

Közlekedés- tudományi szemle

10.

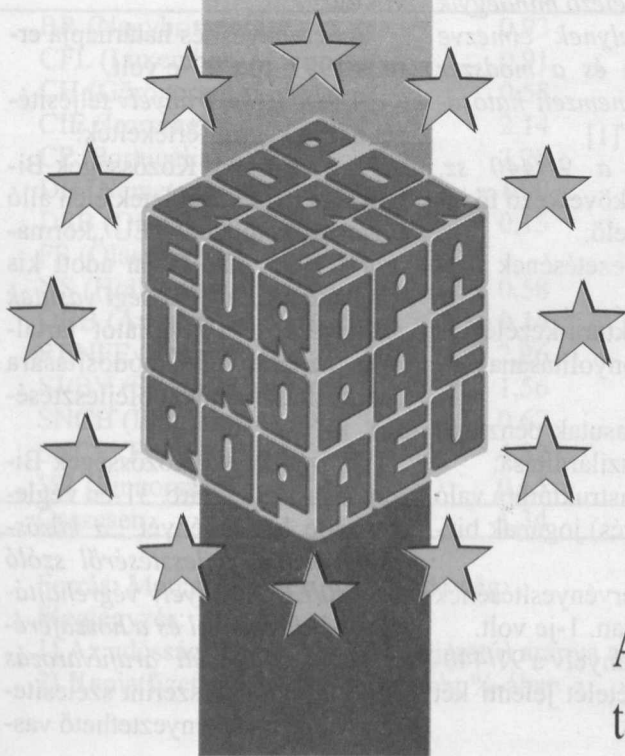
1999

október

XLIX.

évfolyam

EU melléklet



A MEGOLDÁS

A melléklet a Külügyminisztérium támogatásával jött létre.

dr. Szabó György

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

Miként áll az Európai Unió

vasúti előírásainak teljesítése

Immár egy évtizede téma Magyarországon az Európai Unióhoz való csatlakozás. Amint az idő haladtával egyre közelebb kerülünk ehhez, annál fontosabb látnunk, hogy milyen nagy is a cél, mekkorák a követelmények, mi áll még előttünk ennek eléréséhez.

A vasúti közlekedés tekintetében jó alkalmat kínál most egy szerény kísérletre az, hogy 1998-ban az Európai Közösségek Bizottsága értékelést adott közre az unió vasútra vonatkozó előírásainak teljesítéséről a tagállamok körében, és ehhez kapcsolódva a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) jelentést készített az EU vasúti irányelveinek hatásairól a közép- és kelet-európai országokban.

A két mértékadó és átfogó értékelés vezetői összegezésének bemutatása révén időszerű áttekintést kaphatunk arról: hogy áll a korszerűnek tekintett vasút-átalakítás folyamata Európa különböző részein.

Az UIC jelentéséhez szolgáltatott magyar nemzeti részanyag közzététele pedig lehetőséget ad arra, hogy fölmérjük: hol tartunk mi a többiekhez képest.

Talán nem önhitt az az összegezés, hogy az általános szabályozási, működési kereteket tekintve nem állunk rosszul, hála elsősorban korszerű vasúti törvényünknek.

Lássuk a részleteket!

I. A vasúti közlekedésre vonatkozó EU előírások

Az Európai Közösségek Tanácsa (a tagállamok megfelelő szakminisztereiből álló döntéshozó

szerv) a következő szabályozásokat adta ki eddig (1998. végéig) címzetten a vasúti közlekedésre:

– 91/440/EGK/ sz. irányelv a közösségi vasutak fejlesztéséről (1991. júl. 29-én);

– 95/18/EK/ sz. irányelv a vasúti vállalkozások engedélyezéséről (1995. jún. 19.) és

– 95/19/EK/ sz. irányelv a vasúti infrastruktúra kapacitás elosztásáról és pályahasználati díjak kivetéséről (1995. jún. 19.).

(Kiadta még a 96/48/EK/ sz. irányelvet is az Európát átfogó nagy sebességű vasúti rendszer interoperabilitásáról 1996. júl. 23-án, de ez a hagyományos vasúti közlekedést nem érinti.)

Az *irányelv* az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó 1957-es Római Szerződés 189. cikke szerint olyan közösségi jogi aktus, amely „*az elérni kívánt célját tekintve kötelező mindegyik tagállamra, amelynek címezve van, de a forma és a módszer megválasztása a nemzeti hatóságokra van bízva.*”[1]

Az alapvető a 91/440 sz. *irányelv*, amely a következő fő intézkedéseket írja elő:

– a vasutak vezetésének függetlensége;

– az infrastruktúra-kezelés és a közlekedés lebonyolításának elválasztása;

– a nemzeti vasutak pénzügyi helyzetének megszilárdítása;

– a vasúti infrastruktúrára való belépés (hozzáférés) jogának biztosítása.

Az irányelv érvényesítésének határideje 1993. jan. 1-je volt.

A másik két irányelv a 91/440-es konkrétabbá tételét jelenti két tekintetben.

A 95/18 sz. *EK irányelv* a verseny létrejöttét kívánja szolgáltni a következők előírásával:

– egységes és nyilvános engedélyezési eljárás vasúti közlekedési szolgáltatás nyújtására;

– azon engedély, amelyet az eljáró tagállamban megszereztek, legyen érvényes mindegyik más tagállamban is.

Végrehajtására két évet (1997. jún. 27-e határnapot) írt elő a Tanács.

A 95/19 sz. *irányelv* a vasúti pálya használata tekintetében kívánta az egyenlő versenyfeltételeket biztosítani:

– a vasúti pálya-kapacitást (a menetvonalakat) megkülönböztetés nélkül kell szétosztani;

– az egyféle szolgáltatásért (azonos vonattípusért) megkülönböztetés nélküli pályahasználati díjat kell szedni az igénybevevőktől.

Az érvényesítés határnapja erre is 1997. jún. 27-e volt.

A 91/440 sz. *irányelv* teljesítését eddig kétszer értékelték:

1. az Európai Közösségek Bizottsága (a szakterületek élén álló biztosok testülete, az EU „kormány”) 1995. júl. 19-én adott kis közleményt „*a közösségi vasutak fejlesztéséről*”. Javaslatot tartalmaz az irányelv módosítására (pontosítására, továbbfejlesztésére).

