

# Közlekedés- tudományi szemle

**3.**

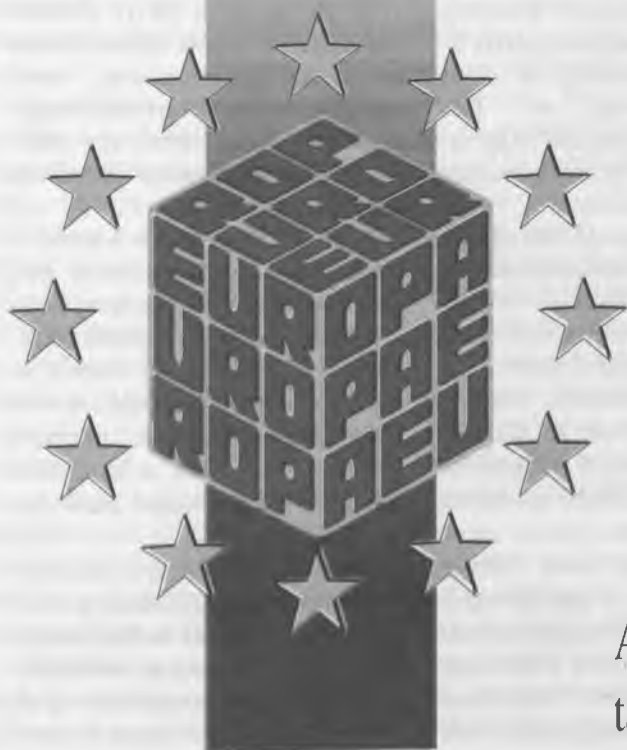
**1999**

**március**

**XLIX.**

**évfolyam**

EU melléklet



**A MEGOLDÁS**

A melléklet a Külügyminisztérium támogatásával jött létre.

Dr. Rixer Attila

## VASÚTI KÖZLEKEDÉS ÉS ÉPÍTÉS

## A vasúti mellékvonali probléma

EU-konform kezelésének alapelvei és potenciális alapelemei

## 1. Bevezetés

A mellékvonali probléma a MÁV Rt. egyik évtizedek óta fennálló és jelenleg is állandó vállalatgazdasági és közlekedés-, illetve társadalompolitikai problémája, amely az eddigi „kezelésére” irányuló vonalmegszüntetési kísérletek és koncepciók esetén minden alkalommal komoly és széles körű politikai ellenállásba ütközött a lakosság, a civil szervezetek, az önkormányzatok, az országgyűlési képviselők, valamint a vasutasság részéről.

Ezen tény és a probléma idült jellege miatt célszerűnek látszik feltárni kialakulásának okait és folyamatát, továbbá a probléma „kezelésére” irányuló eddigi kísérletek módszereit és mérőföldköveit, majd ennek tanulságait értékelve, és szembeállítva a jövő potenciális lehetőségeivel, kísérletet tenni a probléma végleges megoldásának lehetséges projektjére.

Az ún. mellékvonali probléma mindhárom vasúti koncesszióköteles tevékenységi körre — amelyek a vasúti

- infrastruktúra működtetése
- személyszállítás és
- áru fuvarozás —

kiterjed. Ezek a tevékenységek ugyanakkor egymással is (szinergikus) kölcsönhatásban vannak, miután

- egyrészt az infrastruktúra csaknem teljes hálózatán *vegyes* (személy és áru) forgalom van, így egymást befolyásolják a menetrendi trasszok alakulása, száma és (áru- és személyszállítási) megoszlása (azaz az infrastruktúra kapacitás kihasználása) tekintetében,

- másrészt mindkét szállítási ág

szolgáltatását mennyiségileg, minőségileg és gazdaságossági-hatékonysági szempontból meghatározza az infrastruktúra (pálya- és állomási) rendelkezésre állása, mennyiségi és minőségi jellemzői.

A hazai mellékvonali problémának ezen és további nemzetközileg azonos ok-, következmény- és megoldáselemei mellett a nemzetközitől eltérő jellegzetességei is vannak, ezért az ezeket is kezelő végleges és teljes körű megoldást megalapozó feltáró-elemző vizsgálatot célszerű beindítani.

Szükségszerű végre megszakítani a mellékvonali probléma kétszeres önröntő „ördögi kört”, és a mellékvonalak kezelését önjavító „angyali körbe” helyezni.

A hazai közlekedéspolitikai gyakorlatban a vasúttársaság üzemgazdasági problémájává leegyszerűsített és sommásan „veszteséges” jelzővel aposztrofált mellékvonalak problémája lényegesen összetettebb, és — az EU társult tag és EU-csatlakozásra felkészülő Magyarországon — EU-konform megoldást érdemel és igényel.

A jelen cikk, amely lényegében egy ilyen célú és eredményű *vázlatos megoldási javaslat* — elsősorban a helyzetfeltárára és a főbb megoldási lehetőségekre irányuló — részletesebb kutatási eredmény tömörítése. A cikk nem foglalkozik például a nemzetközi viszonylatban is létező mellékvonali probléma nemzetközi sikermegoldásaival, a vasút környezetbarátságának a mellékvonali közlekedésben is megmutatkozó externális előnyeinek értékelésével, a mellékvonalak összhálózati és térségi és interregionális funk-

ciójával stb., illetve nem részletezi a témában 1995 óta megtörtént koncepcionális, előkészítési és végrehajtási intézkedéseket, a mellékvonali műszaki rehabilitációs koncepciókat stb. A jelen cikknek célja tehát a teljes körű problémafeltárás és —elemzés, valamint a végleges megoldási javaslat kialakításának megalapozását szolgáló, a közeljövőben minden bizonnyal beinduló *megoldásiút-kereső vita induló bázisaként* szolgálni a mellékvonali infrastruktúra- és szolgáltatásfejlesztés *újszerű szempontjainak és megoldási lehetőségeinek* felvetésével.

## 2. A mellékvonali probléma lényege és EU-konform megoldásának újszerű lehetőségei

Magyarország egykori területén 1880-tól számos *Helyi Érdekű Vasút* (HÉV) épült folyamatosan helyi kezdeményezésre, koncessziós rendszerben (ezek megépítésük után többnyire MÁV (szabványszerződéses) kezelésbe kerültek).

1918-ra lényegében kiépült a teljes HÉV-hálózat (13050 km, 157 vonal). 1921 után az új határok kialakításával a maradó HÉV-hálózat (4798 km, 68 vonal) jelentős része *megcsonkult*, mert a szomszédos államok politikai okokból felszedték a *határokon átmenő mellékvonalak határszakasz* részét.

Ezzel megszületett a mai értelemben vett *mellékvonali probléma* az ún. *trianoni mellékvonalakon*, mert ezek még az eredeti térségi/regionális szerepüket is elvesztették, ahelyett hogy új inter-

regionális funkciót kaptak volna.

A helyzetet súlyosbította és a teljes mellékvonal hálózatra kiterjesztette a *mellékvonalak „nagyvasúti technikai félrekezelése”*.

A mellékvonalak kétszeres ún. „ördögi körbe” kerültek, mert

- egyrészt az ismétlődő „*hálózatracionalizálás*” ellenére (1959-1982 között kb. 2000 km mellékvonal és gazdasági vasút és mintegy 380 szolgálati hely megszüntetésére került sor) a probléma újratermelődött,

- másrészt a *helytelen technikai kezelés és az elégtelen/elmaradó karbantartás* miatt a kínálat folyamatosan degradálódott, ami a forgalom és a bevétel csökkenését jelentette, ami még kevesebb ráfordítást eredményezett, és ezzel beindult a „kör” \*.

1982 óta számos *forgalmi-gazdaságossági mellékvonal vizsgálatra* került sor — különböző metodikák szerint —, ezek eredménye mindig az volt, hogy a mellékvonalak a rá- és elhordó funkciójukkal a teljes hálózat szerves részei, a státus quo megtartása társadalom- és közlekedéspolitikai érdek, a mellékvonal mérleg hiány üzletpolitikai kockázatként kezelhető és fokozatos technológiai racionalizálással ellensúlyozható.

A *mellékvonal probléma érdemi összekezelésének* igénye az eddigi tüneti kezelés helyett, az ördögi körből kitörés igényével 1992-ben merült fel. Ekkor a MÁV vezetése komplex vizsgálattal bizta meg a MÁV Fejlesztési és Kísérleti Intézetet. A kutatás eredményeként az FKI a mellékvonal probléma *komplex innovációs stratégiai* kezelésére tett javaslatot. (Az innovációs programcsomag négy részcsomagja: a mellékvonal járművek, biztosító és távközlő berendezések, útátjárók és pályák innovációja, azaz rehabilitációs felújítása.)<sup>1</sup>

A kutatási eredmények bázisán a megvalósításra, illetve a *stratégia akciótervének részletes kidol-*

*gozására* 1994. novemberében a MÁV vezetése munkabizottságot hozott létre a szakszolgálatok és az igazgatóságok képviselőiből. A munkabizottság *üzemviteli technológiaegyszerűsítési* (szervezési, biztosítottsági és műszaki rehabilitációs részcsomagokból álló) *projektcsomagot* dolgozott ki, amelynek megvalósítása már 1995. januárjában megkezdődött.

A munkabizottság ezzel egyidejűleg *projektjavaslatokat* dolgozott ki

- a regionális vasutak kialakítási és működési feltételei és keretei,

- a MÁV Rt. szervezetén belül elkülönített mellékvonal regionális vasúti profitcenterek kialakítási és működési feltételei,

- a MÁV Rt. vasúti mellékvonalainak üzemeltetési lehetőségei és keretfeltételei harmadik felek közreműködésével témákban.

Ennek alapján került sor 1995-ben

- pilotprojektként három regionális vasút létrehozására, és

- a mellékvonal települések önkormányzataival mintegy 70 együttműködési megállapodás megkötésére.

A pilotprojekt sikere nyomán 1996-ban a teljes mellékvonal hálózat tekintetében sor került a MÁV Rt. *Regionális Vasutak rendszerének* bevezetésére a 20 regionális vasút megalakításával.

Időközben 1996-1997 folyamán sor került

- a biztosítottsági és
- a műszaki rehabilitációs projektcsomag

*fokozatos megvalósítására és folyamatos aktualizálására.* A folyamat *jelenleg is folyik, és tovább folytatása is tervezett*

- egyrészt állami költségvetésből,

- másrészt Phare-támogatásból.

A mellékvonal probléma „ördögi köréből” való teljes *kitörés*, és a mellékvonal ún. „*angyali kör*” megteremtése — az eddigi intézkedéscsomagon és annak

eredményein kívül — *további intézkedéseket* igényel, amelyek

- a vasúti kistávolságú személyközlekedés regionalizálása,
- a vasúti személyszállítás közszolgáltatási státuszának rendezése,

- attraktív mellékvonal személyszállítási szolgáltatási kínálat kialakítása, fenntartása és folyamatos javítása.

Ezekre *jó és EU-konform nemzetközi megoldások* állnak rendelkezésre a svájci, német, francia, svéd és osztrák tagállamok és vasutak bevált gyakorlatából és eljárásából<sup>2</sup>.

Ezen intézkedéseken kívül még további *potenciális lehetőségek* vannak, amelyek azonban *aktív cselekvéssel intézkedésekké* konvertálhatók.

