

# Közlekedés- tudományi szemle

4.

1999

április

XLIX.

évfolyam

EU melléklet



**A MEGOLDÁS**

A melléklet a Külügyminisztérium támogatásával jött létre.

Lovas József

## VASÚTI KÖZLEKEDÉS

# Az Európai Unió

## és az európai vasutak

Az európai vasutak és így a MÁV EU csatlakozási felkészülése kapcsolódik a nemzetközi vasúti szervezetekben végzett tevékenységhez. A jól ismert nemzetközi vasúti szervezetek (UIC, OSZZSD, AICCF, ERRI) szakmai bizottságaiban (árufuvarozási, személyszállítási infrastruktúra) évek óta foglalkoznak a csatlakozni szándékozó országok vasútjainak felzárkóztatásával. *Ennek keretében az infrastruktúra fejlesztések összehangolása, a technikai harmonizáció, a személyszállítás fejlesztése, a kombinált fuvarozás kiterjesztése a fő együttműködési témák.* Az UIC-ben ezen túlmenően 1995-ben megalakult a Kelet-Nyugat Task-Force grémium, amely részletesebben térségünkkel foglalkozik. A tizenegy vasút vezérigazgatóiból álló magasszintű szervezet (melynek a MÁV vezérigazgatója is tagja) – elnöke két évre a cseh vasút vezérigazgatója – fontos munkabizottság a csatlakozni kívánó vasutak részére.

A kelet-közép európai vasutak felzárkózását előmozdító feladatait a következőkben határozták meg:

- a közép és keleteurópai vasutak infrastruktúra fejlesztési tervének kidolgozása, amely integrált része a páneurópai infrastruktúra tervnek;

- a terv megvalósításában a prioritások meghatározása és ebben a szükséges eszközök megkeresése (kormányok, EU, pénzügyi intézetek stb.);

- a közép-kelet európai országokban életben lévő jogi, pénzügyi, tarifális szabályozások áttekintése, az egymásközi áttekintés-

se és az EU-val történő összehasonlítása, valamint az eltérések megállapítása és a szükséges intézkedések kidolgozása;

- a kelet-nyugati vasúti forgalom minőségének javításához szükséges intézkedések és eszközök meghatározása;

- a nemzetközi képzés elmélyítése annak érdekében, hogy a vasutak a változó világgal részben az egyre élesedő versenyben egyesítsék erőfeszítéseiket a hatékonyabb helytállás biztosítására.

A felsoroltak megvalósítása megváltoztathatja a kelet-közép európai vasutaknál kialakult kedvezőtlen helyzetet, amely egyúttal az európai vasutak közös érdeke is.

Az előzők mellett az európai vasutak együttműködésében elsősorban az EU-tagok vasútjait illetően jelentős szerepet játszik az EU Brüsszeli Bizottsága, amely az elmúlt években már több fontos határozatot hozott a vasútpolitika területén. Az EU elődje az Európai Gazdasági Közösség 1973-ban alkotta meg az első nemzetközi szintű vasútpolitikai irányelvét. Ebben lefektették, hogy a vasutak helyzetének fokozottabb figyelemmel kísérése érdekében két évente gazdasági és pénzügyi jelentést készítenek a szektor vállalatairól, a nemzeti vasúttársaságokról. Ekkor 1973-ban alakult meg az *Európai Vasutak Közössége* (francia, német, angol rövidítései *CCFE*, *GEB*, *CER*, azaz Communauté des Chemins de Fer Européens, Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, Community of European Railways) az akkori Európai Közösség Vasútjainak, valamint

Svájc és Ausztria Vasútjainak részvételével. A szervezet székhelye Brüsszelben van, itt működik a Főtitkárság, amely szoros kapcsolatot tart az európai (brüsszeli) Bizottság illetékes vezérigazgatóságaival, különös tekintettel a DG VII.-el, amelynek első embere *Neil Kinnock* Közlekedési Főbiztos.

1995. január 1-jétől az EU bővülésével ez a szervezet 12+2-ről 15+1-re módosult. Az összehangolt tevékenység biztosítása és a párhuzamosságok kiküszöbölése érdekében természetesen szoros a CCFE kapcsolata az UIC-vel is.

### A CCFE elsődleges szerepe:

- tanácsadás a közös közlekedéspolitikai vasútpolitika kidolgozásában az európai intézmények számára;

- az európai törvénykezés eltéréseinek értékelése közlekedési és kapcsolódó (környezetvédelmi, pénzügyi, szociális stb.) területeken;

- közös tanulmányok és beruházások indítása;

- a vasutak közösségének szóvivője;