2. az Európai Közösségek Bizottsága 1998. márc. 31-én véglegesítette közleményét „*a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EEC irányelv végrehajtásáról és hatásáról és a hozzáférési jogokról vasúti árufuvarozás céljából*”. Címe szerint szélesíteni kívánja a versenyztethető vas-

úti szolgáltatások körét. Vezetői összefoglalójának szövege:

II. A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek

A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EEC irányelv végrehajtásáról és hatásáról és a hozzáférési jogokról vasúti árufuvarozás céljából

Összefoglalás

1. A 91/440/EEC irányelv a Közösség vasutainak fejlesztésére a legfontosabb közösségi intézkedés a vasúti közlekedés versenyképességének javítására. Fő céljai: függetlenné tenni a vasutakat az államtól és kereskedelmi alapon irányítottakká tenni, valamint megindítani a piac integrációját a vasúti szállítási szolgáltatásokra nézve. Fölmerült a kívánság a Bizottsággal szemben, hogy adjon jelentést az irányelv végrehajtásáról és hatásáról, további intézkedések megvitatásának elősegítésére, és az ez okból terjeszti elő jelen közleményét.

2. Az *első* kötelezettség az irányelvben: az államtól független státust és vezetési függetlenséget biztosítani a vasutaknak. A jelentés úgy találja, az irányelv előírásai teljesültek, és figyelemreméltó előrehaladás történt a vasút vezetése önállóságának növelésében. Mivel azonban a közhatóságoknak jogcímeik vannak bizonyos területeken a beavatkozásra, a függetlenséget még mindig indokolatlan mértékben korlátozzák. Ameddig nemhivatalos gyakorlatuk nem változik, a valóságos önállóság célja nem valósul meg. Mindazonáltal nagy különbségek vannak a tagállamok között a hatóságok és a vasutak viszonyában.

3. *Másodszor* az irányelv azt kívánja a tagállamoktól, hogy legalább a számlákat különítsék el a közlekedési szolgáltatások és az infrastruktúra kezelés között; noha továbbra is együtt lehetnek, de szét is választhatók külön jogi egységekre. A cél a két eltérő tevékenység hatékony működését elősegíteni, a támogatás felhasználását világossá tenni, az infrastruktúra-díjakhoz alapot teremteni és minden vasúti vállalkozás igazságos kezelését biztosítani, amikor infrastruktúra-használatra jelentkezik. A közlemény nem tartja a helyzetet kielégítőnek azoknál a vasutaknál, amelyek egyetlen vállalat maradtak úgy, hogy a közlekedési szolgáltatásokat és az infrastruktúra kezelést ugyanaz az egység végzi. Először is látszik, hogy csupán haszon és veszteség számlák vannak elkülönítve, de mérlegek nem; ez pedig nem adja meg a pénzügyi átláthatóság megkívánt fokát. Másodszor az egységes vasutak még mindig felelősek olyan feladatokért, amelyek meghatározhatják versenytársak belépését a piacra; ez a helyzet erőfölénnyel való visszaélést jelent.

4. *Harmadszor* az irányelv arra kötelezi a tagállamokat, hogy csökkentsék a vasúti adósságot olyan szintűre, ami nem akadályozza a biztos pénzügyi vezetést, és hogy szilárdítsák meg a vasút pénzügyeit. A közlemény úgy vé-

lőzi, hogy a vasúti adósságot olyan szintűre, ami nem akadályozza a biztos pénzügyi vezetést, és hogy szilárdítsák meg a vasút pénzügyeit. A közlemény úgy vé-

1. táblázat

A vasút adóssága az Európai Unió tagállamaiban, 1990–1995.

Vasút (ország)	Adósság/tőke hányados ¹		Adósságszolgálat ²	
	1990	1995	1990	1995
BR (Nagybritannia)	0,93	2,52	3	3
CFL (Luxemburg)	0,91	0,76	4	8
CH (Görögország)	0,58	0,93	9	15
CIE (Írország)	2,14	1,72	7	3
CP (Portugália)	2,28	12,86	16	30
DB (Németország)	1,90	0,54	10	1
DSB (Dánia)	0,15	0,06	2	0
FS (Olaszország)		0,69	21	29
NS (Hollandia)	0,58	0,42	8	1
ÖBB (Ausztria)	0,14	0,51	2	4
RENFE (Spanyolország)	2,26	2,46	19	32
SJ/BV (Svédország)	1,56	3,35	3	7
SNCB (Belgium)	0,67	1,00	8	6
SNCF (Franciaország)	4,82	3,46	13	13
VR (Finnország)	0,15	0,26	0	2
Összesen	1,34	1,04	11	10

Forrás: Mercer Vezetési Tanácsadó cég

Megjegyzés:

1) Az adósság (hosszú és rövid lejáratú) aránya a tőkéhez, a tőke=1

2) Kamatfizetés a működési költség %-ában

li: a vasút pénzügyei mind nyomasztóbbak lettek az 1980-as években. Bár a tagállamok nagy mértékben tömték a juttatást, az adósság ténylegesen nőtt, nagyobb kamatfizetésre és így működési költségre vezetve. A helyzet persze nagy mértékben változik vasútról vasútra. Az 1990-es évek elején sok állam hozzákezdett a vasút pénzügyeinek átalakításához, gyakran az ágazat tágabb reformja során. Amíg a pénzügyi mérlegek szilárdultak, a kamatfizetési terhek nőttek. A különbségek a tagállamok között ismét tekintélyesek. 1995-ben a vasutak öt országban kerültek komoly adósság-gondba³, de azóta négy ország átalakította a vasúti pénzügyeket, noha az eredmény az elérhető adatszolgáltatásokból még nem derül ki. A Bizottság három év múlva ismét jelentést kíván adni a vasúti adósságról.

5. A *negyedik* követelménye az irányelvnek, hogy bizonyos hozzáférési jogokat kell nyújtani a vasúti infrastruktúrához olyan vasúti vállalkozások számára, amelyeket a Közösségben alapítottak. A közlemény úgy találja, hogy igen kevés vasúti vállalkozás élt ezekkel a jogokkal, azokat a tagállamokat is beleértve, amelyek már több éve teljesítették azokat. Ez egyrészt azért van így, mert az indulási költség nagy, és a verseny erős. Másrészt a Közösség nem tette teljessé a hozzáférés kereteit; a Bizottság igen sürgetően irányelveket kíván javasolni az infrastruktúra díjaztatására és a kapacitás elosztására, amelyek be fogják tölteni a főhézagoikat. Továbbá azt is biztosítani kell, hogy minden vasúttal igazságosan bánjanak, ha belépésért jelentkezik. Ha az egységes vasutak megtartják a felelősséget az olyan tevékenységekért mint a díjak megállapítása, a vonat-menetvonalak elosztása, engedélyezés és biztonsági bizonyítvány, akkor ők határozzák meg azokat a feltételeket, amelyekkel a versenytár-

saik beléphetnek a piacra és üzletet csinálhatnak. A Bizottság javaslatokat kíván tenni az ilyen érdeklődések kiküszöbölésére.

