

# Közlekedés- tudományi szemle

1.

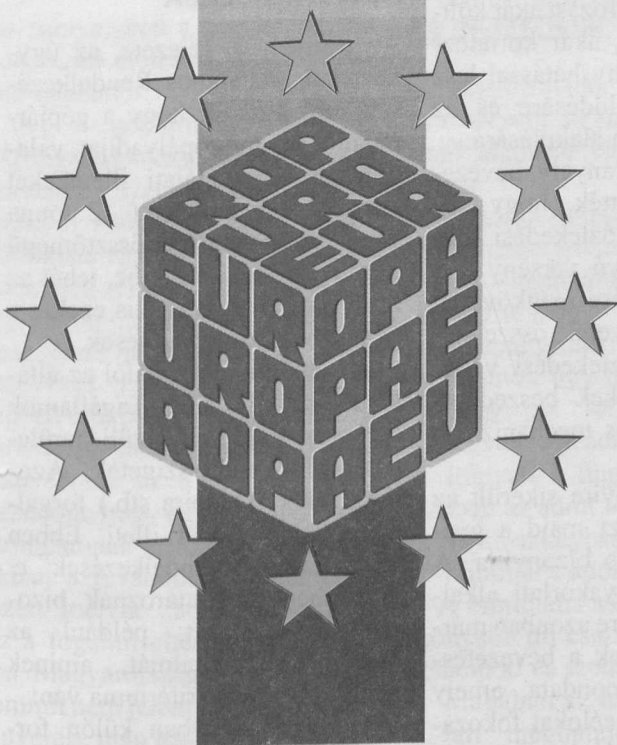
2000

január

L.

évfolyam

EU melléklet



A MEGOLDÁS

Dr. Zeley István

## KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

## A nagy teherbírású teherautók

úthasználati díja az EU-ban

Az Európai Unió új Irányelvet adott ki a haszongépjárművek után fizetendő, bizonyos közlekedési utak használatáért járó illetékek beszedéséről. Az Irányelv az EU 1999. június 17-ei hivatalos közlönyében – 1999./62/EK számon – jelent meg.

Ez az irányelv a Tanács korábban elfogadott közös álláspontját foglalja magában, amely azonban – az EU jogszabályalkotási rendje szerint – a fenti szám alatt mint már az Európai Unió Tanácsának Irányelve lépett hatályba.

Az így kihirdetett, most már hatályos, Irányelv az 1993 október 25-ei 93/89/EGK sz. Tanácsi Irányelv helyébe lép.

Ezt az Irányelvet ugyanis az Európai Unió Bírósága (Luxemburg) 1995. július 5-ei határozatával – formai okokra hivatkozva – felfüggesztette azzal, hogy továbbra is alkalmazható, amíg az EU Tanácsa az új Irányelvet el nem fogadja. Ez történt most.

Még érdemes tájékozódni arról, hogy a felfüggesztett és most kiadott Irányelv címe között milyen eltérés van, ami utal az új Irányelv jellegére. Az 1993. évi Irányelv címe ugyanis a következő:

- a) az áru fuvarozásra szolgáló egyes gépjárművek megadóztatásáról, valamint
- b) egyes közlekedési pályákon a tagállamok által autópályadíj és úthasználati illeték beszedéséről.

Az új Irányelv címe egyszerűen a következő: „*Illetékek beszedése haszongépjárművek után, bizonyos közlekedési pályák használatáért*”, vagyis az új címben külön nincs kihangsúlyozva a „gépjárműadó és az úthasználati illeték”. Hazai felfogásunk szerint a közúti közlekedést terhelő minden

térítés az „adó” fogalmába tartozik, és így természetesen a vele kapcsolatos intézkedések a pénzügyminisztérium joga és kötelezettsége.

## AZ ÚJ IRÁNYELV FELETTI VITÁK

Az új Irányelv megfogalmazását évekig tartó viták előzték meg, amelyekben nemcsak a kormány-szervek, a pénzügyi intézmények vettek részt, hanem az érdekelt fuvarozó szakmai szervezetei, sőt a fuvarozást érdeklő egyéb gazdasági szervezetek is. A vita az Európai Bizottság részéről abból indult ki, hogy a közúti áru fuvarozást, főleg a távolsági közúti áru fuvarozást ésszerű keretek közé kellene szorítani, mert gyors fejlődése a társadalmi és környezeti hatások következtében nemcsak gondot okoz, hanem még saját fejlődését is korlátozza.

A közúti fuvarozók szerint viszont az áru fuvarozást akár költségekkel terhelik, akár korlátozzák, mindig pozitív hatással lesz a társadalom fejlődésére és az árucserre-forgalom alakulására.

Végül az új Irányelv bevezetőjében kijelentették, hogy „az EU-tagállamok közlekedési vállalatai között folyó verseny torzításának elkerülése megköveteli az adózási rendszerek összehangolását, és a közlekedési vállalatoktól az illetékek beszedéséhez egy igazságos mechanizmus bevezetését.”

Hogy ez mennyire sikerült az új Irányelvvel, azt majd a gyakorlati alkalmazás bizonyítja. A bevezetés és a gyakorlati alkalmazás nehézségeire azonban már is utal ugyanennek a bevezetésnek következő mondata, amely szerint „ezeket a célokat fokozatosan lehet megvalósítani”.

Ezek után most már érdemes megismernünk, hogy milyen mechanizmust vezettek be a közúti áru fuvarozást terhelő költségek, térítések, díjak, illetékek beszedésére. Annál is inkább, mert bár a gépjárműadó csak a gépjárművet bejegyző ország gépjárműveit terheli, a különböző autópályadíjak és úthasználati illetékek fizetésére a nem az EU-tagállamokban, tehát Magyarországon bejegyzett teherautók vezetőit is kötelezik. Nemzetközi közúti fuvarozásban résztvevő fuvarozóink versenyképességét mindez befolyásolja.

Az Irányelv rendelkezik a gépjárműadó, valamint a közutak használatáért kifizetendő autópályadíjak és úthasználati illetékek beszedésének feltételeiről és tételéről is.

## ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK, FOGALMAK MEGHATÁROZÁSA

Az Irányelv I. fejezete, az úgynevezett „Általános Rendelkezők”-ből kiderül, hogy a gépjárműadót és az autópályadíjat, valamint az úthasználati illetékeket csak az engedélyezett 12 tonna vagy ezt meghaladó össztömegű járművek után szedik be, tehát az Irányelv előírásai csakis ezekre a gépjárművekre érvényesek.

