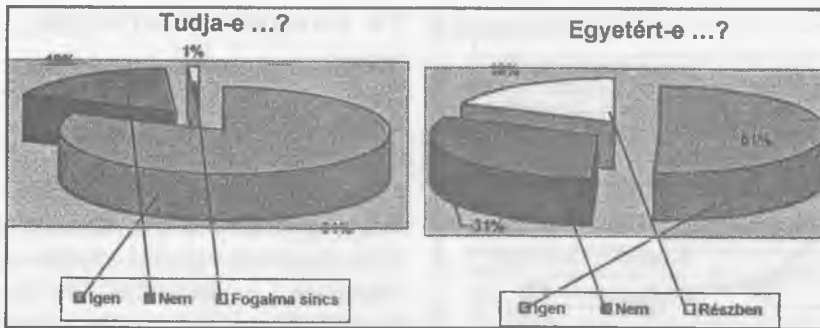
helyezhető forgalomba?

- 2) Egyetért Ön ezzel a szabályozással?
- 3) Ha megengedhetőnek tartaná más normájú járművek forgalomba helyezését is, akkor milyen körben látná ezt célszerűnek?
- 4) Tudja-e, hogy a korszerű járművek beszerzéséhez milyen kedvezmények kapcsolódnak?
- 5) Ha pénzügyi fedezet hiányában nem vett járművet, vásárolna, ha valamilyen kedvezményt kapna?
- 6) A jármű beszerzési árához viszonyítva minimálisan milyen mértékű támogatást tartana elfogadhatónak?

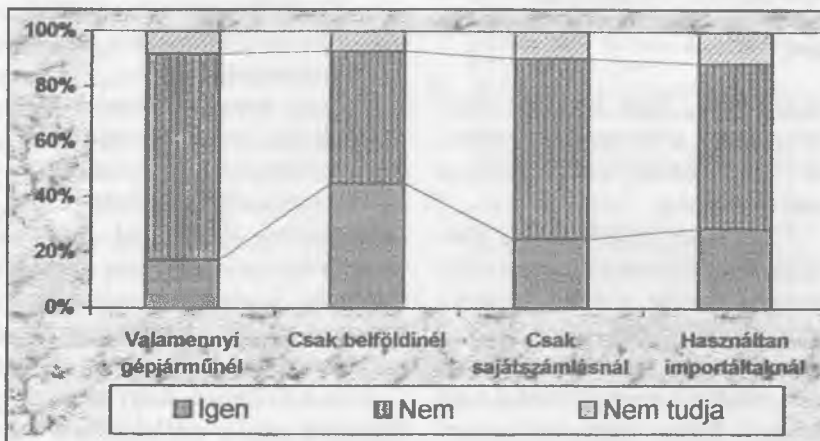
Vizsgáljuk meg először az 1. és 2. kérdésre adott válaszokat a 6. ábra segítségével! A megkérdezetteknek több, mint 80%-a ismeri az említett rendelet témánkat érintő előírásait, és több, mint fele egyetért, közel 18%-a pedig részben egyetért, azaz aki ismeri a 21/1995. (XII. 15.) KHVM rendelet vonatkozó előírásait (81,2%), azoknak a két harmada részben vagy teljesen egyet is ért azzal.

Azoktól, akik nem vagy csak részben értenek egyet a hivatkozott előírással, megkérdeztük, hogy más normájú járművek forgalomba helyezését (azaz a rendelet alóli felmentést) milyen esetekben tartanának célszerűnek. Mivel egy ábra többet mond ezer szónál, a lehetséges válaszok összetételét a következő (Lásd: 7. ábra!) grafikonon mutatjuk be.

A "Nem tudja" válaszoktól eltekintve a fuvarozó cégek egy része (48,5%-a) úgy látja, hogy a rendelet alól felmentést a csak belföldön üzemeltetett járművekre lehetne adni, 51,5%-a viszont nem tartja célszerűnek. A többi esetben (valamennyi gépjárműnél, csak saját számlásoknál vagy a használtan behozott járműveknél) az "Igen", tehát a felmentéssel egyetértő válaszok aránya rendre 33% alatt marad. *A felmérési adatok tehát nem igazolják*



6. ábra Tudja-e, hogy 1998. január 1.-től csak EURO-II. normájú jármű helyezhető üzembe, és egyetért-e ezzel a szabályozással?



7. ábra Mely járműveknél tartaná indokoltnak a 21/1995. (XII.15.) KHVM rendelet előírásainak enyhítését?



8. ábra A jármű beszerési árában kifejezve mekkora kedvezményt tartana elfogadhatónak?

3. táblázat

Az EURO normás járművek beszerzéséhez kapcsolódó kedvezmények ismertsége

	Említi	Nem említi	Nem tudja	Összesen
Gépjárműadó kedvezmény	32,9	38,1	29,0	100,0
Támogatás Központi Környezetvédelmi Alapból	25,4	45,3	29,3	100,0
Vámmentes vámkontingens	25,6	44,9	29,5	100,0

azt a hipotézist, mely szerint a vállalkozások a 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletet módosító 21/1995. (XII. 15.) KHVM rendelet új járművekre vonatkozó előí-

rásait túlságosan szigorúnak tartják.

Az EURO-I. vagy EURO-II. normájú gépjárművek beszerzéséhez kapcsolódó kedvezménye-

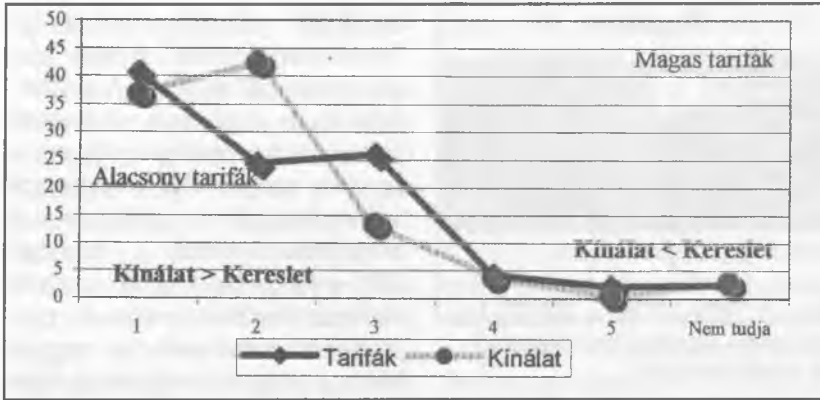
ket érintő véleményeket az ún. "említi-nem említi" típusú kérdéssel vizsgáltuk meg. A kérdésfeltevés e módszere értékeőbb információt ad eredményül, mint ha előre megadnánk a lehetséges válaszokat (zárt típusú kérdés). A megkérdezettek mintegy 30%-a nem tudja, hogy milyen kedvezményekhez juthat új gépjármű beszerzésekor, és nagyjából egy negyede említi meg valamelyik lehetőséget (Lásd: 3. táblázat!). Az előbbiekből következően célszerűnek látszik a fuvarozókat valamilyen fórumon az eddigieknél jobban informálni.

A megkérdezett vállalkozások 18%-a nem szándékozik az elkövetkező három évben járművet vásárolni, elsősorban a szükséges pénzügyi fedezet hiánya miatt (e kérdésre a 7.3. fejezetben még visszatérünk), viszont ezek 51%-a venne új járművet, ha valamilyen kedvezményt kapna. A következő: 8. ábra azt mutatja, hogy a megkérdezettek a jármű beszerzési árának a százalékában mekkora kedvezményt tartának elfogadhatónak:

A modális (tipikus) érték a jármű beszerzési árában kifejezve az 51-60% közötti kedvezmény, a medián (tehát ahol a megkérdezettek fele a kisebb, másik fele a nagyobb hányadot tartja elfogadhatónak) 35%, azaz a még reálisan elfogadható kedvezmény egy fuvarozó vállalkozás részére a jármű beszerzési árának az egy harmada.

7.3. A járműállomány megújítása

A járműállomány megújulást, vagy megújítását úgy vizsgáltuk, hogy részben az 1996-1998 közötti beszerzésekre kérdeztünk, részben arra, ha nem vett új vagy használt járművet, mi volt annak az oka, részben pedig arra, hogy a vállalkozó tervezi-e járműparkjának bővítését a következő három évben (tehát 1999-2001 között). Az elmúlt három évben (1998-at



9. ábra A fuvarozók véleményének megoszlása a tarifák szintjéről és a kereslet kínálat összhangjáról

is beleértve) általában a kevesebb járművel rendelkező cégek vásároltak járművet, és általában több használtat, mint újat: 1996-ban 46, 1997-ben 28, 1998-ban 14%-kal többet. A tendencia tehát abból a szempontból kedvező, hogy csökken az összes beszerzésen belül a használtan vásárolt járművek aránya, bár még mindig meghaladja az újakét).