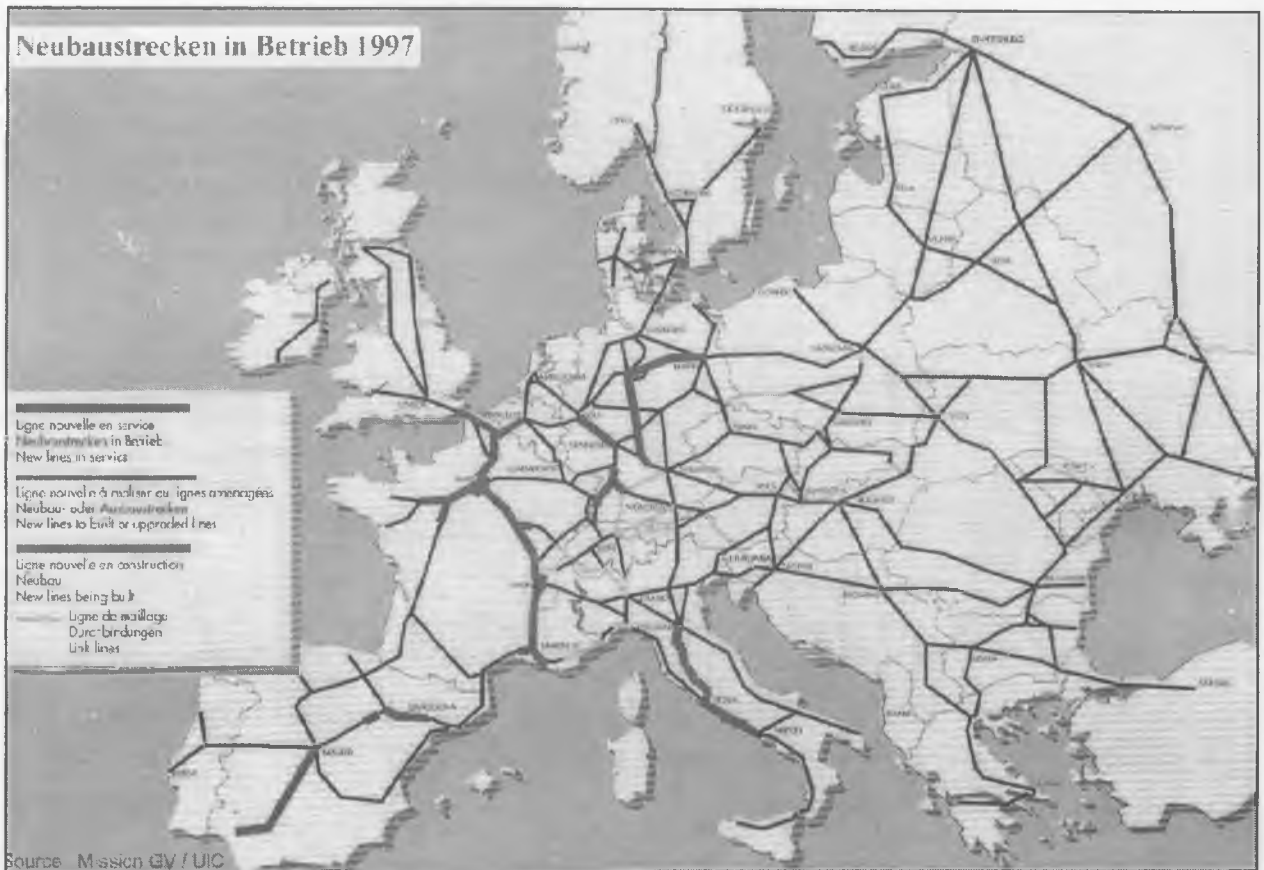
- az európai vasutak közötti igazi együttműködés segítése;

A CCFE a Nemzetközi Vasútegyüttműködésben dolgozik az európai vasutak interoperabilitása és szinergiái előmozdítása céljából.

### A CCFE alapvető célja:

- a vasutak érdekeinek megvédése az EU keretében;

- a közlekedési versenyfeltételek kiegyenlítése a tartós mobili-



1. ábra: 1997-ben üzemelő, új építésű vasútvonalak Európában

tás biztosítása céljából;

- tiszta és ésszerű pénzügyi keretek megteremtése;
- gyakorlati infrastruktúra-hozzáférési irányvonalak kidolgozása.

A CCFE-t a Közgyűlés által tagok sorából megválasztott elnök vezeti. A brüsszeli Titkárságot a Főtitkár irányítja, akinek a stratégiai tanácsadói a tagvasutak által életre hívott szakértői csoportokkal szoros együttműködésben dolgoznak.

Az aktuális politika kidolgozásával közvetlenül összefüggő feladatain túlmenően a CCFE különféle jelentéseket és tanulmányokat tesz közzé, pl. az infrastruktúra-beruházás, a régi adósságok, a nagy sebesség távlatai, a közös közlekedéspolitikai versenypolitika, a transzeurópai hálózatok, a szociálpolitika, a környezetvédelem témakörében.

Az Európai Vasutak Közösségét a szervezetbe tömörült vasutak vezérigazgatóiból álló gré-

mium irányítja, az elnöki tisztet kétévenkénti váltással az egyik tagvasút vezérigazgatója látja el; jelenleg az NS (holland vasút) vezérigazgatója a CCFE elnöke. A munkaprogram szervezését, különböző konzultatív csoportok tevékenységének koordinálását a tagvasutak szakembereiből álló ún. vezérigazgatói megbízottak csoportja végzi, amelynek élén CCFE jelenleg brit főtitkára áll.