6. Ezen túlmenően, a kombinált szállítás kivételével, az irányelv hozzáférési jogai korlátozottak, különösen amiatt a kötelezettség miatt, hogy egy másik tagállamban kell partnert találni nemzetközi csoport alakításához, mikor pedig a gyakorlatban az egyedüli partner rendszerint a nemzeti vasút. A közlemény foglalkozik azzal, miként lehetne a legjobban folytatni a piac megnyitását, de olyan előre haladó módon, amellyel el lehet kerülni a szétzilálást, a Bizottságnak az „*általános érdekű szolgáltatásokról Európában*” tárgyú közleménye szellemében (1996). Így a Bizottság azon a véleményen van, hogy a további piacnyitást lépésenként kellene végezni és a vasúti árufuvarozás területére összpontosítani. Első lépésként nem zavarná az érintett vasutak alaptervekenységét, ha a Közösség mindegyik tagállamában a fuvarpiac 5%-át rögtön megnyitnák, és a felszabadítást fokozatosan folytatnák úgy, hogy tíz év alatt 25%-ot érjenek el.

7. A foglalkoztatás a vasúti közlekedésben súlyos korszakos csökkenésben van az 1980-as évektől. Ezt bajos közvetlenül az irányelvnek tulajdonítani, nemcsak a különböző okok miatt, de azért sem, mert sok tagállam csak nemrég teljesítette azt, és még csak csekély valódi versenyük támadt a címzett vasúti vállalatoknak. Mégis, a tevékenység jövője és arra való képessége, hogy alkalmazkodjék az új körülményekhez, a korszerűsítésétől fog függni, ámde a munkaerő foglalkoztatási képességének és alkalmazkodóképességének megőrzésétől is.[2]

Az értékelés nem szivderítő. Hét évvel a kiadása és öt évvel a végrehajtási határideje után a 91/440/EGK irányelv négy követelményéből maradéktalanul egy

sem teljesült az Európai Uniónak mind a 15 tagállamában.

Miként hatott az irányelv a vasútügy fejlődésére a 12 közép-európai országban, amely általában mind megcélolta a csatlakozást az unióhoz? Erről az UIC Vezérgazgatóságának 1998. júniusban kiadott jelentése ad időszerű áttekintést:

III. Jelentés

a 91/440, 95/18 és 95/19 EU irányelv hatásairól a közép- és kelet-európai országokban

– Összegzés –

A. Az irányelv átültetése az államok részéről

Noha a 91/440-es irányelv a társult országok számára nem kötelező, a vasútvállalatok jogi kereteit és belső szervezetüket erősen befolyásolja.

Az országok ténylegesen nagy erőfeszítéseket tettek, hogy az irányelv által megkövetelt jogi kereteket létrehozzák, ami annál elismerésreméltóbb, mert a Bizottság filozófiájától jóval távolabb álltak mint a tagállamok.

– Az üzletvezetés függetlensége.

Mindegyik állam igyekezett nemzeti vasútjának vállalati önállóságot biztosítani. A gyakorlatban mégis még egész sor olyan szolgáltatással találkozni, amelyet megfelelő szolgáltatási szerződések útján nem egyenlítenek ki, és minden politikai irányváltáskor “stafétabot-átadásra” lehet számítani a vasútvállalat élén.

– Az infrastruktúra és a vasúti szolgáltatás-nyújtás szétválasztása

Ami ezt illeti, sok országban (esetenként szándékos) félreértés áll fenn az infrastruktúra-üzem értelmezésében, ami pedig az irányelv 3. cikkében tulajdon-

3 ehhez l. az 1. táblázatot

képp világosan meg van határozva, és érthető, hogy t.i. az infrastruktúra-üzem „*a vasúti infrastruktúra létesítését és fenntartását valamint a forgalomirányítás és biztonsági rendszerek kezelését*” öleli föl. A mondott országokban a megfelelő törvényekben mégis csak a vasúti infrastruktúráról van szó, az üzemirányítási és biztonsági rendszerek nélkül.

Ennek a pontnak a következők miatt van alapvető fontossága:

1. Az irányelv egyik alapgondolata az, hogy az infrastruktúra működéséért a felelősséget és ennek a veszteséges üzlet-területnek a költségét az államra hárítsa. Az üzemirányítási és biztonsági rendszerek nem csekély költség-tényezői az infrastruktúra mérlegének, amelyeket nem a vasúti vállalatnak kell viselnie.

2. Az infrastruktúrára való belépés semlegességet irányoz elő, amit csakis az infrastruktúra üzemeltető illetve valamilyen független hely biztosíthat. A vasúti közlekedési vállalat, különösen a nemzeti, semmiképp sem biztosíthat megkülönböztetés nélküli hozzáférést a versenytársának!

3. Egy vasúti közlekedési vállalat egy vonat közlekedését indítványozza A-ból B-be, és ezért megfelelő egyszeri pályahasználati díjat fizet.

Ha a szétválasztás csak az infrastruktúra állapotának fenntartását érinti, akkor a pályahasználati díj e költségnek csupán egy részét fogja fedezni, ami a nemzeti vállalat csődjét jelenti, mivel az üzemirányítási és biztonsági rendszerek egész költségét ennek kell állnia ilyen szétválasztás esetén.

Ha a szabad hozzáférést az infrastruktúrához tényleg biztosítani kell, ami a 91/440-es tulajdonképpen célja volt, akkor elengedhetetlen, hogy az említett definíciót megtartsák.

Így kellett történnie például Svédországban is, ahol az infrastruktúrát és a közlekedési vállalatot már 1988. májusában, tehát

még az irányelv előtt elválasztották egymástól, ám csupán a helyhez kötött létesítményeket értették az „*infrastruktúra*” alá, az üzemviteli rendszert nem.

A 91/440 irányelvet elvileg csakis általános vasúti közlekedésről szóló törvény révén lehet érvényesíteni, amely egy törvénnyel a nemzeti vasútvállalatra is kiterjesztést kap, hisz ez magában a 91/440-ezt nem fogja át, minthogy több elismert vasúti vállalat lehet, amelyeknek mindnek joga van az infrastruktúrára belépni.

Az államok általában először vasúti vállalatokról hoztak vagy módosítottak törvényt. Ezzel nagyobb vállalkozási szabadságot nyújtottak nekik, és részben pénzügyi talpra állításukhoz is hozzájárultak, másrészt viszont a határt az infrastruktúra üzem és a vállalkozó vasút közt nem húzták meg világosan, és a hozzáférési-, belépési problémát sem szabályozták semmilyen módon.

Pár ország rájött erre, és most készít elő törvényt a vasúti közlekedésről.