Az első kivétel ez alól az általános szabály alól, Tagállamok kizárása Európán kívüli területein (pl. Kanári-szigetek, Azori-szigetek, Madeira stb.) forgalmazó teherautókat illeti. Ebben az „Általános Rendelkezők” c. fejezetben meghatároznak bizonyos fogalmakat, például az „autópálya” fogalmát, aminek három alapvető kritériuma van: – mindkét irányban külön forgalmi pálya, egymástól elvá-

- lasztva;
- pályaszintbeli keresztezések teljes hiánya;
- autópályaként megjelölt speciális közlekedési pályák.

Sokkal fontosabb természetesen az autópályadíj és az úthasználati illeték definíciója, hiszen ez már a díjak és illetékek kivételét és beszedését érinti. „Autópályadíj” (németül: Maut, angolul: toll) az az összeg, amit az Irányelvben meghatározott közlekedési utakon két pont között megtett kilométerért kell fizetni. Ennek tételei a megtett útszakasz és a jármű típusa szerint alakulnak. „Úthasználati illetéket” pedig az Irányelvben meghatározott közlekedési pálya használt időtartama után kell fizetni.

A jármű fogalmának meghatározásában lényeges a jármű megengedett össztömegének – 12 tona vagy ezt meghaladó – mértéke, s az, hogy az Euro1-es vagy Euro2-es teherautóról van-e szó. Az Euro2-nek megfelelő járművekre ugyanis alacsonyabb díjtételek érvényesek.

## A GÉPJÁRMŰADÓ FOGALMÁNAK KÜLÖNBÖZŐ ÉRTELMEZÉSE

Az Irányelvben a gépjárműadóra vonatkozó előírások a II. fejezetben találhatók.

A gépjárműadót az EU-tagállamokban is az ország hivatalos nyelvén fogalmazott, gyakran eltérő, sőt egyes tagállamokban egyszerre két különböző szóval jelölik. Ez természetesen nem a gépjárműadó kétszeres beszedését jelenti, hanem a két elnevezés mindegyike a gépjárművek eltérő címen és mértékben történő megadóztatását. Ezért az Irányelvnek ez a fejezete azzal kezdődik, hogy egységesített gépjárműadónak az egyes tagállamokban a hivatalos nyelven kifejezett melyik „adó” felel meg. Ez a fogalmi eltérés természetesen Magyarország számára még semmit nem jelent. EU-tagságunk elnyerése után azonban feltehető-

en majd pótlólag be kellene venni ebbe az Irányelvbe vagy ennek utódjába – ha erre sor kerül –, azt a magyar „adó” nevet is, amire az Irányelv előírásai vonatkoznak.

## A GÉPJÁRMŰADÓ TÁBLÁZATOK

A gépjárműadó egységesítése abban áll, hogy az Irányelv I. függeléké két táblázatban közli azokat a minimális adótételeket, amelyeknél alacsonyabb adókat a tagállamok rendes körülmények között nem szabhatnak ki.

A két táblázat közül az első a tehergépjárművekre, a második a tehergépjármű-kombinációkra kiszabható minimális tételeket tartalmazza euró/ecu értékben, mégpedig két megosztás szerint:

- a jármű tengelyeinek száma (1, 2, 3, 4 tengely) és a tengelyszámnak megfelelő, engedélyezett össztömeg tonnában;
- a másik megosztás két külön oszlopban
  - a) a meghajtott tengely légrugózása vagy ezzel egyenértékű rugózása;
  - b) a meghajtott tengely egyéb rugózási rendszer szerint.

## A GÉPJÁRMŰADÓ KIVETÉSE ÉS BESZEDÉSE. KIVÉTELEK

A gépjárműadó kiszabására és beszedésére az Irányelv a következő alapvető előírásokat tartalmazza:

- a gépjárműadó kiszabásának és beszedésének eljárási rendjét a tagállamok maguk határozzák meg;
- a gépjárműadó díjtételeit a tagállamok úgy határozzák meg, hogy az semmiképpen ne legyen alacsonyabb, mint az Irányelv I. függelék táblázataiban az adott osztályban, illetve alosztályban meghatározott minimális adótétel.

A minimális adótételeknél alacsonyabb díj csak három esetben vehető ki és szedhető be:

1. Magában az Irányelvben foglalt meghatalmazás alapján

Görögország, Olaszország, Portugália és Spanyolország az Irányelv hatálybalépésének napjától számított két éven át a táblázatokban felsorolt minimális adótételeknél legfeljebb 65 százalékkal alacsonyabb adót vehet ki és szedhet be.

2. A tagállamok adókedvezményt vagy adómentességet alkalmazhatnak külön jóváhagyás nélkül, a következő feltételek mellett:

- az alkalmilag közszolgáltatásra beállított gépjárművekre,
- nem áru fuvarozás fővállalkozóként működő magán- és jogi személyiségű vállalkozók gépjárműveire, amennyiben az ezekkel végzett áru fuvarozás semmiféle versenytorzítást nem okoz.

a) a nemzeti honvéderő, a katasztrófa-elhárítás, a tűzoltóság, egyéb sürgős szolgáltatás, valamint a rendészeti hatóságok és az útfenntartó szolgálat gépjárműveire;

b) az Európai Bizottság hozzájárulása mellett;

3. Az Európai Bizottság javaslatára a Tanács egyhangú szavazattal adott felhatalmazása alapján a tagállamok szociálpolitikai és gazdaságpolitikai intézkedéseik során vagy az ország infrastruktúra politikája alapján fenntarthatnak adómentességet vagy adókedvezményt olyan gépjárművekre:

a) amelyeket az illető tagállam jegyeztetett be és

b) amelyek kizárólag egy szuverén terület pontosan meghatározott részén végeznek fuvarozást.

Külön rendelkezik az Irányelv arról, hogy a kombinált áruforgalom bizonyos szállításaira érvényes adókedvezmények akkor is fenntarthatók, ha ezek az Irányelvben meghatározott minimális adótételnél alacsonyabb gépjárműadót jelentenek.

## AUTÓPÁLYADÍJAK ÉS ÚTHASZNÁLATI ILLETÉKEK. DÍJKÖTELES UTAK

Nemzetközi közúti áru fuvarozást – az engedélyezett 12 tonna vagy ennél magasabb össztömegű gépjárművel – végző fuvarozó vállalatokat, tagjainkat természetesen közvetlenebbül érinti, hogy az Európai Unió ezzel az új Irányelvvel milyen mechanizmust, eljárást vezet be az autópályadíjak és úthasználati illetékek kiszabására és beszedésére.

Az Irányelv a II. fejezet címe szerint ezek a rendelkezések az autópályadíjakra (németül: Maut, angolul: toll) és úthasználati illetékekre (németül: Benützungsgebühren, angolul: user charges) érvényesek.