A megkérdezett fuvarozó vállalkozások 40%-a viszont az elmúlt három évben nem vásárolt járművet. Az "említi-nem említi" típusú vizsgálattal megállapítható, a vételt elsősorban a szükséges pénzügyi fedezet hiánya (56%) hiúsította meg, másodsorban a vállalkozó úgy ítélte meg, hogy járművének műszaki állapota még megfelelő (37,2%). Mindössze 35% vélte azt, hogy nem célszerű járművet beszerezni

(akár csere, akár bővítés céljából), mert a fuvarpiac telített, ezért az alacsony tarifák miatt az nem térül meg.

A fuvarozó cégek 12%-a nem tudja, hogy tervez-e bővítést a következő három évben, ugyanolyan arányban (44-44%) viszont egyértelmű az igen (tervez bővítést), illetve a nem (bővítést nem tervez). Mivel gépkocsi-beszerzést előírányoz a megkérdezett cégek 59%-a, ezért a nem tervez bővítést kategória egy része (a 44-ből 15%) csere céljából valószínűleg vásárolni fog gépjárműveket. A teljesség érdekében megjegyezzük, hogy a megkérdezett fuvarozók közel 5%-a (a 44%-ból) a járműpark csökkentését tervezi, és ezek között 8 olyan cég is van (1%), amelyik járműparkjának teljes leépítését fontolgatja.

4. táblázat

A versenyképességet hátráltató okok

Megnevezés	Említi	Nem említi	Nem tudja	Összesen
Járművek műszaki állapota	60,4	38,8	0,8	100,0
Fuvarpiaci kapcsolatok hiánya	30,2	69,4	0,4	100,0
A hazai vállalkozási feltételek	40,4	59,2	0,4	100,0
Hazai fuvarpiaci szabályozás	32,2	66,9	0,8	100,0
Pénz- vagy tőkehiány	58,4	41,2	0,4	100,0

7.4. Fuvarpiac és versenyképesség

Vajon milyennek látják saját helyzetüket a fuvarozók a fuvarpiacon? Milyennek ítélik a tarifák nagyságát, és versenyképesnek érzik magukat egy EU csatlakozás esetén? A válaszokat 1-től 5-ig terjedő skálán osztályozva (Lásd: 9. ábra!) a következők állapíthatók meg:

- A tarifákat nagyon alacsonynak, illetve alacsonynak tartja a megkérdezettek 65%-a.

- Ezzel szemben közel 80%-a érzékeli úgy, hogy erős túlkínálat, illetve túlkínálat van a piacon.

- A kettő közötti eltérés (15%) valószínűleg abból ered, hogy a megkérdezettek egy része nem ismerte fel, hogy a fuvarpiaci árak nyomott szintje a túlkínálat következménye.

Arra a kérdésre, hogy *versenyképesnek érzi-e vállalkozását az EU csatlakozás esetén*, a megkérdezettek 46%-a igennel, 40%-a nemmel válaszolt (a fennmaradó 14% nem tudja). *A kapott kép tehát nem egyértelmű.* Azoknak, akik nemmel válaszoltak, még egy kérdést feltettünk, mi az oka annak, hogy vállalkozását nem érzi versenyképesnek. Az interjúalany a következő lehetőségek közül választhatott: nem versenyképes

- a járművei műszaki állapota miatt,

- a fuvarpiaci kapcsolatok hiányából eredően,

- a magyarországi vállalkozási feltételek miatt vagy

- a pénzhiány (tőkehiány) következményeképpen.

A válaszokat az "említi-nem említi" típusú kérdéssel mértük fel, és tömörítve a következő 4. táblázatban mutatjuk be.

A versenyképességet hátráltató tényezők a következőképpen rangsorolhatók:

1. járművek műszaki állapota
2. pénz- vagy tőkehiány
3. a hazai vállalkozási felté-

telek

4. hazai fuvarpiaci szabályozás

5. fuvarpiaci kapcsolatok hiánya.

Ennek alapján már érthető, hogy a fuvarozók többsége miért ért egyet teljesen vagy részben a csak EURO normás járművek 1998. január 1.-től történő forgalomba helyezésének szigorú szabályával, és miért szeretne egy – legalább az új jármű beszerzési árának egy harmadát kitevő – támogatáshoz jutni, hiszen helyzete ezt diktálja. *A jelenlegi fuvarpiaci helyzetből a kitörést tehát nem a 21/1996. (XII. 15.) KHVM rendelet előírásainak mérséklése, hanem a gazdálkodási feltételek javítása (beleértve az új jármű beszerzéséhez nyújtandó kedvezményeket és a vállalkozási feltételeket is) jelenti.*

Felhasznált irodalom

- [1] R.J. (Rojkó Júlia): (Köz)úton Európába. Autóközlekedés, 1998. március 19., Budapest.
- [2] Dr. Pálfalvi József: A társadalmi-gazdasági feszültségek feloldásának finanszírozhatósága a médianyilatkozatok alapján. KTI, Budapest, 1998.
- [3] Dr. Pálfalvi József: Korszerű statisztikai mintavételi eljárások a közlekedési jellemzők meghatározására. KTI, Budapest, 1997.
- [4] Dr. Ruppert László – Dr. Honti Péter és munkacsoportja: A közúti közlekedési jogharmonizáció. KTI, Budapest, 1997.
- [5] Dr. Ruppert László – Dr. Pálfalvi József: Az EU csatlakozás felé... Az ipar átvilágítása és az iparpolitika feladatai. II/C4 Infrastruktúra (közlekedés – szállítás). KTI, Budapest, 1998
- [6] Tóth Lajos: A közlekedésben foglalkoztatott utazószemélyzet munkafeltételeire vonatkozó EU-rendeletek magyarországi bevezetésének feltételei. KTI, Budapest, 1997.
- [7] Règlement (CEE) No 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. JO No L 206.
- [8] Munka Törvénykönyve. 1992. évi XXII. Törvény, Budapest, 1992.
- [9] J. Pálfalvi: Main Similarities and

Differences between East and West as Seen by Hungary. Seminar on the Social Aspects of Road Transport. ECMT, Párizs, 1998. dec. 14-15.

- [10] Dr. Pálfalvi József: A hazai fuvarozók versenyképessége az EU környezetvédelmi követelményeinek függvényében. KTI, Budapest, 1998.
- 3 A szisztematikus kiválasztásban a mintavétel alapjául szolgáló nyilvántartásból az egyenlő távolságra elhelyezkedő egyedeket választjuk ki (esetünkben minden huszadikat) olyan módon, hogy az első egyiséget kisorsoljuk. Akkor véletlen jellegű, ha a sokaság egyedeinek sorba rendezése véletlenszerűen történt, vagy a rendezési elv független a becsléni kívánt jellemzőtől. Gyakran pontosabb becslést tesz lehetővé, mint az egyszerű véletlen kiválasztás.
- 5 Szemben a tőkecentralizációval, amikor a társadalmi (vagy szektorális) összítőke nem változik, mert az egyéni tőkék növekedése összeolvadás útján megy végbe. A teljesség érdekében megjegyezzük, hogy a koncentráció a felhalmozáson alapszik, ezért azt a gazdasági növekedés foka szabja meg, a centralizációt pedig a társadalmi összítőke nagysága (illetve a szektorális összítőke nagysága, ha nincs a szektorba, vagy abból kifelé irányuló tőke-mozgás).
- 6 Annak a valószínűsége, hogy az alapkassági átlag 7,3-8,5 év közé esik: 95%.

Dr. Rixer Attila

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

Hazánk EU-csatlakozásából

eredő kötelezettségek és intézkedések
a magyar vasutak számára

1. Előzmények, meghatározó keretek

Az Európai Közösség és Magyarország között az 1988. évi diplomáciai kapcsolatok felvételét követő együttműködés eredményeképpen az Európai Közösség és Magyarország között megkötött Társulási Megállapodás (továbbiakban: Európai Megállapodás) 1991. december 16-án került aláírásra, és 1994. február 1-jén lépett hatályba. Jelenleg az Európai Megállapodás képezi Magyarország és az Európai Unió közötti kapcsolatok jogi alapját és kereteit, amelynek célja, hogy – többek között – megalapozza az EU technikai és pénzügyi támogatását, valamint keretet biztosítson Magyarország fokozatos integrálódásának az EU-ba. A megállapodásban meghatározott intézményi keret biztosítja a végrehajtáshoz, az igazgatáshoz és az ellenőrzéshez szükséges mechanizmusokat a kapcsolatok minden területén. A közlekedésre a 81. cikk vonatkozik (*1. melléklet*), amelyben a felek rögzítik az együttműködés

- céljait,
- kiemelt területeit és
- prioritásait.

Ezek között a vasúti és a kombinált tranzitszállítások könnyítése, a vasutak infrastruktúrájának építése és korszerűsítése, a közúti-vasúti szállítás technikai felszerelésének korszerűsítése kiemelt jelentőséget kapott.