Ez az előrehaladás alapjában nem rossz, és megfelel a társult országok helyzetének, mivel ott a nemzeti vasúti vállalatok többé-kevésbé a közlekedési minisztériumba voltak beletagozva, és először a vállalati önállóságukat kellett elérni.

Ám most az szükséges, hogy ez az indulás következetesen folytatódjék, azaz kiadják a törvényeket a vasúti közlekedés egészére vonatkozólag, mert máskülönben fennáll a vasúti vállalatok anarchikus fejlődésének veszélye a jövő európai közösségben.

– *Pénzügyi talpra állítás*

A pénzügyi rendezés helyzete nagyon eltérő, de általánosságban meg lehet állapítani, hogy csak kevés állam szabadította meg nemzeti társaságát egészen a régi terhektől.

Mindenesetre el kell azt kerülni, hogy új adósságokat halmozzanak föl. Ezért fontos olyan körülmények és alkalmas mechanizmusokat kialakítani, amelyek az állam felelősségét az infrastruktúra, a teljesítményt nyújtók és a főlős személyzet kiváltása tekintetében világosan szabályozzák.

– *Belépés a vasúti infrastruktúrára*

A hozzáférést az infrastruktúrához csak kevés országban szabályozták. A többiben vagy túl általánosak a szabályok, vagy mindenestől hiányzanak. Ez természetesen főleg azokban az országokban van így, amelyekben még nincs vasúti törvény, tehát az infrastruktúra-üzem fogalma sincs jogszabályban megállapítva.

Másrészt viszont néhány előbbre tartó országnak már van pályahasználati díj rendszere, amely bizonyára finomítandó még, ám mégis csak létezik már (2. táblázat).

B. *Szerkezeti változtatások az egyes országokban*

A vállalati szervezetek általában a jogi szabályozási rendszert tükrözik vissza. Mindegyik vállalat piacgazdasági szerkezet felé fordul, még regionalizálás is folyik olykor, noha a jogi keretek még nincsenek meg.

C. *Közszolgáltatási teljesítmények nyújtása*

A legtöbb országban nincs szolgáltatási szerződés. Pár esetben – többé-kevésbé a szándéktól függően – bizonyos összeget fizetnek évente az állami költségvetésből, más esetekben nincs ellentételezés a közszolgáltatási teljesítményekért előirányozva.

Eredményként lehet leszögezni, hogy a helyzet nem sokban különbözik a tagállamokbelitől Nagy-Britanniát kivéve.

Egyes társult országokban az irányelv átültetése még előbbre is tart, mint némely tényleges EU-országban.[3]

IV. Az irányelvek érvényesülése Magyarországon

A 91/440 sz. irányelvet tekintve: a Magyar Polgári Törvénykönyv (1959. évi IV. törvény) kimondja, hogy a vasutak, ha jogszabály kivételt nem tesz, állami tulajdonban vannak. A tartós állami tulajdonban maradó vállalkozói vagyron kezeléséről és hasznosításáról szóló 1992. évi LIII. törvény szerint a Magyar Államvasutak 1993. július 1-jével egyszemélyes részvénytársasággá alakult, amelynek tekintetében az állami tulajdonosi jogokat a tevékenység ellátásáért felelős közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter gyakorolja.

Az új vasúti törvény (1993. évi XCV. törvény) rendelkezik

- a pályavasút és vállalkozó vasút megkülönböztetéséről,
- a vasúti pálya hozzáférhetőségéről,
- az államnak az országos közforgalmú vasúti közlekedéssel kapcsolatos feladatairól,
- az állam és a vasúti társaság közti szerződéskötésről.

A törvény szerint 1995. február 1-jén megkötötték az első szerződést a Magyar Állam és a Magyar Államvasutak Rt. között, 1995. évre, majd 1996. jan. 20-án a következőt 3 évre (1998. dec. 31-éig).

A vállalati vezetés függetlensége

A közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter 1993. jún. 30-án kelt alapító okirata szerint

- a MÁV részvénytársaság, amelynek elnöke, vezérigazgatója, felügyelő bizottsága, független könyvvizsgálója és igazgatósága van. Elvileg a MÁV teljesen önálló, a Közlekedési Minisztérium mint az állam képviselője az egyetlen részvényes, és neki lehet, ha szükségesnek tartja, a vállalat gazdasági döntéseibe beavatkozni.

Az államnak segítséget kell

nyújtania, hogy a közlekedési díjak lehetőleg alacsonyak legyenek. Ez érvényes mind az alaptevékenységekre, mind közszolgáltatási teljesítményekre: a belföldi személydíjszabás maximált árait a közlekedési miniszter állapítja meg, a szociálpolitikai tartalmú utazási kedvezményeket kormányrendelet szabályozza.

Az áruforgalomban 1996 óta nincs díjmegállapítási korlátozás. A vasúti társaság vezetését az állammal kötött szerződés is kötelezi.

Az infrastruktúra és a vasúti szolgáltatás-nyújtás szétválasztása

Az 1993. évi új vasúti törvény kimondja, hogy

- a közforgalmú vasút szervezetenként pályavasútból és vállalkozó vasútból áll,
- a két tevékenységet – megfelelő elkülönítéssel – egy gazdálkodó szervezet (a vasúti társaság) is végezheti.

Ennek teljesítésére a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter és a pénzügyminiszter 1996-ban kiadta együttes rendeletét a pályavasút és a vállalkozó vasút tevékenységének elkülönítéséről, a vasúti társaság szervezetén belül.

A rendelet tartalmazza a vasúti társaságon belüli elszámolás szabályait is, és mellékletben felsorolja a pályavasúti eszközök körét is. Az állam és a MÁV Rt. szerződése rögzíti a két fél kötelezettségét a kizárólagos állami tulajdonba tartozó vasúti pályák és tartozékaik működtetésének biztosítására.

Az infrastruktúra-kezelés 1995-től szervezetenként el van különítve a vasúti társaságon belül, az egyik vezérigazgató-helyettes felügyelete alatt. Alája tartozik a Pálya-, Híd- és Magasépítmenyi, továbbá a Távközlő- és Biztosítóberendezési Szakigazgatóság.

Pénzügyi rendbetétel

A MÁV szokásos vállalkozási tevékenysége közel két évtizede veszteséges és az állami költségvetés sem tud kellő fedezetet adni sem az infrastruktúra működtetéséhez, sem a közszolgáltatási tevékenység folyó veszteségére, bár a vasúti törvény kimondja, hogy

– a vasúti pályának és tartozékainak működtetése az állam feladata,

– a közszolgáltatási tevékenység fejében a bevételt a központi költségvetésből megfelelően ki kell egészíteni.