Alapvető előírás, hogy a „tagállamok az autópályadíjakat és az úthasználati illetékeket az Irányelvben megnevezett feltételek mellett megtarthatják, illetve beszedhetik”.

Az autópályadíjra vonatkozóan az Irányelv nem tartalmaz összegszerű adótételt. Viszont II. függeléke tartalmazza az úthasználati illetékek kivethető és beszedhető tételeit:

- a) külön-külön a legfeljebb három- és a legalább 4 tengelyű gépjárművekre és
- b) külön az Euro-beosztás nélküli, az Euro1-es, az Euro2-es és nem káros emissziójú gépkocsikra.

A függelékben az évenkénti illetékek szerepelnek. A havi és a heti maximális illetékeket az illető infrastruktúrán eltöltött tartózkodási idő arányában határozzák meg a tagállamok. A napi illetékek maximális összege minden járműosztályra egységesen nyolc euró. Az úthasználati illetéket a tagállam mindegyik járműosztályba tartozó járműre egy összegben, külön határozza meg, ennek összege azonban nem haladhatja meg az Irányelv említett II. függelékében rögzített legmagasabb, tehát maximális tételét. Ennek meghatározásánál be kell számí-

tani az igazgatási költségeket, ami azt jelenti, hogy úthasználati illeték mellett egyéb igazgatási költség megtérítése nem követelhető.

Az Irányelvnek külön sajátossága, hogy ezeket a legmagasabb tételüket először 2002. július 1-jén, majd ezt követően két évenként felül kell vizsgálni. Ezután a Bizottság adott esetben javasolja a szükséges alkalmazkodást az adott helyzethez, a Tanács pedig az EU-szerződésben előírt eljárás szerint dönt.

Az úthasználati illetéknek tehát felső határa van, amit azután a fentiek szerint felülvizsgálják és adott esetben módosítanak. Ez a költségek stabilitásától elég messze elmaradt záradék az előzetes viták egyik eredménye.

Az autópályadíjra semmiféle konkrét összeg nincs meghatározva, se alacsonyabb, se magasabb tételként.

Az Irányelv erre csak annyit mond, hogy a súlyozott átlagos autópályadíjat az illető közlekedési pályahálózat építésének, üzemeltetésének és kiépítésének költségeihez kell viszonyítani.

## A DÍJAK ÉS ILLETÉKEK DIFFERENCIÁLÁSA

A tagállamok az autópályadíj tételüket eltérően határozhatják meg:

- a) a járművek emissziós osztályai függvényében;
- b) a beszedés napi időszakától függően.

Az emisszió függvényében meghatározott díjtétel legfeljebb 50 százalékkal haladhatja meg azt a díjtételt, amit a legszigorúbb emissziós normát (tehát pl. Euro2-es) teljesítő, azonos értékű jármű után szednek be. A napi időszak függvényében megállapított díj nem lehet 100 százaléknál magasabb, mint a legkedvezőbb napi időszakban beszedett díj.

A differenciálás első módja azt célozza, hogy a járművek által okozott költségek ezzel fedezve legyenek. A differenciálás másik módja a napi időszakok, tehát a csúcsgazdasági időszak, vasár- és

ünneppnap, éjszaka. A tagállamok erre emelt díjakat számíthatnak.

Ezeknek az előírásoknak a segítségével kizárják az Irányelvből a korábban sok vitát kiváltott ún. „kényes” útvonalak bizonytalan fogalmát, és korlátozzák a különböző érdekképviseltek által követelt éjszakai és egyéb forgalmi tilalmak kedvezőtlen díjazását.

## A DÍJAK ÉS ILLETÉKEK KISZABÁSA ÉS BESZEDÉSE

Az autópályadíj és az úthasználati illetékek kiszabására és beszedésére is vannak általános jellegű előírások. Alaptétel a diszkriminációmentesség. Ennek alapján a díjakat és illetékeket nem szabad sem közvetlenül, sem közvetve a közlekedési vállalatok állami honosságához vagy a jármű kiinduló és célpontjához kötve egymástól eltérően, diszkriminálva megállapítani és beszedni. Másik alapvető rendelkezés, hogy ugyanazon útszakaszra nem szabad autópályadíjat és úthasználati illetéket is szedni.

A tagállam a saját szuverén területére érvényes forgalmi engedéllyel rendelkező járműre olyan úthasználati illetéket is előírhat, amely a saját szuverén területének teljes úthálózatára érvényes.

Az autópályadíj és úthasználati illeték kiszabására és beszedésére vonatkozóan az Irányelv megnevezi az ún. díjköteles közlekedési utakat. E szerint autópályadíj és úthasználati illeték csak autópályák és autópályákhoz hasonló jellemzőkkel rendelkező több forgalmi-pályás utak, valamint hidak, alagutak, hegyi hágók használatáért szedhetők be.

Ha a tagállamnak nincs általános autópályá- vagy ehhez hasonló úthálózata, az autópályadíjat és úthasználati illetéket beszedheti a technikai szempont szerint legmagasabb kategóriába tartozó utak használata után.

Az úthasználati illetéket mindig az illető közlekedési út használata időtartamának arányában

kell kiszabni. A tagállam, saját területén bejegyzett járművekre kizárólag évi illetéket szed be.

A szigorú előírások mellett érvényesülnek kivételek is, de mindig:

– a Bizottság meghallgatása után és esetleg ezt követő javaslata alapján;

– a Tanács 1962. évi határozata szerinti eljárásban hozott döntés szerint.

Ilyen kivételek:

a) a primer, elsődrendű úthálózat más szakaszaira autópályadíjak és úthasználati illetékek beszedésére,

– ha ezt közlekedésbiztonsági okok indokolják, vagy

– ha egy tagállam nem rendelkezik autópálya-hálózattal, de egyik országrészében jelentős határátlépő vagy interregionális kamionforgalom van, viszont ez gazdaságilag nem indokolja autópálya építését;

b) valamely tagállam határövezetére különleges szabályozás elrendelésének lehetősége;

c) Ausztria a Kufstein–Brenner közötti autópálya-szakaszt mentesítheti az osztrák úthasználati illeték alól.

A Görögországban bejegyzett járművekre a tagállamok az Irányelv hatálybalépése napjától számított két évig 50%-os kedvezményes úthasználati illetéket szedhetnek be.

## A BESZEDÉS, ELLENŐRZÉS MECHANIZMUSA

Az autópályadíjak és az úthasználati illetékek kivetésére, beszedésére és ellenőrzésére az Irányelv különleges eljárási rendet igyekszik teremteni. Ennek szellemében a díjak és illetékek beszedését, valamint kifizetésük ellenőrzését úgy kell megszervezni, hogy mindez ne zavarja meg a forgalomáramlást. Ezért mindenekelőtt azt kell elkerülni, hogy a közöség belső határain kényszerített ellenőrzések legyenek.