Időközben az *Európai Tanács* 1993. júniusában Koppenhágában tartott ülésén megállapította:

1. melléklet

1994. évi I. törvény

a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai közötti társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt Európai Megállapodás kihirdetéséről

(Részlet)
"81. Cikk"

Közlekedés

"1. A Felek fejlesztik és fokozzák együttműködésüket, hogy lehetővé tegyék Magyarország számára, hogy

- átalakítsa és korszerűsítse a közlekedést;
- könnyítse az utasok és az áruk mozgását, valamint a szállítási piacra jutást az adminisztratív, a technikai és egyéb akadályok megszüntetése révén;
- könnyítse Magyarországon a közúti, a vasúti, a folyami és a kombinált szállítással megvalósuló, közösségi tranzitszállításokat;
- teljesítse a közösségihez hasonló működési követelményeket.

2. Az együttműködés különösen a következőkre terjed ki:

- gazdasági, jogi és technikai képzési programok;
- technikai segítségnyújtás és tanácsadás, valamint információcsere (konferenciák és szemináriumok);
- eszközök nyújtása a magyarországi infrastruktúra fejlesztéséhez.

3. Elsődlegességet élveznek a következők:

- jelentős közös érdekű és a transzeurópai útvonalakon szárazföldi és belföldi vízi utak, vasutak, kikötők és repülőterek infrastruktúrájának építése és korszerűsítése;
- vasutak és repülőterek igazgatása, ideértve a megfelelő nemzeti hatóságok közötti együttműködést;
- a földhasználat tervezése, ideértve az építési és városfejlesztési tervezést;
- a technikai felszerelés korszerűsítése a közösségi követelmények teljesítése céljából, különösen a közúti-vasúti szállítás, a konténerizáció és az átrakás területén;
- hozzájárulás a Közösségben alkalmazandó közlekedéspolitikával összeegyeztethető közlekedéspolitika fejlesztéséhez."

"Azon közép-kelet-európai társult országok, amelyek úgy akarnak, az Európai Unió tagjává válnak. A csatlakozásra akkor kerül

1 Az 1994. évi I. törvény a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai közötti társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt Európai Megállapodás kihirdetéséről (Magyar Közlöny, 1994/1 szám).

1. táblázat

A Fehér Könyv fejezetei és az egyes fejezetekhez tartozó jogszabályok száma

A Fehér Könyv fejezetei	Irányelvek		Rendeletek		Összesen
	1. szakasz	II./III. szakasz	I. szakasz	II./III. szakasz	
1. A tőke szabad mozgása	3	1	0	0	4
2. Ipari termékek szabad mozgása és biztonsága	56	104	4	1	165
3. Versenyjog	3	0	1	0	4
4. Szociálpolitika és cselekvés	12	15	0	2	29
5. Mezőgazdaság	93	46	62	2	203
6. Szállítás	19	15	8	13	55
Ebből vasúti	1	2	0	0	3
7. Audiovizuális szolgáltatások	1	0	0	0	1
8. Környezetvédelem	31	7	7	0	45
9. Hírközlés	9	7	0	0	16
10. Közvetlen adózás	2	2	0	0	4
11. Az áruk szabad mozgása	0	0	0	0	0
12. Közbeszerzés	5	1	0	0	6
13. Pénzügyi szolgáltatások	13	8	0	0	21
14. A személyi adatok védelme	0	2	0	0	2
15. Társasági jog	2	3	0	1	6
16. Számvitel	3	2	0	0	5
17. Polgári jog	1	1	0	0	2
18. Szakképzettség kölcsönös elismerése	2	16	0	0	18
19. Szellemi tulajdonjog	5	3	0	3	11
20. Energia	10	2	3	0	15
21. Vámunió	2	1	14	184	201
22. Közvetett adózás	15	54	0	6	75
23. Fogyasztóvédelem	8	3	0	0	11
Összesen	295	293	99	212	899

sor, amint egy ország képessé válik a tagsági kötelezettségekből adódó gazdasági és politikai feltetelek teljesítésére.

A tagság követelményei:

– a tagjelölt ország stabilan működött a demokrácia, a jogállamiság, az emberi jogok és a kisebbségek védelmét biztosító intézményrendszerrel;

– működőképes piacgazdaság megléte, és képesség az Unió belüli versenykihívásnak való megfelelésre;

– a tagsággal járó kötelezettségek vállalásának képessége, így a politikai, gazdasági és pénzügyi unió célkitűzéseivel való azonosulás.

Az Unió képessége új tagok

felvételére az európai integráció fejlődési ütemének fenntartása mellett szintén lényeges szempont, amely mind az Unió, mind a tagjelölt országok érdekeit szolgálja.”

A koppenhágai nyilatkozat megfogalmazta a közép- és kelet-európai társult országok csatlakozási kérelmeinek elbírálásánál alkalmazandó politikai és gazdasági kritériumokat.

Magyarország 1994. március 31-én nyújtotta be csatlakozási kérelmét az EU-hoz.

1994 decemberében Essenben az Európai Tanács csatlakozás előtti stratégiát fogadott el a közép- és kelet-európai társult országok számára.

Ezt követően az EU Bizottság belső piacra vonatkozó, az ún. csatlakozási Fehér Könyve (1995)² meghatározta a jelentkező országok számára azokat a területeket, melyeken jogi rendelkezések átvétele és végrehajtása szükséges a közösségi jogszabályok adaptálása érdekében, és megjelölte azokat a kulcselemeket, amelyek elengedhetetlenek az egységes piac megvalósításához, és ily módon elsődlegességet kell, hogy élvezzenek.

Ezeket a területeket, mint a csatlakozási Fehér Könyv függelékének fejezeteit, és az egyes fejezetekhez tartozó jogszabályok (mint kulcselemek) számát az 1. táblázat tartalmazza.

2 Közép- és Kelet-Európa társult országainak felkészülése az Európai Unió egységes belső piacába történő integrációra. Fehér Könyv. Európai Közösségek Bizottsága. Brüsszel, 1995. 05. 03.

2. melléklet

Közép- és Kelet-Európa Társult országainak felkészülése az Európai Unió egységes belső piacába történő integrációra

Fehér Könyv
Brüsszel, 1995. V. 03.
COM (95) 163 végső
Függelék
(Részlet)
"6. Szállítás"

II. Vasutak

"Kulcsintézkedések

A közép- és kelet-európai országok számára kulcsintézkedés az igazgatási önállósággal és szilárd pénzügyi háttérrel rendelkező vasúti vállalkozások létrehozása.

Az I. szakaszhoz tartozó intézkedések kiválasztása

Leírás és indoklás:

A közép- és kelet európai országok vasútjait mindeztidáig az államok működtetik, és így nem rendelkeznek igazgatási szabadsággal. Bármilyen intézkedés szükséges első eleme olyan igazgatási rendszer megalkotása, amely független az államtól, de egyben felelős is az államnak. Szükséges továbbá a nemzetközi szolgáltatások ellátására bizonyos, a vasúti infrastruktúrára vonatkozó hozzáférési jogok biztosítása.

Az I. szakaszhoz tartozó intézkedések

– A 91/440/EGK irányelv (OJ L237, 1991. VIII. 24.) Az 1991. július 29-i, 91/440/EGK irányelv a Közösség vasútjainak fejlesztéséről.

Az II. szakaszhoz tartozó intézkedések kiválasztása

Leírás és indoklás:

A Tanács két irányelvre vonatkozó kiegészítő javaslatairól szóló közös álláspontot fogadott el, amelyek a 91/440/EGK irányelvben foglalt hozzáférési jogoknak a tisztességes és hatékony gyakorlati biztosítását tervezik biztosítani. Az egyik irányelv a vasúti vállalkozások engedélyezéséről, a másik a vasúti infrastruktúra kapacitásának szétosztásáról és az infrastruktúra használatáért kivetendő díjakról szól. Ezek az irányelvek részét fogják képezni és feltételei lesznek a 91/440/EGK irányelv alkalmazásának.

Az II. szakaszhoz tartozó intézkedések

– COM (93) 678 Syn 488 (JO C24, 1994. I. 28.) Tanácsi irányelvre vonatkozó javaslat a vasúti vállalkozások engedélyezéséről.
– COM (93) 678 Syn 490 (JO C24, 1994. I. 28.) Tanácsi irányelvre vonatkozó javaslat a vasúti infrastruktúra kapacitásának szétosztásáról és az infrastruktúra használatáért kivetendő díjakról."

A csatlakozási Fehér Könyv az 1994 decemberében Essenben ülésezett Európai Tanács által a közép- és kelet-európai társult országok számára elfogadott csatlakozás előtti stratégia része. Célja az, hogy útmutatásról gondoskodjék, és így segítse a társult államokat abban, hogy felkészüljenek az Európai Unió belső piaca által támasztott követelmények szerinti működésre. A belső piac-hoz való felzárkózást meg kell különböztetni az Unióhoz való csatlakozástól, ez utóbbi maga után vonja az *acquis communautaire*-nek (a közösségi jogszabályrendszernek) – mint egésznek – az elfogadását.