Ezért a MÁV nagy és növekvő hitelfelvételre kényszerült, ezek kamatterhe tovább növelte a veszteséget. A kiút csakis a szanálás lehetett. A MÁV Rt. pénzügyi problémáinak megoldására 1994–1997. közt mintegy 150 md Ft-ot (1 md. USD) fordított a költségvetés. A társaság működőképességének javítása miatt szükséges a szanálás folytatása, mindenekelőtt a rövid lejáratú likviditási hiteleké, de az eszközváltás és eszközfejlesztések miatt szükséges hosszulejratú hitelek adósságterheit is csak állami segítséggel lehet kezelni.

Belépés a vasúti infrastruktúrára

Az 1993. évi vasúti törvény kimondja, hogy a vasúti pályát – a közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter által előírt szakmai feltételek teljesítése esetén – a pénzügyminiszterrel egyetértésben meghatározott díj ellenében bármely belföldi székhelyű vállalkozó vasút igénybe veheti (a külföldi székhelyű vagy nemzetközi szerződés, vagy viszonyosság esetén).

Az állam és a vasúti társaság szerződése megállapítja a pályahasználati díj tartalmát, amely tartalmazza értékcsökkenési leírást, a karbantartási és üzemeltetési költségeket is.

A probléma az, hogy a vasúti tarifák versenyképesebbre csök-

kenését célzó költségcsökkenés miatt a vasúti társaság részére megállapított pályahasználati díj mértéke a jelzett tartalom szerinti szükségéstől elmarad. Így további vállalkozó vasutak (vasúti szolgáltatók) belépéséhez az egész kérdéskört felül kell vizsgálni. Ugyancsak hiányzik még a belépés szakmai feltételeinek meghatározása is. Mindkét ügyben előkészítő munka folyik a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium vezetésével.

A 95/18 és 95/19 sz. EK irányelvre eddig semmilyen alkalmazási szabály nincs.

V. A folytatás

A legcélszerűbb e végett visszatérni az EU brüsszeli Bizottságának a II. fejezetben idézett értékelő közleményéhez, annak utolsó pontjaiba foglalt ún. „politikai következtetéseihez”, amelyek egyúttal a – külön még nem értékelt – 95/18 és 95/19/EK sz. irányelvekre vonatkozó álláspontot is tartalmazzák.

A következtetések először a vasutak pénzügyi helyzetének rendezését említik, de aztán a fő figyelmet – a piaci viszonyok kibontakoztatásának vezércélja szerint – a vasúti infrastruktúra használatának tényleges felszabadítására fordítják.

Adósságcsökkentés és pénzügyi megszilárdítás

53. A vasutak adóssághelyzete lényegesen javult 1990. óta, ahogy a tagállamok csökkentették a tartozást és átrendezték a pénzügyeket, ám ez nem jelenti, hogy a helyzet kielégítő lenne. A Bizottság határozottan figyelemmel kívánja kísérni a folyamatot és három éven belül újra jelentést kíván tenni a vasutak adóssághelyzetéről. Általánosabban véve a Közösségnek⁴ világos keretekre van szüksége a vasúti pénzügyekben. Az év⁵ hátralévő részében a

Bizottság felül szándékozik vizsgálni a közszolgáltatások és a felszíni közlekedéshez nyújtott állami támogatás szabályait, és ily módon biztos alapot kíván teremteni a vasúti pénzügyek szerkezetéhez.

Infrastruktúra: keretfeltételek

54. A közlemény rámutat, hogy a 91/440/EEC irányelv nem biztosítja a szétválasztásnak azt a mértékét, amely ahhoz szükséges, hogy elérjék a két tevékenység hatékony vezetését, alapot adjon az infrastruktúra-díjnak, és biztosítsa az átláthatóságot a közpénzek áramlásáról. A Bizottság ezért úgy tervezi a 91/440/EEC irányelv módosítását javasolni, hogy az kívánja meg mind a haszon és veszteség számolást, mind a mérlegek elkülönítését az infrastruktúra-kezelés és a közlekedési szolgáltatások között.

55. A Közösség nem határozta meg maradéktalanul a piacra lépés feltételeit. A vasúti vállalkozások közt általános az egyetértés, hogy a Közösségnek pontosabb szabályokat kell megállapítania a díjakra és a kapacitás-elosztásra az infrastruktúra hatékony használatának biztosítására és minden vasúti vállalkozás tisztességes kezelésére. A Bizottság intézkedési csomagot szándékozik betervezni a közeljövőben az infrastruktúra használatáról. Ez vezérfonalat tartalmazna az infrastruktúra díjakra és az infrastruktúra kapacitás elosztására vonatkozólag.

56. Fennáll a kockázata, hogy az újonnan belépők nem fognak tisztességes elbánást kapni az infrastruktúra kezelőktől, ha ezek olyan egységes vasút-vállalkozások részei, amelyek közlekedési szolgáltatásokat is teljesítenek. Az infrastruktúra kezelők indítatva lesznek a vállalat egészének érdekét előmozdítani, benne a

közlekedési részlegét is. Ez arra vezetheti őket, hogy saját szolgáltatásaiknak előnyt adjanak a versenytársaikéival szemben, amikor a díjmegállapításra, menetvonal-elhelyezésre vagy az engedélyezésre vagy biztonsági tanúsítványra kerül a sor, ha ez a hatáskörükbe tartozik. A Bizottság javaslatokat szándékozik tenni az infrastruktúra-csomagjában az ilyen érdekütközések kizárására. A biztonsági tanúsítvány akadálya lehet a belépésnek, ha nincsenek világos szabályok leszögezve, és ha a megfelelést nem független szervezet tanúsítja. Későbbi szakaszban a Bizottság meg fogja ezt és a piacra lépés más lehetséges akadályait vizsgálni.

Belépés az infrastruktúrára: nagyobb jogok

57. A Bizottság úgy hiszi, hogy a 91/440/EEC irányelv által adott belépési jogok kiterjesztése értékes továbbépítése lenne az elért előrehaladásnak. A közlemény indítványozza, hogy a 91/440/EEC irányelv által megalkotott hozzáférési jogok meghaladása, különösen a nemzetközi csoportosulás létrehozására vonatkozó előírás, rendkívül javítaná a jogok hathatóságát. Életbevágó, hogy a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés megnyitása folytatódjék, főleg az áru fuvarozásban, amely évtizedek óta piacvesztésben van. A belépés megnyitása lehetővé tenné a piacra lépést új vállalatok számára új és jobb szolgáltatásokat kínálva; bár működésük jelentéktelen maradna hosszú távú léptékben a magas indulási költségek miatt, az új belépők új üzleti lehetőségeket testesítenének meg, és a bennlevőket jobb teljesítményre ösztökélnék.

