

2007. 57. évf. 1. sz.

Közlekedés- tudományi Szemle



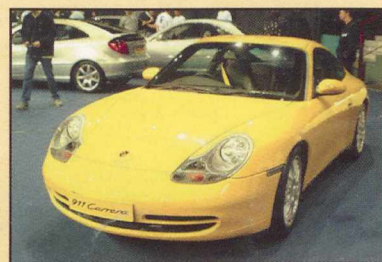
1.

2007

JANUÁR
LVII. ÉVFOLYAM



**A közlekedési
közszolgáltatás
európai szabályozása**



**A közlekedés
közbeni mobiltelefon -
használat kultúrája,
kockázatai**



**A brit repülőterek
szabályozása**



A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

a Közlekedéstudományi Egyesület tudományos folyóirata
 VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE RUNDSCHAU
 Zeitschrift des Ungarischen Vereins für Verkehrswissenschaft
 REVUE DE LA SCIENCE DES TRANSPORTS
 Revue de la Société Scientifique Hongroise des Transports
 SCIENTIFIC REVIEW OF TRANSPORT
 Monthly of the Hungarian Society for Transport Sciences
 A lap megjelenését támogatják:
 ÁLLAMI AUTÓPÁLYA KEZELŐ Rt., ÉPÍTÉSI
 FEJLŐDÉSÉRT ALAPOTVÁNY, FUVAROS TANODA KFT,
 GySEV, HUNGAROCNTRON, KÖZLEKEDÉSI
 FŐFELÜGYELET, KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM,
 KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET, MAHART
 PassNave SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI Rt., MAHART
 SZABADKIKÖTŐ, MÁV (fő támogató), MÉSZÁROS ÉS
 TÁRSA HAJÓMÉRNÖKI IRODA, MTESZ., PIRATE BT.,
 STRABAG Építő Rt., UKIG, UVATERV,
 VOLÁN vállalatok közül: ALBA, BAKONY, BALATON,
 BORSOD, GEMENC, HAJDU, HATVANI, JÁSZKUN,
 KAPOS, KISALFÖLD, KÖRÖS, KUNSÁG, MÁTRA,
 NÓGRÁD, SOMLÓ, SZABOLCS, TISZA, VASI, VÉRTES,
 ZALA, VOLÁN EGYESÜLÉS, VOLÁNBUSZ,
 WABERER'S HOLDING LOGISZTIKAI RT.
 Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:

Dr. Udvari László	elnök
Dr. Ivány Árpád	főszerkesztő
Hüttl Pál	szerkesztő

A szerkesztőbizottság tagjai:

Dr. Békési István, Bretz Gyula, Dr. Czére Béla, Domokos Ádám,
 Dr. habil. Gáspár László, Dr. Hársvölgyi Katalin, Horváth László,
 Mészáros Tibor, Dr. Menich Péter, Mudra István, Nagy Attila,
 Nagy Zoltán, Saslics Elemér, Tánczos Lászlóné Dr., Tóth Andor,
 Dr. Tóth László, Varga Csaba, Winkler Csaba, Dr. Zahumenszky
 József

A szerkesztőség címe: 1146 Budapest, Városligeti krt. 11.
 Tel.: 273-3840/19; Fax: 353-2005; E-mail: info.kte@mtesz.hu

Kiadja, a nyomdai előkészítést és kivitelezést végzi:

KÖZLEKEDÉSI DOKUMENTÁCIÓS Kft.
 1073 Budapest, Dob u. 110. Tel./Fax: 322 22 40
 Igazgató: NAGY ZOLTÁN
 szemle.kozdok2006@yahoo.com; www.kozdok.hu

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Üzleti és Logisztikai Központ
 (ÜLK). Előfizethető a hírlapkézbesítőknél és a
 Hírlapelőfizetési Irodában (Budapest, XIII. Lehel u. 10/a.
 Levélcím: HELIR, Budapest 1900), ezen kívül Budapesten a
 Magyar Posta Rt. Levél és Hírlapüzletági Igazgatósága
 kerületi ügyfélszolgálati irodáin, vidéken a postahivatalokban.
 Egy szám ára 460,- Ft, egy évre 5520,- Ft.
 Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat
 1389 Bp., Pf. 149.

Publishing House of International Organisation of Journalist
 INTERPRESS,
 H-1075 Budapest, Károly krt. 11.
 Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080
 HUNGEXPO Advertising Agency, H-1441 Budapest, P.O.Box 44.
 Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo
 MH-Advertising, H-1818 Budapest
 Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341
 ISSN 0023 4362

Tartalom

- Dr. Molnár Éva - Dr. Somló Judit:* A közlekedési közszolgáltatás európai szabályozása és ami a gyakorlatban van 2
 A szerzők ismertetik egy, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium részére folytatott kutatás rövidített és aktualizált részét, amely a közlekedési közszolgáltatás európai szabályozásával és annak néhány országban folyó gyakorlatával foglalkozik.
- Bíró József:* A közlekedés közbeni mobiltelefon-használat kulturája, kockázatai 19
 Az utóbbi években hazánkban is elszaporodott a mobiltelefon használata az autózés közben. A szerző elemzi ennek veszélyességét, javaslatokat tesz e jelenségből eredő balesetveszély csökkentésére, a kellően korlátozott és visszafogott kulturált mobilhasználat elérése érdekében.
- Bognár András:* A brit repülőterek szabályozása (II. rész) 27
 A szerző négy részből álló cikksorozatban a repülőterek gazdálkodásának aktuális kérdéseivel foglalkozik. Jelen részben a brit repülőterek érvényes szabályait ismerteti és bemutatja, hogy annak privatizációja miként történt.
- Tóth Ferenc:* Árvíz 2006-ban. 35
 A szerző ismerteti a hazánkat 2006-ban sújtó árvizeket és az árvízvédekezést. Az árvíz kiterjedt a Duna és a Tisza, valamint mellékfolyóik egész területére.
- A Közlekedéstudományi Szemle 2006. évi számainak összevont tartalomjegyzéke 38*

Szerzőink:

Dr. Molnár Éva ok. közgazda; *Dr. Somló Judit* okl. közgazda; *Bíró József* építőmérnök, forgalomtechnikai szakértő, szakközgazda, a Központi Közlekedési Felügyelet általános igazgatóhelyettese, a KTE főtitkár-helyettese; *Bognár András* a BME Gazdálkodási Karának PhD hallgatója, légi ipari tanácsadó a SH & E Ltd-nél, London; *Tóth Ferenc* főgépész, divízióvezető, ÁBK SZ Kht..

**A lap egyes számai megvásárolhatók
 a Közlekedési Múzeumban
 Cím: 1146 Bp., Városligeti krt. 11.
 valamint a kiadónál
 1073 Budapest, Dob u. 110.
 Tel./Fax: 322-2240**

Dr. Molnár Éva -
Dr. Somló Judit

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNY

A közlekedési közszolgáltatás európai szabályozása és ami a gyakorlatban van

Jelen cikk az Infraconsult kft. részéről a GKM részére 2005-ben folytatott kutatásból hozza nyilvánosságra – a megbízó egyetértésével – a háttérelmezés azon rövidített és aktualizált részét, amely az európai szabályozással és néhány ország gyakorlatával foglalkozik. Végül, az európai szabályozási reform magyar vonatkozásainak elemzéséből az intézményi keretek változásának igényét emelik ki. A cikk aktualitását adja, hogy 2006 június 9-i ülésén az EU Közlekedési Miniszterek Tanácsa politikai megállapodásra jutott, hogy a közforgalmú személyszállításra modern, a piacgazdasági követelményeknek jobban megfelelő szabályozást hozzon és a többször módosított jogszabálytervezetet elfogadta kiinduló alapnak.

Az európai szabályozás kiindulópontjai

A közlekedési szolgáltatások liberalizációjának előrehaladtával szükségessé vált az így kialakuló versenyhelyzetek gazdasági szabályozása, a tisztességes verseny feltételeinek a megteremtése, a korábbi monopóliumokkal az állam és önkormányzatok kapcsolatának az átláthatóvá tétele, a versenykorlátozó magatartás visszaszorítása. Ez a jogalkotó folyamat még nem zárult le. *Horizontálisan négy fő dimenziója van: a közszolgáltatási kötelezettség, az állami támogatás, a ver-*

senyszabályok és a közbeszerzés. Mindeközben az egyes közlekedési alágazatok piaci liberalizációja és szerkezetváltása során is megfogalmazásra kerülnek bizonyos kritériumok, amelyek olykor a horizontális szabályozás előtt járnak, olykor pedig azok után kullognak.

Az Európai Közösséget létrehozó szerződés V., közlekedési fejezete – 70-80 – ik cikkeiben – tartalmazza azokat az alapvető elveket, amelyek a közös közlekedéspolitikai kereteit jelölik ki, és amelynek megvalósítására a Tanács rendeleteiben és irányelveiben fogalmazódnak meg a konkrét előírások.

A Közösség első Közlekedéspolitikai Fehér Könyve 1992-ben jelent meg, amely legfőbb célkitűzését, a piacok megnyitását – kivéve a vasúti közlekedés területén – elérte és ezzel hozzájárult a közlekedési szolgáltatásokat igénybevevők költségeinek csökkentéséhez.

Az ezt követő Fehér Könyv – Európai Közlekedéspolitikai 2010-ig –: *ideje dönteni (COM (2001)370 final)*’ által megfogalmazott célok közül a jelen tanulmány témáját érintik:

- a vasúti közlekedésben a verseny további kiszélesítése, beleértve a nemzetközi és belföldi személyszállítás területét is, biztosítva a fogyasztók érdekét szolgáló minőségi változásokat, a kabotázsforgalom teljessé tételét;

- a közúti közlekedésben a szolgáltatások minőségének javítása;
- a légi utasok jogait tartalmazó chartának megfelelő jogszabályok megalkotása az egyéb közlekedési módozatokat igénybe vevő utasok részére;
- a magas színvonalú városi közlekedés fejlesztése.

A Bizottság számos más dokumentumban is (így pld. „A közlekedés és CO₂ kibocsátás” c. OM(98)204, 1998 sz. közleményében) meghirdeti a tömegközlekedés, a közforgalmú személyszállítás munkamegosztáson belüli részarányának növelését. Ennek eléréséhez pedig a szolgáltatások minőségének és hatékonyságának javítását a verseny bevezetésén keresztül látja kívánatosnak. A Bizottság 1996. évi Zöld Könyve – *Az Állampolgárok Hálózata – a Közforgalmú Személyszállításból adódó lehetőségek kihasználása* (COM(95)601, 1995.)², valamint az ugyanebben az évben közreadott Fehér Könyv – *a Vasutak Revitalizálásáról*³ előrejelzik a Bizottság álláspontját, miszerint az egységes belső piac létrehozatalához és a közérdekű szolgáltatások költség-hatékony nyújtásához szükséges, hogy:

- közszolgáltatási szerződések váltsák fel a többnyire jogszabályilag elrendelt közszolgáltatási kötelezettséget;
- a közszolgáltatásokkal kapcsolatos jogszabályokat felül-

vizsgálják és a szárazföldi közlekedésben is bevezessék a piaci viszonyokat, és pedig fokozatosan, a hálózati jellegből adódó előnyök integrált kihasználásának, valamint annak biztosításával, hogy a kizárólagos jogok odaítélése átlátható, diszkriminációmentes eljárás során valósuljon meg.