Ehhez azonban a tagállamoknak együtt kell működniük annak

érdekében, hogy a fuvarozó vállalatok a fizetéseket

– legalább a legnagyobb fizető kapuknál,

– minden időben,

– minden szokásos fizetőeszközzel

azon a tagállamon belül vagy azon kívül kifizethesse, amelyben azt kiszabták.

Az új Irányelvben is előírnyozták két vagy több tagállam együttműködését és ennek alapján külön megegyezését a résztvevő országok úthálózatára érvényes, az Irányelvben meghatározott maximális tételeket meg nem haladó, a közös díj- és illetékrendszer bevezetésére, alkalmazására és a „közös” díj/illetékbevételek elosztására. Ez egyébként nem más, mint a már jelenleg is működő „közös” rendszer.

Az Irányelv zárórendeletében mindenekelőtt fenntartja a tagállamoknak a jogát arra, hogy

– a gépjárművek forgalmi engedélyének kiadására illetéket;

– az ún. túlsúlyos és túlméretes járművekre vagy szállítmányokra speciális díjakat veszenek ki;

– parkolásra és a városi utak használatára speciális illetéket szedjenek be; és

– időbeli és helyi forgalmi torlódások leküzdésére külön, specifikus illetékeket írjanak elő.

Az Irányelv érintetlenül hagyja a tagállamok azon jogát, hogy az autópályadíjból és úthasználati illetékekből eredő bevételek bizonyos százalékát környezetvédelemre és a közlekedési hálózatok kiépítésére fordítsák.

Az Irányelv felszólítja a Bizottságot, hogy először 2002. július 1-jén, azután pedig két-évenként terjesszen elő jelentést az Irányelv végrehajtásáról, amihez a tagállamok – ezt megelőzően hat hónappal – az adatokat a Bizottságnak megküldik.

Az Irányelv jövőre mutató jellegét és szándékát jelzi az a felhívás, amely szerint „azok a tagállamok, amelyek az autópályadíjak és/vagy úthasználati ille-

tékek elektronikus rendszerét bevezetik, ebben a munkában azzal a céllal működjenek együtt, hogy ennek a rendszernek megfelelő mértékű szintjét ériék el a rendszer közös működtetésével (Interoperabilitással)”.

Az Irányelv jogi hatályának megfelelően azt is előírnyozza, hogy a tagállamok a megkövetelt hazai jogi- és közigazgatási jogszabályokat úgy hirdethetik ki, helyezhetik hatályba, hogy az Irányelvet 2000. július 1-jéig a tagállamok belső nemzeti jogrendjébe átvegyék.

Az Irányelv az Európai Unió hivatalos lapjában történő kihirdetése napján lép hatályba és mind-egyik tagállamra vonatkozik.

## AZ EURÓPAI UNIÓ ÚJSZERŰ ÚTADÓZTATÁSI RENDJÉNEK ÉRTÉKELÉSE

A lehetőség szerint röviden és a szigorú jogi szövegezéshez mérten közérthetően igyekeztem ismertetni az Irányelvet, amely azonban ma még nem vehető át hazai jogrendünkbe. Export-import áru fuvarozást végző vállalkozóink viszont az autópályadíjaknak és az úthasználati illetékeknek nemcsak az elméletével, hanem a kifizetésükkel is szembesülnek. S a tájékoztatásra már csak azért is szükségük lehet, mert 2000. július 1-je után már jelentkeznek az Irányelvet végrehajtó tagállami, nemzeti belső rendelkezések.

Célszerű, indokolt és helyes lenne, ha elsősorban a szakma érdekképviselői és természetesen az illetékes szervezetek már most, tehát az EU-Bizottságban lefolytatott átvilágítási tárgyalások után és EU-tagságunk belátható időn belüli megvalósulása előtt megkezdenék az új Irányelv elemzését, a magyar viszonyokra való alkalmazhatóságának felmérését. Ehhez hasznos lehet azoknak az anyagoknak, tudományos elemzéseknek megismerése, amelyek elkészítésében az IRU élen jár.

# EU-csatlakozással kapcsolatos közlekedési hírek

## Közép- és kelet-európai országok csatlakozása az EU 5. Kutatási Keretprogramjához

Az Európai Unió Kutatási Tanácsa jóváhagyta azt a közösségi álláspontot, amelynek alapján lehetőség nyílik a KKE országok és Ciprus társulására az 5. Keretprogramhoz. A KKE-országok esetében a Társulási Tanácsok határozatában rögzítik majd a keretprogramhoz történő társulás feltételeit.

Hét ország (Csehország, Észtország, Lengyelország, Lettország, Litvánia, Magyarország, Szlovénia) csatlakozik az 5. Keretprogram mellett a békés célú nukleáris kutatásokkal foglalkozó 5. EURATOM Keretprogramhoz is. A programtársulást követően a KKE-országok kutatói az EU-tagországok kutatóival azonos jogokat élveznek majd. A KKE országok GDP-arányos befizetéssel járulnak hozzá a keretprogram költségvetéséhez. Tekintettel a kezdeti hátrányokra, az EU a keretprogram első három évére fizetési kedvezményt biztosított a KKE-országoknak. A nemzeti források mellett a PHARE-alapok is felhasználhatóak a társulási költségek részbeni fedezésére.

Az 5. Keretprogram 1999–2002 között költségvetése közel 15 Mrd euró. *Edith Cresson* (korábbi főbiztos) becslése szerint évente kb. 24 pályázat beadása várható, évente átlagosan 3 Mrd eurót fizetnek majd ki 6000 kutatási szerződés keretében kb. 24 000 projekt résztvevőnek, ami megközelítőleg 65 000 nemzetközi kutatási együttműködési kapcsolatnak felel meg.

## Megjelent „Tájékoztató az Európai Unió 5. Kutatási Technológiafejlesztési és Demonstrációs Keretprogramjáról szóló” brossura

Ezzel a címmel jelent meg az 5. Keretprogramot és a hazai részvétel lehetőségeit bemutató 56 oldalas brossura. A kiadványt az OMFB támogatásával és útmutatása mellett az OMIKK EU-INFO Szolgálat keretében működő EU MIK/FEMIRC Hungary készítette. A tájékoztató térítésmentesen beszerezhető az OMFB-ben, illetve az OMIKK EU-INFO Szolgálatánál, annak szerkesztőségének a címén (1088 Budapest, Múzeum u. 17., telefon: 266-3123).