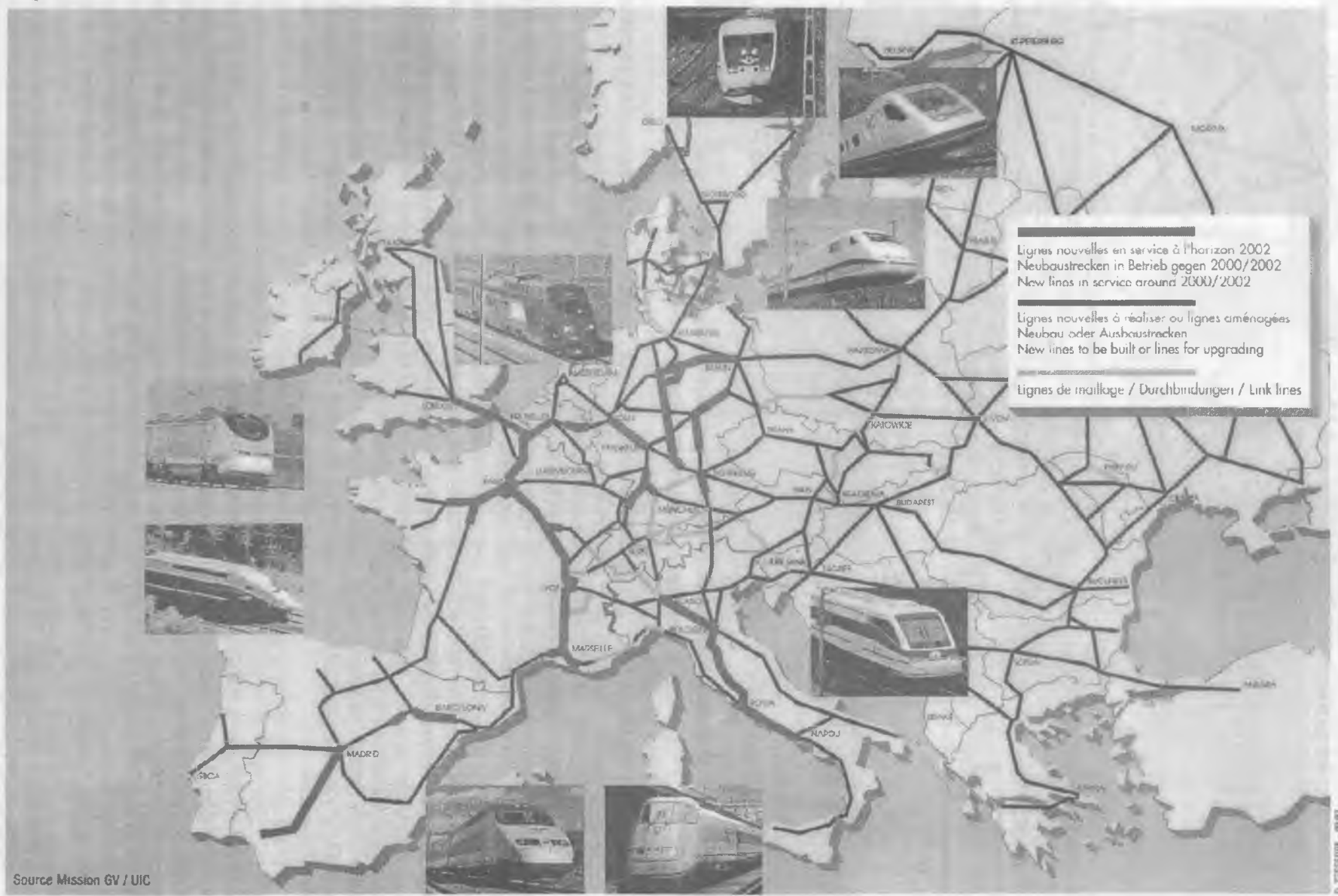
Az EU Vasúti Szervezetével, CCFE-vel az UIC-n belül elsősorban azok a vasutak állnak közelebbi kapcsolatban és kísérik figyelemmel az EU Brüsszeli Bizottságának vasutakra vonatkozó rendelkezéseit, irányelveit, amelyek országai belátható időn belül az EU-hoz történő csatlakozást tervezik ill. már társulási szerződést kötöttek, vagy szándékoznak kötni. Ilyenek pl. Magyarország, Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Szlovénia, Románia, Bulgária, Észtország.

### *Az EU vasutakra vonatkozó intézkedései*

Az európai vasutak fejlődésének elősegítésére készült el és került kiadásra a Tanács 1991. július 21-i 91/440 (EGK) sz. irányelve a közösségi vasutak fejlesztéséről. Az irányelv történelmi előzményei a következők voltak.

1973-ban megszületett az Európai Közösség vasút-politikája. Ennek alapján minden második évben gazdasági és pénzügyi jelentést készítettek a Közösség vasútjairól. Az 1983-85. évekről szóló, összesített pénzügyi jelentés a vasút jelentős piaci térvesztését mutatta. Ennek nyomán elhatározták, hogy sürgős intézkedéseket kell hozni a vasút további hanyatlásának megállítására és ennek kapcsán a kormányok és a vasúttársaságok közötti kapcsolatokat átlátszóvá kell tenni, valamint fokozott figyelmet kell fordítani a vasúti infrastruktúra fej-

Lignes nouvelles en service en 2002 - Neubaustrecken in Betrieb im 2002 - New lines in service in 2002



Source Mission GV / UIC

2. ábra: 2002-ben üzemelő, új építésű vasútvonalak Európában

lesztésére.

Mivel a kívánt eredmények nem jelentkeztek 1988-ban a vasút térvesztésének megállítására céljából újabb bizottsági javaslatok kidolgozását sürgették.

Ebben az évben a 12 közlekedési miniszter tanácskozásán egyetértettek abban, hogy a vasúti és a közúti közlekedés költségeinek kiegyenlítését elő kell segíteni, ehhez pedig:

- a főbb gazdasági és politikai központokat gyors eljutást biztosító személyszállítási rendszerben kell összekötni (nagy sebességű hálózat *1. és 2. ábra*);

- a közúti/vasúti kombinált fuvarozást előnyben kell részesíteni (*3. ábra*);

- a vasúti műszaki szabványok egységesítését és kompatibilissá tételét fel kell gyorsítani (az interoperabilitás megvalósítása);

- a határállomásokon az adminisztrációt a minimálisra kell csökkenteni (határok nélküli vasút projektje).

A felsoroltak ma is aktuálisak és még évekig fontos részét képezik az európai vasútpolitikának.