A közszolgáltatási kötelezettség és a közszolgáltatási szerződés

Tekintettel arra a döntő szerepre, amit a közlekedés játszik a lakosság életfeltételeinek alakulásában, szükséges volt olyan rendelkezések megalkotása a közszolgáltatási kötelezettséggel összefüggésben, amelyek kivételt jelentenek az állami támogatások tilalmának, a verseny szabadságának általános közösségi elvei alól.

Miután a fuvarozó vállalkozások, és elsősorban a vasutak a belföldi személy és esetenként az áruszállítás terén is jelentős veszteségeket szenvedtek, szükségessé vált az ennek kompenzálását szolgáló - ugyanakkor a közös piac működését és a verseny szabadságát csak a legszükségesebb mértékig befolyásoló - állami intézkedések egységes szabályozása. Először 1965-ben, majd a jelenleg is hatályos 1191/69/EGK rendelettel⁴ szabályozta a Tanács a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatások fogalmában rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységét. Megnevezte a rendelettel érintett vasúti vállalkozásokat, míg egyéb fuvarozási módok esetén a főleg helyi, vagy regionális szolgáltatást nyújtókat kivette a rendelet hatálya alól (19. cikk).

Ezen rendelet értelmében a közszolgáltatási kötelezettség – amelyet a fuvarozási vállalkozás nem vállalna, ha saját üzleti érdekeit tartaná szem előtt – a működési (folytonos, rendszeres, megfelelő kapacitású szolgáltatás), a szállítási (személyek és áruk szállítása meghatározott díjért és meghatározott feltételekkel) és a díjszábsási (hatóság által megszabott díjak alkalmazása) kötelezettséget foglalja magában. Alapelvként ezek eltörlésének kötelezettségét róta a tagállamokra, ha azonban a fenntartásuk mellett döntenek, akkor annak a legkevésbé költséges és a közlekedési igényeknek legmegfelelőbb módját kell választaniuk.

A rendelet lehetővé tette a fuvarozási vállalkozások számára a kötelezettségek alóli mentesítés kérelmezését, szabályozta a kérel-

Versenyt meghatározó szabályok a közlekedésben

Közszolgáltatási kötelezettség a közlekedésben:

Római Szerződés V. fejezet, 70-80 cikkek
Az Európai Unió Közlekedéspolitikája - 2010, Fehérkönyv: Ideje dönteni (EGK) 1191/69 tanácsi rendelet
- módosította: 1893/91

Állami támogatás a közlekedésben:

Római Szerződés 87-91. cikkek
Az Európai Unió Közlekedéspolitikája - 2010, Fehérkönyv: Ideje dönteni (EGK) 1107/70 tanácsi rendelet
- kiegészítette: 1658/82
- módosította: 3578/92
2255/96
543/97

Versenyszabályok alkalmazása a közlekedésben:

Római Szerződés 81-83. cikkek
Az Európai Unió Közlekedéspolitikája - 2010, Fehérkönyv: Ideje dönteni
17/1962 tanácsi rendelet
1017/1968 tanácsi rendelet
1/2003 tanácsi rendelet

Közbeszerzési eljárások

90/531 irányelv
93/38 irányelv
17/2004 irányelv
18/2004 irányelv

Módosító javaslatok a közlekedési közszolgáltatási kötelezettség és állami támogatás feltételeire:

- (2000) 7 final-2000/0212 (COD); mód. COM (2002) 107 final;
- COM (2002) 107 final;
- COM (2004) 374 final;
- COM (2005) 319 final

mek elbírálási mechanizmusát, meghatározta a közszolgáltatási kötelezettségből fakadó gazdasági hátrány mértékét és az ennek ellentételezését szolgáló juttatás kiszámítását, amelyre vonatkozóan jelentős ellenőrző szerep hárult a Bizottságra. A rendelet a megnevezett vasúttársaságokra vonatkozott, és kizárta az alkalmazást más fuvarozási módok esetén a főleg helyi, vagy regionális szolgáltatást nyújtó vállalkozásokra.

Jelentős változást eredményezett az említett jogszabály 1991. évi módosítása, az 1893/91/EG rendelettel⁵. Alkalmazási köre kibővült valamennyi vasúti, közúti és belvízi szolgáltatásra, azzal enyhítve az egyébként kötelező szabályozást, hogy a tagállamok számára lehetővé tette, hogy a kizárólag városi, elővárosi, vagy regionális szolgáltatást nyújtó vállalkozásokat kivonják a rendelet hatálya alól (1. cikk). A közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére elsősorban a közszolgáltatási szerződést vezette be, amelyben az állam, vagy a helyi önkormányzat és a fuvarozó-vállalkozás szerződésben rögzíti a szolgáltatás nyújtásának feltételeit, beleértve a szükséges kapacitást, menetrendet, díj szabást és az ennek során keletkező veszteségek ellentételezését. Ugyanakkor változatlanul lehetővé tette a közszolgáltatási kötelezettségek hatósági előírását a városi, elővárosi és regionális szolgáltatásokra, valamint bizonyos társadalmi rétegek javára⁶. A vállalkozásokat megillető ellentételezés ennek alapján vagy a szerződés részét képezi, vagy a hatóság által kerül megállapításra, mindkét esetben az 1191/69/EGK Tanácsi rendeletben előírt szigorúan betartandó számítási módnak megfelelően.

Ezen jogszabályból ugyanakkor hiányzott annak rendezése, hogy egy vállalkozás hogyan nyerheti el a közszolgáltatási szerződést, szükség van-e pályázat kiírására, hogyan válik lehetővé a más tagállamban honos vállalkozások részvétele a pályázaton. A gyakorlatban – főleg a helyi közlekedés-

ben – a derogáció vált általánossá, amelyet a Bizottság az egységes közös piac és a diszkrimináció mentes verseny elveivel ellentétesen ítélt, ezért 2000-ben javaslatot terjesztett elő a személyszállítás terén a vasúti, közúti és belvízi közszolgáltatási szerződések követelményeinek és ezen szerződések elnyerésének újraszabályozására. (COM (2000) 7 final-2000/0212 (COD)⁷, mód.COM (2002) 107 final⁸). A javaslat fő szabályként, szerződések kötését tartotta szükségesnek ott, ahol a vállalkozások részére kizárólagos jogot, vagy pénzügyi ellentételezést nyújtanak a velük szerződő hatóságok, szükségesnek ítélte a szerződések időtartamának korlátozását és időszakos felülvizsgálatát és a minden vállalkozás számára elérhető nyílt pályázati rendszer kialakítását, néhány speciális feltétel teljesülése esetén kivételt engedve a vasúti és metróközlekedésben, illetve bizonyos értékhatár alatt.

A javaslatról közel öt éven át folyt vita, mivel a tagállamok véleménye erősen eltért atekintetben, hogy milyen mértékig nyissák meg belföldi piacukat, mely közlekedési módokra terjedjen ki a szabályozás, hogyan tarthatók meg eddigi állami monopóliumaik. Figyelembe kellett venni a közérdekű szolgáltatásokról 2004. májusában kiadott Fehér Könyv-ben (COM (2004) 374 final)⁹ a Bizottság által megfogalmazott álláspontot és az Európai Parlament véleményét. Ez utóbbit részben beépítve született meg 2002 februárjában a Bizottság módosított javaslata, amely kiterjesztette a szerződések időtartamát (buszoknál 8, vasútnál 15 évre) és az átmeneti időszakot, módosította a közösségi értékhatárt (800.000-ról 3.000.000 euróra).

Az általános érdekű szolgáltatásokról (közszolgáltatásokról) kiadott, előzőekben hivatkozott Fehér Könyvben megfogalmazott bizottsági álláspont általános iránymutatást ad, amelyhez kapcsolódnak az egyes ágazati sza-

bályozások, különös súllyal a közlekedést szabályozó rendelkezések. Lényeges szempont, hogy a közszolgáltatások területén az ellátás és a szabályozás feladata megoszlik a Közösség és a tagállamok között, azonban a jogi kereteket és a főbb elveket a Közösségnek kell megteremtienie.

Fontos volt megvárni az Európai Bíróságnak az Altmark ügyben hozott ítéletét¹⁰. Az Európai Bíróság ítélete különösen azért jelentős, mert irányt mutatott a további jogalkotásnak, megállapítva, hogy a tömegközlekedési szolgáltatók részére nyújtott támogatások befolyásolhatják a tagállamok közötti kereskedelmet. Ha azonban megfelelnek az 1191/69 és 1107/70 Tanácsi rendeletek szabályainak és az ítélet szerinti négy kritériumnak (1. világosan megfogalmazott kötelezettség, 2. előre meghatározott kompenzáció, 3. a közszolgáltatási kötelezettségből fakadó költségek mértékéig terjedő kompenzáció, 4. pályázati eljárás mellőzése esetében a jól működő vállalkozás ismérvei alapján megállapított kompenzáció), akkor nem minősülnek állami támogatásnak és így összeegyeztethetők az Európai Közösséget létrehozó szerződéssel. A Bizottság megítélése szerint az Altmark ítélet nem hozta a várva várt egyértelműséget és így változatlanul jogbizonytalanság áll fenn a közforgalmú személyszállítás támogatása, ill. a veszteségek kompenzációja terén. A közel egy évvel későbbi Combis ügy pedig még inkább aláhúzza, hogy egyértelműbb szabályozásra van szükség.