Ilyen *lehetőségek*:

- hazánk és a szomszédos országok *EU-csatlakozása*, illetve *EU társult tagsága*, amelynek következtében a *politikai államhatárok oldhatók*, és előtérbe kerül a határok, illetve a határátkelőhelyek interregionális összekapcsoló szerepe: ez *visszaállíthatja a trianoni mellékvonalak eredeti térségi funkcióját, és pótlólagos interregionális funkciót* teremthet meg számukra;

- a *területfejlesztési törvény* potenciális lehetőségei az ún. hátrányos térségekben és a hátrányos helyzetű határ menti térségekben lévő, és azokat kiszolgáló mellékvonalak számára *mind az infrastruktúra, mind a személyszállítási közszolgáltatás* tekintetében meglévő, és rájuk hátrányos „meglévő területi különbségek mérséklése” érdekében, és az „európai integrációs, innovációs területfejlesztési feladatok támogatása” keretében

- hazánk *EU-csatlakozásáig* ki kell alakítani az EU területi statisztikai rendszerének, a NUTS-nómenatúrának, a *három regionális szintet* kijelölő rendszerét, azaz a makro-, mezo- és mikrorégiókat, amelyekhez igazodva megvalósulhat a kistávolságú, és

azon belül a *mellékvonali személyszállítás végleges és teljes regionalizálása*;

- hazánk *EU-csatlakozásáig* át kell venni az *EU jogszabályozását*, és azon belül az idevágó jogszabályokat, pl. a 1191/69 sz. irányelvet a *közlekedési közszolgáltatásokról*, ami az EU-tagországok ún. közlekedési regionalizálási jogszabálya, így megteremtődik a *mellékvonalak regionális státuszának* hazai jogi alapja is;

- folyamatban van az idevágó hazai *törvények* (pl. a koncessziós, a vasúti törvény), továbbá az *Állam-MÁV szerződés időszakos felülvizsgálata*, valamint *új típusú közlekedési törvények* (pl. a személyszállítási törvény) *előkészítése*: ezekben újraszabályozhatók, illetve finomíthatók a problémás fogalmak és intézmények (a közszolgáltatás, alapellátás specifikálása és finanszírozásának rendezése, a kistávolságú és azon belül a helyi, az elővárosi és a regionális közlekedés szétválasztása, az országos közforgalmú vasutak helyi forgalmi jogosultsága, a helyi, elővárosi és regionális vasúti forgalmi teljesítmények statisztikai megjelenítése, a termelési és a fogyasztói árkiegészítések közlekedésen belüli összehangolása, a közlekedés regionalizálása, a regionális közlekedési szövetségek alakítása stb.).

Ezeket a lehetőségeket a *közlekedési tárca* és a *MÁV Rt.* vezetése részéről aktívan gerjeszteni kell, és a lehetőségek realizálására *projektváltozatokat* kell időben előre kidolgozni, amelyek bázisán a lehetőségek akart és céltudatos bekövetkezése célirányozható.

Emellett és ezekkel párhuzamosan a *MÁV Rt.-nek*

- *regionalizálni* kell önmagát (*szervezetét, kapacitásait, teljesítményeit*) a régiókkal, illetve az érintett településekkel való szerves funkcionális kapcsolat kiépítése és fenntartása céljából, és ezen belül

- meg kell teremtenie az eszközvagyont, a fenntartási források és tervek, a költségvetési kapcsolatok (rehabilitációs és fejlesztési források, termelési és fogyasztói árkiegészítések stb.) regionális hozzárendelésének lehetőségét,

- *műszakilag és üzemtechnikailag rehabilitálnia* kell a mellékvonalakat a pálya, az üzem, az állomások és a gördülő állomány tekintetében a fenntartható „mellékvonali üzem” kialakítása érdekében,

- *komplex, egységes*, de ugyanakkor az egyes mellékvonalak adott műszaki-technológiai helyzetállásának megfelelően *differentiált mellékvonali rehabilitációs stratégiát és akció-projektsomagot* kell kidolgoznia az előbbi feladat hatékony és hatásos, és célirányos és tervezhető megvalósítása céljából,

- *attraktív* és az adott régió sajátos igényeihez, feltételeihez és körülményeihez *hozzáillesztett regionális szolgáltatáskínálatot* kell kialakítania az ügyfelek (állam, régiók, települések) és a végső fogyasztók érdekében (vállalatok, utasok) és igényeinek megfelelően,

- az előbbiek érdekében hatásos és hatékony *regionális imázssteremtő, marketing- és PR-tevékenységet* kell végeznie a regionális ügyfelek igényeinek megfelelő, illetve azokat szolgáló regionális politika kialakítása, megvalósítása, bemutatása és ügyfél-elfogadottsága, illetve az utasszám növelése céljából,

- ki kell mutatnia az előzőekben felsorolt rehabilitációs és attraktivitási intézkedések — amelyek célja egyaránt a hatékonyságnövelő, racionális és erőforrás-takarékos teljesítmény-előállítás és az attraktív regionális szolgáltatáskínálati kialakítás támogatása — *erőforrás-megtakarítási és bevételnövelési eredményeit és azok visszaforgatási lehetőségeit a továbbjavítási célokra*.

Természetesen a *MÁV Rt.* ezen erőfeszítései mellett szüksé-

ges és elengedhetetlen a *KHVM — mint szakigazgatási szerv és mint tulajdonosi jogokat gyakorló — irányítói, költségvetési finanszírozói, nemzetközivonatkozás- és controllingfunkciója és támogatása a potenciális lehetőségek aktív kihasználására és a javító intézkedések megvalósítására*.

Nyilvánvaló, hogy a megnevezett *intézkedések komplex projektsomagot* kell képezzenek. Ezek együttes megvalósításával a mellékvonali összprobléma véglegesen és *EU-konform módon* megoldható, a mellékvonali rendszer *önfenntartó anyagi körbe* kerül, valamennyi érdekcsoport hasznára. A mellékvonali probléma végleges rendezése ugyanakkor minden bizonnyal a *MÁV Rt.*, sőt a közlekedés egésze gazdasági-társadalmi pozícióját, legitimitását, imázsát és elismerését is jelentősen javítja mind hazai, mind EU-tekintetben.

Nyilvánvaló az is, hogy az eddigi — több, mint egy évtizede folyó és évente többszöri alkalommal is elvégzett — tünetkezelési célú, a regionális vasúthálózat fokozatos csökkentésére és megszüntetésére, a regionális vasúti személyszállítási közszolgáltatási-alapellátási kínálat és színvonal visszafogására, valamint a mellékvonali vasúti alapellátási kiszolgálás közútra terelésére irányuló erőltetett vizsgálatok és kezdeményezések helyett az előzőleg bemutatott *potenciális lehetőségek kihasználására való aktív felkészülésre* és az előzőekben felsorolt *javító intézkedésekre* kell az erőfeszítéseket és a rendelkezésre álló és potenciális forrásokat irányítani.

Az előzőek mellett a *KKTSZK/VKTSZK regionalizálása* céljából szükséges a *KHVM*, a *Belügyminisztérium*, a *Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Minisztérium*, a *Gazdasági Minisztérium* és a *Pénzügyminisztérium* együttes cselekvése a *regionális közlekedési szövetség-*

gek rendszerének és a regionális megrendelő-teljesítő viszony kialakítása érdekében.

Nyilvánvaló továbbá, hogy minden olyan formális intézkedés, amely nem a mellékvonali probléma lényegi és végleges megoldására irányul, hanem csak az egyes mellékvonalaknak a MÁV Rt. üzemköréből kivételére (pl. pusztán a vonal helyi közforgalmúvá minősítése, vagy a vonalankénti új vasúti társaságok alapítása), az a vasúti koncesszió-köteles tevékenységekért és közszolgáltatásért való állami-kormányzati felelősséget csak egy másik, alsóbb felelősségi szintre hárítja át — esetleg a felelősség teljesítési feltételeinek biztosítása nélkül —, de nem oldja meg a problémát.

Végezetül felhívom a figyelmet arra a közelmúltban és jelenleg is világszerte gyakran hangoztatott véleményre, hogy a közép- és kelet-európai reformországok megkezdett és jelenleg is folyó politikai-gazdasági rendszerváltására *nincs történelmi példa és bevált recept*, ami nyilvánvalóan igaz a közlekedési, és azon belül a mellékvonali problémára is. Nyilvánvaló ezért, hogy a mellékvonali probléma „kezelése” egyedi — a speciális magyar gazdaság- és társadalmpolitikai körülményeket és adottságokat messzemenően figyelembe vevő — külön megközelítést és megoldást igényel.

### 3. A mellékvonali probléma alakulása és EU-konform kezelési irányai

A mai mellékvonali hálózat lényegében az 1880 és 1888-i ún. HÉV (Helyiérdekű Vasút) törvények alapján épített egykori HÉV-vonalakból alakult ki. Ezek térségi kezdeményezésű és elsősorban térségi ráhordó jellegűek, illetve funkciójuk voltak, és szervesen illeszkedtek a teljes hálózathoz, az adott régió/térség személy- és áruszállítási igényeinek kielégíté-

sét szolgálták.

A trianoni békeszerződés következtében a mai Magyarország területén maradó HÉV-vonalak (68 vonal) közül sokat *elmetszettek az új államhatárok*, egyeseket kétszer is (pl. Párkány-Nána — Ipolyság — Losonc). Több vonal tekintetében a vonal közbülső része került külföldre peagelehetőség nélkül (pl. Szeged — Baja). Az elmetszett vonalakon az új államhatáron néhány km hosszúságban felszedték a vágányt, így ezek az új határkijelöléssel nemzetközi vonallá és határátmenetűvé váltak helyett belföldi csonka szárnyvonalakká degradálódtak. Ezáltal megszűntek a vonalak eredeti térségössze- és -bekötő szerepe is, és egyidejűleg létrejött a maig is kiható ún. *mellékvonali probléma*.

A mellékvonali probléma „kezelésének” keretében a II. világháború után *több fázisban végzett hálózatcsökkentés* (vonat- és állomásbezárások, illetve megszüntetések) ellenére — amely volumenében az 1959-1982 időszakban a maradó hálózat és az állomások mintegy 30%-át tette ki — a mellékvonali probléma ma sem megoldott, azaz a mellékvonali probléma hazai kezelése ún. *ördögi körbe* került. Azaz pusztán az ún. legveszteségesebb mellékvonalak fokozatos bezárásával, vagyis a hálózat fokozatos lecsökkentésével a probléma újratermelődik, sőt fokozódik. Ez tehát csak egy tüneti kezelés, a valódi probléma-, illetve a feladatmegoldás helyett. Erre az EU-Bizottság 1996. évi Fehér Könyve (A közösségi vasutak revitalizációs stratégiája) is felhívja a figyelmet.

Ugyanakkor egy *másik ördögi kör* is létezik minden egyes mellékvonal vonatkozásában, ez a karbantartási/technikai/üzemviteli technológiai elmaradás → elégtelen szolgáltatáskínálat → utas- és áruforgalom-vesztés → bevételcsökkenés → költségfedezetromlás ördögi köre.

Nyilvánvaló, hogy ebből a két-

szeres ördögi körből *ki kell törni*, és ki kell alakítani a mellékvonali probléma ún. *angyali körét*, amely az ördögi kör folytonos rosszabbá válása helyett *folyamatos helyzetjavulást* eredményez.

A mellékvonali angyali kör nyilvánvaló *általános sémája*: korszerű mellékvonali technika és technológia + attraktív szolgáltatáskínálat → utas- és áruforgalom-többlet → bevételnövekedés + költségcsökkenés → költségfedezetjavulás. Ez a séma már bevált az EU minden országában (a legjobb megoldások a svéd, a német vagy a francia KKTSZK-kezelési példa)<sup>3</sup>.