58. A Bizottság 1995-ben javasolta a szabad hozzáférést a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások nyújtására és minden fajta áru fuvarozásra, belföldre és nemzetközire egyaránt.

⁴ az EK-nak

⁵ 1998.

2. táblázat

Hozzáférés az infrastruktúrához a közép- és kelet-európai országokban

Ország	Fő vasút-társaság	Jogi szabályozás megléte	Alkalmazás a gyakorlatban	Pályahaszn. díj rendsz.	Engedélyezési rendszer
Bulgária	BDZ	nincs	–	nincs	nincs
Észtország	EVR	van	nincs	nincs	nincs
Magyarország	MÁV	van	nincs	nincs	nincs
Lettország	LDZ	van	van, a személyszállítási piac egy részére: Latvia express	nincs	nincs
Litvánia	LG	van	nincs	nincs	van
Lengyelország	PKP	van	van, hazai vállalkozásokra	van	van
Románia	CFR	van	nincs	van, belsőleg a CFR-rel	van
Szlovákia	ZSR	van	nincs	van	van
Szlovénia	SZ	van	nincs	előkészítésben	előkészítésben
Cseh Közt.	CD	van	van, hazai vállalkozásokra	van	van
Horvátország	HZ	van, kiadva a HZ-nek	nincs	nincs	nincs
Jugoszlávia	JZ	van	nincs	nincs	nincs

Noha széleskörű volt a támogatás a szabaddá tételre, főleg a vasúti közlekedés igénybevevői részéről, a Bizottság javaslatát bíralták, két okból: a felszabadítás azonnali és nem fokozatos bevezetéséért és a kapcsolódó intézkedések hiányáért, amelyek a belépés feltételeinek meghatározásához kellene. Az Európai Parlament is átvette ezt a véleményt a „Stratégia a Közösség vasutainak újjáélesztésére” című fehér könyvről ⁶szóló határozatában:

„ugyanakkor a vasút felszabadítása – a tengeri és légi közlekedéshez és a távközléshez hasonlóan – szakaszosan kellene előre haladjon, a szükséges kapcsolódó intézkedésekkel karöltve, noha ez nem jelentheti azt, hogy a szabad piac szabályainak a vasúti áru fuvarozásra és nemzetközi személyforgalomra történő kiterjesztése, mint végső cél, szükségtelenül lelassuljon.”

„az a véleménye, hogy a felszabadításnak gyorsulónak kell lennie, a nemzetközi áru fuvarozással elkezdve és a belföldi áru

fuvarozással és a nemzetközi személyszállítással folytatva.”

„Az a véleménye, hogy a Bizottságnak javaslatokat kellene előterjesztenie avégből, hogy először is adják meg a vasúti vállalkozásoknak a szabad hozzáférés jogát a vasúti infrastruktúrához a 91/440/EEC irányelv 10(2) cikkének kiegészítése alapján a nemzetközi áru fuvarozásban való működésre, másodsor hogy segítsék elő a kapcsolódó intézkedések egyidejű kidolgozását és végrehajtását...”

59. A Bizottság elismeri annak szükségességét, hogy szakaszos legyen a piac megnyitása, az áru fuvarozási területtel elkezdve, és elfogadja, hogy erősen szükséges a gyorsítás, a Bizottságnak „az általános érdekű szolgáltatásokról Európában” tárgyú közleménye szellemében. Ez időt adna a birtokon belül lévő vasúti vállalkozásoknak, hogy a monopólium hosszú szakasza után hozzáigazodjanak a szabad piachoz, és megadná a biztonságot, ami a vasútügyben szokásos hosszú tá-

vú beruházásokhoz szükséges. Ezen felül a vasúti közlekedés gazdaságtanát is tükröznék: a nagy indulási költségek és a méretgazdaságosság miatt a meglévő üzemeltetők fognak valószínűleg továbbra is uralkodni a fuvarpiacon a belátható jövőben. Ez történik a legtöbb szabad piacon. A bentlők mellett föllépő versenytársak a mostanában felszabadított vasúti fuvarpiacokon, így Németországban, Svédországban, Hollandiában és az Egyesült Királyságban jóval kevesebb mint 5%-kal részesednek a fuvarpiacon. Ezek a piacok jelentős terjeszkedést is mutatnak mostanság a teljes vasúti tevékenységben. Ez arra utal, hogy a piacnyitás inkább a piac bővülését hozza, semmint a fuvar elvételét a birtokon belüliektől. A Bizottság a Parlament által hangsúlyozott második szempontot is elfogadja, a kapcsolódó intézkedések fontosságát, és úgy hiszi, hogy azok a javaslatok, amelyeket 1998-ban meg kíván tenni, be fogják tölteni a fő hézagokat a feltételekben.

60. A fuvarpiac felnyitása le-

hetséges út volna úgy, hogy nem lenne megkülönböztetve a belföldi és a nemzetközi tevékenység, mert belföldi műveletek gyakran táplálnak nemzetközi szolgáltatást, és a lánc valamennyi szemét meg kell erősíteni ugyan, ámde részenként és fokként. Ezt úgy lehetne elérni, hogy a fuvarpiac legalább 5%-át nyomban megnyitva egyenlő lépésekkel 15%-ot érnek el öt év múltára, aztán folytatódólagosan 25%-ot tíz év múltára; a fél utat jelentő mérték-nél felülvizsgáló eljárás lenne, ellenőrizni, hogy a szintek megfelelők-e még. Pontosabban szólva a Bizottság fokozatosan haladva kiterjesztené a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés jogát áru fuvarozási szolgáltatásokra, a már birtokon belülieken kívüli vasúti vállalkozásokra úgy, hogy az infrastruktúra kapacitás növekvő hányada legyen elérhető e vállalkozások számára.

61. Egyik mód lenne a végrehajtásra a kapacitás fölmérése tehervonat-kilométerben, amennyit mindegyik tagállamban az előző évben teljesítettek. A kapacitást a különböző vasúti vállalkozások között tisztességes és megkülönböztetés mentes alapon osztanák szét, azon alapelveket és eljárásokat követve, amelyeket a vasúti infrastruktúra kapacitás elosztásáról és az infrastruktúra díjak kivetéséről szóló 95/19 sz. irányelv megszabott.[2]

Az UIC szerint a „fő csapás-irányok” a 91/440, 95/18 és 95/19 sz. európai uniós irányelv átültetésére a következők lennének:

• *előmozdítani*

– az *infrastruktúra-kezelés elgondolásának világos meghatározását;*

• *ajánlani*

– a *91/440-es szerinti infrastruktúra szervezeti elválasztá-*

sát;

– az *olyan szerkezetet, amely a vállalatoknak kereskedelmi szabadságot és vezetési függetlenséget nyújt az állammal szemben, még ha ennek a tulajdonában is vannak;*