Az időközben kiteljesülő liberalizáció a közlekedés terén úgyszintén sürgetővé tette, hogy a piaci verseny szabályait ott is átfoogóan megalkossák, ahol korlátozott, szabályozott verseny várható csupán. A jelenleg érvényes alágazati jogszabályok szerint:

- a közúti áru fuvarozásban teljes körű a liberalizáció, 1993. óta a nemzetközi közúti áru fuvarozás (881/92 tanácsi

- rendelet¹¹), 1998. július óta a kabotázs-forgalomban is (3118/93 tanácsi rendelet¹²) liberalizált. A vállalkozás alapítás szabadsága pedig eleve adott ebben az alágazatban is;
- a légi közlekedés nemzetközi piacán 1993. óta, a belföldi piacán a kabotázs-jogokkal együtt 1997. óta liberalizált az EU (2408/92 és 2409/92 tanácsi rendeletek¹³);
 - a vasúti áru fuvarozásban a szabad pályahasználattal 1996-tól nagyon fokozatosan valósul meg a piacnyitás, megcélözva a 2007-től való szabad pályahasználatot (91/441¹⁴ és 2001/14 tanácsi irányelvek¹⁵);
 - a közúti személyszállításban az alkalmi járatok piacát és a saját számlás szállítást 1998-ban liberalizálták (684/92 tanácsi rendelet¹⁶, melyet módosított a 11/98 tanácsi rendelet¹⁷), a menetrendszerinti autóbusz-forgalomban fenntartották az engedélyezési kötelezettséget, de a mennyiségi korlátok helyébe a kereslet-kínálat elemzésének kötelezettsége lép. Ezen kívül 1999-től a kabotázásra vonatkozó előírások is liberalizálódtak, a speciális menetrendszerinti járatok (pld. munkás-szállítás) esetében a kabotázs lehetséges, ha az a vállalkozó és a szervező között megkötött szerződésen alapul (12/98 tanácsi rendelet¹⁸). Menetrend szerinti forgalomban a kabotázs-jog csak a nemzetközi járatokon és engedély alapján lehetséges;
 - a vasúti személyszállításban a 2005. végén elfogadott 3. csomag szerint 2010-től várható¹⁹;
 - a mennyiségi korlátokat felváltó minőségi előírások valamennyi alágazatban a szakmához jutás feltételeinek egységesítését is tartalmazták, bár a közúti közlekedésben a legszigorúbbak a feltételek. Ezek alapján hárompilléres kritériumrendszernek kell megfelelnie a közösségi státuszú fuvarozóknak: jó hírnév, szakmai

A 1893/91/EK tanácsi rendelettel módosított 1191/69/EGK tanácsi rendelet főbb vonásai - összefoglalás

1. Egységes fogalom- meghatározások:

"1. cikk (2) E rendelet alkalmazásában:

"városi és elővárosi szolgáltatások": olyan szállítási szolgáltatások, amelyek egy városközpont vagy agglomeráció igényeit, valamint a városközpont vagy agglomeráció és a környező területek között fölmerülő szállítási igényeket elégítik ki,

"regionális szolgáltatások": olyan szállítási szolgáltatások, amelyek egy régióban felmerülő szállítási igényeket elégítenek ki."

2 Közzolgáltatási kötelezettség helyett közszolgáltatási szerződés:

1. cikk (3) A tagállamok illetékes hatóságai eltörölnek minden, e rendelet szerint meghatározott, a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettséget, amely a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre vonatkozik."

3. Közzolgáltatási kötelezettség írható elő

- a. szociális, környezeti és területrendezési szempontból;
- b. bizonyos utas-kategóriákra vonatkozó jegyárakra;
- c. a városi, elővárosi és regionális szolgáltatásokra.

"1. cikk (4) Annak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat biztosítsanak, amelyek különösen figyelembe veszik a szociális, környezeti és területrendezési szempontokat, vagy amelyek az utasok bizonyos rétegei számára egyedi jegyárakat biztosítanak, a tagállamok illetékes hatóságai közszolgáltatási szerződést köthetnek egy szállítási vállalkozással. Az ilyen jellegű szerződések feltételeit és alkalmazásuk részleteit az V. szakasz állapítja meg.

(5) A tagállamok illetékes hatóságai azonban fenntarthatják, vagy előírhatják azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket a városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatások esetében, amelyeket a 2. cikk állapít meg. Ennek feltételeit, valamint alkalmazásának részleteit, beleértve a kompenzáció módjait, a II., III. és IV. szakasz szabályozza."

4. Közzolgáltatási szolgáltatás szervezeti elkülönítése és a költségek elhatárolása

1. cikk (5)Amennyiben egy fuvarozási vállalkozás nemcsak közszolgáltatási kötelezettségekkel járó szolgáltatást működtet, hanem egyéb tevékenységeket is folytat, a közszolgáltatási jellegű szolgáltatásait külön részlegek keretében kell megszerveznie, amelyeknek meg kell felelniük a következő feltételeknek:

- a) az egyes tevékenységek üzemi számláit el kell különíteni, és az egyes tevékenységekre jutó eszközhányadot az érvényes számviteli szabályoknak megfelelően kell felhasználni;
- b) a kiadási oldalt az üzleti bevételnek és a hatóságoktól befolyt összegeknek kell kiegyenlíteniük anélkül, hogy fönnállna az átvitel lehetősége a vállalkozás bármely más tevékenységéből vagy tevékenységéhez.

5. Közzolgáltatási szerződés tartalma

14. cikk (2)

- a) a nyújtandó szolgáltatás jellegének meghatározását, nevezetesen a folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásokat;
- b) a szerződésben meghatározott szolgáltatások ellenértékét, amelyet vagy hozzáadnak a tarifabevételhez, vagy tartalmazza azt, továbbá a felek közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit;
- c) a szerződés módosításának és kiegészítésének szabályait, különös tekintettel az előre nem látható változások figyelembevételére;
- d) a szerződés érvényességi idejét;
- e) a szerződéses feltételeknek való meg nem felelés esetén fizetendő kötbért.

alkalmasság, megfelelő pénzügyi háttér (közút: 98/76 tanácsi rendelet²⁰, légi közlekedés: 2407/92 tanácsi rendeletek²¹, vasút: 95/18 tanácsi irányelv²²).

Mindezek eredményeként született meg 2005. júliusában a Bizottság legújabb javaslata (COM (2005) 319 final) az Európai Parlament és a Tanács A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásokat szabályozó rendeletére²³. A javaslat fő célkitűzései:

- egyszerűsítés,
- nagyobb rugalmasság,
- az egyes közlekedési hálózatok egymást kiegészítő működtetése.

Korlátozott kivételektől eltekintve biztosítani kívánja ugyanakkor a szabályozott verseny teljes körű alkalmazását, megteremtve a közszolgáltatási szerződések odaítélésének átlátható rendszerét, elhárítva a burkolt állami támogatás gyanúját, amely a verseny nélkül odaítélt szerződésekhez kapcsolódó kompenzációt jellemezte. A szabályozott verseny alól kivételek:

- a) ha a helyi hatóság úgy dönt, hogy saját maga nyújtja a szolgáltatást, avagy a közszolgáltatási szerződést verseny nélkül belső szolgáltatónak adja (ebben az esetben az ilyen szolgáltató nem vehet részt más területeken kiírt tendereken!);²⁴
- b) közszolgáltatási szerződés közvetlenül odaítélhető,
 - a. ha annak átlagos értéke 1 millió euró alatti, ill. tárgya 300.000 kilométernél kisebb szolgáltatás,
 - b. a regionális és távolsági vasúti közlekedésre.

A 2005. évi tervezetben a lényeges változtatások az érvényes szabályozáshoz és a korábbi módosítási javaslatokhoz képest:

- nem lehetőségként, hanem kötelezettségként szabályozza a közszolgáltatási szerződés kötését;
- míg a korábbi rendelet a városi, elővárosi és regionális szolgáltatást nyújtókat engedte kivenni

a rendelet hatálya alól, a javaslat csak a történelmi és turisztikai jellegű szolgáltatásokat veszi ki a rendelet hatálya alól,

- az új tervezet a belső szolgáltatók, a regionális és távolsági vasúti közlekedést nyújtó szolgáltatók esetében, továbbá egy adott értékhatáron belül teszi lehetővé a verseny mellőzését;
- nem vonatkozik a belvízi közlekedésre, ezen közlekedési alágazatban elegendőnek ítéli az Európai Közösséget létrehozó Szerződés általános rendelkezéseinek figyelembevételét;
- célul tűzi ki az egyszerűsítést, csökkentve a közszolgáltatási szerződések odaítélésének eljárási módozatait (csak pályázati felhívás, vagy közvetlen szerződéskötés);
- meghatározza a pályázat nélkül odaítélt szerződések esetén megállapítható ellentételezés kiszámításának szabályait, a közösségi jog általános szabályainak figyelembevételével o keresztfinanszírozás tilalma, o arányos ellentételezés, o számlák elkülönítése, o költségek igazolása, o a minőség és a hatékonyság növelése;
- elismeri a hatóságok jogát, hogy a szolgáltatásokat saját maguk, vagy általuk irányított vállalkozások útján, verseny nélkül kötött szerződések alapján nyújthassák, szigorúan meghatározott keretek között (Az általuk irányított, saját vállalkozás olyan önálló jogi személyiséggel rendelkező vállalkozás, amely felett a hatóság olyan jogosultságokkal rendelkezik, mint saját szervezete felett, ennek megállapításához a képviselő, az irányítás, az ellenőrzés, a tulajdonjog, a döntések befolyásolásának lehetősége veendő figyelembe. Feltétel, hogy a saját vállalkozás csak az adott hatóság illetékességi területén működhet, és nem vehet részt ezen területen kívül indított pályázatokon.);

- csökkentette azon kivételek számát, amikor a szerződések verseny nélkül odaítélhetőek (pl. a földalatti és a villamos szolgáltatásoknál, ill. az integrált hálózatoknál). Ugyanakkor fennmaradt a szerződések közvetlen odaítélésének lehetősége a kis értékű szerződéseknel, a sürgős beavatkozást igénylő esetekben, valamint a regionális és távolsági vasúti közlekedésben;
- nagyobb szabadságot biztosít a pályázatok értékelésében és a pályázati feltételek kialakításában a tagállamoknak;
- a tagállamok rendelkezési körébe utalja a szolgáltatások minősítésének, az utasok tájékoztatásának szabályozását;
- az időben korlátozott (8, ill. 15 év) szerződések meghosszabbíthatóak, ha a szolgáltatás nyújtójától jelentősebb beruházást igényel;
- a pályázat kiírás előtt a hatóságok tárgyalást folytathatnak a potenciális pályázókkal;
- meghatározta a közszolgáltatási szerződések kötelező tartalmát (a vállalkozó kötelezettségei, a szolgáltatás minősítésének szempontjai, földrajzi kiterjedés, kompenzáció mértéke, a szerződés időtartama, a dolgozók védelme);
- alkalmazni rendeli az EU-nak a közbeszerzésekre vonatkozó általános pályázati szabályait a közszolgáltatási szerződések megszerzésénél, 1 millió eurónál, illetve 300.000 km/év futásteljesítménynél alapítja meg a pályázat mellőzésével odaítélhető szerződések küszöbértékét;
- kötelezi a tagállamokat, hogy a közszolgáltatási szerződéseket ezen rendelet szabályainak megfelelően kössék meg (átmeneti időszak: a rendelet hatályba lépésétől számítva autóbusz-közlekedésnél 4 év alatt 50 %-ban, 8 év alatt 100 %-ban, vasúti közlekedésnél és vegyes (integrált) szerződéseknel 5 év alatt 50 %-ban, 10

„Altmark ügy“ - A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE a C-280/00. számú ügyben, 2003. július 24., Altmark Trans GmbH, a Magdeburg-i Kormányhivatal, a Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht

Az Altmark Trans GmbH és a Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH közötti eljárással összefüggésben annak kapcsán, hogy a Magdeburg-i regionális önkormányzat (Regierungspresidium Magdeburg) a Stendal-i Landkreisban az Altmark Trans-nak menetrendszerinti autóbusz üzemeltetésére adott engedélyt és támogatást, miközben a Nahverkehrsgesellschaft Altmarktól az üzemeltetési engedélyt megtagadta a Német Szövetségi Bíróság előzetes döntéshozatal céljából a 1191/69 és az azt módosító 1893/91 jogszabályok értelmezését kérte, valamint az alábbi kérdéseket vetette fel:

1. Megakadályozzák-e a Szerződés 77. és 92. cikkei, együtt a 1191/69/EGK rendelettel és az azt módosító 1893/91/EGK rendelettel az olyan nemzeti jogszabály alkalmazását, amely helyi, menetrendszerinti autóbuszjáratok üzemeltetésének engedélyezést az állami támogatástól függő szolgáltatások kategóriájába sorolja? A helyi tömegközlekedési szolgáltatások deficitjének a támogatása vajon a Szerződés - támogatásokat tiltó - 92(1) cikke alá tartozik?
2. A Szerződés {77. cikk} függetlenül a 1191/69 rendeletről, általában lehetővé teszi-e, hogy nemzeti jogszabály engedélyezze a támogatást abból a célból, hogy a helyi tömegközlekedési szolgáltató veszteségét kompenzálják?
3. A 1191/69 rendelet megengedi-e, hogy nemzeti jogszabály úgy rendelkezze, hogy a támogatástól függő helyi tömegközlekedési szolgáltatás engedélyezése ne a közösségi rendelet II, III és IV fejezete szerint történjék meg azaz, hogy ezen fejezetek csak olyan esetekben kerüljenek alkalmazásra, amikor a megfelelő közlekedési ellátás máskülönben nem biztosítható? A nemzeti jogalkotó ebbéli joga a 1191/69 rendeletből (1(1) cikk), és annak 1991. évi módosításából fakad, mert eszerint joga van a rendelet hatálya alól kivenni a helyi tömegközlekedési szolgáltatókat? Más szóval vonatkozik-e a közösségi rendelet a szubvenció-függő városi, elővárosi és regionális menetrendszerinti közlekedési szolgáltatásokra?

A Bíróság ítélete a következő volt:

1. A 1191/69 és a 1893/91 rendeletek megengedik, hogy
 - a. ne alkalmazzák azokat a tagállamok az olyan városi, elővárosi vagy regionális tömegközlekedési szolgáltatásokra, amelyek közpénzekből történő támogatásra szorulnak;
 - b. olyan esetekre korlátozzák alkalmazásukat, amikor másként nem biztosítható az elégséges közlekedési szolgáltatás, feltéve, hogy a jogi bizonyosság elvét követik. Ennek eldöntése a nemzeti bíróság feladata.
2. A Szerződés 92(1) cikke (a módosítást követően 87(1)) akkor alkalmazandó, ha a támogatás a tagállamok közötti kereskedelmet befolyásolja. Ez pedig nem függ attól, hogy a szolgáltatás helyi, vagy regionális. Ez a rendelkezés viszont nem terjed ki a városi, elővárosi vagy regionális menetrendszerinti közlekedési szolgáltatásoknak nyújtott támogatásra, amennyiben e támogatás valójában a nyújtott szolgáltatások kompenzációja. Ahhoz, hogy ez a helyzet fennálljon az alábbi kritériumoknak kell teljesülniük:
 - a. A kedvezményezett szolgáltató közzolgáltatási kötelezettséget kell, hogy teljesítsen, s ennek tartalmát világosan meghatározták;
 - b. A kompenzáció kiszámítását előre, objektíven és nyilvánosan meghatározták;
 - c. A kompenzáció nem lehet több, mint a közzolgáltatási kötelezettség teljesítésénél felmerült teljes vagy részleges költségek fedezete figyelemmel a bevételekre és az ésszerű mértékű nyereségre;
 - d. Ha a közzolgáltatási kötelezettség ellátására a szolgáltatót nem nyilvános közbeszerzés keretében választották ki, akkor a kompenzáció mértékét úgy kell megállapítani, hogy egy jól működő, közlekedési eszközökkel jól ellátott, hasonló szolgáltató részéről a közzolgáltatási kötelezettség során felmerülő költségeket, annak releváns bevételeit és ésszerű nyereségét elemzik.
3. A Szerződés 77. cikke (jelenlegi 73 cikk) nem alkalmazható a 1191/69 és az azt módosító 1893/91 rendeletek figyelembevétele nélkül olyan állami támogatások esetére, amelyek a közzolgáltatási kötelezettségből fakadó költségek kompenzációjára hivatottak.

„Combus ügy“ - AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG ÍTÉLETE a T-157/01. számú ügyben, 2004. március 16. Danske Busvognmænd (Dánia) kontra Bizottság

A dán kormány a Combus A/S-nek a cég privatizációja részeként, tőkeinjekció formájában támogatást adott (DKK 471 millió), melyet a Bizottság a közös piaccal összeegyeztethetőnek tartott. Az állami támogatást és annak bizottsági jóváhagyását az Európai Bíróságnál megtámadták. A Bíróság pedig helyt adott a keresetnek és a bizottsági határozatot semmisnek nyilvánította.

Combus A/S, állami vállalat 1996-ban jött létre, miután 1995-ben a dán állami vasutak autóbusz-közlekedési részlege önállósult (DKK 140 millió-val a nyitószámláján). Alkalmazottainak egy része köztisztviselő maradt, s ez többlet anyagi teherrel járt. E helyzet megváltoztatására (a szakszervezettel való egyetértésben a vasúttársasághoz való áthelyezés, vagy a köztisztviselői státuszról való lemondás és a Combus-nál az állás szerződéses alapra helyezése) DKK 100 millió állami támogatásra adott lehetőséget egy 1998. évi dán jogszabály. A cég súlyos pénzügyi helyzete miatt és a privatizáció előkészítéseként a dán kormány további DKK 300 millió tőkeemelésről döntött. 2000. novemberében került sor a Combus privatizációjára, amikor is az Arriva Danmark A/S cég részévé vált. A privatizációs ügylet részeként a dán kormány további DKK 170 millió támogatást kívánt a Combusnak nyújtani és erről értesítette a Bizottságot.

Forrás: Az Európai Bíróság közlekedési Tárgyú határozatai, 2005. február; Infraconsult

év alatt 100 %-ban kell a szerződések értéke alapján számítva a rendelet szerint eljárni).

Összességében ez a tervezet részben egyszerűsítést jelent (számos előírás mellőzésevel), másrészt nagyobb rugalmasságot tesz lehetővé a tagállamok részére, mint a korábbi javaslatok. A rendelet alkalmazását fokozatosan javasolják (1. táblázat).

A javaslat szerint a rendelet hatálybalépése előtt verseny útján nyert és határozott időre szóló szerződések lejáratukig érvényben maradhatnak, így ezek birtokosai *status quo*-t nyertek.

Figyelemmel kell lenni ugyanakkor arra, hogy a közszolgáltatási szerződések megkötését megelőzően alkalmazandó pályázati rendszerek fajtáira, azok eljárási szabályaira, az ajánlattevők kiválasztására, a tárgyalások lefolytatására, a keret-megállapodásokra, az értékhatárookra, stb. a 17/2004/EK irányelv szabályai is érvényesek. Ezek alapján, amennyiben egy szerződés értéke eléri az uniós értékhatárt és a 17/2004/EK irányelv hatálya alá tartozó szolgáltatásra vonatkozik, akkor a közszolgáltatási szerződésre vonatkozó jogszabály mellett a közbeszerzésre vonatkozó előzőekben említett szabályoknak is meg kell felelni.

Legutóbb 2005. október 6-án tárgyalta a Tanács a fenti javaslatot, megállapítva annak szoros összefüggését a 91/440/EGK irányelv módosítására vonatkozó harmadik vasúti intézkedéscsomaggal, (COM (2004) 139)²⁵, ezért arra az álláspontra helyezkedett – meghallgatva a véleményeket – hogy a két javaslatot együttesen kell vizsgálni.

A két jogszabálytervezet együttes vizsgálatát az teszi szükségessé, hogy a 91/440/EKG irányelv módosításáról szóló itt hivatkozott javaslat 2010-ig a nemzetközi vasúti személyszállítás teljes szabadságát tűzte ki célul, beleértve a kabotázst is, amelynek érvényesülése összeütközésbe kerülhet a közszolgáltatási szerződéseket szabályozó 1191/69/EGK rendelettel, illetve annak módosítási javaslataival biztosított kizárólagos jogokkal azon vasútvonalak esetében, amelyekre vonatkozóan ilyen típusú szerződések köthetőek.

Megítélésünk szerint a 2005. évi javaslat szerinti jogszabálytervezet nem mutatott letisztult álláspontot arról, hogy valójában mennyire elkötelezettek az EU tagállamok a közforgalmú személyszállítás piacosításának mértékét illetően. Úgy véljük, hogy egy 25, és hamarosan 28 országra kötelező új EU szabályozásnak markánsabban és világosabban kellene a kölcsönösen elfogadott reformokat tartalmaznia. Eszerint:

- szükséges lenne egységes terminológia-használat az egyes egymással összefüggő közösségi jogszabályokban; így pld. a jelen tervezet és a közbeszerzéssel foglalkozó jogszabályok (különösen a 93/38 sz. irányelv (lásd később); vagy pld. a belső szolgáltató, belső szállító meghatározása és kivételezése);
- a közforgalmú személyszállítás egészét tekintve fontos lenne a koncessziós és közszolgáltatási kötelezettséget is tartalmazó szolgáltatások egyértelműbb kezelése – nem minden személyszállítási szol-

gáltatás tekinthető ugyanis közszolgáltatásnak –. Vannak kereskedelmi alapon végezhető szolgáltatások. Amennyiben ezek nem különülnek el egyértelműen, akkor változatlanul fennáll a keresztfinanszírozás szükségessége. Hipokrata hozzáállás lenne ennek tagadása. Az persze egy fontos közlekedéspolitikai – sőt közgazdasági elméleti iskolaválasztási – kérdés, hogy a közszolgáltatást a megrendelő finanszírozza-e, avagy a vállalkozónak a kereskedelmi alapú szolgáltatásokra nyújtott kizárólagossági jogokért cserébe keresztfinanszírozással várjuk el a teljesítést;

- nem szerencsés az autóbuzsos és a vasúti (ideértve az integrált) szolgáltatókra nézve eltérő szerződéses időtartamot kialakítani. Ha már viszont ez fennmarad, akkor a beruházási megtérülésekre tekintettel eltérő időtartamoknak az összehangolása és időnkénti találkozása célszerű lenne (pld. vagy ötlet, vagy négyteljesítmény legyen mind a két időintervallum);
- a kivételek száma az előterjesztésben valóban háromra redukálódott, ám a kivételezés alkalmazhatósága olyan széles skálán mozog, hogy a közforgalmú személyszállítás piacosítását korlátozza;
- a piaci viszonyok megteremtésének folyamatában nem egyértelműen szerencsés, hogy kihagyták a korábbi módosítási tervezetekben szereplő előírást az alvállalkozók megversenyztetésére vonatkozóan;

1. táblázat

A rendelettervezetben javasolt bevezetési határidőkről

	A közszolgáltatási szerződések 50%-át a rendelet szerint ítélik oda	A közszolgáltatási szerződések 100%-át a rendelet szerint ítélik oda
Autóbuzsos közszolgáltatás	4 éven belül	8 éven belül
Vasúti közszolgáltatás	5 éven belül	10 éven belül
Több közlekedési módot felölelő közszolgáltatás, ha annak legalább 50%-a vasúti (vegyes szerződés)	5 éven belül	10 éven belül

- a személyszállítási közszolgáltatási szerződésekre vonatkozó közösségi szabályozás közúti (autóbuszos) és vasúti közlekedésre korlátozása – szemben a jelenleg érvényes rendellel - nem számol azzal, hogy vannak városok és térségek, ahol a vízi személyszállítás kritikus szerepet játszik;
- nem számol a jogszabálytervezet azzal sem, hogy a korábban döntően állami ill. önkormányzati szolgáltatók esetében az infrastruktúra és a szolgáltatás összefonódása nem okozott gondot és ezzel összefüggésben a működési és a beruházási támogatások még számviteli elhatárolások esetén is lényegében cégtámogatásnak minősültek;
- az eddigi kínálati oldal által diktált „piaci” feltételeknek a keresleti oldalról, azaz a versenyben ajánlattevők részéről történő kialakítása mellett célszerű lenne e jogszabály révén is az egyéb állami beavatkozások rendszerét átláthatóbbá és egyszerűbbé tenni – erre még csak a törekvés jegyei sem lelhetők fel a tervezetben!