A kitörési lehetőségek, illetve a problémamegoldási módok kidolgozásánál természetesen *külön kell kezelni*

- az ún. trianoni és
- a technikailag „félrekezelt” mellékvonalakat.

A helyzetet csak súlyosbítja, de nem bonyolítja az, hogy a technikai félrekezelés a trianoni mellékvonalakra is vonatkozik.

A trianoni mellékvonalak azok a határtérségi mellékvonalak, amelyek az új határok kijelölésével váltak a jelenlegi belföldi csonka szárnyvonalakká. Nyilvánvaló, hogy az ok megszűnésével az okozat is megszüntethető. A határok megszűnése és a politikai helyzet megváltozása (amely a vonal határszakaszi részének felszedését okozta) az egyértelmű kitörési, illetve problémamegoldási helyzet.

A trianoni mellékvonalak közül a jelenleg is meglévő vonalak az érintett országok EU-taggá válása esetén az országhatárok feloldásával visszanyerhetik természetes térségi funkciójukat a felbontott szakaszok visszaépítésével.

Természetesen az EU társult tagság, illetve a közelmúltban megkötött magyar-szlovák, -ukrán, -román országszerződések is módot adhatnak erre. Az érintett országok kölcsönös egyetértése esetén a Phare INTEREG-, illetve

CBS programok (interregionális) keretében a finanszírozás is megoldható. Jó példa erre a szlovén-magyar határátmenet projektje. Sajnálatos, hogy az 1959-1982 időszaki „problémakezelés” kapcsán számos, a trianoni békeszerződés következtében belföldi csonka szárnyvonallá vált (HÉV) mellékvonalat bezártak, illetve ténylegesen felszedtek. Ezek esetében is mérlegelhető azonban — és valószínűleg célszerű és közgazdaságos lesz — a vonalrehabilitáció, illetve reaktiválás, esetleg új nyomvonalon a megépítés, amint az a szlovén-magyar határátmenet esetében történt.

A problémát csak súlyosbítja, de nem bonyolítja az, ha a szomszédos országban is hasonló okokból hasonló vonalszakasz-megszüntetés történt az adott viszonylatban.

A *technikai félrekezelés* fogalmába tartoznak azok az intézkedések (vagy nem intézkedések), amelyek ezeknek a vonalaknak az ún. gyenge forgalmú mellékvonalakká válásával ellentétesek, vagy a folyamatot nem követték. Tömören és képletesen megfogalmazva: a „kisvasúton” nagyvasúti, illetve fővasúti előírások, technikák és technológiák alkalmazása.

Ez a probléma nemcsak a hazai viszonylatban, hanem nemzetközileg is igaz. Ezt ismerte fel a Vasutak Nemzetközi Szövetsége (UIC), amikor a 400 sz. *döntvényében* összefoglalta a *gyengeforgalmú vonalak gazdaságos üzemvitelére érdekében alkalmazható javító és ésszerűsítő intézkedéseket*.

Bár ezt megelőzően és követően is történtek hazánkban is ilyen típusú *gyakorlati intézkedések* (Bz motorkocsik, BKV-jegyrendszer adaptálása, MERÁFI, MEFI, rugós váltók stb.), de ezek *sziget-szerűek és egyediek* voltak, nem pedig teljes területlefedően, rendszerként és integráltan bevezettek. Ezért nem adhattak átütő és átfogó megoldást sem az össz-

problémára, sem a mellékvonalai hálózat összességére, sem az egyes mellékvonalakra.

A helyzet még a mai napig sem megoldott teljes körűen, bár kétségtelen előrehaladás van.

A technikai félrekezelés rehabilitációjára, illetve a helyes technikai megoldás megvalósítására újabb, a jelenlegit kiváltó, illetve kiegészítő *komplex mellékvonalai rehabilitációs rendszer-megoldó projektcsoport* kialakítására van szükség.

Az ún. *mellékvonalai technológia helyes kialakítására* kiváló svájci, német, angol és osztrák vasúti példák és rendszer-megoldások állnak rendelkezésre<sup>4</sup>.

A mellékvonalai probléma *további EU-konform stratégiai kitörési, illetve megoldási lehetőségek*

- a vasúti kistávolságú személyközlekedés *regionalizálása*,

- a vasúti mellékvonalai személyszállítás *közszolgáltatási-alapellátási státuszának* rendezése,

- *attraktív mellékvonalai személyszállítási szolgáltatási kínálat* kialakítása, fenntartása és folyamatos javítása,

amelyek *egy csomagban* kezelhetők.

Ezekre ugyancsak jó és EU-konform megoldást mutat a *svájci, svéd, német, francia és osztrák* tagállamok és vasutak *példája*<sup>5</sup>.

#### 4. A mellékvonalai probléma kezelésének személyszállítási közszolgáltatási-alapellátási vonatkozású iránya

Nem célom e cikk keretében a kapcsolatos fogalmak teljes körű definíciós és tartalmi tisztázása, ezért a személyszállítási közszolgáltatás és alapellátás tekintetében a vonatkozó vasúti törvény és az Állam-MÁV szerződés szabályozását veszem a továbbiakban figyelembe.

Nyilvánvaló, hogy a mellékvonalakon történő *menetrend szerinti vasúti személyszállítás* is

*közszolgáltatási tevékenység*, mert a *vasúti törvény* (az 1993. évi XCV. törvény a vasútról) szerint a „menetrend alapján végzett helyi és helyközi személyszállítás közszolgáltatási tevékenység” (12. § (1)).

A törvény további rendelkezése szerint a „vállalkozó vasutat, illetve a vasúti társaságot a közszolgáltatási tevékenység végzésére ... *szerződéskötési kötelezettség* terheli” (12. § (1)).

A törvény következő joghelye szerint a „közszolgáltatási tevékenységnek a 6. § ... alapján kötött szerződésben meghatározott része minősül *alapellátásnak*”.

Itt nyilvánvalóan zavart okoz, hogy

- nem törvény specifikálja az alapellátást, hanem (csak egy) szerződés,

- a törvény a közszolgáltatási kötelezettséget leszűkíti az alapellátásra.

Természetes, hogy a mellékvonalai probléma megoldásához tisztázni kell az olyan fogalmakat, mint a közlekedési közszolgáltatás, alapellátás, és ezeket elkülönítetten értelmezni és *specifikálni kell a mellékvonalakra* is.

Nyilvánvaló az is, hogy a definíció mellett egyértelműen *specifikálni kell* a közlekedési (vasúti) közszolgáltatás és alapellátás, a közszolgáltatási/alapellátási kötelezettség, azok mennyiségi-minőségi tartalma és színvonala, továbbá az igénybe vett ilyen teljesítményekért teljesítendő végső fogyasztói (utas) ellentételezés, illetve díjtétel mértéke fogalmakat.

E nélkül is nyilvánvaló azonban az, hogy az *állami kötelezettségek*, állami feladatok a *szubszidiaritás elve* alapján lejjebb, azaz alacsonyabb hatalmi, illetve közigazgatási hierarchiaszintre *delegálhatók*, amennyiben az alsóbb szintek ezt (önként) elvállalják, de természetesen csak a *szükséges feltételek megelőző megteremtésével, illetve a megfelelő anyagi, jogi stb. eszközök*

*egyidejű delegálásával.* Így az állami (közigazgatási) — azaz kormány-, illetve állami költségvetési — szintről a regionális (tartományi, megyei/járási), sőt helyi (települési) önkormányzati szintre.

Ezzel kapcsolatban nyilvánvaló, hogy a feladatdelegálás ellenére sem szűnik meg az *állami ellátási kötelezettség elvi elsődlegessége, illetve az állam végső (abszolút) felelőssége.* Ez azt jelenti, hogy az *állam maradó kötelezettsége:* felügyelni a delegált feladatok és köteleességek végrehajtását, és a szükséges eszközök vagy a közszolgáltatási normák elégtelensége esetén közbeavatkozni.

Ugyanakkor nyilvánvaló az is, hogy az állami ellátási, szolgáltatási felelősség nem jelent(het) feltétlenül az adott teljesítmények és szolgáltatások *személyes* (állami) nyújtását, azaz a közvetlen végrehajtást, vagyis a feltétlen állami tulajdonú vállalat általi végrehajtást, hanem a végrehajtás lehetséges bármely társasági jogi státuszú harmadik fél révén is. A lényeg itt az állam *ellátási,* illetve *biztosítási felelőssége.*

A közszolgáltatás és az ahhoz tartozó *főbb fogalmak* értelmezése a Magyar Értelmező Kéziszótár (Akadémiai Kiadó, Budapest, 1975) szerint a következő:

- *közszolgáltatás:* a közművek szolgáltatása a lakosság részére

- *közellátás:* a lakosság szükségleteiről, elsősorban élelmezéséről való hatóságilag szervezett gondoskodás,

- *közérdek:* a(z egész) társadalom, a közösség java, közös érdeke

- *közhasználat:* valaminek közös(ségi) alapon való használata, igénybevétele

- *közhasznú:* a közérdeket szolgáló

- *közjólét:* az egész közösség jóléte

- *közüzem:* közszolgáltatást teljesítő, köztulajdonban levő üzem

- *közszükséglet:* a társadalom szükséglete a létfenntartási és használati cikkekben, termékekben, illetve ezek iránti igénye.

A Német Közgazdasági Kifejezések Értelmező Szótára szerint (Műszaki Fordító Vállalat, Budapest, 1992)

- a *közjavak:* az állam által nyújtott javak és szolgáltatások.

A KKTSZK németországi regionalizálásával foglalkozó irodalom (Wachinger, L. – Wittemann, M.: Regionalisierung des ÖPNV. Der Rechtliche Rahmen in Bund und Ländern nach der Bahnreform. Erich Schmidt Verlag, Bielefeld, 1996) szerint a *közszolgáltatás,* amelynek német megfelelője a *Daseinvorsorge* (szó szerint: a(z emberi) létről való gondoskodás, létfenntartás), eredetileg a „létszükségleti javak állami biztosítását” jelentette, de aztán kibővült, és jelenleg „azoknak az *állami és magánszervek teljesítményeinek összességét* jelenti, amelyek a *polgárok normál* (azaz a mindenkori életszínvonal-normáknak megfelelő) *életvitelének megfelelő igényeinek* kielégítését szolgálják”.

Nyilvánvaló, hogy a közszolgáltatás, illetve közellátás a közszükségletek, illetve a közjavak fajtái, illetve területei szerint *specifikálható.* Így megkülönböztethető a közegészség, a közoktatás, a közrend, a közbiztonság stb. területek szerinti közszolgáltatás, így a *közlekedési közszolgáltatás* is.

Nyilvánvalóan a közlekedésen belül — tovább-bontva a közlekedési módok (eszközök) szerinti bontás alapján — megkülönböztethető a közúti, belvízi, légi, *vasúti,* városi stb. *közszolgáltatás* is.

Más kérdés viszont a közszolgáltatási *kötelezettség,* illetve azon belül a közlekedési és a vasúti közlekedési közszolgáltatási kötelezettség problémaköre és fogalmi tisztázása.

Továbbá megint csak más kérdés a felajánlott (azaz rendelkezésre bocsátott, mintegy készenléti), illetve az igénybe vett közszolgáltatási teljesítményekért teljesítendő végső fogyasztói (utas) *ellentételezés,* illetve díjtétel mértéke.