A Tájékoztatóból kivonatosan közlünk néhány, a közlekedésre is vonatkozó részt.

Ennek a kiadványnak az a célja, hogy rövid, bevezető tájékoztatást adjon az Európai Uniónak az 1998–2002. éveken átívelő 5. Kutatási és Technológiafejlesztési (KTF) Keretprogramjáról. Időszerűségét az adja, hogy a magyar intézmények és vállalatok ebben a keretprogramban immár teljes jogú partnerként vehetnek részt.

A Magyarország és az Európai Unió között a kutatás és technológia terén kialakult együttműködésben az 1999. év mérföldkövet jelent. Megkezdődik az EU Kutatási Miniszterek Tanácsa által jóváhagyott 5. Kutatási, Technológiafejlesztési és Demonstrációs Keretprogramnak a végrehajtása, másrészt Magyarország programszinten csatlakozik az 5. Keretprogramhoz, vagyis a nemzeti jövedelem arányában hozzájárul a program költségvetéséhez.

E két fejlemény találkozása

révén a hazai kutató-fejlesztő és vállalkozói közösség tagjai számára lehetőség nyílik arra, hogy az eddiginél könnyebben, szervezettebben, teljes jogú tagként vehessenek részt a kutatási és technológiafejlesztési területekre kiírt EU-pályázatokon, s a pályázat minden fázisában a pályázatírástól kezdve a partnerkeresésen keresztül a projektek végrehajtásáig az eddiginél kiépültebb információs infrastruktúrára, több, rendszerezettebb információra, hatékonyabb támogatásra számíthatnak.

Az európai kutatás és technológiai fejlesztés fő célkitűzései – négy összefoglaló tematikus programon belül – tartalmazzák a „Szárazföldi szállítás és tengeri technológiák”, valamint „Új perspektívák a légi közlekedés számára” elnevezésű kulcsakciókat.

Magyarország csatlakozása az 5. KTF Keretprogramhoz újabb távlatokat nyit meg az ország kutató-fejlesztő közössége és innovatív vállalkozásai előtt. Mindenekelőtt számíthatnak a közösségi forrásokból származó pénzügyi támogatásra, azaz lehetőségeik e tekintetben megegyeznek a tagállamok állampolgárainak lehetőségeivel. Szakembereink pénzügyi támogatást kaphatnak a közösségi szakmai képzési és mobilitási programokban való részvételhez, pályázhatnak az Európai Bizottság Közös Kutató Központja által meghirdetett ideiglenes pozíciókra és részt vehetnek a KTF területen működő szakértői, tanácsadó és értékelő bizottságok munkájában is. A cél az, hogy jól felkészült szakembereink, intézményeink és vállalataink sikeres pályázataikkal részt

vegyenek a nemzetközi együttműködésen alapuló kutatási és fejlesztési tevékenységben, és nem utolsósorban minél nagyobb mértékben részesülhessenek a Keretprogram költségvetéséből, élve azzal a lehetőséggel, amit a programszintű csatlakozás, azaz a program költségvetéséhez való magyar kormányzati hozzájárulás nyitott meg.

A pályázatokat – eltérő feltételek mellett – természetes és jogi személyekből (vállalatok, felsőoktatási és kutató intézmények, szervezetek) egy adott feladatra időszakosan összeálló, legalább két országot képviselő társulások, ún. *konzorciumok* nyújthatnak be az egyes pályázatok kiírásának megfelelően. Az egyes kutatói ösztöndíjas pályázatok kizárólag természetes személyeknek szólnak.

A pályázati rendszer egészére kiterjedően teljes részvételi jogú és közösségi pénzügyi támogatás elnyerésére jogosult pályázók az Európai Unió 15 tagországában és az ún. programszinten csatlakozott, más szóval társult országokban (pl. Norvégia, Izrael, Izland, Bulgária, Csehország, Lengyelország, Magyarország stb., összesen 14 ország és 2001-től Svájc) bejegyzett jogi személyek.

Ez azt jelenti, hogy a magyar pályázóknak az Európai Unió tagországainak pályázóival azonos jogai és kötelezettségei vannak.

Kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs projekt végrehajtására irányuló pályázatokat legalább két különböző tagországban, illetve programszinten csatlakozott országban bejegyzett, legalább kettő, egymástól független vállalatból, intézményből alakult konzorcium adhat be, azzal a megkötéssel, hogy az egyik partnernek mindenképpen az Európai Unió valamely tagországában bejegyzett jogi személynek kell lennie. A konzorcium létszámára vonatkozó felső határ nincs rögzítve, azonban a projektben vállalt kutatási-fejlesztési feladat jellege és a munka irányíthatósága határt

szab. Tapasztalatok szerint a 3–8 partnert számláló projektek a leggyakoribbak és a legeredményesebbek.

A kulcsakciók között prioritást élveznek többek között a közlekedés, szállítás és idegenforgalom területén korszerű, intelligens rendszereken alapuló olyan programok, amelyek az irányítást és a hozzákapcsolódó távszolgáltatásokat lehetővé teszik.

„A szárazföldi szállítás és tengeri technológiák”-ra vonatkozó programok költségvetésére biztosított összeg 320 millió euró, „Új perspektívák a légi közlekedés számára” című programra pedig 700 millió eurót irányoztak elő.

*Szárazföldi szállítás és tengeri technológiák témakörében* előnyben részesülnek

- teljes mértékben integrált közlekedési környezetben üzemelő, gazdaságos, tiszta, biztonságos, hatékony, energiatakarékos és intelligens közúti és vasúti járművek technológiáinak kifejlesztései;
- innovatív járműkonceptiók, amelyeknél új anyagfajtákat és szerelési technikákat alkalmaznak, kiemelten kezelve a biztonságot (beleértve a súlycsökkentést és a balesetbiztonságot), az újrafelhasználhatóságot és az életciklus-költségeik csökkentését is;
- ember/jármű kölcsönhatás a közúti és a vasúti járművekben, és innovatív módszerek a vasúti rendszereknek az új igényekhez való adaptálásában;
- korszerű, vagyis biztonságos, környezetbarát és minden fontos mutató tekintetében magas színvonalat képviselő hajók kifejlesztése;
- a tengerek és a belső vízi utak felhasználása az áruk és emberek gazdaságos és biztonságos szállítására (beleértve a korszerű kikötői infrastruktúrát) a hajók teljesítményének és interoperabilitásának maximalizálásával, „a fenntartható mobilitás és kombinált szállítá-

si mód (intermodalitás)” kulcsakcióval összefüggésben;

- a tengerek tanulmányozására és megfigyelésére, valamint a tengeri eredetű energiák és ásványkincsek fenntartható kiaknázására alkalmas technológiák, beleértve a nyíltvízi és víz alatti technológiákat és a személyzet nélküli járműveket, ill. víz alatti akusztikákat. „Új perspektívák a légi közlekedés számára” című kulcsakció prioritásai a következők:

- az integrált tervezésre és termelésre, valamint a különböző repülőgéptípusok energiafogyasztásának, károsanyag- és zajkibocsátásának csökkentésére szolgáló korszerű technológiák kifejlesztése és demonstrációja;
- új generációs repülőgépek műszaki és gazdasági megvalósíthatósága, részükre kulcs-technológiák kidolgozása, beleértve korszerű rendszereket és alrendszereket is;
- az üzemeltetési biztonság és hatékonyság javítására szolgáló technológiák kifejlesztése, beleértve a légi irányítás technológiáinak fedélzeti integrációját, koordinálva más, közlekedéssel kapcsolatos kulcsakciókkal.