A Fehér Könyv az egységes belső piac minden egyes ágazatát illetően megállapítja a megteendő kulcsfontosságú intézkedéseket, és javaslatot tesz arra a sorrendre, amelynek megfelelően a jogszabályok közelítését el kell végezni. Mindemellett a jogszabályok pusztán formális átvétele nem elegendő a kívánt gazdasági hatás eléréséhez, illetve arra, hogy biztosítsák a belső piac hatékony működését, annak további bővítése után. Ezért ugyanolyan jelentőséget kell tulajdonítani az alkalmazási és a végrehajtási struktúrák létrehozatalának is, ami talán még nehezebb feladat.

A társult országok maguk viselik a belső piachoz való felzárkózásért a fő felelősséget, és maguk állapítják meg saját prioritásaikat az egyes ágazatokban.

A Fehér Könyv gondoskodik a segítségnyújtás összhangjának és az ajánlásai megvalósítása során elért előrehaladás nyomon követésének megteremtéséről.

A Fehér Könyv az Essenben megállapított csatlakozást megelőző stratégiának csupán egy elemét jelenti. Ez a stratégia két fő eszközre, az Európai egyezményekre és a társult országok és az Európai Unió intézményei közötti strukturált kapcsolatra támaszkodik.

A közelítés feladatát kizárólag

maguk a társult országok végezhetik el.

Tervezésük és programozásuk támogatása érdekében a Fehér Könyv túlmegy a releváns jogszabályok egyszerű felsorolásán. Minden ágazatban meghatározza, hogy melyek a kulcsfontosságú intézkedések, és sorrendet javasol a közelítés lebonyolítására.

A Fehér Könyv vasútra vonatkozó kulcsintézkedéseit a 2. melléklet tartalmazza.

A Fehér Könyv a csatlakozást megelőző stratégia eleme, így nem része a csatlakozási tárgyalásoknak, és nem prejudikálja – a lehetséges átmeneti megoldásokat is ideértve – a csatlakozási tárgyalások egyetlen elemét sem. A csatlakozási tárgyalások a közösségi jogszabályok és politikák valamennyi területére kiterjednek, míg a Fehér Könyv a belső piacot megteremtő és fenntartó közösségi intézkedésekre összpontosít.

Az Európai Tanács 1995. decemberében Madridban tartott ülése utalt annak szükségességére, hogy a csatlakozást előkészítő stratégia keretein belül "kell megteremteni a tagjelölt országok fokozatos, összehangolt integrációjának feltételeit, nevezetesen:

- a piacgazdaság fejlődését;
- az államigazgatás átalakítását;

- szilárd gazdasági és pénzügyi környezet megteremtését".

A Bizottság ezen előzmények alapján terjesztette be véleményét Magyarország Európai Unióba történő jelentkezéséről³ az "Agenda 2000" dokumentumban⁴ (amely a többi csatlakozni kívánó országra vonatkozó országjelentéseket is tartalmazta), válaszolva az Európai Tanács 1995. decemberében Madridban megfogalmazott kérésére, mely szerint a Vélemény az 1996. márciusában megkezdett és 1997. júniusában befejezett Kormányközi Konfe-

renciát követő lehető legkorábbi időpontban nyújtandó át.

Az EU Bizottság országvéleményének szállítási vonatkozását és annak helyzetképe alapján kiadódó vasúti feladatokat a 3. pontban ismertetem.

Az országvélemény alapján EU taggá válás feltételeit és a csatlakozási Fehér Könyv politikáit a 2. táblázat rendszerezi.

2. Az EU-tagság tagállami kötelezettsége

Az *acquis communautaire*-ként közismert közösségi jogi és intézményi kereteket, amelyek révén az Unió megvalósítja célkitűzéseit, az 1957. március 25-én Rómában aláírt EGK Szerződés (ún. Római Szerződés) és az 1992. február 7-én Maastrichtban aláírt Európai Unió Szerződés (ún. Maastrichti Szerződés) joganyaga, a másodlagos joganyag, illetve az 1995. évi Bizottsági belső piaci Fehér Könyv joganyaga (az ún. belső piaci *acquis*) együttesen képezi. Ezen felül Magyarország és az Unió közötti kapcsolatok jogi alapja az Európai Megállapodás.

A tagállamok – és így majd Magyarország – számára (is) a tagsággal járó kötelezettségek a Szerződésben megfogalmazott *acquis*, a másodlagos joganyag és az Unió politikák (pl. belső piaci, gazdasági és szociális kohézió, környezetvédelmi, fogyasztóvédelmi politikák) vállalása.

A másodlagos – azaz a közösségi szintű – jogi szabályozásra ott van szükség, ahol a tagállamok közötti különbségek túl nagyok ahhoz, hogy a mozgáster szabadsága és a kölcsönös elismerés alapelveit közvetlenül alkalmazni lehetne. A másodlagos jogszabályok – amelyek a tagállami-nemzeti (elsődleges) jogszabályok felett állnak – formái az Európai Tanács és EU Bizottság

- rendeletei;
- irányelvei;
- határozatai;
- ajánlásai;
- véleményei.

Irányelv formáját öltik azok a jogszabályok, amelyeken a belső piacra vonatkozó normák többsége alapul a szerződés cikkeinek megfelelően. Ezek kötelezőek a tagállamokra nézve, amelyek megteszik a szükséges intézkedéseket azok hatályba léptetésére. (Ha a tagállam nem teszi meg a szükséges végrehajtási intézkedéseket az adott időn belül, vagy nem teljes körűen, vagy nem megfelelően jár el, az állampolgárok – mint ahogy ezt különböző bírósági határozatok megerősítették – közvetlenül az irányelvre hivatkozva is érvényesíthetik jogukat, feltéve, hogy az irányelv szövegezése elég világos, és így nem ad a tagállamnak szabad mérlegelési jogkört.) Néha az irányelvek viszonylag részletesek, és nem sok manőverezési szabadságot hagynak a nemzeti jogalkotó számára. Más esetben csupán széles értelemben felfogott célokat tűznek ki, vagy csak alapvető feltételeket állapítanak meg, így az eredmény az, hogy követelményeik eltérő módon épülnek be a nemzeti jogszabályokba. Ez a technika a lehető legnagyobb mértékben biztosítja, hogy a tagállamok megőrizhessék a hagyományos és előnyben részesített nemzeti megközelítést, azaz megfelel a szubszidiaritási elvnek.

A rendeletek, amelyek a tagállamokban közvetlenül alkalmazható közösségi aktusok, szintén a belső piaci jogszabályok részét képezik.

A határozatok meghatározott címzetteknek szóló, kötelező aktusok.

Az ajánlások és a vélemények nem kötelező aktusok⁵.

Megjegyzem, hogy természe-

³ Az Európai Bizottság véleménye Magyarország Európai Unióba történő jelentkezéséről

⁴ Az Agenda 2000-ről, amelynek az országjelentés csak egy része, és az EU létrejöttének főbb állomásairól részletesebb ismertetést tartalmaz Dr. Ruppert László cikke a Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 10. számában (Dr. Ruppert, 1998.)

⁵ A közösségi döntéshozatali eljárások bővebb részletezését a Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 10. számában kitűnő cikk tartalmazza. (Dr. Ruppert, 1998.)

tesen az EU-direktívák az idők folyamán a körülmények változásával, illetve az integráció, liberalizáció fejlődésével változnak, azaz:

- lényegükben is megújulnak (pl. a 440/91 sz. irányelv felváltotta és hatálytalanította a 327/75 sz. határozatot);

- módosulnak vagy kiegészülnek (pl. a 1191/69 sz. rendelet egyes részeit hatályon kívül helyezte, illetve új szövegét megállapította a 1893/91 sz. rendelet), vagy

- az ún. alaprendelkezés valamely általános intézkedését külön jogszabályban részletezik (pl. a 440/91 sz. irányelv két intézkedése vonatkozásában a 18/95 és a 19/95 sz. irányelvek).

Ezek a változások jól követhetők a hatályos jogszövegek módosító hivatkozásain keresztül.

Nyilvánvaló, hogy az EU belső piacához való felzárkózást – amelynek kereteit az EU Bizottság már előzőekben ismertetett 1995. évi belső piaci Fehér Könyve vázolja fel – meg kell különböztetni az Unióhoz való csatlakozástól, mert ez utóbbi esetén a tagállami kötelezettség nemcsak a belső piaci *acquis*-ra, hanem a teljes közösségi *acquis*-ra kiterjed.

Ez természetesen azt jelenti, hogy a csatlakozásig végrehajtandó követelményeket pl. a vasúti közlekedés tekintetében nemcsak a Fehér Könyvben (Függelék 6. Szállítás II. Vasutak) megnevezett 3 irányelvre (440/91, 18/95, 19/95), hanem ennek sokkal tágabb körében kell megvizsgálni.

Példaképpen megjegyzem, hogy a Fehér Könyv Függelék 6. Szállítási fejezetén belül bár csak az I. Közúti szállításra vonatkozóan említi

- az 1. Piacra jutás alfejezetben a Tanács 1107/70 és 1191/69 sz. rendeleteit és

- a 3. Adóharmonizáció alfe-

jezetben a Tanács 1108/70 sz. rendeletét, (mindkettőt a II. szakaszhoz tartozó intézkedések között), de mivel ezek nemcsak a közútra, hanem a vasútra is vonatkoznak, ezért nyilvánvalóan be kell sorolni a vasutakra vonatkozó másodlagos jogszabályokhoz.