Ugyancsak tisztázandó kérdés még a közszolgáltatások *menyiségi és minőségi tartalma, színvonala,* illetve teljesítmény- és minőségfokozat-skálája.

Nyilvánvaló, hogy ezeket a *fogalmakat pontosan definiálni és specifikálni* kell, mert ennek hiányában ezek nem tekinthetők jogi (azaz felelősségekkel, kötelezettségekkel és jogokkal, számonkérésekkel, felelősségre vonásokkal járó) fogalmaknak és szabályozásoknak, csak jól hangzó, de üres, kötelezettségvállalás nélküli propagandakifejezéseknek.

Az előbbiek alapján nyilvánvaló, hogy az állam joga, kötelezettsége és feladata megállapítani egy adott időszakban a (vasúti) személyszállítási közszolgáltatás teljesítmény- és minőségfokozatát, azaz *konkrét és specifikált ellátási kötelezettségét.* Az állam jogosult — természetesen a megfelelő közigazgatási eljárással (az érdekelt képviselőkkel egyeztetés során) — megállapítani, hogy milyen ellátási szint felel meg az adott időszakban a „polgárok normál életvitelének”. Itt az igényeket nyilvánvalóan ütköztetni kell a mindenkori államháztartási és (vasúti) közlekedési infrastrukturális, gördülőállományi és egyéb meghatározó technikai, személyi és eszközfeltételekkel.

A közlekedési közellátási igény (közszükséglet) ezen realizálható része tekinthető a *közszolgáltatási alapellátásnak.*

Nyilvánvaló azonban, hogy ezt az *alapellátási kínálatot megfelelően kell specifikálni a vonatkozó közszolgáltatási szerződésben,* amennyiben az állam az ellátási kötelezettsége tényleges végrehajtását megrendelőként pl. egy adott vasúttársasággal teljesíteti az ún. *megrendelő-teljesítő viszonyban* a vonatkozó *EU-*

direktívának megfelelően.

Nyilvánvaló az is, hogy a szerződésben az adott állami alapellátási szolgáltatási kötelezettség (teljesítmény) teljes ellentételezését — beleértve a végső fogyasztói (utas) ellentételezés, illetve díjtétel mértékét — is rögzíteni kell, az állami ellátási kötelezettséggel nyilvánvalóan együtt járó állami finanszírozási kötelezettség miatt.

Az idevágó EU-szabályozás azt is megengedi, hogy az állam erre a célra létesítsen saját tulajdonú vállalatot. Akkor nyilvánvalóan nincs szükség szerződéses viszonyra, viszont a finanszírozás akkor is az állam feladata.

A közhasznú személyszállítás/személyszállítási közszolgáltatás

- távolsági és
- kistávolságú területre osztható.

A területek tovább bonthatók szektorokra és alszektorokra:

- távolsági, ezen belül:
  - nemzetközi (itt további bontás lehetséges pl. viszonylatok/route-ok, vagy vonattípusok: pl. EC, kishatármenti szerint)
  - belföldi távolsági (itt is további bontás lehetséges pl. vonattípusok szerint: IC, IR stb.)
  - egyéb
  - kistávolságú, ezen belül:
    - helyi/városi
    - városkörnyéki/elővárosi
    - területi/regionális.

Természetesen a jelen cikk témája csak a kistávolságú közhasznú személyszállítási/személyszállítási közszolgáltatás-alapellátás, amelybe a mellékvonali problémakör tartozik.

A közhasznú kistávolságú személyszállítás (KKTSZK) a vasúti (VKTSZK) és az általános/egyéb (közúti busz, városi közlekedési) KKTSZK-területre bontható.

A közszolgáltatásokra is vonatkozó Állam-MÁV szerződés specifikálja az alapellátás fogalmát hazai viszonylatban.

Az EU-mércével nézve ez egyrészt nem elegendően részletes

specifikáció, másrészt rendkívül alacsonyok a kiszolgálási normák, de nem megfelelő a hazai gyakorlat szempontjából sem. Ebből erednek nyilvánvalóan a mellékvonalak veszteségeségével, illetve annak mértékével, valamint a mellékvonali alapellátás színvonalával kapcsolatos állam-MÁV, KHVM-PM, települési önkormányzatok-MÁV, utasok-MÁV, civil szervezetek-MÁV stb. viták.

A specifikáció mennyiségi meghatározására, illetve a regionális kiszolgálási alapellátási normákra a svájci és a német gyakorlat adhat mintát<sup>6</sup>.

Ugyanakkor az Állam-MÁV szerződés nem tartalmaz irányelveket sem a változatok kialakítására, sem az azok közötti választásra, így a döntés is valószínűleg véletlenszerű, vagy a legkisebb költségű változatra irányul.

Másrészt a menetrend végül is nyilvánvalóan teljesen pontosan specifikálja mennyiségileg az alapellátási teljesítménykínálatot, másrészt annak költségvetését, így akár vonalankénti bontásban is meghatározhatók a felmerült költségek és a — legalább nullszaldós üzemeltetéshez — szükséges ellentételezések.

Természetesen, ha az alapellátási menetrendi változatok költségvetése valóságos teljes költség-alapú, akkor az ennek megfelelő állami ellentételezés (a termelési és fogyasztói árkiegészítések formájában) esetén nincs jogi-gazdasági alapja az adott mellékvonalak gazdaságtalanná, illetve veszteségesé minősítésének. Kivéve abban az esetben, ha ez a vasúttársaság tárgyevi gondatlan gazdálkodása, elhibázott teljesítménytervezése vagy költségmeghatározása, vagy a vasúttársaság hatókörén kívül eső (pl. árhatósági stb. állami-központi, illetve kormányintézkedések, vismajor stb.) körülmények következtében történt. Ezekben az esetekben azonban természetesen külön kell eljárni.

Lényegében ez az alapja az EU-konform regionalizálásnak is a VKTSZK tekintetében. Pl. Németországban az 1993/94. évi menetrendet vették alapul mind a regionális teljesítményi kínálat, mind pedig a regionális finanszírozási kötelezettség tekintetében<sup>7</sup>

A menetrend alapján tehát az állam és a vasút lényegében megteremtheti, illetve specifikálhatja akár a régiókénti (pl. megyéenként, de akár célszerűen képzett közlekedési régióként is) (mellékvonali) vasúti közszolgáltatási alapellátást is. Ehhez a megfelelő részletességű számvitel és statisztika lényegében rendelkezésre áll. Természetesen az átállás speciális előkészítési, döntési és adatfeldolgozási munkákat is igényel, de ezáltal az állam, a kormány és a MÁV előzetesen felkészülhet a regionális közlekedés tényleges regionalizálására, amikor is létrejön az EU-konform regionális közigazgatási rendszer.

Megjegyzem, hogy ehhez a kvázi regionalizáláshoz semmiféle törvényi változtatásra nincs szükség, a kérdés az Állam-MÁV szerződés keretében — a jelenlegi jogszabályi keretek között — rendezhető EU-konform módon.

## 5. A mellékvonali probléma kezelésének területfejlesztési vonatkozású iránya

A mellékvonali probléma megoldásának egy további lehetőségét alapozza meg az 1996. évi XXI. törvény a területfejlesztésről és területrendezéséről.

A törvény preambuluma szerint a törvény célja többek között „az ország ... térségei társadalmi-gazdasági, kulturális fejlődésének előmozdítása, az országos és a térségi területfejlesztési feladatok összehangolása.”

A törvénynek a mellékvonalakat és azok térségeit érintő kiemelhető főbb vonatkozásai a következők:

- a területfejlesztés és területrendezés célja többek között:



„a) az ország valamennyi térségében a szociális piacgazdaság kiépítésének elősegítése, a fenntartható fejlődés feltételeinek megteremtése, az innováció térbeli terjedésének elősegítése, a társadalmi, gazdasági és környezeti céloknak megfelelő térbeli szerkezet kialakítása;

b) a főváros és a vidék, a városok és a községek, illetve a fejlett és az elmaradott térségek és települések közötti — az életkörülményekben, a gazdasági, a kulturális és az infrastrukturális feltételekben megnyilvánuló — jelentős különbségek mérséklése, és a további válságterületek kialakulásának megakadályozása a társadalmi esélyegyenlőség biztosítása érdekében;

c) az ország térszerkezete, településrendszere harmonikus fejlődésének elősegítése”;

• a területfejlesztés és területrendezés feladata:

„a) a térségi és helyi közösségek területfejlesztési és területrendezési kezdeményezéseinek elősegítése, összehangolása az országos célkitűzésekkel;

b) fejlesztési koncepciók, programok és tervek kidolgozása, meghatározása és megvalósítása a társadalom, a gazdaság és a környezet dinamikus egyensúlyának fenntartása, illetve javítása érdekében;

c) a nemzetközi együttműködés keretében az Európai Unió regionális politikájához illeszkedés elősegítése, valamint a regionális együttműködésben rejlő kölcsönös előnyök hasznosítása és a határ menti (különösen a hátrányos helyzetű határ menti) térségek összehangolt fejlesztésének elősegítése”;

• a területfejlesztés feladata különösen — többek között — „az elmaradott térségek felzárkóztatásának és fejlődésének elősegítése”;

• a területrendezés feladata különösen — többek között — „a környezet terhelését, terhelhetőségét és a fejlesztési célokat fi-

gyelembe vevő területfelhasználásnak, az infrastrukturális hálózatok területi szerkezetének, illetve elhelyezésének — az ágazati koncepciókkal összhangban történő — megállapítása”;

• az állam területfejlesztési feladata különösen:

„a) az elmaradott térségek felzárkóztatása;

b) a szerkezetátalakítás térségeinek fejlesztése;

c) a közszolgáltatásokban meglévő területi különbségek mérséklése;

d) az európai integrációs, innovációs területfejlesztési feladatok támogatása, a térségi területfelhasználási célok megvalósításának elősegítése.”

A törvény külön megnevesíti az elmaradott és a hátrányos helyzetű határ menti térséget, ami szerint

• „k) **elmaradott térség**: ahol a gazdaság értéktermelő képessége, infrastrukturális fejlettsége és társadalmi mutatói jelentősen kedvezőtlenebbek az országos átlagnál;

• s) **hátrányos helyzetű határ menti térségek**: azon települések összessége, melyek fejlődését, működését a határhoz való kötődése egyoldalúan meghatározza és kedvezőtlenül befolyásolja.”

A törvény definiálja még többek között a tervezési-statisztikai (nagy)régió, a fejlesztési régió, a városkörnyék, a térség és a kistérség fogalmát. Eszerint:

• „**tervezési-statisztikai (nagy)régió**: több megye (a főváros) területére kiterjedő, az érintett megyék közigazgatási határával határolt, egybefüggő tervezési, illetve statisztikai területi egység”;

• „**fejlesztési régió**: egy vagy több megyére (a fővárosra), vagy azok meghatározott területére kiterjedő, társadalmi, gazdasági vagy környezeti szempontból együtt kezelendő területi egység”;

• „**városkörnyék**: városközpontú kistérség, a fejlesztések

összehangolása érdekében kialakult önszerveződő területi egység”;

• „**kistérség**: a települések között létező funkcionális kapcsolatrendszerek összessége alapján behatárolható területi egység, egymással intenzív kapcsolatban lévő, önszerveződő, egymással határos települések összessége”;

• „**térség**: különböző területi egységek (a régió, a megye, a kiemelt térség és a kistérség) összefoglaló elnevezése”.