Változást hozott a közszolgáltatási kötelezettség szabályozásának előrehaladásában 3. vasúti csomag²⁶ és az előzőekben ismertetett előterjesztés 2006. június 9-i tárgyalása a Közlekedési Miniszterek Tanácsában.

- A harmadik vasúti csomag szerint a nemzetközi vasúti személyszállítás 2010. január 1-ig liberalizálásra kerül és ez alól csak azok a szolgáltatások a kivételek, amelyek közszolgáltatási szerződés alapján két helység között valósulnak meg. A harmadik vasúti csomag egyúttal utal a 1191/69/EGK tanácsi rendelet módosítási kezdeményezésére, mint a vasúti személyszállítási liberalizáció másik meghatározójára²⁷.

Fontos megállapítást tett továbbá a Bizottság az Altmark határozatra való hivatkozással

atekintetben, hogy amennyiben bizonyos vasúti személyszállítási szolgáltatásra közszolgáltatási szerződést kíván kötni a tagállam, avagy valamely helyi hatóság, úgy akkor, a 1191/69/EGK rendelet szerint kell eljárni. Legalábbis a még jelenleg érvényes szabályozás szerint.

A Bizottság azt is lehetségesnek tartja továbbá, hogy közszolgáltatási szerződést nemzetközi személyszállításra is kössenek, pld. a határmenti városok közötti vasúti forgalom fejlesztésére. Ez esetben is azonban a 1191/69/EGK rendelet szerinti eljárást kell követni²⁸. Ez viszont ellentmond a vasúti liberalizációs céloknak. Tovább komplikálja a helyzetet, hogy a nemzetközi vonatok kabotázs-forgalmat is lebonyolítanak. Ezért nem tekinthető sem teljesnek sem pedig egyértelműnek a harmadik vasúti csomag mindaddig, amíg a közszolgáltatási szabályozás nem változik.

- Számos változáson ment keresztül a COM (2005) 319 final előterjesztés mind a tanácsi ülésre való felkészülés felkészülésében, mind pedig a 2006. június 9-i ülés során: Az előterjesztésben²⁹ már írásban megjelent módosítások pld.;
 - o a közszolgáltatási szerződés akár 30 évre is köthető amennyiben a megkívánt beruházások ezt indokolják;
 - o alvállalkozók bevonása: a közszolgáltatási szerződés szerinti szolgáltató bevonhat alvállalkozókat. Ennek módjáról viszont az illetékes hatóságoknak legyen beleszólásuk, főként ha belső szolgáltatóról van szó. Továbbá biztosítani kell az alvállalkozóknak a jogot a közszolgáltatási szerződésért folyó versenyben való részvételre;
 - o a tenderezés elkerülése érdekében nem szabad a hálózatokat, ill. a szerződéseket

mesterségesen felszabdalni;

- o az előterjesztés időpontjában még nem állt rendelkezésre minden ország által fogadott szöveg a közszolgáltatási szerződés és az általános szabályok használatáról (3. cikk.);

- o a jelenleg piacon lévő vállalkozások alkalmazottainak az átláthatóbb és fokozottabb védelme érdekében a szociális előírásokat (sőt az érintett alkalmazottakra vonatkozó információkat is) bele kell foglalni a tenderanyagba;
- o a helyi hatóságok kizárhatják a belső szolgáltatókat, ill. azok érdekeltségeit a tenderen való részvételből stb.

A Közlekedési Miniszterek Tanácsa ülésének az eredménye a politikai egyetértés a jogszabálymódosításról³⁰. Ennek értelmében az ülésen elhangzottak alapján módosított előterjesztést a Tanács újból megtárgyalja, mielőtt még a Parlamentnek benyújtja. A módosítási területek:

- az illetékes hatóság dönthet arról, hogy közvetlenül szerződjenek a vasúti személyszállítóval;
- az egyes tagállamok dönthetnek úgy, hogy a belvízi személyszállításban is alkalmazzák a rendeletet;
- az illetékes hatóságok dönthetnek úgy, hogy közvetlenül ítélik oda a közszolgáltatási szerződést a kis- és középvállalkozások részére amennyiben a közforgalmú személyszállítási szolgáltatás évente 500.000 km alatti szolgáltatást jelent, vagy pedig 1.7 millió euro érték alatti;
- az átláthatóság érdekében a közvetlen szerződés odaítélésével kapcsolatos információkat, indokokat nyilvánosságra kell hozni;
- vasúttársaságoknak közvetlenül odaítélt szerződés érvényességi ideje 10 év lehet;
- a hatóságok joga, hogy szolgáltatókat a tenderezésből kizárjanak ha ezek szerződésai

nek legalább a fele nem az EU rendelet szerinti;

- és talán a legfontosabb változás: a rendelet nyilvánosságra hozatalát követően 3 év múlva lép érvénybe és 12 év átmeneti időt biztosít.

Megjegyezzük, hogy a versenyfeltételek bevezetésének ilyen mérvű halasztása EU-szinten azaz is járhat, hogy mire alkalmazásra kerülne a rendelet, addigra már módosítani is kell. Ugyanakkor még így is pozitívum, hogy a távlati szabályozási kereteket kijelöli és a ma még egyáltalán nem felkészült országoknak is lehetővé teszi a felzárkózást.

Állami támogatás/subvenció

Az *Európai Közösséget létrehozó szerződés 87-91-ik cikkelyei* állapítják meg az állami támogatásokkal kapcsolatos legfontosabb elveket, amelyek szerint az egységes piaccal összeegyeztethetetlen bármely vállalkozás vagy termék részére nyújtott állami támogatás, amely hátrányosan befolyásolja a verseny szabadságát. Ez az elv nyilván nem érvényesülhet kizárólagosan, maga az alapszerződés is meghatároz kivételeket, feljogosítja továbbá a Tanácsot, hogy a Bizottság javaslata alapján minősített többséggel további kategóriákra állapítson meg kivételeket. Az állami támogatások általános szabályai alól a közlekedés egészét rendre kivonták. Így a *Tanács 2001. január 12-i 69/2001. rendelete a Szerződés 87-88. cikkelyeinek a de minimis támogatásra vonatkozó alkalmazásáról*³¹ a közlekedést együtt a halászzal és a mezőgazdasággal kivételként kezeli. A Bizottság jogszabály-módosító javaslata (SEC (2004) 1701 final³²) viszont úgy ítélte meg, hogy a közlekedésre is érvénybe kell léptetni a *de minimis szabályt*, és a bejelentési kötelezettség csak abban az esetben legyen, ha egy adott vállalkozásnak három éven belül nyújtott támogatás meghaladja a 100.000 eurót, hiszen:

- a piaci liberalizáció előretörésével egyre kisebb az esélye annak, hogy a hatóságok a közlekedési szolgáltatók „mentését” finanszírozzák,
- bejelentési kötelezettsége a tagállamoknak a közlekedésben egyébként is fennállt,
- továbbá hogy a minimum szintet meg nem haladó támogatás a közlekedésben – kivéve a közúti árufuvarozásban a járművásárlást – sem hat torzítólag a tagállamok közötti kereskedelemre.

Mivel a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítő közlekedési vállalkozások részére a múltban is szükségnek ítélték meg a hatóságok a veszteségek kompenzálását, az államok, illetve az illetékes hatóságok részéről nyújtott kompenzáció folyamatosan az éles viták kereszttüzeiben állt. Több bírósági eljárás indult az Európai Bíróság előtt annak vizsgálatára, vajon ez a kompenzáció állami támogatásnak minősül-e, vagy sem.

Már az 1191/69/EGK rendelet kibocsátása után felmerült annak szükségessége, hogy a tagállamok részére lehetővé kell tenni támogatások nyújtását további területeken, anélkül, hogy ezek a támogatások az alapszerződésben megfogalmazott tilalom alá esnének. Míg az 1192/69/EGK rendelet³³ már szabályozott bizonyos ellentételezéseket a vasúti vállalkozásoknál, az 1107/70/EGK rendelet³⁴ szélesebb körben, a közlekedés koordinálása terén (vasúti vállalkozások többletterhei, infrastruktúra-költségek viseléséből fakadó egyenlőtlenségek kiküszöbölése, kutatás, fejlesztés, többletkapacitások leépítése), illetve az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá nem tartozó közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése esetére tette lehetővé támogatások nyújtását. E rendelet későbbi módosításai (1658/1982/EGK³⁵, 3578/1992/EGK³⁶, 2255/1996/EGK rendelet³⁷) a támogatható kört kiterjesztették a kombinált fuvarozáshoz, illetve a

belvízi hajózás fejlesztéséhez szükséges infrastruktúrára. Ugyanakkor a Bizottság folyamatos ellenőrzést gyakorol ezen támogatásokra vonatkozóan, s ennek végrehajtásában tanácsadó bizottság is segíti.

A COM(2005)319 javaslat szerinti közszolgáltatási rendelet elfogadása esetén a 1107/70/EGK rendelet hatályát veszti és a közlekedésben az állami támogatásokat a Szerződés 73. cikke fogja szabályozni.

A támogatásokra vonatkozó rendelkezések egységes alkalmazásához szükséges volt az infrastrukturális kiadásokra vonatkozó elszámolások összehangolt rendszerének megteremtése, amelyet az 1108/70/EGK (*módosított a 1384/79/EGK*³⁸) tanácsi rendelet állapított meg.