1990-ben a közösség országainak vasúti helyzetét javítandó, átfogó bizottsági előterjesztés foglalkozott a közösségi vasútpolitika továbbfejlesztésével. Megállapítást nyert, hogy a vasúti közlekedés fejlődését alapvetően hátráltatja a vasúti szervezetek mezein nemzeti jellege, valamint a hagyományos állam-vasút kapcsolat.

Ezért közösségi elvek kidolgozása kezdődött meg a következő kérdéskörökben:

- a vasúti szervezetek átalakítása – vasúti infrastruktúra használata – közüzemi szolgáltatások meghatározása;

- vasúti infrastruktúra fejlesztése – nagy sebességű vasúthálózatok létesítése;

- vasútbiztonsági berendezések kompatibilissá tétele;

- vasúti kutatás és fejlesztés;

- kombinált fuvarozás kiterjesztése;



3. ábra: Közúti/vasúti kombinált fuvarozás járművei

– a periférián lévő vasúthálózatok, tranzit és harmadik országok vasúti rendszereivel kapcsolatos teendők;

– városi közlekedési rendszerek;

– környezetvédelem és társadalom politika;

– a vasúti berendezések gyártó ipara.

Ezután 1991. július 29-én került elfogadásra és kiadásra a 91/440 sz. "A közösség vasútjainak fejlesztésére vonatkozó irányelv" amely az EU hivatalos lapjában 1991. augusztus 24-én látott napvilágot (NO L237.1991. augusztus 24.) Az Irányelv 16 cikkelyből áll, amelyek közül a legfontosabbak már ezt megelőzően is részét képezték a vasutak átalakulási programjának. Ez a 440/91. sz. "Irányelv" teremti meg a közös vasútpolitika alapját, amelynek lényege, hogy jobb együttműködés, koordináció jöjjön létre a közlekedési ágak között, ezzel együtt ésszerűbb vasúti kapacitás-kihasználás jöjjön létre, bevezetve a versenyt a vasúti közlekedési piacon.

A Tanács 91/440 ECC irányelve a közös vasútpolitika kialakítására, a vasutak versenyképességének fokozására a következők alapelveket rögzíti:

– a vasúti vállalatok vezetésének függetlensége (kereskedelmi társaságokra vonatkozó elvek alkalmazása a vasútnál, a szolgáltatások árának önálló meghatározása stb.);

– a vasúti infrastruktúra és üzemeltetés szétválasztása (számvitelileg kötelező, szervezetileg ajánlott);

– a vasút vállalatok adósságának csökkentésével és pénzügyi helyzetének megszilárdulásával kapcsolatos állami intézkedések (időben és módszert illetően nagy szabadságfokkal);

– a tagállamok hálózatára való belépési- és tranzitjog biztosítása a vasúti infrastruktúrához történő hozzájárulás más vasutak és nemzetközi szállítást végzők részére.

*E kérdések háttérében a következő szempontok megemlítése szükséges*

Az Unió területén működő vasúttársaságok szervezeti átalakítása szempontjából eszödlleges kérdés az állam és a vasút viszonya. A vasúttársaságok szinte valamennyi európai országban rendkívül központosítottak voltak. ennek következtében a vasút rugalmatlansága, valamint a közvetlen állami beavatkozás, nem egyszer a "kézi vezérlés" magától értetődő volt.

Az a körülmény, hogy a vasúttársaságok felelnek a vasúti infrastruktúráért, kezelik, kvázi birtokolják azt, miközben vasúti szállítási szolgáltatásaik során használják is azt, egyrészt determinálja az az állami – főként költségvetési – szerepvállalást másrészt nem teszi lehetővé a vasúton belüli versenyt. Más szóval kizárja, vagy korlátozza más vasúti szolgáltatók pályahasználatát. Ez eleve monopolhelyzetet biztosít belöldön a vasúttársaságnak és azt egyszersmind nemzeti keretek közé szorítja. Nemzetközi vonalak üzemeltetésekor ugyanis az érintett ország vasúttársaságainak meg kell állapodniuk ahhoz, hogy létrejöjjön a szolgáltatás. Az állam szerepét aláhúzza a közlekedés általános liberalizációjával az egyes ágak között megnövekedett verseny miatt egyre erőteljesebben szükségessé váló harmonizáció a közlekedési ágak versenyfeltételeiben (pl. a közúti és vasúti infrastruktúra használati díjak tekintetében).

A vasúti szállítási szolgáltatás és a vasúti infrastruktúrával kapcsolatos tevékenységek szétválasztása ajánlott ugyan, ám a vasúti infrastruktúra tulajdonosi kérdéseiben a Bizottság nem tesz ajánlást. A tagországok nemzeti döntési jogkörébe tartozik, hogy olyan engedélyt adnak ki, amely alapján a vasúttársaság mind pályatulajdonos, mind pedig üzemeltető, vagy a vasúti infrastruktúrát állami kézben tartva azért

pénzügyi felelősséget vállal. Ez esetben vagy egy állami cég kapja feladatul a vasúti infrastruktúra üzemeltetését, vagy pedig erről a vasúttársasággal az állam külön szerződést köt. A lényeg, hogy ha egy vasúttársaság szolgáltatást nyújtó és infrastruktúra üzemeltető is – a kétféle tevékenység – számvitelileg különüljön el.

A vasúti szolgáltatások nemzetközi versenyképességének javítására kívánatos, hogy az egyes nemzeti társaságok között együttműködés jöjjön létre, ami a szabad vasúti tranzitközlekedést biztosítja. A nemzetközi vasúti szolgáltatásokban a szabad piacra jutás elve összekapcsolódik egyrészt a pályahasználati díjak versenyképes szintjével, másrészt a diszkrimináció-mentességgel. A közlekedési közüzemi szolgáltatásokat, a közlekedési alapellátást illetően a Bizottság filozófiájában alapvető változás ment végbe. Míg 1969-ben alapellátásnak minősült minden olyan közlekedési szolgáltatás, amit lényegesnek tartottak, addig 1990-ben már konkrét szerződésbe foglalandó meghatározást sürgetett a Bizottság.