Nyilvánvaló, hogy ezen térségek tekintetében a tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatásokban területi különbségek vannak, amelynek mérséklése különös állami területfejlesztési feladat.

Továbbá egyértelmű, hogy a trianoni mellékvonalak tekintetében különösen érvényes a területfejlesztés és a területrendezés előbbieken idézett c) feladata.

A kistérségek előzőekben idézett definíciója tökéletesen lefedi egy-egy mellékvonal tekintetében a közlekedési kistérség (illetve térség és fejlesztési régió) fogalmát, hiszen az adott mellékvonal, illetve annak tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatási funkciója megfelel „a települések között létező funkcionális kapcsolatrendszerek” megfogalmazásnak. Mégis célszerű lehet a törvényben külön alapfogalomként megjeleníteni a közlekedési kistérség, térség és fejlesztési régió fogalmát.

A törvény definiálja, illetve lehetővé teszi a területfejlesztési önkormányzati társulást a közös területfejlesztési programok kialakítására és megvalósítására. Az adott mellékvonalra alapuló, illetve vonatkozó tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatási fejlesztési program erre kiváló példa lehet.

A törvény tartalmazza a megyei önkormányzat területfejlesztési és területrendezési feladatait, köztük felsorolva a közszolgáltatási feladatokat, így a törvény

nyilvánvalóan értelmezhető a *tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatási feladatokra*, de mégis célszerű lenne az egyértelmű értelmezés érdekében és céljából a „különösen” (11. § (1) b)) utáni felsorolásban megjelölni a „közlekedési” feladatot is.

A törvény tartalmazza a *megyei és a regionális fejlesztési tanácsok* feladatait is. Így a megyéhez, illetve a régiókhoz tartozó mellékvonalak tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatási funkciója és annak fejlesztése egyértelműen hozzájuk rendelhető.

Nyilvánvaló, hogy a — területlefedés és népességellátottság és a minőség tekintetében — megfelelő regionális vasúti közszolgáltatás szükséges feltétele a *területlefedő és népességellátó és minőségi regionális infrastruktúra*, ahol az infrastruktúra

- regionális területlefedő képessége a régió vasúti közlekedési infrastrukturális sűrűségével jellemezhető (pl.: vasúti építési hossz km-ben vagy az állomások/megállók száma a régió területén/régió területe km<sup>2</sup>-ben),

- regionális népességellátó képessége a régió vasúti közlekedési infrastrukturális ellátottságával jellemezhető (pl.: vasúti építési hossz km-ben vagy az állomások/megállók száma a régió területén/régió lakossága ezer főben),

- regionális minősége a régió vasúti infrastruktúrájának minőségi jellemzőivel minősíthető (minőségi jellemzők lehetnek pl. a pálya építési sebessége, nyomtávja, vágányszáma, peronellátottsága, P+R-, B+R-ellátottsága stb.).

Természetesen a megfelelő regionális vasúti közszolgáltatásnak az infrastrukturális feltételeken kívül *egyéb* (minőségi) *feltételei* is vannak (pl. gördülő állományi, vonatgyakorisági, megbízhatósági stb.), amelyek biztosítása *vállalkozó vasúti* (gépészeti, forgalmi stb.) feladat.

A *területfejlesztési törvény céljai, feladatai és adott rendelkezései, joghelyei egyértelműen vo-*

*natkoztathatók* mind a trianoni, mind az egyéb *mellékvonalakra*, mert ezek

- egyrészt *elmaradott*,
- másrészt hátrányos helyzetű határ menti térségekben vannak, és

- közszolgáltatási funkciójuk.

Véleményem szerint a törvény *a jelenlegi megfogalmazásában is* lehetővé teszi a törvényben foglalt alkalmazását a mellékvonalak mint infrastruktúra, és a mellékvonali tömegközlekedési személyszállítás mint közszolgáltatás tekintetében a meglévő, és rájuk hátrányos „meglévő területi különbségek mérséklése” érdekében, és az „európai integrációs, innovációs területfejlesztési feladatok támogatása” keretében.

Erre a feladatra alakíthatók az *érintett települések önkormányzatainak közlekedési területfejlesztési önkormányzati társulásai*, másrészt ezen feladatok beilleszthetők a *megyei és a regionális fejlesztési tanácsok* feladat- és illetékességi körébe.

A törvény egyértelmű közlekedési (infrastruktúra és közszolgáltatási) vonatkozása érdekében célszerű volna a törvény adott joghelyein a „közlekedési” fogalom konkrét megjelölése (pl. közlekedési infrastruktúrafejlesztés, közlekedési közszolgáltatás fejlesztése, közlekedési fejlesztési régió, közlekedési térség), illetve új fogalomként a *regionális közlekedési térség* bevezetése.

Ugyanakkor a MÁV Rt., illetve az illetékes KHVM (mint szaktárca és mint tulajdonos) részéről *felül* kellene *vizsgálni* a jelenlegi *MÁV Rt. Regionális Vasutak vonal-hozzárendelését* a megyehatárokhöz, valamint a tervezési-statisztikai (nagy)régiók határaihoz való hozzáigazítás céljából. Ez a területfejlesztési illetékesség területi hozzárendelését nagymértékben segítené.

Az így esetlegesen *mégsem besorolható mellékvonalak*, illetve regionális vasutak esetében viszont értelmezhető lehetne

- a területfejlesztési önkormányzati társulás,
- a közlekedési fejlesztési régió, vagy
- a regionális közlekedési térség megoldások valamelyike.

Továbbá az előzők mellett a *MÁV Rt.-nek is tovább kellene „regionalizálni” önmagát*, azaz

- egyrészt szervezetileg és számvitelileg tisztán el kellene választania
- az áruszállítási és
- a személyszállítási, valamint a személyszállításon belül

- a távolsági és
- a kistávolságú személyszállítást, valamint az utóbbin belül

- a helyi (városi)
- a városkörnyéki/elővárosi és
- a *regionális személyszállítást* természetesen a *vállalati hierarchia teljes vertikumában* (jelenleg pl. a mellékvonali, illetve a regionális vasúti illetékesség a vezérigazgatósági szinten szabályozatlan),

- másrészt meg kell valósítani a *mellékvonalak, illetve a regionális vasutak területfejlesztési hozzárendelését* a területfejlesztési törvényben értelmezett, illetve alkalmazott területi, térségi egységekhez,

- harmadrészt ezeket a területfejlesztési egységekhez hozzárendelt mellékvonali, illetve regionális vasúti MÁV Rt. szervezeti egységekhez a MÁV Rt. multidivizionális szervezetében a divíziókat, illetve a stratégiai üzleti egységeket megillető *jogosultságokat* kell *delegálni* az adott területi önkormányzatokkal, illetve önkormányzati társulásokkal, valamint az adott területfejlesztési tanácsokkal történő közvetlen kapcsolatfelvétel érdekében és céljából,

- negyedrészt újra kell gondolni és szabályozni a *MÁV Rt. területi szervezetének területi hozzárendelését* a területfejlesztési tervezési-statisztikai (nagy)régiók

és a megyék közigazgatási határaihoz, és a MÁV Rt. területi szervek *kistávolságú tömegközlekedési illetékességét*.

A MÁV Rt. ilyen célú, értelmű és tartalmú regionalizálásával a kistávolságú tömegközlekedési személyszállítás

- infrastruktúrája és
- közszolgáltatási

funkciója egyértelműen hozzárendelhető — *EU- és hazai közizgatási, területfejlesztési és koncessziós konform módon* (azaz az ezekre vonatkozó törvényeknek megfelelően) — a hazai közigazgatási szerkezethez.

## 6. A mellékvonali probléma kezelésének irányadó EU-dokumentumai és gyakorlati megoldásai

A mellékvonali probléma és a kistávolságú (helyi/városi — elővárosi/városkörnyéki — területi/regionális) személyszállítási közszolgáltatási (KKTSZK) probléma — amely problémakört az EU az *EGK Tanács* 1969. június 6-i, 1191/69 (EGK) sz. rendeletében szabályozza a tagállamok eljárásáról a vasúti, közúti és a belvízi hajóközlekedésben nyújtott közszolgáltatások területén címmel (továbbiakban: rendelet) — között nyilvánvaló az átfedés.

Ezért a mellékvonali probléma kezelésénél — hazánk és az EU közötti társulási megállapodás (az ún. *Európai megállapodás*) értelmében, és ugyanakkor hazánk *EU-csatlakozásra felkészülése időszakában*, amelynek legfőbb lényege a közösségi jogszabályok átvétele — feltétlenül figyelembe kell venni ezen rendelet idevágó szabályozásait.

A rendelet preambuluma szerint a „*közös közlekedéspolitikai* egyik célja azoknak a különbségeknek a megszüntetése, amelyek abból adódnak, hogy „*egy-egy tagállamok a közlekedési vállalatokra*” különböző „*közszolgáltatási kötelezettségeket rónak*”, amely

„különbségek a versenyfeltételek jelentős” és az egyes tagállamokban jelentősen különböző „*torzításához vezetnek*”. Ezért „*indokolt*” az ilyen „*közszolgáltatási kötelezettségek megszüntetése*”.

„*Bizonyos esetekben azonban fenn kell tartani*” az ilyen *közszolgáltatási kötelezettségeket*, hogy a „*kereslet és kínálat szerint, illetve a közszükségletek alapján*” megítélt „*megfelelő közlekedési szolgáltatást* lehessen biztosítani”.

A preambulumban szerint „*a kötelezettségek megszüntetésére irányuló intézkedések nem terjednek ki azokra a viteldíjakra és szállítási feltételekre, amelyek a közlekedési vállalatokat a személyforgalomban meghatározott lakossági csoportok érdekében terhelik*”.

„*A közlekedési vállalatok azon terheit, amelyek ebből adódnak*”, az EGK Tanács 1965. május 13-i, *a vasúti, közúti közlekedés és a belvízi hajóközlekedés versenyét befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról* rendelkező határozata szerint a „*tagállamoknak ki kell egyenlíteniük*”. (A. lehetőség.)

Megjegyezzük, hogy az ilyen jellegű kötelezettségeket hazánkban nyilvánvalóan a *belföldi közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről* szóló (többször módosított 287/1997. (XII.29.)) Korm. rendelet szabályozza, míg az ezzel kapcsolatos kiegyenlítést a *fogyasztói adóról és a fogyasztói árkiegészítésről* szóló (többször módosított 1991. évi LXXVIII.) törvény. Eszerint „*fogyasztói árkiegészítést az igényelhet, aki a közúti közlekedésről*” szóló (többször módosított) 1988. évi I., illetve a *vasútról* szóló 1993. évi XCV. törvény alapján végzett koncesszióköteles menetrend szerinti vasúti, közúti vagy belvízi” helyi vagy/és helyközi „*személyszállítást, révközlekedést nyújt, amelyhez a jogszabály utazási kedvezményt állapít meg*”.

A preambulumban szerint a rendelet a nemzeti vasúttársaságokra és azokra az egyéb közlekedési vállalatokra vonatkozik, amelyek „*főképp nem helyi és térségi helyközi jellegű szállítást végeznek*”.

A rendelet *rendelkező része* szerint (I. fejezet 1. cikkely):

1. „(3) A tagállamok illetékes hatóságainak meg kell szüntetniük valamennyi olyan kötelezettséget, amelyet a jelen rendelet a vasúti, közúti és belvízi közlekedés közszolgáltatási feladatául megállapít.” (A megszüntetés közös szabályait a rendelet II. fejezete tartalmazza.) (B. lehetőség.)