A tagállamok jelentős összegű támogatásokat nyújtottak az állami tulajdonban, vagy állami irányítás alatt álló vállalkozások (közvállalkozások) részére, amely az egységes piacon való egyenlő jogú részvétel lehetőségét a nem támogatott (magán) vállalkozások számára komolyan korlátozta. Ezen kapcsolatok szabályozott rendjét a 80/723/EGK Bizottsági irányelv³⁹ írta elő, kizárva alkalmazási köréből a közlekedés területén működő vállalkozásokat. Kötelezővé tette az állami támogatások bármilyen formájára vonatkozó információk megőrzését és a Bizottság tájékoztatását. Az irányelv alkalmazási körét a 85/413/EGK Bizottsági irányelv⁴⁰ terjesztette ki a közlekedésre. A 2000/52/EK Bizottsági irányelv⁴¹ – tekintettel arra, hogy a gazdasági verseny olyan területekre is kiterjedt, ahol korábban az állami monopóliumok működése volt a jellemző, – a magánvállalatokra is kiterjesztette a rendelkezést, amennyiben működésük során az államtól, vagy hatóságoktól kizárólagos jogokat, vagy általános érdekű gazdasági szolgáltatásra (közszolgáltatásra) megbízást kaptak, amelyre tekintettel ellentételezésben ré-

szesülnek. Ezen irányelvek alkalmazására csak az éves 40 millió eurónál nagyobb forgalom esetén kerül sor, ennél alacsonyabb forgalom nem érintené hátrányosan a közös piac működését, a verseny szabadságát.

A belvízi közlekedés terén mutatkozó jelentős kapacitás-többlet miatt az 1101/89/EGK rendelet⁴² és a kapcsolódó, ill. módosító jogszabályok a többletkapacitás megszüntetése érdekében pénzügyi támogatást tettek lehetővé, mind maguk a vállalkozások, mind pedig az államok, ill. az unió pénzügyi forrásaiból.

A Közösség Iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezet-átalakításához nyújtott állami támogatásokról (1999/C 288/02) ágazattól függetlenül valamennyi vállalkozásra egyaránt vonatkozik, az érintett ágazat nehéz helyzetben lévő vállalkozásaira vonatkozó különös szabályok sérelme nélkül. Ilyen jellegű különös szabályok vonatkoznak a hajóépítésre (1540/98/EK rendelet, HL L 202. szám, 1998.7.18., 1.o.), a gépjárműiparra (HL C 279. szám, 1997.9.15., 1.o.) és a légi közlekedésre (HL C 350. szám, 1994.12.10., 5.o.). A Bizottság engedélyezhet megmentési vagy szerkezet-átalakítási támogatási programokat bizonyos feltételek teljesülése esetén (pld. a szerkezet-átalakítási támogatás feltételei egyebek között, hogy a vállalkozás valóban nehéz helyzetben legyen, a szerkezet-átalakítási tervvel hosszú távon váljék életképpé, a támogatás minimális legyen és ne torzítsa túlzottan a versenyt stb.). A légi közlekedésben, amely 1997 óta teljesen liberalizált, a Bizottság az „először és utoljára” elvet alkalmazta.

Versenyszabályok

Az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81-83-ik cikkelyeinek következetes alkalmazása biztosítja a közösségen belül a verseny szabadságát, az erőfölénnyel való

visszaélés tilalmát, amelynek érvényesítésére számtalan tanácsi irányelv és rendelet született. A 17/1962 tanácsi rendelet⁴³ 1968-ig kivonta a közlekedést a versenyszabályok alkalmazását meghatározó rendelet alól, ezt követően az 1017/1968/EGK rendelet⁴⁴ állapította meg a vasúti, közúti és belvízi szállítási ágazatokra vonatkozóan a versenyszabályok alkalmazását. Ugyanakkor ez a rendelet igen széles körben tette lehetővé az egyébként versenykorlátozó megállapodások megkötését, amelyek fenntartása mára indokolatlanná vált. Erre tekintettel a rendeletet jelentősen módosította az 1/2003/EK tanácsi rendelet⁴⁵ amely csupán a tengerhajózásra és a légi közlekedésre enged eltérést az alapszerződésnek a verseny szabadságát védő szabályaitól, egyúttal újrafogalmazta a Bizottság és a nemzeti hatóságok feladatait a versenyszabályok betartása, ellenőrzése, a jogszabályok és a bírósági gyakorlat harmonizációja terén, rendezte együttműködésüket, meghatározta a szabályok megsértése esetén alkalmazandó szankciókat. Mindezen rendelkezések eredményeként a közszolgáltatásokkal érintett valamennyi közlekedési mód esetén érvényesülnek az alapszerződésnek a verseny szabadságát és az erőfölénnyel való visszaélés tilalmát kimondó rendelkezései

Közbeszerzési eljárás során kiadott személyszállítási koncessziók/franchise-ok

Az Európai Közösséget létrehozó szerződések nem tartalmaznak rendelkezéseket kifejezetten a koncesszióra vonatkozóan, s miután a koncessziós szerződések igen sok hasonlóságot mutatnak a közszolgáltatási szerződésekkel, kiegészítendő a 93/37/EGK⁴⁶ és a 92/50/EGK⁴⁷, valamint a 93/38/EGK irányelvekben⁴⁸, valamint az Európai Bíróság e tárgykörben hozott ítéleteiben foglalt elveket, a Bizottság Nyilatkozatot

adott ki a koncesszió közösségi jogi szabályairól (OJ C.121 – 29.04.2000). Ezen nyilatkozat figyelembevételével a két szerződéstípus között ott húzhatjuk meg az elválasztó vonalat, hogy míg a koncessziós szerződésben a teljes felelősség és a teljes anyagi kockázat – még akkor is, ha bizonyos állami finanszírozást kap – a koncesszió gyakorlóját terheli, addig a közszolgáltatási szerződésben foglalt szolgáltatás biztosítása állami feladat a lakosság részére és esetleges veszteségeinek finanszírozása az állam, illetve a hatóság kötelessége.

A ma már nem hatályos, csak bizonyos eljárási rendelkezéseiben tovább élő 90/531/EGK irányelv⁴⁹, majd a 93/38/EGK irányelv⁵⁰ rendelkezett a vízügyi, energetikai, szállítási és távközlési szektorban a közbeszerzési eljárások szabályairól. Ennek korszerűsítési folyamata 2004-ben a 17/2004/EK irányelv⁵¹ elfogadásával zárult. Ez az irányelv vonatkozik azokra a speciális ágazatokra, amelyekben nem kerül alkalmazásra a közbeszerzések általános szabályait tartalmazó 18/2004/EK irányelv⁵².

A 17/2004/EK irányelv szabályai az előzőek szerint a közlekedési szektorra – bizonyos autóbuszos szolgáltatások, valamint a tengeri és a légi közlekedés kivételével – kötelezőek. Az irányelv részletesen szabályozza a közbeszerzési eljárások fajtáit, a szerződéskötés feltételeit, a jogszabály alkalmazásához meghatározott minimális szerződési értékeket, a pályázók kiválasztásának szempontjait, a nyilvánosságnak és a diszkriminációmentes eljárásnak a biztosítékait. Bizonyos szerződéseket ugyanakkor, így többek között a koncessziós szerződéseket is, kiveszi e rendelkezések hatálya alól. Az irányelv már figyelembe vette az Európai Bíróságnak azokat a döntéseit is, amelyek a közbeszerzési eljárásoknak az állami tulajdonú társaságok esetében lehetséges mellőzésének kritériumait fogalmazták

meg. (*Halle ügyben hozott C-26/03, Tekal ügyben hozott C-107/98. ítéletek*). Új eleme a jogszabálynak a „versenypárbeszéd”, illetve az elektronikus árverés lehetővé tétele. Hatályon kívül helyezte az 1993-as irányelvet, ugyanakkor a tagállamok részére 2006. január 31-ig adott határidőt az irányelvnek megfelelő jogszabályok megalkotására.

Sokszínű gyakorlat az egyes országokban

Általános szabály Hollandiában, hogy „Csak abban az esetben érdemes a közforgalmú személyszállítást finanszírozni, ha a teljes költségeknek legalább 50%-át képes fedezni”

Jan Peter van der Veer, NERA

Állami támogatások összege és mértéke az EU-15-ben és az új EU-10-ben⁵³ - kis erőfeszítéssel nagy támogatás – avagy nagy erőfeszítéssel kis támogatás

A Bizottságnak bejelentett állami támogatások összege (a mezőgazdaság, halászat és közlekedés nélkül) 2002-ben 34 milliárd euró, 2003-ban 53 milliárd euró volt. 2003-ban elmozdulás látható a horizontális támogatások felé (pld. kutatás-fejlesztés, környezetvédelem), miközben az egyes vállalkozások támogatása csökken. Az összes állami támogatás 2003-ban az EU-15-ök GDP-jének 0,57%-át tette ki (53 milliárd euró⁵⁴.)

Ezzel szemben a 10 új EU tagországban ugyanilyen összesítést nézve 2000-2003 között évente átlagosan 6 milliárd eurót fordítottak állami támogatásra, folyamatosan növekvő mértékben (2000-ben 4 milliárd 2003-ban 8 milliárd). Miközben az összeg jelentősen kisebb, mint az EU-15 állami támogatása, az új tagoknak ez a GDP-jük 1,42 %-át jelentette. A leginkább költséges három állam Lengyelország (2,4 milliárd euró/év), Csehország (1,9

milliárd euró) és Magyarország (0,6 milliárd euró)⁵⁵.

A közpénzek nem kis összege jut az EU-15 közlekedésének fejlesztésére

Egy – nem teljes körű - felmérés szerint 1998-ban legalább 11 milliárd euró támogatást kaptak a közforgalmú személyszállítók az EU-15-ben⁵⁶. A támogatásoknak kevesebb, mint a fele az ellátásért magáért került kifizetésre, és több mint felét folyósították a kedvezményes tarifákból adódó veszteség kiegyenlítésére. Az összes támogatásnak több mint 40 %-át a francia szolgáltatók kapták. Megjegyezzük, hogy az ekkor már hosszú múltra tekintő brit reformpiacon a támogatások összege megközelítette az egy milliárd eurót.

Azt is látni kell, hogy a közforgalmú személyszállítás a javára közvetlenül juttatott közpénzeken túl (veszteség-kiegyenlítés) közvetett támogatást is élvez, ha a közlekedés egésze, pld. kapcsolódó infrastruktúra kapja a támogatást.

Az Európai Bizottságnak bejelentett vasutat nem tartalmazó, közlekedési támogatásokat tekintve 2001-2003 időszakban, az EU-15 évente 1,5 milliárd eurót fizetett. Ez pedig az előző 1999-2001 közötti időszakhoz képest 50%-os támogatás-növekedést jelent⁵⁷.