A Fehér Könyv ebben a tekintetben kimondja azt is, hogy a Fehér Könyv a belső piaci jogszabályok közül is az egyes ágazatokban csak a "kulcsintézkedéseket" mutatja be (amelyek

- általános keretet biztosítanak a részletesebb szabályozáshoz,

- az alapelvekkel foglalkoznak, vagy az ágazatot szabályozó alapvető eljárásokról gondoskodnak,

- előfeltételei az ágazatban a belső piac hatékony működésének).

Kimondja még azt is, hogy a későbbi tagállamok által elfogadandó *acquis* részét képezik azok az intézkedések is, amelyeket

- a tagországok csupán nemrég fogadtak el

- még nem fogadott el a Közösség, de már a jogszabály-előkészítés folyamatában vannak.

A Fehér Könyv rámutat arra, hogy a belső piaci szabályozás átvétele során a társult országok előtt álló fő kihívást nem a jogi szövegek közelítése jelenti, hanem az igazgatás és a társadalom igazítása a jogszabályok gyakorlati alkalmazásához szükséges feltételekhez, valamint a jogszabályokban foglaltak gyakorlati feltételeinek megteremtése, intézményesítése és reálfolyamati megvalósítása és fenntartása.

Az egyes társult országoknak maguknak kell meghatározniuk a jogszabályozás átvételi és megvalósítási "menetrendjét" saját helyzetük és stratégiájuk függvényében.

3. A magyar közlekedés és azon belül a vasúti közlekedés helyzetképe az EU-tagságra felkészültség tekintetében az EU-Bizottság véleménye szerint, és a helyzetkép alapján kiadódó feladatok

3.1. A bizottsági vélemény⁶

Bevezetés

A közösség közlekedéspolitikai elemeinek és kezdeményezéseinek három alapvető területe:

- a minőség javítása az integrált és versenyképes közlekedési rendszerek kialakítása révén, és a környezeti és biztonsági célok elérése a fejlett technológiák alkalmazásával;

- az egységes piac működésének javítása a hatékonyság fokozása érdekében, a szállítási szolgáltatások választási lehetőségének és ügyfélbarát kialakításának biztosítása az életszínvonal egyidejű megőrzése mellett;

- az externális dimenzió kiterjesztése a harmadik országokkal való szállítási kapcsolatok javítása révén, és az EU-operátorok hozzáféréseinek elősegítése a más közlekedési piacokhoz (a Közös Közlekedéspolitikai Akciók programja 1995–2000).

Az Európai Megállapodás biztosítja a törvényhozás közelítését a közösségi törvényekhez és a kooperációt, megcélozza a szállítás restrukturálását és korszerűsítését, a szállítási piachoz hozzáférés javítását, a tranzit megkönnyítését és a közösségiéhez hasonló működési előírások végrehajtását. A csatlakozási Fehér Könyv a közlekedési szektorban a belső piac olyan feltételeinek teljesítési intézkedéseire összpontosít, mint például a versenyképesség, a törvényhozási harmonizáció és a szabványok.

⁶ Az Európai Bizottság véleménye Magyarország Európai Unióba történő jelentkezéséről c. dokumentum 3.4. Szállítás fejezete alapján

2. táblázat

Az EU-taggyá válás feltételei és hierarchiájuk és a Fehér Könyv politikái
(dőlt betűkkel kiemelve, a Fehér Könyv (FK) megfelelő számú fejezetére, ill. politikájára hivatkozással)

<p>1. POLITIKAI FELTÉTELEK</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demokrácia és jogállamiság <ul style="list-style-type: none"> – parlament és a törvényhozás szerkezete – parlament működése – végrehajtó hatalom szerkezete – végrehajtó hatalom működése – bíróságok rendszere – bíróságok működése • Emberi jogok és a kisebbségek védelme <ul style="list-style-type: none"> – <i>polgári jogok (FK 17.)</i> és politikai jogok – gazdasági, szociális és kulturális jogok (<i>szociálpolitika és cselekvés (FK 4.)</i>) – kisebbségi jogok és kisebbségvédelem 	<ul style="list-style-type: none"> – <i>szellemi és ipari tulajdonjog (FK 19.)</i> szabályainak harmonizálása – <i>társadalmi jog (FK 15.)</i> és – <i>számvitel (FK 16.)</i> harmonizációja – adatvédelem (<i>személyi adatok védelme (FK 14.)</i>) – eljárások átadása – ítéletek elismerése – a négy szabadság – <i>árak szabad mozgása (FK 11.) (ipari termékek szabad mozgása és biztonsága (FK 2.))</i> (egészségre és biztonságra vonatkozó szabályok; termékbiztonság és -felelősség; szabványok, tanúsítások; gépjárművek típusjóváhagyása, forgalmi engedélyezése, címkézés) – <i>tőke szabad mozgása (FK 1.)</i> – szolgáltatások szabad mozgása (<i>pénzügyi (FK 13.), távközlési, energia-, közlekedési stb.</i>) – személyek szabad mozgása (letelepedés szabadsága, <i>diplomák és szakképesítések kölcsönös elismerése (FK 18.)</i>) – <i>versenyjog</i> (torzításmentes verseny működése: trösztellenes szabályozás, állami támogatások átláthatósága) (FK 3.)
<p>2. GAZDASÁGI FELTÉTELEK</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gazdasági helyzet <ul style="list-style-type: none"> – Háttér – EU-potenciál – gazdasági átalakulás előrehaladása – külföldi közvetlen tőkebefektetések – gazdasági szerkezet – Liberalizáció <ul style="list-style-type: none"> – árrendszer – kereskedelmi rendszer – devizarendszer – Gazdaság stabilizációja <ul style="list-style-type: none"> – hazai gazdaság – külgazdaság • Szerkezeti változások <ul style="list-style-type: none"> – külkereskedelem – munkaerőpiac – államháztartás – vállalkozási ágazat: privatizáció és a vállalatok átalakulása – Pénzügyi rendszer – Gazdasági és szociális fejlődés <ul style="list-style-type: none"> – szociális mutatók – jövedelem és foglalkoztatás területi megoszlása • A gazdaság EU-potenciálja <ul style="list-style-type: none"> – a közösségi – különösen a belső piaci – joganyag átvételére, bevezetésére, folyamatos követésére és érvényesítésére való képesség és készség – működő piacgazdaság megléte <ul style="list-style-type: none"> – piaci mechanizmusok – árelenőrzések – tulajdonnal kapcsolatos jogok – pénzügyi rendszer – makrogazdasági stabilizáció – piaci reformok – EU-n belüli verseny- és piacképességnek való megfelelési képesség <ul style="list-style-type: none"> – cégek beruházási képessége és lehetősége – gazdasági integráció foka – gazdasági versenypozíció – termelékenység – külkereskedelmi EU-arány – közvetlen külföldi beruházású új iparágak – cégek technológiai fejlettsége 	<ul style="list-style-type: none"> – <i>versenyjog</i> (torzításmentes verseny működése: trösztellenes szabályozás, állami támogatások átláthatósága) (FK 3.) • Innováció <ul style="list-style-type: none"> – információs társadalom (informatika + távközlés) – oktatás, szakképzés, ifjúsági szervezetek – kutatás és technológiafejlesztés – <i>hírközlés (FK 9.)</i> – <i>audiovizuális ipar és szolgáltatások (FK 7.)</i> • Gazdasági és fiskális ügyek <ul style="list-style-type: none"> – Gazdasági és Pénzügyi Unió tagság és részvétel – <i>adózás (közvetlen adózás (FK 10.) és közvetett adózás (FK 22.)), hozzáadottérték adó, fogyasztási adó, kölcsönös segítségnyújtás</i> – statisztika • Ágazati politikák <ul style="list-style-type: none"> – ipar – <i>mezőgazdaság (FK 5.)</i> – halászat – <i>energia (FK 20.)</i> – <i>szállítás (FK 6.)</i> – kis és középvállalatok • Gazdasági és szociális kohézió <ul style="list-style-type: none"> – foglalkoztatási és szociális ügyek – regionális politika és kohézió • Életminőség és környezetvédelem <ul style="list-style-type: none"> – <i>környezetvédelem (FK 8.)</i> – <i>fogyasztóvédelem (FK 23.)</i> • Bel- és igazságügy <ul style="list-style-type: none"> – általános előfeltételek – menekültügy – bevándorlás, határelőrzés – rendőrségi együttműködés – kábítószer – bírósági együttműködés • Külcsoportok <ul style="list-style-type: none"> – kereskedelem és nemzetközi gazdasági kapcsolatok – kapcsolatok a fejlődő országokkal – vámok (<i>vámunió (FK 21.)</i>) – közös kül- és biztonságpolitika • Pénzügyek <ul style="list-style-type: none"> – pénzügyi ellenőrzés – költségvetési hatások
<p>3. KÉPESSÉG A TAGSÁGGAL JÁRÓ KÖVETELMÉNYEK VÁLLALÁSÁRA</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Határok nélküli belső piac <ul style="list-style-type: none"> – általános kereteket adó közös szabályok – versenyszabályozás – adószabályozás – <i>közbeszerzések (FK 12.)</i> – szállítási és szolgáltatási szerződések megnyitása 	<p>4. A KÖZÖSSÉGI JOG ALKALMAZÁSÁNAK KÖZIGAZGATÁSI FELTÉTELEI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Közigazgatási szervezet • A közigazgatás és az igazságszolgáltatás teljesítőképessége (a közösségi jog alkalmazásának kulcsfontosságú területein)