*E gondolat jegyében alapellátás esetén szükségesnek tartja:*

– erről a szerződés létrehozatalát;

– a szolgáltatás szerződéses árát – lehetőleg – előre meghatározni és pedig úgy, hogy az ár ne a szolgáltató ezen szolgáltatás nyújtásával kapcsolatos költségein nyugodjék, hanem az alternatív szolgáltatások figyelembevételével piaci árakon alapuljék.

Fontos, hogy ez a számítás társadalmi költség/haszon elemzéssel egészüljön ki;

– konkrétan azonosítani a szolgáltatás mibenlétét, esetlegesen a minőségét is.

1995. június 19-én a Tanács új irányelvet adott ki. A 95/18/EC sz. irányelv, "Vasúti vállalkozások engedélyezéséről", a 95/19/EC sz. pedig "A Vasúti infrastruktúra-kapacitás szétosztásá-

ról és az infrastruktúra díjak kiszabásáról” rendelkezik.

A 95/18/EC sz. irányelv azokkal a feltételekkel foglalkozik, amelyeket valamely tagállam a közösségben alapítandó vasúti vállalkozásoknak szóló engedélye kiadásánál (hosszabbításánál, módosításánál) lehet alkalmazni.

Meghatározza: – a “vasúti vállalkozás”, az “engedélyező hatóság”, a “városi és elővárosi szolgáltatás”, valamint a “helyi szolgáltatás” fogalmakat továbbá:

– az engedélyezés, a vasútvállalkozási tevékenység megkezdésének feltételeit;

– a pénzügyi, szakmai, biztonsági feltételeket;

– az engedély érvényességét.

*Az előzőkön túlmenően előírja:*

– a nemzetközi jogi előírások betartását;

– a nemzetközi vasúti egyezmények betartását;

– az engedélyező hatóság döntéshozási határidejét.

Az irányelvvel kapcsolatosan a tagállamoknak meg kell hozniuk 2 éven belül azokat a törvényeket, előírásokat, igazgatási szabályokat, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a vasutak az irányelvben foglaltaknak eleget egyenek.

A Tanács 95/19. sz. irányelve meghatározza a közösségen belül azokat az elveket és eljárásokat, amelyeket az infrastruktúra kapacitás elosztása és a pályahaszná-

lati díjak kiszabására vonatkoznak. Tisztázza az irányelv szempontjából a “vasúti vállalat” a “nemzetközi csoportosulás” az infrastruktúra-fenntartó “menetrendi vonal” az “elosztás” és az “elszto testület” fogalmakat.

Felhívja a figyelmet az infrastruktúra-kapacitás diszkriminációmentes szétosztására. Ugyanakkor bizonyos területeken különös jogokat biztosíthat olyan vasúti vállalatok részére, amelyek bizonyos típusú szolgáltatásokat működtetnek.

Az infrastruktúra díjak (pályahasználati díj) kiszabásánál szem előtt kell tartani a díjából keletkező bevételek, az állami hozzájárulás és az infrastruktúra kiadása egyensúlyát.

*Részletesen meghatározza:*

– az infrastruktúra díjak mértéke kialakításánál figyelembe vevendő tényezőket (piaci helyzet, időperiódus, értékcsökkenés mértéke, típusa, stb.);

– az infrastruktúra-kapacitás igénylésének menetét;

– az elosztó testület kötelezettségeit, jogait;

– a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos teendőket;

– a vitás esetekben szükséges eljárást.

Végezetül előírja, hogy a tagállamoknak két éven belül adaptálni kell azokat a törvényeket, rendelkezéseket és adminisztratív

kikötéseket, amelyek az irányelv betartásához szükségesek. Az irányelv alapján az egyes európai vasutaknál az átalakulás – az ország és a vasút jelelegétől függően – különböző stádiumban folyamatban van. Ami azt jelenti, hogy egyes vasutak már részvénytársaság formában működnek. A Svéd (SJ, BV) a Finn (VR, VR-Track Ltd) és a Brit (BR Railtrack) vasútnál például szervezetenként teljesen különvált az infrastruktúra vasút és a kereskedő vasút a Brit vasútnál azzal a különbséggel, hogy nem egy kereskedő vasút alakult, hanem külön 25 személyszállító és egy áru fuvarozó vasút jött létre.

Más vasutaknál számvitelileg különült el az infrastruktúra és a kereskedő vasút, ugyanakkor számos vasút még az átalakulás kezdeti szakaszában van, sőt bizonyos előírásait vitatja is.

Az irányelvekben foglaltak megvalósítása tehát folyik a vasutaknál és lényegében fokozatosan valósulnak meg a MÁV-nál is az ország EU csatlakozásához készülve 1993. július 1-jétől, a részvénytársasággá történt átalakulás óta az Irányelvben meghatározott célok, amelyek eredményeként remélhető, hogy az ezredfordulóra a MÁV pénzügyi egyensúlya helyre áll és a MÁV a földrajzi helyzetének megfelelő jelentős szereplője lesz a “páneurópai vasútnak”.

## KÖZLEKEDÉSEL KAPCSOLATOS EU HÍREK

# IBT '99-

## Intelligens Szállítási Rendszerek Kongresszus és Kiállítás.

Amszterdam, Hollandia, 1999. június 14-17.