A vasút támogatásának bizottsági számbavétele nem teljes egyrészt azért, mert a liberalizáció itt lassúbb, az állami támogatás fogalmának megítélésében a Bizottság a vasút javára elfogult és nem minden közpénz-folyósítást minősít állami támogatásnak, valamint mert a tagállamok a bejelentési kötelezettségüket nem egyformán értelmezik és így Brüsszel nem minden tranzakcióról kap hírt. A nagyságrendek szemléltetésére megemlítjük, hogy 2002-ben a brit vasúti infrastruktúra menedzsment megmentésére, a non-profit alapon ekkor megszervezett Network Rail munkába állásához és az egyéb kapcsolódó kiadásokra

összesen 36 milliárd font került kifizetésre – ezt a Bizottság nem minősítette „állami támogatásnak”. 2002-ben, valamennyi EU-15-öt figyelembe véve, csak a vasutak részére 40,69 milliárd euró állami és önkormányzati közpénz-juttatás volt. Ebből 1,2 milliárd euró volt a közszolgáltatási kötelezettségből adódó veszteségkompenzáció⁵⁸ és ebből 27,5 milliárd eurót jelentettek be az országok, mint állami támogatást, az Európai Bizottságnak⁵⁹.

A piaci liberalizáció biztosan halad előre ebben a közlekedési szolgáltatási szegmensben is

A nyolcvanas évek közepe óta fokozatos piacnyitásnak lehetünk tanúi a közforgalmú személyszállításban is. Az Egyesült Királyság 1986-ban elindított deregulációja a legkisebb támogatást igénylő preferálásának rendszerét honosította meg és a piacnyitás előrehaladásával ténylegesen jelentős költségvetési megtakarítást ért el. A brit közforgalmú személyszállítási szolgáltatásokat ezért gyakran úgy is jellemzik, mint a pénzügyileg kifejezetten hatékony, ám a minőséget tekintve nem feltétlen példaértékű megoldást. London viszont kivétel az általános brit rendszer alól, hiszen itt a zsúfoltsági díj bevezetésével párhuzamosan a tömegközlekedés centrális irányítású fejlesztését kezdték meg. A London-t és É-Írországot nem magába foglaló brit példa ellentétként szokás említeni a francia rendszert, amely mind politikai megfontolásból, mind pedig lobbierdekeknek való megfelelés végett, az ellátásra és annak minőségére helyezte a hangsúlyt – kerül, amibe kerül.

Az elmúlt öt-hat évben azonban számos európai országban is megszorodott a verseny útján elnyert személyszállítási engedélyek, koncessziók és franchise-ok száma. A trans- és multinacionális cégek megjelenése és erősödése ezen a piacon is számottevő. A brit (pld. Arriva) és francia (pld.

Részlet az Európa Bizottság 2005. július 5-i jogszabály-módosító javaslatából

A kontinentális Európában szabályozott verseny került bevezetésre, amely jó eredményeket hozott a városi tömegközlekedésben (Stockholm, Helsinki, Koppenhága, London, Lille,...), a regionális vasúti szolgáltatásokban (Lisszabon, Észak-Hollandia, német tartományok) és távolsági szolgáltatásokban (Spanyolországban busz, Svédországban vasút). A szabályozott verseny átlagban a szolgáltatások igénybevételének növekedésével és a költségek csökkenésével járt. 2003-ban az unió szárazföldi tömegközlekedésének piaca kb. 25 %-ban volt ily módon versenynek kitéve.

A nemzetközi szolgáltatók, mint a Connex (F), az Arriva (UK) és a Concordia (N), egy része magán tulajdonban van és üzleti forgalmának több mint felét a saját országán kívül bonyolítja le. Az állami tulajdonban lévő társaságok mind belföldi, mind pedig nemzetközi terjeszkedése is megkezdődött (pld. DB (D), NS (NL), RATP (F))

Forrás: 2000/0212 (COD), COM(2005) 319 végleges

4. szövegdoz - Részlet az Európa Bizottság 2005. július 5-i jogszabály-módosító javaslatából

Connex) szolgáltatók voltak különösen sikeresek a külföldi terjeszkedésben mind az autóbuszos, mind pedig a vasúti személyszállításban.

Ma még majdnem annyiféle megoldás, ahány ország – a keretfeltételek azonban lassan konszolidálódnak

Az EU-15-ök nagy részében megkötötték a vasúttársaságokkal a közszolgáltatási szerződést (Ausztria, Belgium, Dánia, Finnország, Németország, Spanyolország, Franciaország, Olaszország, Hollandia, Svédország, Egyesült Királyság). Az új tagállamok közül csak Csehország, Lettország, Lengyelország és Észtország helyezte a közszolgáltatási szerződés alapjaira a vasúti személyszállítást⁶⁰. Az EU-országok nagy eltérésekkel értelmezték a 1893/91/EK tanácsi rendelettel módosított 1191/69/EGK tanácsi rendelet. Számos országban külön kezelték a regionális, elővárosi és városi közforgalmú közlekedést és a kompenzációk keretbe foglalására közszolgáltatási szerződések sora jött létre. A távolsági személyszállítást illetően vannak országok, amelyek azt a tájékoztatást adták a Bizottságnak, hogy ezek a szolgáltatások nem élveznek külön állami finanszírozást (Németország, Franciaország⁶¹). Vannak országok (pld. Hollandia, Belgium), amelyek részletesen

szabályozzák a távolsági vasúti személyszállítás feltételeit, azaz a kizárólagossági jogot. Néhány országban a franchise-típusú szerződésbe adás a jellemző (pld. Egyesült Királyság).

A vasúti személyszállítási szerződések nagy részét nem versenytárgyalás útján adták ki. Kivéétel az Egyesült Királyság, Dánia, Németország, Olaszország, Svédország és az EU-n kívüli országok közül Svájc. Észtországban, 2000-2001-ben tendert írtak ki, de csak egy pályázó volt és ezért a tendereljárást beszüntették. Portugáliában a lisszaboni új trans-Tagus vonalra írtak ki tendert, melyet egy újonnan piacra lépő nyert meg (franchise szerződést kötöttek). Ezek a szerződések mind időtartamukat tekintve, mind a hatóság részéről kezdeményező, szerződő fél tekintetében, mind pedig a szerződésben szabályozott kérdéseket tekintve jócskán eltérnek egymástól. Dániában két közszolgáltatási szerződés a DSB/DSB S-tog és az állam között magában foglalja az ingajáratokat (commuter traffic) és a regionális és nagy távolságú járatokat is. Dániában ezen kívül létezik még a szerződés az Arrivával. Az Egyesült Királyságban a teljes belföldi személyszállítást franchise-szerződések fedik le⁶². Ezzel szemben vannak országok, ahol csak a személyszállítás egy adott fajtájára kötnek szerződést. Svédországban közszolgáltatási szerződést a nem

nyereséges regionális és régiók közötti forgalomra kötöttek.⁶³

A legtöbb országban a közlekedési minisztérium feladata a közszolgáltatási szerződés megkötése a vasúti szolgáltatóval (pld. Belgium, Dánia, Görögország, Spanyolország, Olaszország, Ausztria, Finnország, Norvégia). Dániában viszont a viszonylag nem régen létrehozott Nemzeti Vasúti Hatóság feladata a szolgáltatások megtendereztetése, míg a Közlekedési Minisztérium a nem megtendereztetett szolgáltatások (DSB) esetén a közszolgáltatási kötelezettségből fakadó veszteséggel foglalkozik. Az Egyesült Királyságban a Stratégiai Vasúti Hatóság feladatai között szerepelt 2005-ig a szolgáltatások megversenyeztetése és a szerződéskötés (2005-től a Közlekedési Minisztérium a felelős). Svédországban a regionális közforgalmú személyszállítási hatóságok a regionális és helyi forgalomra nézve, a Nemzeti Közlekedési Hatóság pedig a nem-nyereséges inter-regionális személyszállításra nézve látja el a feladatot. Svájcban és Franciaországban is a regionális hatóságok központi szerepet játszanak a közforgalmú személyszállítás ellátásának szervezésében és a veszteségkiegyenlítés mértékében, módjában. A 2. táblázat összefoglalást ad arról, hogy a közszolgáltatási szerződések megkötésére milyen intézményi megoldásokat alkalmaznak az egyes európai országok.

2. táblázat

A vasúti személyszállítás megrendelői

Kik kötik a vasúti személyszállítási szerződést? Néhány európai példa	
<i>A szolgáltatóval szerződő intézmény</i>	<i>ország</i>
Közlekedési Minisztérium	BE, DK, EL, ES, IT, LU, AT, FI, NO, CZ, LV, HU, SK, BG
Más szabályozó hatóság	NL, PT, SE, UK, SI
Egyéb intézmény (pld. önkormányzat)	DE, FR, IE, CH, EE, PL, RO

Forrás: ERAIL Report, 2005

A „régii” EU-országokban a piaci viszonyok térnyerése mellett a közérdekű személyszállítási szolgáltatások költségtérítése mindinkább átlátható és rendezett keretek közé kerül. Ezt mutatja egyebek között az a gyakorlat is, hogy a Bizottságnak a tagállamok bejelentést tesznek a fizetendő veszteségtérítésekről, és méginkább az állami támogatásokról. Egy 2003. évi ilyen bejelentés és bizottsági jóváhagyás (C(2003)522 fin) volt pld. a brit menetrendszerinti távolsági autóbusz-forgalomban az időségek és mozgássérültek részére tervezett félárú jegyek alkalmazásáról⁶⁴.

Az új EU-tag- és a várományos tagjelölt országok közül a vasút reformjában élenjáró Románia⁶⁵ esetében a közforgalmú vasúti személyszállítás veszteségeinek a kompenzációja a 1387/2004 kormányhatározattal jóváhagyott szolgáltatási szerződésen keresztül történik. A román állam és a CFR Calatori, személyszállító vasúttársaság közötti szerződés 2005-2007 időszakra vonatkozik. A szerződés részét képező közszolgáltatási tevékenységeket és ezek ellentételezését viszont évente, a költségvetési vita lezárulta után rögzítik. A közlekedési, építési és turisztikai miniszter rendeletben hagyja jóvá, hogy a CFR Calatori az adott évben hány és milyen vonatot üzemeltet. A felkínált kapacitást a piaci igények elemzésének és az éves állami költségvetés finanszírozási képességének az egybevetése alapján állapítják meg – legalábbis elvben és deklaráltnan. Románia makrogazdasági teljesítményére tekintettel a vasút részére folyósított

juttatások mértéket az IMF és a Világbank is szoros figyelemmel kíséri. A sikeres vasútreformoknak köszönhetően, a jogszabályi keretek a közszolgáltatásra vonatkozóan többnyire létrejöttek és a vasúti utasforgalom támogatása az elmúlt években növekvő tendenciát mutatott. Még e növekvő tendencia ellenére is azonban az elmúlt néhány év legmagasabb kompenzációs szintje 23,16 euró/ ezer utaskm volt Romániában⁶⁶. Ezzel még a felét sem éri el a nyugat-európai szintnek, ahol – egyes felmérések szerint – az átlagos kompenzáció 50–60/ ezer utaskm. A román kormány még 2005-ben új jogszabályi keretre tett javaslatot a vasúti támogatások rendszerének megreformálása céljából. Ez egyszerre terjed ki a vasútfejlesztésre és a közszolgáltatásra.