Helyzetkép

A magyar közlekedési hálózat, amely eléggé sűrű, és Budapest főváros központú, stratégiai pozíciót tölt be Közép-Európában, Észak-Európa és Balkán, valamint tovább Közép-Kelet-Európa között. A krétai páneurópai közlekedési konferencián három Magyarországon átmenő transzeurópai folyosót jelöltek ki. A magyar külkereskedelem irányának nyugatra áthelyeződése és a szerb embargó (amely erősen eltérítette az ez irányú tranzitforgalmat) következtében nyilvánvalóan szükségesek a magyar vasúti és közúti hálózat gyors és jelentős mértékű fejlesztését célzó beruházások, mert a hálózatok túlnyomó részén tetemes fenntartási munkák maradtak el. Fejleszteni kell továbbá a korábban visszafogott határ-átkelőhelyi infrastruktúrát.

A magyar gazdaság átfogó fejlesztése és szerkezetváltása a szállítási szektorban a modal-split változásához vezetett. *A közúti közlekedés aránya nőtt mind a személy-, mind az áruszállítás tekintetében (a busz közlekedés aránya viszonylag állandó), főként a személygépjármű-közlekedés részesedésének gyors növekedése következtében.* Különösen a vasút veszített piacokat, különösen a személyforgalomban. *A légi forgalom egyenletesen növekedett a kelet-nyugati kapcsolatok megerősödésével párhuzamosan.*

A Duna átszeli az országot, és 1989 előtt főközlekedési vonal volt, de forgalmának jó része áterelődött a közútra. A Rajna-Majna-Duna csatorna megnyitása, majd ennek összekapcsolása a Fekete-tengerrel, valószínűleg növelni fogja a folyami szállítás jelentőségét a jelenlegihez képest.

A jelenlegi folyamat és a jövőre irányuló elképzelések értékelése

Magyarország a belső piac területén viszonylag jól fejlődött a közösségi szabályok hasznosításában. A nemzetközi szállításban

már széleskörűen bevezetésre kerültek az EU-jéhoz hasonló szabályozások, különösen a légi közlekedésben, a szállítmányozásban, a belvízi közlekedésben, a kombinált szállításban és a közúti személyszállításban. *A változások szükségessé teszik a polgári repülésre vonatkozó törvények magyarországi adaptációját 1998 végéig.* A vasúti szektorban biztosítani kell a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés jogát a közösség szabályainak megfelelően, és ezt ténylegesen is alkalmazni kell. Az elkövetkezendő években ellenőrzésre kerülnek a közlekedésben nyújtott közszolgáltatások, valamint a vasútvállalatok számlái normalizálásának közös szabályainak vonatkozásai. *A nemzetközi forgalmú közúti tehergépjárművek megfelelnek a közösségi szabályozás legtöbb rendelkezésének, de a belföldön közlekedők nagy potenciális kockázatot képviselnek. Erre nagyon kell ügyelni, és ez különösen fontos lesz a belső határok nélküli EU-ban, ha teljesen felszabadítják a közúti cabotage-forgalmat. Amennyiben Magyarország olyan helyzetbe akar kerülni, hogy beléphessen az EU belső szállítási piacára, akkor fokoznia kell erőfeszítéseit, hogy igazodni tudjon a belföldi tehergépjármű-közlekedésben az uniós szabályokhoz, különös tekintettel a műszaki, szociális és a biztonsági szabályokra. A személygépjárművek műszaki közlekedésalkalmasságát is a közösségi szabványoknak megfelelően kell ellenőrizni.*

Az integrált és versenyképes közlekedési rendszer kialakítása olyan célkitűzés, amelyről a magyar hatóságok tudomással bírnak. Ebben a tekintetben a biztonság elfogadható szintjének és a szállítási rendszer optimális használatának elérése tűnik a két fő problémának. Az első probléma, a biztonság tekintetében a fejlődés viszonylag kielégítő. Ezzel szemben a szállítási rendszer koherenciájának célkitűzése nehe-

zebben elérhetőnek látszik. Magyarországnak valószínűleg szembe kell néznie a közúti közlekedés arányának állandó növekedésével, és erőfeszítéseit a vasutak és a belvízi utak használatára kell fókuszálnia. Ezért a magyar hatóságoknak meg kell változtatniuk közlekedéspolitikájukat, amely jelenleg nagyon közútcentrikus.

Az EU-tagállamokkal és a szomszéd országokkal való kapcsolatok javítása érdekében Magyarország kb. 3,7 Mrd ECU értékű beruházást tervez költségvetése terhére az 1995–1999 időszakban a nemzetközi forgalmú közlekedési infrastruktúrája fejlesztésére, elsősorban a transzeurópai folyosókban. Ez az összeg, kb. a GDP 2,2%-a, meglehetősen nagy erőfeszítést jelent.

Következtetések

Magyarország jelentős fejlődést ért el a közösség közlekedési jogszabályainak adaptálásában. *Ha Magyarország javítja a hazai közúti tehergépjármű-közlekedési piac működését (főként a piac hozzáférhetőségét, a szociális szabályozást és a biztonságot illetően), előrelép a személygépkocsi műszaki ellenőrzésében, megeremti a pénzügyi elszámolások átláthatóságát, és biztosítja a vasúti infrastruktúrához hozzáférés jogát – azaz megtesz minden lehetséges intézkedést – akkor nem valószínű, hogy a szállítási ágazatban nagyobb problémák merülnének fel az EU belső piaci szabályainak adaptálása szempontjából.*

Szükséges megbizonyosodni azonban arról, hogy milyen ténylegesen rendelkezésre álló erőforrások kelljenek a jövőbeni transzeurópai hálózat megalapozásához az új tagországok felé történő kiterjesztés figyelembevételével. Ajánlatos lenne továbbá Magyarország számára gyorsan megerősíteni mind a közigazgatást és különösen a területi felügyeleti testületeket, mind a biztonságot.

3.2. A bizottsági vélemény vasúti vonatkozásainak kiemelése

A vélemény azon részei, amelyek a magyar közlekedésre általában vonatkoznak (a 3.1. pontban ezeket a részeket a szöveg eddigi részeivel azonos betűtípus jelöli), nyilvánvalóan érvényesek a magyar vasúti közlekedésre – így a MÁV-ra – is. A véleménynek a vasúti közlekedésre vonatkozó részei nyilvánvalóak (ezeket is azonos betűtípus jelöli). A nyilvánvalóan nem a vasúti közlekedésre vonatkozó részeket dőlt betűk emelik ki. Ennek célja, hogy kitűnjön a vasúti és az egyéb (közúti, belvízi, légi) közlekedési ágazatok helyzetének, illetve problémáinak azonossága, illetve különbözősége.

Az általános közlekedési, és így a vasútra is érvényes megállapítások

– Az EU vasútpolitikájának főbb vonatkozásai:

– a minőség javítása az integrált és versenyképes vasúti rendszerek kialakítása révén;

– a környezeti és biztonsági célok elérése a fejlett vasúti technológiák alkalmazásával;

– a vasúti szállítási piac működésének javítása;

– szállítási szolgáltatások között választási lehetőség biztosítása a vasúti szolgáltatási alternatíva versenyképes fenntartásával;

– a vasúti szállítási szolgáltatások ügyfélbarát kialakításának biztosítása;

– az externális dimenzió kiterjesztése a harmadik országokkal való vasúti szállítási kapcsolatok javítása révén;

– az EU-operátorok hozzáféréseinek elősegítése a más közlekedési piacokhoz.

Ezek egyben a MÁV Rt.-vel kapcsolatos elvárások is, így ezek teljesítése a MÁV Rt. részéről hazánk EU-csatlakozásra való felkészülésével kapcsolatos feladat.

– Az Európai Megállapodásból eredő feladatok:

– a törvényhozás közelítése a közösségi törvényekhez (a vasútra vonatkozó rendeletek és irányelvek szempontjából);

– az országok közötti kooperáció fejlesztése (a vasútállatok között);

– a vasútállatok restrukturálása és korszerűsítése;

– a vasúti szállítási piacokhoz hozzáférés javítása más vasútállatok részére;

– a vasúti tranzit megkönnyítése;

– a közösségi vasúti működési előírások adaptálása és végrehajtása.

Csak a vasútra vonatkozó megállapítások

– A csatlakozási Fehér Könyvben rögzített feladatok:

– a vasutak tekintetében belső piaci feltételek biztosítása a versenyképesség növelésére;

– a törvényhozási és szabványosítási harmonizáció.