Kongresszust és kiállítást rendez az európai intelligens szállítási rendszerek szervezete (ERTICO). a rendezvényt támogatja az Európai Bizottság, a holland

szállítási minisztérium, valamint az Intelligent Transport Systems (ITS) Netherlands nevű szervezet. A szervezők számítanak azoknak a szállítási politikában

vezető döntéshozó szakembereknek, közigazgatási és más döntéshozó szakembereknek a részvételére, akik érdeklődnek az IBTS iránt.

# Transzeurópai

## szállítási hálózat

Jelentős előrelépés történt már a transzeurópai szállítási hálózat (Trans-European Transport Network, TENs) megvalósításában, mint arról az Európai Bizottságnak a programmal kapcsolatos első beszámoló jelentése

tájékoztat. E jelentés szerint azonban rendkívüli erőfeszítések szükségesek még a célok teljesítéséhez. A hálózatot arra tervezték, hogy integráltabb és hatékonyabb európai szállítási rendszer épüljön ki az egész-

séges piac szolgálatában. Ennek az új rendszernek viszont erősítenie kell majd a gazdasági növekedést és a versenyképességet, elősegítve új munkahelyek létrehozását.

# Az EU-csatlakozáshoz

## elengedhetetlen a vasútfejlesztés

Az Európai Politikakutatói Központ (Centre for European Policy Studies) megjelent tanulmánya szerint a vasúti infrastruktúra fejlesztése a kelet- és középeurópai országok EU-csatlakozásának egyik kulcskérdése. A tanulmányt készítő munkacsoportban több bank, az üzleti élet, az Európai Bizottság és a csatlakozni kívánó országok kormányainak képviselői

vettek részt. A munkacsoport elnöke, *Wolfgang Roth* elmondta, hogy a vasúti személyszállítás és áru fuvarozás színvonalának emelése egyaránt nélkülözhetetlen a kelet és a középeurópai országokban, ha azok gazdasági téren fel kívánnak zárkózni az Európai Unióhoz. *Roth* szerint "a vasútfejlesztést azért is különösen szükséges

ösztönözni, mivel hatalmas nyomás nehezedik a kelet- és középeurópai kormányokra az autópálya részéről, amely Kelet-Európát gyorsan növekvő piacának tekinti". A vasútfejlesztését indokolja az is, hogy "A közúti teherfuvarozás már ma is jelentős és egyre súlyosbodó problémát jelent".

(T&E Bulletin-Lélegzet)



## Résumé

- Dr. Miklós Hegedűs:* Opinions des entreprises sur les résultats de la branche de transport et télécommunication en 1998 et les perspectives pour 1999 ..... 121  
 La Gazdaságkutató S.A. a analysé les résultats à attendre des entreprises économiques en 1998 et les résultats pour l'année 1999. Sur la base des résultats il présente les conclusions concernant la branche de transport et de télécommunication.
- Abdoalgader J. Slama–Lajos Kisgyörgy–Dr. István Fi:* Proposition pour la réalisation d'un système de contrôle du trafic et de l'information sur les réseaux routier et ferroviaire de la section de la frontière hongrois-austrienne ..... 125  
 Les auteurs proposent un système d'information routier le long de la frontière hongrois-austrienne, à l'aide duquel la Hongrie peut être intégrée dans le système d'information routier de l'Europe.
- Dr. Ida Koller:* Construction, développement et modernisation des ponts ..... 133  
 L'auteur montre l'activité diversifiée du Bureau des Ponts de l'UVATERV S.A. dans le domaine de la construction, développement et modernisation des ponts pendant les dernières 50 années.
- Dr. Béla Unyi:* Une connexion directe routière et ferroviaire sur la terre ferme entre la Suède et la continent européen ..... 141  
 L'auteur présente la construction d'une connexion direct sur la route et sur le chemin de fer entre Danemark (Copenhague) et Suède (Malmö). Les objets d'art et les équipements seront utilisé à l fin de l'année 1999 selon le plan.
- Nouvelles de l'Association: ..... 144  
 Les décorations décernées à l'occasion de la XVI. Assemblé Générale pour la réélection du bureau de l'Association Scientifique des Transports (KTE) – organisée le 22. Janvier 1999.

### Annexe EU:

- József Lovas:* L'Union Européenne et les chemins de fer européens ..... 152  
 L'auteur présentait quels buts étaient déterminés pour l'accomplissement des guides de l'EU concernant les chemins de fer par la MÁV S.A.; pour que la MÁV pourvût être intégrée dans le système des chemins de fer de l'UE.

## Summary

- Dr. Miklós Hegedűs:* Enterprises' opinions about the results of the transporting and telecommunication branches in 1998 and the future possibilities for 1999 ..... 121  
 The Economy Research Ltd. has analysed the production results to be expected for 1998 and 1999 of the enterprises. The author present the conclusion drawn from the investigations related to the transport and telecommunication activities.
- Abdoalgader, J. Slama–Lajos Kisgyörgy–Dr. István Fi:* Proposal for the realisation of a traffic controlling and information system on the road network of the Austro-Hungarian border section (MONARCHY) ..... 125  
 The authors propose a road information system along the Austro-Hungarian border, with the aid of which Hungary can be integrated in the road information system of Europe.
- Dr. Ida Koller:* Bridge constructions, developments and modernisation ..... 133  
 The author presents the versatile bridge constructing, developing and modernising activities of the UVATERV Ltd. Bridge-Office during the last 50 years.
- Dr. Béla Unyi:* Direct inland road and railway connections between Sweden and the European mainland ..... 141  
 The author presents the construction of the direct road and railway connection between Denmark (Copenhagen) and Sweden (Malmö) on the mainland. The utilisation of the engineering works and equipment will be realised till the end of 1999 according to the plan.
- News of the Association: ..... 144  
 The awards issued on the occasion of the XVI general meeting for election of officials – held on the 22th January 1999 – of the Scientific Association for Transport (KTE)

### EU Annex:

- József Lovas:* The European Union and the European Railways ..... 152  
 The author explains what kind of entrepreneurial strategic goals have been set for the realisation of the guidelines of the EU related to the railways by MÁV Ltd. in order that the Hungarian railway can be integrated in the system of the European railways.