A Tájékoztató „Függeléke” felsorolja az EU 5. KTF Keretprogramjának magyar nemzeti koordinátorait, a hazai országos, valamint regionális kapcsolattartó irodák vezetőit, hivatali szervezeteiket, címüket, telefonszámukat. Az utóbbi felsorolásban szerepel:

Győr

Dr. Ugróczky László

Széchenyi István Főiskola

9026 Győr, Hédervári út 3.

Tel.: 96-429-722,

fax: 96-410-145

Szakterülete többek között a szárazföldi közlekedés

## Az Európai Unióban új közlekedési biztost neveztek ki

Az Európai Bizottság VII. Vezérigazgatóságának (a Közlekedési

Vezérigazgatóságának) új közlekedési biztosra a spanyol *Loyola de Palacio* asszony lett. A kijelölt biztos írásban nyilatkozott az Európai Parlament előtt terveiről, elgondolásairól. Kijelentette, hogy megfontoltan és szakmailag megalapozottan követni fogja elődjé útját.

Nyilatkozata szerint munkájában a következő két kérdést kívánja kiemelten kezelni:

- a vasutak liberalizálása, vagyis a FreeWays vonatok közlekedésének beindítása;
- az egységes európai légi közlekedési ellenőrzés megteremtése.

Fontosnak tartja továbbá:

- a közúti közlekedés negatív hatásainak csökkentését, különös tekintettel a környezetre és a közlekedés biztonságára;
- a közlekedés vezérlésének (management) megjavítását;
- az állami és magánberuházások növelését az infrastruktúrában, a Transzeurópai Közlekedési Hálózat realizálása érdekében;
- a bolygó navigációs rendszer megvalósítását a „Gallileo” program keretében.

### Korszerű vasúti hálózat létrehozása érdekében adandó támogatás

Az EU szerint a volt szovjet blokk országainak és a balti államoknak a jövőben Kelet- és Közép-Európában mintegy 20 ezer km-es, korszerű vasúti hálózat létrehozásáért 39,6 milliárd dollárt kell fizetni, ha az EU teljes tagjai lesznek. Az összeg jelentősebb részét maguknak az országoknak kell előteremtenie, bár néhány EU-alap, mint pl. a PHARE-programok rendelkezésre állnak.

(Pass. rail manag. 1998. 6. sz.)

### Veszélyes áruk szállításának kérdésével foglalkozott az UIRR

A veszélyes áruk szállításának témája volt a Kombinált Szállítási

Társaságok Európai Egyletének (UIRR-nek) napirendjén. E kérdés keretében kiemelten foglalkoztak a szállítási láncsal összefüggő logisztikai, koordinációs kérdésekkel.

A veszélyes áruk szállításánál a legsúlyosabb problémát – a logisztikai lánc keretében – a *rakomány* folyamatos figyelése, a vonatokban való állandó felügyelete és az érkezési időpontról várható információ okozza.

Sajnos a kombinált szállítási módban más-más szabályok vannak érvényben az Európai Unió egyes államaiban, de egy országon belül eltérőek az egyes közlekedési alágazatok szabályai is, sőt az egy és ugyanazon szállítási módra vonatkozóan is különbözőek az előírások.

A megoldás a nemzetközi előírásoktól eltérő belső szabályok csökkentése és a különböző közlekedési alágazatok előírásainak összehangolása lenne.

### EU-támogatással közvámraktárt avattak Záhonyban

Múlt év október 6-án átadták Záhonyban a MÁV Raktár Kft. új közvámraktárát. Ugyanakkor összekapcsolták a vámregisztrációs, illetve a záhonyi automatizált információs rendszereket.

A MÁV megkezdte a záhonyi átrakó körzet berendezésének fejlesztését, amelyhez az Európai Unió, a PHARE-program keretében jelentős támogatást nyújt. Ez az első eset, amikor az Európai Unió Magyarországon komplex vasúti beruházást támogat. A mintegy 3 milliárd forint értékű rekonstrukciót 4,5 millió euróval támogatja az EU. Jelenleg az eperjeskei átrakó gravitációs vasércsúszdáját építik át PHARE segítségével.

### Székesfehérvárott kombiterminált építettek

300 millió ATS támogatással Székesfehérvárott 4000 négyzet-

méteres területű kombiterminált helyeztek üzembe. A terminál az európai logisztikai központok hálózatának a része. Az átrakó berendezésekkel felszerelt terminálon nagy konténerlerakó területet is kiépítetnek legkésőbb 2005-ig. Ezzel lehetőség nyílik majd logisztikai tevékenység végzésére is.

### Nagy a verseny az EU egyes országai között a nagy sebességű személyszállításban

A nagy sebességű személyszállításban az SNCF az Eurostar és a Thalys vonatokkal vezető szerepet tölt be Európában. Az áruszállításban nagy a verseny. A vasutak közötti kooperáció keretében az olaszok a svájci vasutakkal, a német vasút a hollandokkal fuzionál. A franciák Marseille-ből két irányban Milóna és Spanyolország felé nyitnak szállítási folyosót. Egy másik irány Glasgow-ból Sopronig szintén egy új korridort jelent. A vasutak megállapították, hogy az EU 91-440 irányelvet még korántsem alkalmazza minden vasút. A vasutak nagy része úgy véli, hogy a vasút és a közút között nagy a különbség az infrastrukturális költségek viselését illetően.

(Vie rail 1998. 11. 04.)

### A KRESZ 2000-ben tervezett változtatásánál figyelembe veszik az EU-országokban érvényes előírásokat

A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium folyó évben tervezi a KRESZ bizonyos szintű módosítását. A változtatások egyik célja, hogy a magyar szabályozások megfeleljenek az EU-ban érvényes előírásoknak.