2. „(1, 2) A tagállamok kizárhatnak a jelen rendelet hatálya alól bármely vállalatot, amelynek tevékenysége kizárólag városi (egy városközpont vagy egyesített városok közlekedési igényeinek kielégítése), városkörnyéki (/város/környező területek közlekedési ellátása) vagy területi (regionális) szolgáltatásra (egy terület/régió közlekedési igényeinek kielégítése) terjed ki.” (C. lehetőség.)

3. „(4) Annak érdekében, hogy olyan megfelelő közlekedési szolgáltatást biztosítsanak, amely különösen a szociális és környezeti tényezőket, valamint a város- és területrendezés szempontjait veszi figyelembe, vagy az utasok egyes kategóriáinak viteldíjkedvezményt ad, a tagállamok illetékes hatóságai *közszolgáltatási közlekedési szerződést* köthetnek a közlekedési vállalatokkal. Az ilyen szerződések feltételeit és működésének részleteit az V. fejezet tartalmazza.” (D. lehetőség.)

4. „(5) A tagállamok illetékes hatóságai azonban maguk is fenntarthatnak — a 2. cikkelyben meghatározott hivatkozással — városi, városkörnyéki vagy területi személyfuvarozási közszolgáltatást, vagy kiszabhatnak ilyen kötelezettséget. Az üzemeltetés feltételeit és részleteit, beleértve a térítés módszereit, a II – IV. feje-

zet tartalmazza.” (E. lehetőség.)

„Ha a közlekedési vállalat nemcsak a közszolgáltatási kötelezettséget ellátó szolgáltatásokat üzemelteti, hanem más tevékenységekkel is foglalkozik, a közszolgáltatást legalább” a rendelet következő részében részletezett „feltételeknek megfelelő külön egységekben kell üzemeltetni...”

5. „(6)...a tagállamok illetékes hatóságai elhatározhatják, hogy nem alkalmazzák a (3) és (4) bekezdést az utasforgalom fuvarozási díjaira, és a személyek egy vagy több kategóriájára más feltételeket szabnak.” (F. lehetőség.)

A rendelet szerint a tagállamok illetékes hatóságai (útvonal- vagy berendezés-) *üzemeltetési* (azaz infrastruktúraműködtetési), *szállítási* (általában személyszállítási) és *díjszabási* (általában személyszállítási) közszolgáltatási és egyéb *kötelezettségeket* szabhatnak ki a közlekedési vállalatokra, amelyek definícióját a rendelet 2. cikkelye tartalmazza.

Megjegyzem, hogy a *közszolgáltatási kötelezettségek kiszabását az indokolja*, hogy az ilyen közszolgáltatások esetében a rendelkezésre állás, hozzáférhetőség, elfogadhatóság, koordináció, rendszeresség, megbízhatóság, kapacitás, adaptálhatóság vagy a stabilitás feltételei — általában lényegesen — jobbak, és maga a közszolgáltatás a végső fogyasztók, az utasok számára minden esetben lényegesen olcsóbb, mint amit a normál piaci viszonyok között az adott közlekedési-szállító, illetve infrastruktúraműködtető vállalkozások nyújtanának a közhatóság (állam/önkormányzatok) ilyen fajta beavatkozásának hiányában.

Az előzőek szerint lényegében a tagállamok illetékes hatóságainak (állam és önkormányzat) a közszolgáltatási személyszállítási kötelezettségek fenntartására, megszüntetésére, illetve kiszabására hatféle (A-F.) lehetőségük van.

Véleményem szerint ez a rendeleti keret — egységesítő szándéka ellenére is — egymástól eléggé különböző helyzetet teremt(het) a tagállamok között, sőt egy tagállamon belül is az egyes régiók, illetve települések között.

Az EU Bizottság 1996. július 30-i Fehér Könyve (*A közösségi vasutak revitalizációs stratégiája*) szerint a rendeleti keret érvényesítése előtt „az állam a vasút-vállalatokat közvetlen és közvetett kötelezettségekkel terhelte meg, azok pontos megfogalmazása, vagy a vállalatok teljes és közvetlen kiegyenlítése nélkül. Ezen kötelezettségek túlnyomórészt a közszolgáltatási közlekedési szolgáltatásokra vonatkoztak; néhány tágran megfogalmazott célt szolgáltak, mint pl. a foglalkoztatottság, közjó, területi fejlesztés.” Ugyanakkor a „rendelet általános irányelvként rögzíti, hogy a tagállamok” illetékes hatóságai „a közszolgáltatási (vasút)közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó igényüket érvényesíthetik, ha a közlekedési vállalatok ebből eredő terheit kiegyenlítik. A városi, városkörnyéki vagy területi közlekedési közszolgáltatások azonban a rendelet hatálya alól kivonhatók. Ez azt jelenti, hogy a vasúttársaságnak esetleg olyan közlekedési szolgáltatást kell nyújtania, amit sem pontosan nem határoztak meg, sem méltányosan nem térítenek meg... Ugyanakkor — a szerződéskötéstől függetlenül — nincs nyilvános pályázati kötelezettség.” Ennek következtében egyrészt „a vállalat így nem versenykörülmények között szolgált”, másrészt „a tagállam illetékes hatóságainak nincs biztosíték arra, hogy a megrendelt teljesítményekért a piaci árat fizetik meg.” Ezért „a jelenlegi szervezeti forma mind az átláthatóságnak, mind a hatékonyságnak híján van, amelyek pedig szükségesek a kiváló minőségű és gazdaságilag életképes közszolgáltatás megteremtéséhez.”

A probléma megoldására a Fe-

hér Könyvben a Bizottság két változtatást javasol, illetve tervez:

- *Átmeneti kombinált állapot:* „Az állam (önkormányzat) által kiszabott kötelezettségeket olyan *közszolgáltatási szerződésekben szabályozzák* az állam (önkormányzat) és az üzemeltető társaságok között, amelyek egyrészt a közszolgáltatások minden fajtájára kiterjednek, beleértve a városi, városkörnyéki és regionális közlekedési szolgáltatást, másrészt amelyek *pontosan meghatározzák a nyújtandó szolgáltatást és az érte járó díjat*. Így az állam (önkormányzat) pénzügyi hozzájárulása világosan meghatározott és átlátható *kiegyenlítés* lesz a(z üzem)gazdaságtalan közlekedési szolgáltatás igénybevételéért.

- *A költségek és az esetleges veszteségek felelőssége* így a *vasútvállalaté*, ami a(z üzem)gazdaságosság javítására ösztönzi. A *tagállamok* (önkormányzatok) *illetékesége a közszolgáltatás meghatározása* (illetve specifikálása), különösen a minőség, az állandóság, a rendszeresség, a teljesítőképesség, a hozzáférhetőség és a díjszabás tekintetében.”

- *A piaci erők bevezetése* a belföldi személyközlekedés területén. (Ebben a tekintetben a Bizottság szerint további vizsgálatok szükségesek, de idevonatkozó javaslatokat tartalmaznak a Fehér Könyv 42-45. pontjai.)

A KKTSZK — és azon belül a regionális/mellékvonali közhasznú személyszállítási közszolgáltatás ezen rendeletnek megfelelő — azaz EU-konform szabályozását a *német* gyakorlat, illetve *jogszabályozás* alapján javasolt megoldani, amely a teljes jogszabályozási, illetve terület-, illetve településszerkezeti láncot átfogja (EU/közös piac — ország/szövetségi állam — tartományok/nagyregiónok — megyék/középregiók — járások/kisregiónok — települések) a *szubszidiaritás elvére* (minden feladatfelelőséget és —illetékeséget a lehető legala-

csenyebb államigazgatási, illetve területi hierarchiaszinthez kell rendelni) alapozva<sup>8</sup>.

A szabályozás legalapvetőbb és legfontosabb elemei, *kulcskérdései* (amelyeket egy következő cikkben tervezek részletezni): a KKTSZK/VKTSZK

- fogalmi meghatározása (és területei)
- céljai
- prioritásai
- feladatai
- alapelvei
- feladatfelelőssége (feladatmeghatározási, feladat-végrehajtási és finanszírozási felelősség).

Nyilvánvaló, hogy a KKTSZK/VKTSZK ilyen értelmű *regionalizálásával* egyidejűleg célszerű bevezetni a *megrendelő-teljesítő viszonyt* is<sup>9</sup>.

Mindez természetesen igényli a tagállami *vasúttársaságok regionális átszervezését* is. Erre jó példát mutat az *osztrák*, a német vagy a francia *vasutak gyakorlata*<sup>10</sup>.

## 7. A mellékvonalak jelentősége az Európai Polgári Hálózat és a tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatás szempontjából

Az EU Bizottság az 1995.11.29-i Zöld Könyvében (*A Polgári Hálózat — A tömegközlekedési személyszállítás lehetőségeinek megvalósítása Európában*) foglaltak szerint a „forgalmi torlódások csökkentése, valamint a munkához, a tanuláshoz, a szolgáltatáshoz, a pihenőhelyekhez és üdülési célpontokhoz való eljutás növekvő igényeinek kielégítése, továbbá az életminőséget és a környezetet érintő további káros következmények elkerülése céljából nagyobb *elsőbbiséget* kell adni a tömegközlekedési személyszállítási rendszereknek az integrált megközelítés részeként. Ez mindenkire érvényes, de különösen az európai háztartások mintegy 40%-ára, amelyek *nem rendelkeznek saját gépkocsival.*”

A dokumentum szerint „*cél* a tömegközlekedési személyszállítás rugalmasabbá, vonzóbbá, alkalmasabbá és használhatóbbá tétele, a gépkocsitól való függőség csökkentése, és a gépkocsikkal nem rendelkezők közlekedési lehetőségeinek bővítése, a felhasználók igényeinek kielégítése céljából. Ezért a tömegközlekedési rendszereket és járműveket úgy kell megtervezni, hogy azok *elérhetőek* legyenek a mintegy 80 millió olyan európai polgár számára is, akik *állandóan, vagy életük egyes szakaszaiban mozgáskorlátozottak.*”

Szükséges, hogy a közlekedés szempontjából az utasok igényei kerüljenek a *döntéshozás fókuszába* a helyi (városi, városkörnyéki), regionális, országos és a közösségi (uniós) szinten. A *megoldás a tömegközlekedési rendszerek olyan hálózatának kialakítása, amelyek (intermodálisan és egyéb módon) illeszkednek egymáshoz (azaz az utasok könnyen átszállhatnak az egyéni közlekedési eszközökről (kerékpár, gépkocsi) a tömegközlekedési eszközökre, illetve az egyik tömegközlekedési eszközről a másikra (vonat, autóbusz, villamos, metró, városi vasút stb.), és amelyek összekapcsolják a távolsági és a kistávolságú (helyi/városi, városkörnyéki, regionális/területi) közlekedési hálózatokat, továbbá amelyek lehetővé teszik a gépkocsival rendelkező (polgárok) számára, hogy gépkocsijukat csak azokra az utazásokra használják, ahol fontos a mobilitási rugalmasság és függetlenség. Ezenkívül a tömegközlekedés olyan *szolgáltatás* kell legyen, amely minden polgár számára nyitott az infrastruktúrához és a járművekhez hozzáférés szempontjából, amelyet a viteldíjszint szempontjából anyagilag mindenki megengedhet magának, és amelynél teljes körű szolgáltatások állnak rendelkezésre.”*

A dokumentum szerint az ilyen tömegközlekedési hálózat és

rendszer *kialakításának keresleti (igény) indokai:*

- az európai polgárok mobilitási igényei és teljesítményei (jelenleg kb. 32 km/fő/nap) *folyamatosan nőnek* (egyéni elem),

- a közlekedés közvetlenül és közvetve *munkahelyteremtő* (jelenleg Európában mintegy 8,5 milliós munkahely) (egyéni és társadalmi elem),

- minden *üzlet* közlekedési igényű (ügyfelek, alkalmazottak, beszállítók) (egyéni és társadalmi elem),

- a tömegközlekedési személyszállítás a *személyes mobilitás eszköze* azok számára, akiknek nincs saját gépkocsijuk, de el akarnak jutni munkahelyükre, az üzletekbe, az iskolákba, szabadidős tevékenységben akarnak részt venni, nyaralni-pihenni akarnak, vagy/és családi-társadalmi kapcsolatokat akarnak ápolni; Európában mintegy 100 millió idős ember él, ebből mintegy 50 milliónak nincs gépkocsija, továbbá mintegy 80 millió csökkent járóképességű, és ebből mintegy 50 millió mozgásképtelen (egyéni és társadalmi érdek),

- a mobilitás kulcsfontosságú a *vidéki és a perifériális térségekben* élő polgárok gazdasági, társadalmi és kulturális tevékenységéhez, valamint az oktatási, egészségügyi stb. közszolgáltatásokhoz jutásuk céljából (egyéni és társadalmi érdek),

- az egyéni gépjármű-közlekedés súlyos és rendszeres *torlódásokhoz* és az élet(minőség) és a környezet fokozott és folyamatos *károsításához* vezet (egyéni és társadalmi érdek).