## Zusammenfassung

- Dr. Hegedűs, Miklós:* Meinungen der Unternehmen über die Ergebnisse des Transport- und Telekommunikationsressorts in 1998 and über die Entwicklungsaussichten in 1999..... 121  
Die Wirtschaftsforschungs-AG analysierte die Produktionsergebnisse der Wirtschaftsunternehmen von 1998 und die zu erwartenden Ergebnisse von 1999. Der Autor gibt seine, aus den Analysen gewonnenen Folgerungen hinsichtlich des Transport- und Telekommunikationsressorts bekannt.
- Abdoalgader M. Slama-Kisgyörgy, Lajos-Dr Fi, István:* Vorschlag zur Verwirklichung eines Systems für Verkehrslenkung und Informationen auf dem Straßennetz des ungarisch-österreichischen Grenzschnittes ..... 125  
Die Autoren schlagen ein Straßeninformationssystem für die ungarisch-österreichische Grenze vor, vermittelt dessen Ungarn mit dem Straßeninformationssystem Europas verbunden werden kann.
- Dr. Koller, Ida:* Brückenbauten, Entwicklungen, Rekonstruktionen ..... 133  
Die Autorin stellt die vielfältigen Aktivitäten der UVATERV AG auf dem Gebiet des Brückenbaus, Brückenentwicklung und Brückenrekonstruktion während der vergangenen 50 Jahre vor.
- Dr. Unyi, Béla Tibor:* Direkte Landverbindung auf Straße und Schiene zwischen Schweden und dem europäischen Kontinent ..... 141  
Der Autor stellt den Bau der Straßen- und Eisenbahnverbindungen auf dem Lande zwischen Dänmark (Kopenhagen) und Schweden (Malmö) vor. Die Ingebrauchnahme der Kunstbauten und der Anlagen ist für Ende 1999 geplant.
- Nachrichten aus dem Verein: ..... 144  
Die an der am 22. Januar 1999 abgehaltenen XVI. Delegiertenkonferenz des Vereines für Verkehrswissenschaften verliehenen Auszeichnungen

### EU-Beilage

- Lovas, József:* Die Europäische Union und die europäischen Eisenbahnen..... 152  
Der Autor gibt bekannt, welche unternehmerische strategische Ziele die MÁV AG im Laufe der Durchführung der Richtlinien der Europäischen Union über die Eisenbahnen gesetzt hat, um ins System der europäischen Eisenbahnen zu integrieren.

## Rövidesen jön minden járműhöz: gépjárműtörzskönyv

A Kormány döntése alapján a Belügyminisztérium teljes körű okmánycsere programot valósít meg.

1999. január elsejétől az eddigi egy gépjármű okmány – a forgalmi engedély – helyébe két gépjármű okmány lép.

Ez a két új okmány az új típusú forgalmi engedély és a törzskönyv.

Mivel szolgálják az új okmányok a biztonságot?

Az új forgalmi engedély és a törzskönyv a legmodernebb technika segítségével készül. A forgalmi engedély új típusú lesz, speciális papírból készül és korszerű biztonsági elemeket is tartalmaz. A törzskönyv – amely bankkártya formátumú – lézergravírozott technológiával készül, így a biztonság kétszeresen is érvényesül.

A törzskönyv létrehozása biztonságos adás-vételt eredményez. Ugyanis aki rendelkezik törzskönyvvel, járművének tulajdonjoga, valamint eredete minden kétséget kizáróan tisztázott.

Ha a jármű eredetére vonatkozóan bármilyen kétség merülne fel, a rendőrség – addig, amíg a probléma nem tisztázódik – elhalasztja a törzskönyv kiadását. Az új forgalmi engedélyt az autó tulajdonosa ettől függetlenül megkaphatja.

Ki és mikor juthat hozzá új típusú forgalmi engedélyhez és törzskönyvhöz?

1999. január elsejétől azok juthatnak hozzá új forgalmi engedélyhez és törzskönyvhöz, akik első magyarországi forgalomba helyezést kérnek a rendőrségtől, tehát

– ha Ön külföldön új vagy

használt gépjárművet vásárol, amelyet Magyarországra akar behozni és forgalomba helyezettetni, – vagy ha Ön gyárból újonnan Magyarországra érkezett autót vásárol márkakereskedőtől, szalonból stb.

akkor Ön az elsők között lesz, aki ezekhez az okmányokhoz hozzájut.

1999. július elseje után kapnak új típusú forgalmi engedélyt és törzskönyvet a Magyarországon már forgalomba helyezett és értékesített gépjárművek az átíráskor.

Hogyan lehet ezekhez az új okmányokhoz hozzájutni?