– *intézkedést a felső vezetés állandóságára és gazdasági mutatók szerinti értékelésére, amelyet a napi politikai helyzetből függetlenül végeznek el;*

– az *infrastruktúra kezelésért való felelősség világos meghatározását a megfelelő számla-mérlegekkel;*

– *közszolgáltatási szerződések létrehozását;*

– *árképzési szabadságot;*

– *pénzügyi rendbetételt és új egészségtelen adósságok csinálásának elkerülését;*

– *olyan jogszabályozás kialakítását, amely megengedi az infrastruktúrára való belépést;*

– *engedélyezési rendszer alkalmazását;*

– *infrastruktúra-használati díj rendszer bevezetését;*

• *figyelmeztetni*

a *vasúti vállalatokat a szilárdabb együttműködés szükségességére, lehetőleg nemzetközi csoportosulások útján;*

• *kilincselni*

egyetlen kiszolgáló hely létrehozására a forgalom-irányítás tekintetében, főleg a pán-európai közlekedési folyosókon, ami összhangban lévő jogszabályozást feltételez minden európai országot felölelően;

• *hozzájárulni*

az *ismeretek jobb terjesztéséhez az európai (uniós) jogszabályozásról és annak fejleményeiről, megjelenítéséről és a különböző megoldásokról, amelyeket Európa nyugati vagy keleti felében alkalmaznak;*

• *elindítani*

oktatási programokat;

• *létrehozni*

tanácskozó és megbeszélő fórumokat, hogy a vasutak és az állami szervek közvetlenül tapasztalathoz jussanak az irányelvek átültetése ügyében;

• *elmélyíteni*

az *ismereteket a meglévő infrastruktúra díjazási rendszerekről és az összehangolást célzó intézkedés lehetőségét vizsgálni a keleti-nyugati tapasztalatcsere elősegítésére;*

• *kapcsolódni*

az *Európai Unióhoz, hogy megoldást találjanak az abból adódó nehézségekre, hogy az európai (uniós) jogszabályozás egyetlen térséget alkot, teljes megfelelőséggel a tagállamok között, de a nem-tagállamok nélkül (például az Európai Unió tagállamában kiadott működési engedélyeket és tanúsító szervezeteket mindegyik többi tagállam elismeri, ám egy nem-tagállamnál már más az eset);*

• *kiterjeszteni*

ezt a programot a FÁK országokra, amelyek részt vesznek a pán-európai folyosókban.”[4]

Ennyi teendő talán elég is egyelőre.

Irodalom:

- [1] Treaties Establishing the European Communities, abridged edition. Luxembourg, 1987
- [2] Communication from the Commission on the Implementation and Impact of Directive 91/440/EEC on the Development of the Community's Railways and on Access Rights for Rail Freight. Brussels, 31.03.1998
- [3] Report in the Impact of EU Directives 91/440, 95/18 and 95/19 in the Central and Eastern European Countries. UIC Paris, 1998
- [4] The Impact of Directive 91/440 and Related Directives on Central and Eastern European Countries, Viewpoint of the UIC East-West Task Force. January, 1999

Résumé

- Dr. Péter Scharle:* Création des sources dans le cadre de Public-Private Partnership - un jeu sociale361
L'auteur présente ses investigations dans le domaine de la théorie des jeux et ses conclusions, en accentuant les thèmes des transports.
- Zoltán Bokor:* L'utilisation de l'activité controlling sur l'exemple du transport ferroviaire (Partie I.).....368
L'auteur présente un système informatique de l'économie, qui réalise le traitement intégré des données externes et internes.
- György Burian Fendall-András Bogdán:* La modernisation du transport combine ferroviaire des marchandises à l'aide des wagons ayant un système modulaire.....376
Les auteurs présentent les "wagons ferroviaires ayant une corbeille" développés pour le transport intermodal.
- Dr. Sándor Dunka:* Széchenyi et la transportation hongroise378
L'auteur résumait brièvement le développement des transports dans le bassin carpatique et expliquait, quel grand saut était l'activité de Széchenyi dans les transports de notre pays.
- Álmos József:* Plans ferroviaires à Háromszék et la construction de la voie locale de Brassó-Háromszék.....378
L'auteur présente l'histoire de la voie locale de Brassó-Háromszék, qui était construite il y a 110 ans.
Annexe de l'Union Européenne
- Dr. György Szabó:* Comment sont réalisées les prescriptions de l'Union Européenne392
L'auteur constate, que le but principal des principes de l'Union Européenne concernant le chemin de fer est l'introduction des relations de marché. La Hongrie a une bonne position dans l'établissement des relations de marche concernant les conditions de cadre, mais l'entrée dans l'infrastructure et les questions des charges de l'utilisation de l'infrastructure ne sont pas encore résolus.

Summary

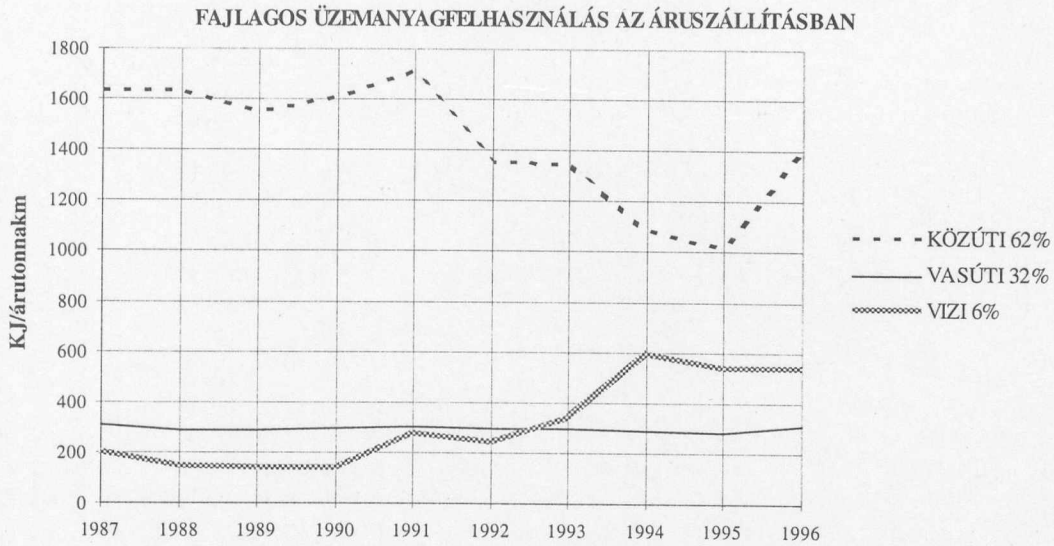
- Dr. Péter Scharle:* Source creation in the framework of the public-private partnership.....361
The author explains his game theoretical investigations and conclusion, with the accentuation of the problems to be found in the field of the transportation.
- Zoltán Bokor:* The utilisation of the controlling activity in the transportation using the example of the railway traffic (part I.).....368
The author presents an information system in the field of the economy, which realise the integrated treating of the external and internal data.
- György Burian Fendall-András Bogdán:* The modernisation of the combined railway freight transport using module rail wagons376
The authors present the "railway wagons with basket" developed mainly for intermodal transport.
- Dr. Sándor Dunka:* Széchenyi and the Hungarian transportation.....378
The author has surveyed briefly the development of the Carpathian Basin and explains, how rocketing development meant the activity of Széchenyi in the transportation of our country.
- Álmos József:* Railway plans at Háromszék in Transsylvania and the construction of the local railway line between Brassó and Háromszék383
The author presents the history of the construction of the local line between Brassó and Háromszék, which was made 110 years ago.
- Dr. György Szabó:* Where the fulfilment of the railway prescriptions of the European Union stays392
The author states that the main goal of the railway prescriptions of the European Union is the introduction of the market conditions. Hungary has a good position internationally concerning the development of the development of international framework-conditions aiming at the establishment of the market relations but entering the railway infrastructure and the question of the charges for the utilisation of the infrastructure shall be resolved.