Ezáltal a tömegközlekedési személyszállításnak *kettős funkciója* van:

- a *személyi mobilitás biztosítása a mozgáskorlátozott polgárok számára* (ez az ún. *eredeti* vagy elsődleges tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatási *funkció*),

- az *externális hatások csökkentése* céljából a személygépjár-

művekkel rendelkező polgárok egyéni gépjárműves közlekedése egy részének kiváltása (ún. *pótlólagos* vagy másodlagos személyszállítási funkció).

A másodlagos funkció okából és céljából a *tömegközlekedési személyszállítási közszolgáltatás (összehasonlító) mértéke*, illetve követelménye az *egyéni személygépkocsi komfortja* a minőségi és a háztól-házig szolgáltatás tekintetében.

A *megoldás infrastrukturális alapja* az EU területén az ún. Transzeurópai, és az EU-n kívül az ún. Páneurópai Hálózatok Rendszerén belül a *Transz/Páneurópai Közlekedési Hálózat*, amely nyilvánvalóan a távolsági kapcsolatokra fókuszál, de világos az is, hogy ezeknek a távolsági hálózatszakaszoknak *szervesen kell kapcsolódnia a helyi és a regionális közlekedési rendszerekhez*

- egyrészt a háztól-házig koncepció miatt,
- másrészt, hogy mindegyik régió, illetve terület (illetve annak polgára) hozzáférjen az EU bármely más regionális vagy területi, helyi piacához.

Ez a helyi/városi—városkörnyéki—regionális—távolsági tömegközlekedési hálózat az ún. *Polgári Hálózat*.

A Polgári Hálózattal, illetve a tömegközlekedési rendszerrel szemben támasztott általános követelmény

- a minőségi,
- az integrált és
- a háztól-házig szolgáltatás.

A *minőségi követelmények* a szolgáltatások (és a járművek)

- fizikai és
- anyagi elérhetőségét,
- (közlekedés)biztonságát,
- komfortját és
- környezetbarátságát jellemzik.

A *háztól-házig követelmény* a helyi—városkörnyéki—területi—távolsági közlekedési szolgáltatások, illetve hálózatok szerves

összekapcsolását, illetve összekapcsolhatóságát — intermodalitását — jelenti.

A *rendszerintegráció*

- az egyéni közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás, gépjármű-közlekedés) és a tömegközlekedés hagyományos és rugalmas módjainak hatékony integrálását, valamint

- a tömegközlekedési személyszállítási alrendszerek (vasút, busz, villamos, metró stb.) jobb koordinálását jelenti

a *csatlakozó szállítási infrastruktúra és a közlekedési szövetés*ek kialakítása révén.

## 8. A mellékvonalak társasági működtetésének technikai és jogszabályi alapelvei és alapelvei

A mellékvonali probléma és kezelési lehetőségeinek vizsgálata során több ízben is felmerült a *mellékvonalak társasági jogi keretek közötti különálló működtetése*.

A témában mérföldkő a MÁV Rt. vezetése által 1994. novemberében beindított, de lényegében már előzőleg előkészített ilyen célú *vizsgálat*, amely a MÁV Rt. vezetése megbízásából a MÁV Rt. FKI által megelőzően (1992-1993) végzett komplex mellékvonali kutatás eredményein alapult<sup>11</sup>.

A vizsgálat eredményei az 1995. május 8-i három kötetes *munkabizottsági jelentéscsomagban* kerültek rendszerezésre és összefoglalásra. A jelentéscsomag *három témaköre*:

- a regionális vasutak kialakítási és működési feltételei és keretei (alapelentés),
- a MÁV Rt. szervezetén belül elkülönített mellékvonali regionális vasúti profitcenterek kialakítási és működési feltételei (céljelentés),

- a MÁV Rt. vasúti mellékvonalainak üzemeltetési lehetőségei és keretfeltételei harmadik felek közreműködésével (céljelentés).

Már a vizsgálat első fázisában (1994. november-december) kialakította a MÁV Rt. területi igazgatóság illetékeseivel kibővített munkabizottság az ún. *mellékvonali üzemviteli technológiaegyszerűsítési projektcsomagot*, amely

- szervezési intézkedési,
- hatósági biztosítottság-egyszerűsítési (visszaminősítési) és
- (rövid távon megtérülő) ésszerűsítő műszaki-technikai rehabilitációs és innovációs *részprojektcsomagokból* állt.

A *szervezési részprojektcsomag* (szolgálatsszünetelések, munkakör-összevonások stb.) végrehajtása már 1995. januárjában megkezdődött, és *azonnali eredményeket* hozott (túlóracsökkenés, létszám- és bércsökkenés), de beindult a *biztosítottság-visszaminősítési* (állomások, útátjárók stb.) és a *műszaki rehabilitációs és innovációs* (rugós váltók, mobil telefonos üzemirányítás stb.) *részprojektcsomagok* megvalósításának előkészítése is. Természetesen ezek végrehajtása hosszabb időtartamú, megvalósításuk jelenleg is folytatódik, de már *jelentős részeredmények* születtek 1995-1997-ben.

Örömteli, hogy a technológiaegyszerűsítés olyan *sikert* hozott, hogy egyes elemei a *fővonalon is* bevezetésre kerültek.

A munkabizottsági vizsgálat további két eredménye volt

- a regionális vasutak *pilotprojektjének* bevezetése, és
- a mellékvonali települések önkormányzataival kötött együttműködési megállapodások sorozata.

A problémakezelésben mérföldkő a *mellékvonali üzem MÁV Rt. Regionális Vasutakká* (RV) szervezése az 1995-1996 időszakban, ami lehetővé teszi

- az érintett szolgálati helyek egységes vasútvonali rendszer-gondolkodását és –cselekvését és
- a regionális identitás kialakulását

a *vasút oldaláról*, valamint

- az önkormányzatok vasúttudatának kifejlődését és

- az önkormányzatok anyagi-társadalmi támogatását az „Ő vasútjuk” helyi állomásai, megálló felé

az önkormányzatok oldaláról.

További előny, hogy az RV-k jó átmenetet képeznek az európai értelemben vett vasúti közlekedési regionalizálás útján.

A mellékvonali probléma *stratégiai megoldását* nyilvánvalóan egy *stratégiamix* képezi, amelynek egyik fő eleme az EU Tanács 1191/69 sz. rendelete szerinti vasúti regionalizálás.

A vasúti regionalizálás lényege

- a regionális vasúti szervezet kialakítása,

- a regionális vasútvonali, vasúti közszolgáltatási teljesítmények regionális hatáskörbe utalása, és

- a regionális megrendelő-teljesítő viszony kialakítása a

- közszolgáltatási szerződések bázisán, és

- a regionális közlekedési szövetségek keretében\*.

A vasúti regionalizálás kialakítását segítheti, illetve annak egy eleme lehet az *önálló regionális vasúttársaságok rendszerének* kialakítása.

A vasúti közlekedés koncessziós jellegéből eredően ezek a vasúttársaságok az egyes vasúti koncessziós tevékenységekre vagy azok bármely kombinációjára alapíthatók.

Ezzel kapcsolatban azonban irányadó, hogy a *vasúti regionalizálás az európai értelemben*

- egyedül a közhasznú kistávolságú személyszállítás regionalizálását jelenti,

- általában az infrastruktúra tulajdonviszonya status quojának érintetlenül hagyása mellett, és

- nem zárva ki, de nem említve, hogy a vasúti áruszállítás vasútvállalati önkéntes elhatározásból önmagát regionalizálja, illetve ún. regionális szállítási szövet-

ségek kialakítását kezdeményezze a térségi egyéb szállítóvállalatokkal együttműködésben.

A *jogi lehetősége* mindenestre megvan annak, hogy a MÁV Rt. állami tulajdonosi jogait gyakorló közlekedési tárca a MÁV Rt. birtokába adott vagyont megossza, illetve a MÁV Rt.-ből regionális vasúttársaságokat alapítson.

A közlekedési tárca egy *másik lehetősége*, hogy mint a vasúti koncessziós jogok birtokosa, egy adott régióban a vasúti közlekedési koncessziós tevékenységet koncessziós eljárással meghirdesse, és koncesszióba adja.

Mindkét esetben egy *regionális vasúti társaság* keletkezik, amellyel az államnak a közszolgáltatási-alapellátási kötelezettségek ellátására szerződést kell kötnie az Állam-MÁV szerződések mintájára, illetve koncessziós szerződésben kell szabályozni az állam és a koncesszor közötti kapcsolatot. A megkötendő idevágó *szerződések*, illetve a *társaságalapítás és működtetés* tartalmi vonatkozásainak kialakítása, illetve szabályozása tekintetében a *kistávolságú közhasznú személyszállítás regionalizálására* vonatkozó alapvető *hazai és nemzetközi jogszabályokat* és egyéb dokumentumokat és azok idevágó *rendelkezéseit* kell figyelembe venni.

Ennek során természetesen azt is figyelembe kell venni, hogy a *koncessziós törvény* szerint a *MÁV Rt. mindhárom alaptevékenysége*, azaz

- a vasutak működtetése,
- a vasúti személyszállítás és
- árufuvarozás,

*egyenként elkülönített koncesszióköteles tevékenységi kör.*

A mellékvonalak *társasági működtetésének* jogszabályi keretei szempontjából *alapdokumentumok*:

- a koncessziós és
- a vasúti törvény (mint ágazati koncessziós törvény is)
- a MÁV Rt. alapító okirata,
- az Állam-MÁV szerződés és

- a társasági törvény (mint alapítási alaptörvény).