Az első magyarországi forgalomba helyezés alkalmával (legyen szó új vagy használt, külföldön vásárolt, illetve új, Magyarországon vett gépjárműről) ugyanúgy, mint eddig, keresse fel a lakóhely szerint illetékes rend-

MAGYAR KÖZTÁRSASÁG  
**JÁRMŰ FORGALMI ENGEDÉLY** H MŰSZAKI LAP  
 Certificat de Circulation

**A** RENDSZÁM \_\_\_\_\_ GYÁRTÁSI ÉV \_\_\_\_\_  
**E** ALVÁZSZÁM \_\_\_\_\_  
 MOTORSZÁM \_\_\_\_\_ HAJTÓANYAG \_\_\_\_\_  
 FAJTA \_\_\_\_\_ TELJESÍTMÉNY (kW) \_\_\_\_\_

**D** GYÁRTMÁNY \_\_\_\_\_ SZÁLLÍTHATO SZEMÉLYEK SZÁMA \_\_\_\_\_  
 TÍPUS \_\_\_\_\_  
 SZÍN \_\_\_\_\_ HENGERŰRTARTALOM (cm<sup>3</sup>) \_\_\_\_\_

**G** SAJÁT TÖMEG (kg) \_\_\_\_\_ SEBESSÉGVÁLTO \_\_\_\_\_  
**F** N. LEGRAGYOBBI Ö. TÖMEG (kg) \_\_\_\_\_ KÖRNYEZETVÉDELMI OSZTÁLY \_\_\_\_\_  
**B** ELSŐ NYILV. VÉTEL IDŐP \_\_\_\_\_ 00000

**C** ÜZEMBENTARTÓ NEVE \_\_\_\_\_ ÜZEMBENTARTÓI LAP \_\_\_\_\_  
 • TERMESZETES SZEMÉLY  
 NÉV \_\_\_\_\_  
 ANYJA NEVE \_\_\_\_\_  
 SZÜL. HELY, IDŐ \_\_\_\_\_  
 • JOGI SZEMÉLY

**C** ÜZEMBENTARTÓ LAKCÍME, SZÉKHELYE, TELEPHELYE \_\_\_\_\_

FORGALMI ENGEDÉLY SZÁMA \_\_\_\_\_ RENDSZÁM \_\_\_\_\_

TULAJDONOS ADATAI \_\_\_\_\_ BEJELENTŐ LAP \_\_\_\_\_  
 NÉV \_\_\_\_\_  
 ANYJA NEVE \_\_\_\_\_  
 SZÜL. HELY, IDŐ \_\_\_\_\_

VEVŐ ADATAI \_\_\_\_\_  
 NÉV \_\_\_\_\_  
 ANYJA NEVE \_\_\_\_\_  
 SZÜL. HELY, IDŐ \_\_\_\_\_  
 VEVŐ LAKCÍME, SZÉKHELYE, TELEPHELYE \_\_\_\_\_

FORGALMI ENGEDÉLY SZÁMA \_\_\_\_\_ RENDSZÁM \_\_\_\_\_

1. ábra Forgalmi engedély

örkapitányságot. Itt meg fogja kapni az új típusú forgalmi engedélyt a törzskönyv nélkül. A törzskönyvet a BM Adatfeldolgozó Hivatal postázza Önnek – a postán átvehető – tértivevényes küldeményt.

Az értesítés után a Posta a küldeményt tíz napig őrzi, majd ezt követően elküldi az értesítési cím szerint illetékes rendőrkapitányságra, amely utólag a törzskönyvet kiadja.

Mennyibe kerül az okmány-csere tulajdonosának?

Az eljárási díj okmányonként 2000,-Ft+ÁFA. Amennyiben az okmányokat egyazon eljárásban

adják ki, akkor együttes díjuk 3000,-Ft+ÁFA.

Hogyan használjuk az okmányokat?

Az új típusú forgalmi engedélyt mindig hordja magánál (1. ábra) csakúgy, mint a jelenlegit, hiszen ez a gépjármű azonosítására szolgáló okmány.

### Figyelem!

A forgalmi engedély "bejelentő lap" részének fontos szerepe van az autó eladásánál. A vevőnek csak a műszaki lapot és az üzembentartó lapot adja át. A bejelentő lapot tépje le és jegyezze



**JÁRMŰ TÖRZSKÖNYV** H

Gyártmány \_\_\_\_\_  
 Típus: \_\_\_\_\_  
 Szín: \_\_\_\_\_  
 Alvázszám: \_\_\_\_\_  
 Motorszám \_\_\_\_\_ Gyártási év: \_\_\_\_\_

Hengerűrtartalom (cm<sup>3</sup>): \_\_\_\_\_  
 Saját tömeg (kg): \_\_\_\_\_  
 Szállítható személyek száma: \_\_\_\_\_  
 Teljesítmény (kW): \_\_\_\_\_  
 Össztömeg (kg): \_\_\_\_\_  
 Kiállítás helye, kofte: \_\_\_\_\_

Kiállító hatóság: \_\_\_\_\_

000000

2. ábra A gépjárműtörzskönyv

fel rá az eladás időpontját, valamint a vevő adatait. Azt követően küldje el a bejelentő lapot a lakóhely szerint illetékes rendőrkapitányságra. Ezzel igazolja, hogy eladta az autóját.

Ezzel szemben a törzskönyvet ne hordja magánál! (2. ábra) A közúti ellenőrzést végző rendőr sem fogja kérni. A törzskönyvnek csak a gépjármű adás-vételekor van szerepe.

Tartsa biztonságos helyen! (például: otthon zárható helyen, széfben, bankban...)

Információ: (1) 443-5638-as telefonon és a rendőrkapitányságokon.



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. koncepció
Utasfő (millió)	155,1	154,9	154,7	156,2
Utaskilométer (millió)	8582,6	8574,3	8723,2	8878,0
Arutonna (millió)	46,0	47,6	47,6	49,3
Arutonnakm (millió)	7873	8123	8121	8368
Átlagos állományi létszám (fő)	59229	57420	57252	56228
Termelékenység (képzett tonnakm/fő)	277,8	290,8	293,3	306,7

*Kell a vasút Európában!*