Zusammenfassung

- Dr. Scharle, Péter:* Schaffung von Ressourcen im Rahmen der Privat Public Partnerschaft eine gesellschaftliche Partie.....361
Der Autor macht seine Untersuchungen der Spieltheorie und Folgerungen - unter Hervorhebung der Verkehrsthemen bekannt.
- Bokor, Zoltán:* Die Verkehrsanwendung des Controlling am Beispiel des Eisenbahnverkehrs /Teil I/368
Der Autor stellt ein wirtschaftliches Informationssystem vor, welches die integrierte Handhabung der externen und internen Daten verwirklicht.
- György Burian Fendall-András Bogdán:* Modernisierung der kombinierten Gütertransporte der Eisenbahn vermittels Güterwaggons von Modul-Systemen376
Die Autoren stellen die vorwiegend für die Zwecke der intermodalen Transporte entwickelten "Korbwaggons der Eisenbahnen" vor.
- Dr. Dunka, Sándor:* Széchenyi und das ungarische Verkehrswesen.....378
Der Autor überblickt kurz die Entwicklung des Verkehrs im Karpatenbecken und gibt bekannt, welche sprunghafte Fortschritte die Tätigkeiten von Széchenyi im Verkehrswesen unseres Landes bedeutete.
- József, Álmos:* Eisenbahnpläne von Háromszék und der Bau der Lokalbahn zwischen Brassó (Kronstadt) und Háromszék383
Der Autor stellt die Geschichte des vor 110 Jahren durchgeführten Baus der Lokalbahn zwischen Brassó (Kronstadt) und Háromszék vor.
EU-Beilage
- Szabó, György:* Wie steht die Erfüllung der Eisenbahnvorschriften der Europäischen Union392
Der Autor stellt fest, dass der führende Zweck der Eisenbahnen betreffenden Richtlinien der Europäischen Union in der Einführung der Marktprinzipien liegt. Ungarn steht an keinem schlechten Platz in der Gestaltung der die Schaffung der Marktverhältnisse anstrebbenden allgemeinen Rahmenbedingungen, die Fragen des Zugangs zur Infrastruktur der Eisenbahnen und der Benützungsentgelte der Infrastruktur insgesamt warten jedoch auf die Lösung.

HIBAIGAZÍTÁS

Az 1999. augusztusi szám 287. oldalán Fleischer Tamás: A belvízi áruszállítás bizonytalan trendjei c. cikkében az 1. ábra hiányosan került leközlésre. Az ábra helyesen:



Forrás: Közlekedési adatok 1987-1996 Infraczettel 25 Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Budapest, 1997

1. ábra. Fajlagos üzemanyagfelhasználás a magyar áruszállításban 1987-1996 (jelmagyarázatban az alágazatok aránya az 1996. évi áruszállítási teljesítményből)

Megrendelőlap

Megrendeljük a **Közlekedéstudományi Szemle** című folyóiratot a 2000. évre
 példányban, az alábbi címre:

Megrendelő neve:

címe:

irányítószáma:

Telefon/fax:

A 2000. évi előfizetési díjat,-Ft-ot a részünkre küldendő
 postautalványon a: **Közlekedési Dokumentációs Kft.**

10200940-21511392-00000000 számlájára

1999. december 15-ig befizetjük vagy átutaljuk.

Kelt: év hó nap

.....
 megrendelő aláírása

Megrendelőlap

Megrendeljük a **Közlekedéstudományi Szemle** című folyóiratot a 2000. évre
 példányban, az alábbi címre:

Megrendelő neve:

címe:

irányítószáma:

Telefon/fax:

A 2000. évi előfizetési díjat,-Ft-ot a részünkre küldendő postau-
 talványon a: Magyar Posta Rt. **HJ HELIR 11991102-02102799** pénzforgal-
 mi jelzőszámra 1999. december 15-ig befizetjük vagy átutaljuk.

Kelt: év hó nap

.....
 megrendelő aláírása



A MÁV Rt. az átfogó reform jegyében olyan vasút megteremtésén munkálkodik, amit a polgár, a kormány és a vasutas egyaránt magáénak vall. A vállalati filozófiához egyre átláthatóbb és hatékonyabb gazdálkodó szervezet társul.

- A MÁV biztonságos és folyamatosan bővülő szolgáltatásokkal kíván megfelelni az utasok, a fuvarozók igényeinek.
- A MÁV korszerűsíti járműparkját, pályahálózatát, Magyarország legnagyobb informatikai programját hajtja végre.
- A MÁV az Európai Unióhoz való csatlakozás jegyében versenyképes, vállalkozó, kereskedő vasutat hoz létre.

Mindez a minőségi munkát végző vasutasokkal, egyértelmű kormányzati támogatással és a nemzetközi kapcsolatok fejlesztésével érhető el.



A MÁV Rt teljesítményei	1997. tény	1998. terv	1998. tény	1999. terv
Utasfő (millió)	155,1	154,9	155,2	156,2
Utaskilométer (millió)	8582,6	8574,3	8787,7	8878,0
Árutonna (millió)	46,0	47,6	47,5	47,8
Árutonnakm (millió)	7873	8123	7852	7863
Átlagos állományi létszám (fő)	59229	57420	57252	56572
Termelékenység (képzett tonnakm/fő)	277,8	290,8	290,6	295,9

Kell a vasút Európában!