Tervezik, hogy az EU gyakorlatának megfelelően nálunk is kihelyezik az olyan jellegű táblákat, amelyek információt, kötelező viselkedési normákat tartalmaznak. A közút mellett vagy közelében lévő idegenforgalmi létesítményekről barna alapszínű,



fehér feliratú jelzőtáblák tájékoztatják majd a közlekedőket, a lakott terület kezdetét pedig piros keretbe foglalt táblák fogják jelezni.

Az elgondolások szerint növelelik az autópályákon a jelzőtáblák körét: kék alapszínű 1–3 fehér-sávval ellátott jelzőtáblákról lehet majd tájékozódni a következő autópálya-csomópont távolságról és annak számozásáról.

A gyorsforgalmi utakon lehetővé kívánják tenni a jelenleg 80 km/h sebesség helyett a 90 km/h sebességkorlátozást.

A nemzetközi forgalomban közlekedő korszerű, különleges biztonsági követelményeknek is megfelelő autóbuszok számára a magyar autópályákon is engedélyezni kívánják a 100 km/h sebességet.

A tervek szerint a személygépkocsik hátsó ülésén utazóknak a biztonsági öv használata lakott területen is kötelező lesz, a 12 évnél fiatalabb gyermekek számára pedig elő kívánják írni a biztonsági gyermekülést.

Az EU-ban használatos járműfogalmak nem minden esetben azonosak a hazaiakkal. Ilyen eltérések vannak például a tehergépkocsiknál. Az EU-ban haszná-

latos járműfogalmakat kívánják hazánkban is átvenni.

### Szakmai nap a magyar közlekedési vállalatok Európai Uniósi lehetőségeiről.

1999. október 11-én újabb szakmai napra került sor a FEMOPET Hungary OMIKK konzorcium szervezésében. A rendezvénynek a Közlekedéstudományi Intézet (KTI Rt., 1119 Budapest, XI. Thán Károly u. 3–5.) adott otthont. A résztvevők között jelen voltak a különböző városi közlekedési vállalatok (pl. a Budapesti Közlekedési Vállalat Rt., a Miskolci Városi Közlekedési Rt., a Debreceni Közlekedési Rt.), az egyes helyi közlekedési vállalatok (pl. az ALBA Volán Rt., a Nógrád Volán Rt., a Tisza Volán Rt., a Zala Volán Rt.), a Levegő Munkacsoport, valamint a Légitforgalmi és Repülőtéri Igazgatóság képviselői. A rendezvény előadói voltak többek között *dr. Szoboszlai Miklós* minisztériumi főtanácsos (Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium), *Petros Kassapis* (Görög Fejlesztési Minisztérium), valamint *Pat Bell* (az OPET Hálózat egyik legelismertebb közlekedési szak-

értője). A rendezvényen a következő előadások hangzottak el:

– Az OPET Hálózat, a FEMOPET Hungary OMIKK és az Energia Központ tevékenysége (*Nyerges Gyula* főtanácsos – OMIKK, illetve *Kovács András* – Energia Központ)

– A magyar közlekedési rendszer helyzete, a FEMOPET közlekedési szektor célkitűzései (*Dr. Büki Imre*, KTI Rt.)

– A közlekedéssel kapcsolatos európai programok (*Pat Bell*, az OPET Hálózat közlekedési szakértője)

– Városok közlekedési kérdései (*Pat Bell*)

– Városokat érintő OPET tevékenységek példái (*Lorraine Watling*, ETSU, Egyesült Királyság)

– Egyéb közlekedési kérdések (*Pat Bell*)

– Racionális energiafelhasználás a közlekedésben, kiválasztott THERMIE projektek, az 5. Keretprogram kilátásai (*Petros Kassapis*, Görög Fejlesztési Minisztérium)

– Vita a magyar FEMOPET vagy EU közreműködés által kezelendő kulcskérdések meghatározásáról

## Résumé

- Dr. Júlia Tarnai:* Les effets de la logistique sur le développement des exigences du transport des marchandises ..... 1  
L'auteur de l'article analyse, comment les changements présumés influencent le développement du volume du transport des marchandises dans le domaine de l'approvisionnement (achat) et distribution (vente) des compagnies.
- Dr. Péter Baranyi-Dr. Ferenc Oláh:* Les systèmes APLICOM et RAMLINE servant pour la direction et la localisation du parc des véhicules (II. Partie) ..... 6  
Les auteurs présentent un système, qui est relativement nouveau dans notre pays, et qui est apte à la direction et la localisation des véhicules circulant tant sur la route des villes que sur le réseau national des routes. Le système peut utiliser le système GPS pour la localisation ou bien pour la transmission des données tant le système s'appuyant sur un satellite artificiel qu'un système terrestre.
- Dr. Ferenc Horváth:* Les développements des appareils de voie (I. partie) ..... 11  
L'auteur présente, que les structures des premiers appareils de voie étaient succédés par des appareils de plus en plus nouveaux et plus modernes.
- Pahl Bernd:* Les solutions modernes de la protection contre le bruit pour le trafic ferroviaire ..... 18  
L'auteur présente une solution, l'aide de laquelle l'émission du bruit par le trafic ferroviaire peut être réduite remarquablement.
- János Kenderesy:* Le Pont Suspendu est âgé de 10 ans ..... 24  
A l'occasion du 150<sup>me</sup> anniversaire du Pont Suspendu une exposition était ouverte dans le Musée de la Circulation. Notre article comporte le texte de l'inauguration de l'exposition.  
Le table des matières des articles publiés dans le journal Közlekedéstudományi Szemle pendant l'année 1999 ..... 25
- Annexe de Union Européenne
- Dr. István Zeley:* Le péage des camions grande capacité dans l'Union Européenne ..... 30  
L'auteur présente, quelle sorte des principes étaient données par l'Union Européenne pour la détermination du péage des camions grande capacité. Il analyse, quelle sorte des discussions était évoquée par la directive la plus nouvelle. Il s'occupe des interprétations différentes de la notion de l'impôt des véhicules dans les différents pays. Il traite les questions relatives l'imposition et la perception de la taxe des véhicules, des péages de l'autoroute, et des péages des routes. En conclusion il évalue l'ordre de l'imposition de l'Union Européenne.  
Les informations concernant l'accession à l'Union Européenne ..... 34