– A helyzetkép vasúti vonatkozásai:

– a magyar vasúti hálózat eléggé sűrű, Budapest központú, és stratégiai pozíciójú Közép-Európában;

– Magyarországon három vasúti transzeurópai folyosó halad át;

– a magyar külkereskedelem súlypontjainak áthelyeződése következtében nyilvánvaló szükségesség a magyar vasúti hálózat gyors és jelentős mértékű fejlesztése, részben a fenntartási munkák nagymértékű és általános elmaradása miatt;

– hasonló okokból fejleszteni kell a vasúti határ-átkelőhelyi infrastruktúrát;

– a magyar gazdaság szerkezetváltása és átfogó fejlesztése miatt a vasút is piacokat veszített, különösen a személyforgalomban.

– A jelenlegi folyamat és a jövőre irányuló elképzelések a vasúti alágazatban:

– a vasúti nemzetközi szállít-

tásban már széleskörűen bevezetésre kerültek az EU-jéhoz hasonló szabályozások;

– biztosítani kell a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés jogát az EU szabályainak megfelelően, és ezt ténylegesen is alkalmazni kell;

– ugyancsak érvényesíteni kell az EU idevágó szabályait a vasúti közszolgáltatások és;

– a vasútállatok számláinak normalizálása tekintetében,

– célként kell kitűzni az integrált és versenyképes vasúti rendszer kialakítását;

– növelni kell a vasútüzem biztonságát;

– vasútbarát közlekedéspolitikában a vasutak használatára kell fókuszálni;

– fejleszteni kell a vasúti infrastruktúrát, elsősorban a transzeurópai folyosókban.

4. Összefoglalás, kitekintés

Az előzőek alapján egyértelműen kirajzolódik, hogy a csatlakozási Fehér Könyvben felsorolt közösségi jogszabályok jogrendszeri átvételét és intézményesítését várja el az EU, hanem a csatlakozási időpontban hatályos valamennyit, amelyek között valószínűleg olyanok is lesznek, amelyek még nincsenek is jelenleg érvényben, illetve nem ismeretesek.

Nyilvánvaló az is, hogy a szállítási ágazatban – és így a vasúti alágazatban is – nemcsak a Fehér Könyv szállítási fejezetében szereplő EU-direktívákat kell érvényesíteni, hanem a többi fejezetben szereplő, de a szállításban is ható direktívákat is (pl. regionalizálási, környezetvédelmi, szociális előírások).

Az előzőek alapján nyilvánvaló, hogy hazánk EU-csatlakozásáig – amelynek valószínűsített legkorábbi dátuma 2002. 01. 01. (Megjegyezzük, hogy az Európai Megállapodás – amely korlátlan időre szól – sze-

rinti társulás legfeljebb tíz éves átmeneti időszakot foglal magában, amely két, elvileg öt évig tartó, egymást követő szakaszból áll. Az első szakasz a megállapodás hatálybalépésekor kezdődött: 1994. 02. 01-jén, így a kényszerítő 10 éves dátumhatár: 2004. 01. 01., míg a legkorábbi dátum, az 1991. 12. 16-ai aláírástól számított 10 évnek felel meg.) – több vasútra vonatkozó jogszabályt is be kell illeszteni a hazai jogrendbe.

Ezeket tartalmazó dokumentumok a következők:

– Az EGK Tanács 440/91. sz. irányelve a közösségi vasutak fejlesztéséről.

– Az EGK Tanács 18/95 sz. irányelve a vasútvállalatok számára adott engedélyről.

– Az EGK Tanács 19/95 sz. irányelve a vasúti infrastruktúra-kapacitás felosztásáról és az infrastruktúradíjak felszámításáról.

– Az EGK Tanács 1191/69. sz. rendelete a tagállamok eljárásáról a vasúti, közúti és belvízi közlekedés terén nyújtott közszolgáltatás fogalmával kapcsolatosan.

– Az EGK Tanács 1192/69 sz. rendelete a vasútvállalatok számlái normalizálásának közös szabályairól.

– Az EGK Tanács 1107/70 (EGK) sz. rendelete a vasúti, közúti és belvízi forgalomban nyújtandó támogatásokról.

– Az EU-Bizottság 1996. évi Fehér Könyve a Közösség vasútjainak revitalizációs stratégiájáról.

– Az EU-Bizottság 1995. évi Zöld Könyve a Polgári Hálózatról. (A tömegközlekedési személyszállítás lehetőségeinek megvalósítása Európában).

– Az EGK Tanács 1970. június 4-ei, 1108/70 (EGK) sz. rendelete a vasúti, közúti és belvízi forgalomban a közlekedési pályák kiadásaira vonatkozó könyvvitel bevezetéséről.

– Az EGK Bizottság 2598/70 sz. rendelete az EGK Tanács 1108/70 sz. rendelete 1. mellék-

tében foglalt, összesítés formájában feltüntetett elemek meghatározásáról.

– Az EGK Tanács 1975. február 17-ei, 75/130 (EGK) sz. irányelve a vasút-közúti kombinált áru fuvarozásról.

– Az EGK Tanács 1977. december 12-i, 2830/77 (EGK) sz. rendelete a vasútvállalatok számlavezetése és éves elszámolása összehasonlíthatóságának megteremtéséhez szükséges intézkedésekről.

– Az EGK Tanács 1983. július 25-i, 418/83 (EGK) sz. határozata a vasutak kereskedelmi önállóságáról azok nemzetközi utas- és poggyászforgalmának igazgatásában.

– Az EGK Tanács 1982. július 19-i, 82/529 (EGK) sz. határozata az árképzésről a nemzetközi vasúti áru fuvarozásban.

– Az EGK Tanács 1978. szeptember 19-i, 2183/78 (EGK) sz. rendelete a vasútvállalatok költségszámításához egyes alapszabályok meghatározásáról.

– Az EGK Tanács 1960. június 27-i, 11. sz. rendelete a megkülönböztetések megszüntetéséről.

– Az EU Bizottság 1995. évi Zöld Könyve a tisztességes és hatékony szállítási árakról.

Ezen dokumentumokból most csak az EU Bizottság 1996. évi Fehér Könyvéből és 1995. évi Zöld Könyvéből (amelyek bizonyos fokig a 440/91 sz. EU-irányelv továbbításai) emelek ki két vonatkozást, ami a vasúti közlekedés, illetve a közhasznú személyszállítás tekintetében vázolja fel a legújabb EU-törekvéseket.

Az EU Bizottság Fehér Könyve a közösségi vasutak revitalizációs stratégiájáról (1996) szóló megfogalmazása szerint a Közösségnek új vállalati státuszú, tartósan szilárd pénzügyi alapon álló, függetlenül és dinamikusan vezethető, gazdaságilag életképes vasúttársaságokra van szüksége. Ehhez elengedhetetlen:

– a vasúttársaságok pénzügyi rendbetétele;

– a piaci erők bevezetése a vasúti közlekedésben;

– a vasúti közlekedési közszolgálati kötelezettségek szabályozása;

– a nemzeti vasútrendszerek integrációja;

– a vasútvállalati szociálpolitika rendbetétele.

Az EU Bizottság Zöld Könyve a Polgári Hálózatról (1995) szerint az EGK Tanács 440/91. sz. irányelvében foglaltak megvalósítására a Bizottság újabb „javaslatokat tervez a rendszer fejlesztésére, beleértve a határokon átmenő vasúti személyszállítási szolgáltatásokhoz való hozzáférés további liberalizálását”. Ugyanakkor arról is szó van, hogy a Bizottság figyelemmel kíséri a regionális és a helyi tömegközlekedésre vonatkozó európai gyakorlatot (az ún. regionalizálást), és fontolóra veszi a regionális vasúti személyszállításokhoz való hozzáférés támogatására szolgáló akciók szükségességét, azokkal a „megközelítésekkel szemben, amelyek előnyben részesítenék a fővonalakat, és diszkriminációt alkalmaznának a regionális igényekkel szemben”.

Ezekon kívül a Zöld Könyv témája még az Integrált Polgári Hálózat jövőképe, az egyes közlekedési módok és eszközök optimalítása és rendszerintegrációja, valamint az idevágó EU-szintű akcióterületek bemutatása.

Az előző dokumentumokból kirajzolódó vasúti jövőképet – amely a magyar vasúti közlekedés szempontjából is irányadó – egy következő cikkben tervezem bemutatni.