Az *egyes dokumentumok* a következő *főbb vonatkozások* tekintetében irányadók:

- a *társasági törvény*: az alapító okirat alaptörvénye a választható tulajdonforma, és a társaság alapítása, szervei, működése és megszűnése tekintetében;

- a *koncessziós törvény*: a koncesszióköteles tevékenységi körök, a koncessziós pályázat, szerződés, társaság tekintetében;

- a *vasúti törvény*: a vasutak típusai, tulajdonviszonyai, ágazati koncessziós szabályai, a hatósági jogkörök, a vasúti szolgáltatások, a munkavállalói jogok és kötelezettségek tekintetében;

- az *alapító okirat*: a tevékenységi kör, a saját vagyon, alaptőke tekintetében (+ a társasági törvénynek megfelelő vonatkozások);

- a *szerződés*: a vasúti törvényben megszabott tartalommal (a használatba adott vasúti pályák és tartozékaik, valamint azok használati díjának megállapítása, továbbá azok használatának feltételei és a közszolgáltatási/alapellátási feladatok).

Nyilvánvaló, hogy a *regionális vasúttársaságok* — amelyek jogi társasági formája *részvénytársaság* lehet — *alapdokumentumainak tartalmára* a koncessziós, a vasúti törvény és a társasági törvény rendelkezései az irányadók, míg *formai* (-tartalmi) szempontból az alapító okirat és a szerződés.

Lényegi *különbség* a MÁV Rt. és egy adott Regionális Vasút Rt. között elvileg csak

- a vagyon, a kapacitások és a teljesítmények nagyságrendje, valamint

- a belföldi hatáskör kiterjedése tekintetében van.

A vasútüzem *hatósági szabályozása* szempontjából az *Országos Vasúti Szabályzat* előírásait kell figyelembe venni.

A regionális vasúttársaságok

működésére kiható legfontosabb *EU-szabályozások* az EGK Tanács

• *440/91 sz. irányelve* (mint alaprendelet): a vasútvállalatok függetlensége és pénzügyi szanálása, az infrastruktúraműködtetés és a szállítási tevékenység szétválasztása, az infrastruktúra igénybevételeinek feltételei (a harmadik félnek tekintett vasúttársaságok részéről) tekintetében;

• a *18/95 sz. irányelve* (mint célrendelet): a vasútvállalatokkal szembeni hatósági követelmények tekintetében;

• a *19/95 sz. irányelve* (mint célrendelet): az infrastruktúradíjak felszámításának és megfizetésének tekintetében;

• az *1191/69 sz. rendelet*: a közszolgáltatási kötelezettségek típusai, előírása, kiegyenlítése és szerződéses szabályozása tekintetében.

Nyilvánvaló, hogy a magyar regionális vasutak tekintetében — a nemzetközileg előírt vasúttársasági pénzügyi szanálás mellett — az egészséges társasági működtetéshez és megfelelő pénzügyi egyensúlyhoz — még a társasággá válás előtt — elengedhetetlen

• a műszaki szanálás, rehabilitáció

(ezen belül

• a megfelelő műszaki állapotú (teherbírás, sebesség) és biztonságos pálya (és tartozékok),

• megbízható, „mellékvonali típusú” forgalomirányítás és -biztosítás,

• korszerű „mellékvonali” gördülő állomány);

• és *attraktív szállítási kínálat*

kialakítása (attraktív utazási idő és minőség, megfelelő járatsűrűség, integrált ütemes menetrend, utasorientált állomás- és megállóhely-kialakítás, P+R stb),

• valamint a (regionális) társasági vagyon, létszám-, eszköz- és hitelállomány, továbbá a költségvetési források (beruházás, termelési és fogyasztói árkiegészítés stb.) mértékének, illetve a mérték-megállapítási elvek, módok megállapítása,

• továbbá a regionális társaság részvényesi, illetve tulajdoni (állam, települési önkormányzatok, befektetők) viszonyainak és arányának meghatározása.

Nyilvánvaló, hogy a *mellékvonali üzem regionális társasági keretek közötti üzemeltetése* az adott térségekben, régiókban csak a megfelelő

• regionális megrendelő-teljesítő viszony és

• regionális közlekedési szövetség

egyidejű megteremtése mellett válik a megkívánt „fenntartható fejlődésű és önfejlődő anyagi körüvé”.

Nyilvánvaló továbbá, hogy *minden olyan formális intézkedés*, amely nem a mellékvonali probléma lényegi és végleges megoldására irányul, hanem csak az egyes mellékvonalaknak a MÁV Rt. üzemköréből kivételére (pl. pusztán a vonal helyi közforgalmúvá minősítése, vagy a vonalankénti új vasúti társaságok alapítása), az a vasúti koncesszióköteles tevékenységekért és közszolgáltatásért való *felelősséget csak egy másik felelősségi szintre hárítja át* — esetleg a felelősség

teljesítési feltételeinek biztosítása nélkül —, de nem oldja meg a problémát.

## Irodalom

- 1991. évi XVI. törvény a koncesszióról
- Az 1993. évi XCV. törvény a vasútról
- A MÁV Rt. Alapító Okirata
- Szerződés a Magyar Állam, valamint a Magyar Államvasutak Részvénytársaság között
- Az 1997. évi CXLIV. törvény a gazdasági társaságokról
- Az 1992. évi LIII. törvény a tartósan állami tulajdonban maradó vállalkozói vagyon kezeléséről és hasznosításáról
- Az 1995. évi XXXIX. törvény az állam tulajdonában lévő vállalkozói vagyon értékesítéséről
- Az EU Tanács 1991. július 29-i, 440/91 (EGK) sz. irányelve a közösségi vasutak fejlesztéséről
- Az EU Tanács 1995. június 19-i, 18/95 (EGK) sz. irányelve a vasútvállalatok számára adott engedélyről
- Az EU Tanács 1995. június 19-i, 19/95 (EGK) sz. irányelve a vasúti infrastruktúrakapacitás felosztásáról és az infrastruktúradíjak felszámításáról
- Az EU Tanács 1969. június 6-i, 1191/69 (EGK) sz. rendelete a tagállamok eljárásáról a vasúti, közúti közlekedésben és belvízi hajóközlekedésben nyújtott közszolgáltatások területén
- *Dr. Palotás Zoltán: A trianoni határok. Tanulmány. Intereditio, Budapest, 1990*
- EU-Bizottság Fehér Könyve: A közösségi vasutak revitalizációs stratégiája 1996. 07. 30.
- EU Bizottság Zöld Könyve: A Polgári Hálózat — A tömegközlekedési személyszállítás lehetőségeinek megvalósítása Európában. 1995. 11. 29.
- A MÁV Rt. EU-konform regionális vasúti koncepciójának megalapozása az EU regionalizálási rendeletének megvalósítása érdekében. 1. A mellékvonali probléma helyzetfeltárása és a kitérés iránnyok kijelölése. MÁV Rt. FKI. Budapest, 1998
- Vasúti mellékvonalak társasági működtetésének lehetőségei. 2. A koncessziós alapú regionális vasúttársaságok alapításának és működtetésének hazai és nemzetközi jogszabályi keretei és alapjai. Vitaanyag a KHVM részére. MÁV Rt. FKI. Budapest, 1998. július 9.

1 Közlekedéstudományi Szemle 1994. 11. szám

2 Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 2., 4., 5., 8., 9. és 11. szám

3 Közlekedéstudományi Szemle 2., 5. és 9. szám

4 Közlekedéstudományi Szemle 1998. 2., 4., 5., 8., 9. és 11. szám

5 Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 4. szám

6 Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 9. szám

7 Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 9. és 11. szám

8 Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 5., 9. és 11. szám

9 Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 2., 8. és 9. szám

10 Közlekedéstudományi Szemle 1994. évi 11. szám

11 Közlekedéstudományi Szemle 1998. évi 2., 4., 5., 8., 9. és 11. szám



## Résumé

<i>Kálmán Katona:</i> Les tâches actuelles et l'image de la future des transports.....	81
<i>Dr. Endre Kerkápoly:</i> Commémoration pour la fête anniversaire de la 50ième de l'Association KTE....	87
<i>Dr. András Katona:</i> Rapport du Secrétaire Général a l'occasion de l'Assemblée Générale de l'Association KTE fait au 22nd Janvier 1998.....	89
<i>Dr. Enikő Legeza:</i> Les possibilités de l'augmentation des revenus du transport aérien des passagers....	96
L'auteur analyse quelles possibilités respectivement modernisations doivent être tenues compte dans l'intérêt de l'augmentation des revenus dans le domaine du transport aérien des passagers par les entreprises aéronautiques.	
Nouvelles de l'Association: L'association pour les Sciences des Transports KTE – les honneurs donnés á l'occasion de la XVI: réélection des fonctionnaires	
EU annexes	
<i>Dr. Attila Rixer:</i> Les principes de base de la gestion de manière EU-conforme du problème des lignes secondaires ferroviaires et leurs éléments de base potentiels.....	106
L'auteur analyse dans l'article, quelles sont les idées principales du traitement des lignes secondaires de façon Euro-conforme et leurs éléments de base potentiels. Il dépose des propositions pour la solution dans l'article.	

## Summary

<i>Kálmán Katona:</i> The actual tasks and teh future image of the transportation.....	81
<i>Dr. Endre Kerkápoly:</i> Commemoration for the 50th Anniversary of the KTE.....	87
<i>Dr. András Katona:</i> Report of the General Secretary on the General Assembly of the KTE organised on the 28th January 1998.....	89
<i>Dr. Enikő Legeza:</i> The possibilities for increasing the revenues of the air transport of passengers.....	96
The author analyses, which are the possibilities or modernisation to be considered for the sake of increasing the revenues in the field of the passenger transport of the airlines.	
News of the Association: The Association for Transport Sciences KTE – the honours given over on the occasion of the XVI. General meeting for election of officials held on the 22nd January 1999.	
EU-Annex	
<i>Dr. Attila Rixer:</i> The basic principles for managing the railway secondary line problems in EU-conform manner and their potential elements.....	106
The author investigates the basic principles and potential elements of managing the railway secondary line problem in EU-conform manner. Her makes proposals in the article for this problem.	

## Zusammenfassung

<i>Katona, Kálmán:</i> Die aktuellen Aufgaben und das Zunkunfts bild des Verkehrs.....	81	
<i>Dr. Kerkápoly, Endre:</i> Erinnerung an das 50-jährige Jubiläum des Vereines für Verkehrswissenschaften.....	87	
<i>Dr. Katona, András:</i> Bericht des Generalsekretärs an der am 22. Januar 1999 abgehaltenen Generalversammlung des Vereines für Verkehrswissenschaften		
<i>Dr. Legeza, Enikő:</i> Die Möglichkeiten der Erhöhung der Einnahmen im Zivilluftfahrt.....	89	
Die Autorin analysiert, mit welchen Möglichkeiten beziehungsweise Moderinisierungen die Luftfahrtgesellschaften im Interesse der Erhöhung der Einnahmen aus dem Passagierverkehr rechnen müssen.		
Nachrichten aus dem Verein: Auszeichnungen überreicht an der XVI., mit der Beamtenneuwahl verbundenen, am 22. Januar 1999 abgehaltenen Generalversammlung des Vereines für Verehrswissenschaften.....		96
EU-Beilage		
<i>Dr. Rixer, Attila:</i> Grundsätze und potentielle Grundelemente der EU-konformen Behandlung der Problematik der Nebenlinien der Eisenbahnen.....	106	
Der Autor analysiert, welche sind die Grundprinzipien und die potentiellen Grundelemente der EU-konformen Behandlung der Eisenbahn-Nebenlinien. Im Artikel werden Lösungsvorschläge unterbreitet.		



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

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

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

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



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

*Kell a vasút Európában!*