## Summary

- Dr. Júlia Tarnai:* The impacts of the logistics on the development of the freight transport demand ..... 1  
The author of the article analyses, how the changes to be expected in the field of the companies' supply (acquisition) and distribution (sale) logistics will affect the development of the freight transport demands.
- Dr. Péter Baranyi-Dr. Ferenc Oláh:* The APLICOM and RAMLINE integrated vehicle fleet controlling and localisation system (art II) ..... 6  
The authors present a relatively new system in this country, which is able to control and localise the vehicles running both on the urban and on the national road networks. The system utilises the GSP system for the localisation or it can use both the satellite and the ground based systems for the transmission of the data.
- Dr. Ferenc Horváth:* The development of the railway shunts (Part I.) ..... 11  
The author explains, which kind of newer and more modern devices have replaced the structures of the first, simple railway shunts.
- Pahl Bernd:* Modern noise protecting solutions for the railway traffic ..... 18  
The author explains a solution, with the aid of which the noise emission of the railway traffic can be reduced significantly.
- János Kenderesy:* the Chain Bridge is 150 years old ..... 24  
On the occasion of the 150<sup>th</sup> anniversary of the construction of the Chain Bridge an exhibition has been opened in the Transport Museum. Our article contains the opening text of the exhibition.  
The comprehensive list of articles of the Közlekedéstudományi Szemle for 1999 ..... 25
- EU-Annex
- Dr. István Zeley:* The tolls for using the roads of the trucks having great capacity in the EU ..... 30

The author presents the directives issued by the EU for the determination of the tolls for using the roads to be paid by the trucks with great capacities. He analyses the discussion emerged by the newest directive. He deals with the different interpretations of the notion of the vehicle tax in the different countries. He treats the levying and collection of the vehicle tax, the road use charges on the motorways and the issues of their levying and collection. Finally he evaluates the novel road taxation order of the European Union.

Transport information related to the accession to the European Union. ....34

### Zusammenfassung

- Dr. Tarnai, Júlia:* Die Auswirkungen der Logistik auf die Gestaltung der Bedürfnisse der Gütertransporte .....1  
Die Autorin des Artikels analysiert, dass auf dem Gebiet der Logistik der gewerblichen Versorgung (Anschaffung) und Verteilung (Verwertung) welche Auswirkungen die zu erwartenden Änderungen auf die Gestaltung der Bedürfnisse der Gütertransporte ausüben werden.
- Dr. Baranyi, Péter - Dr. Oláh, Ferenc:* Integrierte Systeme APLICOM und RAMLINE zur Lenkung und Positionsbestimmung des Fahrzeugparks (Teil II) .....6  
Die Autoren stellen ein, in Ungarn verhältnismäßig neues System vor, welches geeignet ist die sowie auf dem städtischen, als auch auf dem nationalen Straßennetz verkehrenden Fahrzeuge zu lenken und ihre Positionen zu bestimmen. Das System verwendet GPS zur Positionsbestimmung, beziehungsweise kann zur Datenübermittlung irgendeines der Systeme auf sowie Satelliten - als auch auf Bodenbasis anwenden.
- Dr. Horváth, Ferenc:* Entwicklung der Eisenbahnweichen (Teil I) .....11  
Der Autor gibt bekannt, dass die Konstruktionen der ersten, einfachen Bahnweichen durch welche neuere und neuere, stets modernere Konstruktionen gewechselt wurden.
- Bernd, Pahl:* Moderne Lärmschutzlösungen für den Eisenbahnverkehr .....18  
Der Autor beschreibt solche Lösungen, vermittels deren die durch den Eisenbahnverkehr hervorgerufene Lärmemission wesentlich herabgesetzt werden kann.
- Kenderesy, János:* Die Kettenbrücke ist 150 Jahre alt .....24  
Aus Anlass des 150-jährigen Jubiläums des Baus der Kettenbrücke wurde eine Ausstellung im Verkehrsmuseum eröffnet. Im Artikel ist der Text der Eröffnungsrede enthalten.
- Zusammengelegtes Inhaltsverzeichnis der Artikel der Közlekedéstudományi Szemle in 1999 .....25  
EU-Beilage
- Dr. Zeley, István:* Straßenbenützungsgebühren der Schwerlastkraftwagen in der EU .....30  
Der Autor gibt bekannt, welche Richtlinien zur Feststellung der Straßenbenützungsgebühr der Schwerlastfahrzeuge durch die EU erlassen wurden. Es wird analysiert, welche Diskussionen durch die neueste Richtlinie ausgelöst wurden. Es wird auch behandelt, wie unterschiedlich der Begriff der Kraftfahrzeugsteuer in den verschiedenen Staaten interpretiert wird. Auch die Fragen im Zusammenhang mit der Auflage, mit der Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer, mit den Autobahn- und Straßenbenützungsgebühren, deren Auflage und Erhebung werden behandelt. Abschliessend wird die neuartige Ordnung der Straßenbemaunung der Europäischen Union bewertet.
- Nachrichten in Verbindung mit dem Beitritt zur EU .....34

## Kiállítások, események a Közlekedési Múzeumban 2000. év

### január

- ☛ 100 éves a dízelmotor...

### március

- ☛ A magyar modellezés 90 éve.  
Működő repülő és autó modellek  
(kiállítás és bemutató)

- ☛ M61-es mozdony kultéri elhelyezése

- ☛ Kossuth múzeumhajó felújítás utáni  
újrainvitása (március 15.)

### március - április

- ☛ Szoborpark felújítása

### április - május

- ☛ A Repüléstörténeti és Űrhajózási  
Állandó kiállítás  
újrainvitása

### május

- ☛ A magyar gazdaság története  
részvényekben

(Baross Gábor Vállalkozási

Alapítvánnyal közös rendezvény)

- ☛ Új közúti kiállítás megnyitása a  
Nemzetközi Útügyi Napok keretében

### augusztus

- ☛ 75 éve készült a Lampich L-2 Róma  
repülőgép

(időszaki kiállítás és műtárgy felújítás)

### szeptember

- ☛ 100 éves a Magyar Autóklub
- ☛ Vasútmodell és terepasztal kiállítás  
(MAVOE-val közös rendezés)

### október

- ☛ "A lovaktól a csillagokig"  
közlekedéstörténeti kiállítás

- ☛ Új látogató-átjáró és állandó kiállítás  
megnyitása

### december

- ☛ 15. Repülőgép makett  
kiállítás és verseny





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

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

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



A MÁV Rt. teljesítményei	1998. terv	1998. tény	1999. terv	1999. várható
Utasfő (millió)	154,9	155,2	156,2	156,4
Utaskm (millió)	8574,3	8787,7	8878,0	9444
Árutonna (millió)	47,6	47,5	47,8	43,9
Árutonnakm (millió)	8123	7852	7863	7501
Átlagos állományi létszám (fő)	57420	57252	56572	56050

*Kell a vasút Európában!*