A csatlakozásra felkészülés összefoglaló tézisei:

– a csatlakozásra akkor kerül sor, ha a társult ország képessé válik a tagsági kötelezettségekből adódó feltételek teljesítésére;

– ezen belül lényegi feltétel a képesség az Unión belüli versenykihívásnak való megfelelésre;

– az EU Bizottság csatlakozási Fehér Könyvében részletezett kulcsintézkedések csak a csatlakozás előtti stratégia részei, amelynek célja a belső piachoz való felzárkózás;

– a belső piachoz való felzárkózásnál jóval több és minőségileg más az Unióhoz csatlakozás;

– az Unióhoz csatlakozás, illetve a taggá válás feltétele a teljes közösségi jogrendszer és a közösségi politikák vállalása;

– a másodlagos – közösségi – jogszabályok (irányelvek, rendeletek, határozatok) tételes átültetése a nemzeti jogrendbe csatlakozási alapkövetelmény;

– a taggá válás feltétele nemcsak a jogszabályok jogi átvétele, hanem az a mögött lévő intézményi stb. feltételek megteremtése, és az azok szerinti gyakorlati tevékenység is;

– a tagság feltétele nemcsak a már hatályos jogszabályok átvétele, hanem a csatlakozási idő-

pontban hatályosaké, illetve a jogi előkészítés stádiumban lévőké is;

– a vasúti közlekedésre, illetve a vasúttársaságokra (is) vonatkozóan (tudomásunk szerint) jelenleg mintegy 17 fontosabb jogszabály, illetve dokumentum van hatályban, illetve jogi előkészítés stádiumában;

– összehasonlításként a vasúti Zöld Könyv a "B" mellékletében (A Közösség tömegközlekedési személyszállításra kiható politikai eszközeinek kézikönyve) 21 jogszabályt közöl a vasúti tömegközlekedést érintően.

Irodalom

[1.] Az 1994. évi I. törvény a Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai közötti társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt Európai Megállapodás kihirdetéséről. Magyar Közlöny, 1994/1. szám

[2.] Közép- és Kelet-Európa társult or-

szágainak felkészülése az Európai Unió egységes belső piacába történő integrációra. Fehér Könyv. Európai Közösségek Bizottsága, Brüsszel, 1995. 05. 03.

[3.] Az Európai Bizottság véleménye Magyarország Európai Unióba történő jelentkezéséről

[4.] EU Bizottság Zöld Könyve: A Polgári Hálózat – A tömegközlekedési személyszállítás lehetőségeinek megvalósítása Európában. 1995. 11. 29.

[5.] EU Bizottság Fehér Könyve: A közösségi vasutak rehabilitációs stratégiája. 1996. 07. 30.

[6.] *Dr. Rixer Attila*: Háttér tanulmány az EU-csatlakozás vasúti következményeiről és a kapcsolatos derogáció hatásairól. Gyorsjelentés. MÁV Rt. FKI. Budapest, 1998. április

[7.] *Dr. Ruppert László*: A magyar közlekedés helyzete, szerepe az Európai Unióhoz történő csatlakozásban. Közlekedéstudományi Szemle, Budapest, 1998. 10. szám

[8.] *Dr. Rixer Attila*: Technológiai előrettekintő program Magyarország. A vasút differenciált fejlesztésének lehetőségei, Budapest, 1998. november.

Közlekedéssel kapcsolatos

EU-hírek

A műholdas navigáció kérdése az EU-ban

Az Európai Unió keretében a műholdas navigációt elsősorban a kombinált szállítások körében szeretnék bevezetni. Az Európai Bizottság különböző szektorainak felelős biztosai keresik azt a megoldást, amely az Unió részére elfogadható és költség/haszon elemzés tekintetében is kedvező. Rendelkezésre állna, és mint alkalmazásra alkalmasnak is minősülne az Egyesült Államokban már működő GPS rendszer, amely azonban kifejezetten katonai rendeltetésű és az USA katonai hatóságai mereven elzárkóznak az alkalmazásától. Az Orosz Szövetség is kialakított egy saját műholdas navigációs rendszert, azonban jelzik,

hogyan gyakorlatilag nem működik.

A Bizottság elnöke arra gondolt, hogy az Orosz Szövetségnek a TACIS programon keresztül nyújtandó közlekedési infrastruktúra támogatás ellenértékéért hozzá lehetne jutni a navigációs rendszerhez. Végül azonban nem maradt más, mint az EU egyedüli küszködése ezen a téren. Ehhez különösen a Road Pricing, az úthasználati illeték nyújtana lehetőséget. Közben a digitális tachográf terve is új koncepciót kölcsönzött a műholdas navigációra. Az EU kialakította saját, „Egnos” név alatt megismert rendszerét, amelyet a légi közlekedésben kívánnak alkalmazni, de a költség/haszon elemzés kedvezőtlen eredményekhez vezetett.

Költséges lesz a keleti nyitás

Az Európai Unió Bizottságban jól tudják, hogy a csatlakozásra váró országokban a közlekedési infrastruktúra tekintetében nagy a lemaradás. A Bizottság szakértői 90 millió Ecu-ra becsülik a 11 ország infrastrukturális beruházásainak értékét. A munka dandárját a bécsi TINA titkárság végzi. 18 030 km közút, 20 290 km vasúti pálya, 38 repülőtér, 13 tengeri kikötő és 49 folyami kikötő építésről, fejlesztésről van szó. Ezeknek az országoknak a GDP 1,5%-t kell majd erre a célra fordítaniuk. *Neil Kinnoch* közlekedési biztos nem kevés Ecu-t kíván rendelkezésre bocsátani, de csak tervezési és tanulmányozási célra. Az építési költségekről az érdekelt országoknak kell gondoskodniuk köz- vagy magánforrásokból.

Resumé

- Dr. László Kazinczy:* Le testing de laboratoire des lits de béton ferroviaires LW201
L'auteur explique le resultat favorable du testing de laboratoire des lits de béton tendu ferroviaires.
- János Grendzer:* La ligne ferroviaire Pest-Szolnok en service de la guerre de l'indépendance de 1848-49208
L'auteur explique to role de la ligne ferroviaire Pest-Szolnok dans la révolution et dans la guerre de l'indépendance de 1848-49

EU Annexe

- Dr. József Pálfalvy-Lajos Tóth:* Le compétitivité des des entreprises des transports du pays, l'harmonization sociale et la protection de l'environnement (11ème Partie)..... 220
Les auteurs traitent deux thèmes importants affectant la question de l'accession 'a l'Union Européenne concernant le transport routier, notamment les probléms de l'harmonisation sociale en comparant les regulations nationales et celles de l'Union Européenne, ainsi que l'utilité et le compétitivité du parc des véhicules au point de vue de la protection de compe l'environnement.
- Dr. Attila Rixer:* Les obligations et dispositions provenant de l'accession l'Union Europe'enne pour le Chemin de fer Hongrois228
L'auteur présente les obligations et les dispositions avec un apergue e'tendu, qui proviennent de l'accession 'a l'Union Europe'enne pour le Chemin de fer Hongrois.
- Nouvelles de transport en liaison avec l'accession 'a l'Union Européenne.....238

Summary

- Dr. László Kazinczy:* The laboratory testing of the railway concrete layer having a marking LW201
The author explains the favourable results of the laboratory testing of the new stretched concrete layers having high performance.
- János Grendzer:* The railway line Pest-Szolnok in the service of the war of independence of 1848-49208
The author explains the role of the railway line Pest-Szolnok in the revolution and war of independence of 184849.

EU Annex

- Dr. József Pálfalvi-Lajos Tóth:* The competitiveness of the domestic road hauliers, the social harmonisation and the environ mental protection (part 11.)220
The authors explain the two important themes in connection with the join- ing to the EU, namely the problematic of the social harmonisation with the comparison of the domestic and the EU regulations with each other, as well as the appropriateness and competitiveness of the road vehicle fleet from the point of view of the environmental protection.
- Dr. Attila Rixer:* The liabilities and measurements of the railway an'sing from the joining of our country to the EU228
The author presents the liabilities and measurements in the framework of a great survey, which arise from the joining of our country to the EU for the Hungarian railways.
- Transports news related to the -joining to the EU238

Zusammenfassung

- Dr. Kazinczy, László:* Laborprüfungen der Betonschwelle Zeichen LW201
Der Autor gibt bekannt, welche günstigen Ergebnisse die Laborprüfungen der neuen gespannten Betonschwelle von hoher Tragfähigkeit zeigen.
- Grendzer, János:* Die Eisenbahnlinie Pest-Szolnok im Dienste des Freiheitskampfes von 1848/1849 .208
Der Autor würdigt die Rolle der Eisenbahnlinie Pest - Szolnok während der Revolution und des Freiheitskampfes von 1848/1849

EU-Beilage

- Dr. Pálfalvi, József - Tóth, Lajos:* Die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Strassentransporteure, soziale Harmonisation und Umweltschutz (Teil 11)220
Die Autoren behandeln zwei wichtige Themen bezüglich der Fragen des Strassenwesens 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.
- Dr. Rixer, Attila:* Die sich aus dem Betritt unseres Landes zur EU ergebenden Verpflichtungen und Maßnahmen für die ungarischen Eisenbahnen228
Der Autor stellt mit großer Umschau die Verpflichtungen und Maßnahmen vor, welche sich aus dem Betritt Ungarns zur EU für die ungarischen Eisenbahnen ergeben
- Verkehrsnachrichten im Zusammenhang mit dem EU-Betritt238



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. évi	1998. évi	1999. évi	1999. átlagérték
Utasfő (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 tonnakm/fő)	277,8	290,8	293,3	306,7

Kell a vasút Európában!