Intézményi reformok

Egyre több nyugat-európai országban kialakultak, ill. megerősödtek a tömegközlekedéssel foglalkozó hatóságok (PTA – Public Transport Authority). Ezek előnye, hogy integráltan, a közúti és vasúti szolgáltatások komplex rendszerében képesek kezelni az utazási igényeket és a szektor piacosságában megrendelőként képesek fellépni.

A több sebből vérző magyar gyakorlatban az egyik alapvető gond a szabályozó, a tulajdonosi és a megrendelői döntések intézményi összefonódása

A közforgalmú személyszállítás és ezen belül is a személyszállítási közszolgáltatás hazai rendszere

(szabályozása, intézményei és gyakorlata) számos ponton aggodalomra ad okot. Ezek közül szerintünk a leginkább aggasztóak a következők:

- nem jött még létre a közforgalmú személyszállítás piacosságához elengedhetetlen intézményi rendszer;
- elmarad a tényleges veszteségek kompenzációja;
- nem mindenkor áll fenn a tényleges és igazolt veszteség átláthatósága és elhatárolása;
- hiányzik a közszolgáltatás jelentésének egységes értelmezése;
- eltérő szolgáltatási kategóriákat alkalmaz az EU és Magyarország (helyi – helyközi vs. városi, elővárosi, regionális, távolsági)⁶⁷;
- fennáll – legalábbis a gyakorlatban – a keresztfinanszírozás kényszere;
- nincs igazán magyar példa a közszolgáltatási szerződések verseny keretében, pályázat útján történő elnyerésére⁶⁸;
- hol van, hol nincs a közszolgáltatási szerződés az állam és a MÁV között;
- a gyakorlatban párhuzamos vasúti és közúti járatok, MÁV és Volán járatok egyaránt kompenzációban részesülnek, holott az érvényes tanácsi rendelet 3. cikke 1. bekezdése szerint a közösség szempontjából leginkább költségkímélő módon kell elrendelni a közszolgáltatást.

Az intézményrendszer hiányosságai három vonatkozásban is megjelennek: az egyes funkciók összefonódásában; a területi „illetékes” hiányában; és a döntések nem kellő átláthatóságában.

1. *Összefonódtak, ill. még nem különültek el a különböző állami és hatósági funkciók (közlekedéspolitikai, szabályozó, megrendelő, tulajdonos).*

Az államot mint tulajdonost a GKM képviseli, ugyanakkor a GKM a versenysemleges közlekedéspolitikáért, annak végrehajtásáért, a szakmai szabályozásért és a vasúti személyszállítási szolgáltatások elrendeléséért (a jövőben remélhetőleg megrendeléséért) is felel. Annak ellenére, hogy a GKM-ben mindezekig három különböző főosztály (Vagyonkezelési, Vasúti és Közlekedéspolitikai főosztályok) volt a szakmai felelős, a gazdasági és közlekedési miniszteren keresztül fennállt az összefonódás lehetősége. Ez az összefonódás a GKM új szervezeti felállásában⁶⁹ még inkább érvényre jut. A tervezett Közszolgáltatási Főosztály életre hívása ugyanis részben a korábbi szakágazati főosztályokat hívatott helyettesíteni. Előnye lehet viszont, hogy egy integrált személyszállítási közszolgáltatási koncepció kialakításához vezethet⁷⁰. Tekintve azonban, hogy a gazdaságpolitikai és közlekedéspolitikai érdekek nem feltétlenül és nem mindig azonosak a tulajdonosi érdekekkel, az érdekvényesítés képessége akármelyik vonalon sérülhet.

A vasúti személyszállítás tekintetében átfedések állnak fenn a GKM és a Vasúti Szabályozó Hatóság között is. Számos országban a vasúti szabályozó hatóság köti a közszolgáltatási szerződést a vasúttársasággal, míg a szakminisztérium a közlekedéspolitika kialakításáért felel.

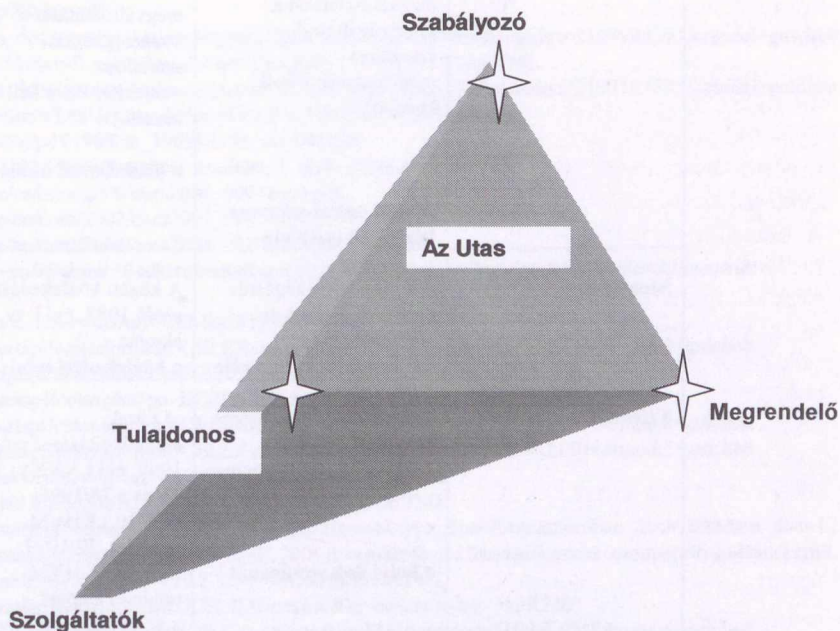
A Volán társaságok esetében már ilyen mérvű érdekellentét nem áll fenn, hiszen az állam tulajdonosi funkcióit az ÁPV ZRt. látja el. A különböző funkciók legalább részleges szétválásának előnyét reprezentálja, hogy az állam, mint szolgáltatás-megrendelő és a Volán Társaságok között létrejöttek a közszolgáltatási szerződések (bár ez a helyzet kétségki-

vül annak is köszönhető, hogy a Volán társaságokkal kötött szerződések nem jelentenek nagy terhet a költségvetés számára). A szabályozó és megrendelő funkciók összeolvadása azonban itt is fennáll. További probléma még, hogy az ÁPV ZRt. mint tulajdonos – legalábbis ez látszik eddigi magatartása alapján – a pénzügyi befektető és privatizálni szándékozó szerepére összpontosít. Nem lát el viszont – s mandátuma alapján valószínűleg nem is kell, hogy ellásson – olyan feladatokat, amelyeket egy stratégiai befektetőtől várunk.

A városi közlekedés tekintetében városonként eltérő a helyzet. A BKV ZRt. esetében a fővárosi önkormányzat egyrészt mint tulajdonos, és másrészt mint megrendelő lép fel. A szabályozó funkciók döntően kormány szinten vannak. A vidéki városokban vegyes a kép. Van néhány olyan város, ahol a helyi közforgalmú személyszállító tulajdonosa az önkormányzat. Ott válnak azonban leginkább szét az egyes hatósági funkciók, ahol valamely Volán társaság látja el a helyi közösségi közlekedést.

Tekintve, hogy országosan inkább az a jellemző, hogy a tulajdonosi, szabályozó és megrendelői funkciók meglehetősen összemósódnak, fennáll annak a veszélye, hogy a közlekedési közszolgáltatási kötelezettség és állami támogatás feltételeinek módosítására vonatkozó EU javaslat (a COM (2005) 319 final) végrehajtása során a közszolgáltatási szerződések verseny útján történő odaítélésében a már piacon lévő szolgáltatók érdekei dominálnak majd a keresleti igények helyett. Az a veszély is fennáll ugyanakkor, hogy ennek még csak látszatát is elkerülendő a magyar hatóságok hajlanak majd arra, hogy „túlterjesítsék” az EU rendeletet és ezzel indokolatlanul hátrányba hozzák a magyar szolgáltatókat.

Magyarországon a közforgalmú személyszállítási szolgáltatásoknak sokkal inkább elrendelője, mintsem megrendelője van jelenleg. Hiányzik tehát a „kliens” intézményének a jelenléte (1. ábra). Ennek létrehozása a decentralizációs és dekoncentrációs folyamat része lehet, amely a politikai és fiskális decentralizáció mellett megteremti a szakmai dekoncentrációt is. A tulajdonosi



1. ábra

Tevékenységek és funkciók szétválasztása az infrastrukturális szolgáltatásokban
Forrás: Éva Molnár, *Deregulation of Regional Transport*, Colmar, 2002

funkciók jobb ellátását eredményezheti, ha a kormányzati munka reformja keretében áthelyezik valamennyi állami tulajdonban lévő társaság kezelését egy kormányon kívüli szervezetbe (pld. az olasz vagy spanyol holdinghoz hasonlóan). Gond viszont, hogy mind a két reformfolyamat (decentralizáció és kormányzati) várhatóan lassabban fog előrehaladni, mint ahogy a közforgalmú személyszállítás reformjának EU-kompatibilis reformja.

2. *Hiányzik a területi „illetékes”*

Ahhoz, hogy a tényleges keresletet kielégítő és integrált közlekedéspolitikát valósuljon meg elengedhetetlen, hogy a közszolgáltatási kötelezettség elrendelője, vagy egyre inkább a megrendelője a leginkább illetékes hatóság legyen. Ez egyszerre jelenti az igényt a szakmai hatóság kialakulására és arra, hogy a megrendelő az adott területnek a gazdája legyen, azaz helyi hatóság legyen. A 1191/69/EGK rendelet

módosításának is az egyik célja, hogy a helyi hatóság szerepét növelje.

Magyarországon a települési önkormányzatok döntéshozatali joga a helyi személyszállítási szolgáltatásokban megnőtt. A helyközi szolgáltatások tekintetében viszont centralizált a döntés - a kormánynak, illetve a közlekedési miniszternek - van joga a tarifáról, a menetrendről és a szolgáltatói/közszolgáltatási szerződésről döntenie (3. táblázat).

3. táblázat

Közforgalmú személyszállítás döntéshozatali szintjei Magyarországon

Döntéshozatali jogok a személyszállításban			
	Helyi – városi közlekedés	Helyközi autóbusz-közlekedés	Helyközi vasúti közlekedés
Piacra lépés I. – szakmába lépési tevékenységi engedély	A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. – alapján - a közlekedési miniszter	A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. – alapján a közlekedési miniszter	A vasútról szóló 1993. évi XCV. Tv alapján – a közlekedési miniszter
Piacra lépés II: - Szolgáltatói engedély	A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. / 2004. évi XXXIII. tv – alapján (a közszolgáltatási szerződés elválaszthatatlan melléklete, megváltoztatását a közszolgáltatási szerződés módosításaként kell kezelni) – a helyi önkormányzat képviselő testülete	A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. /2004.évi XXXIII. tv– alapján (a közszolgáltatási szerződés elválaszthatatlan melléklete, megváltoztatását a közszolgáltatási szerződés módosításaként kell kezelni) – a közlekedési miniszter	A vasútról szóló 1993. évi XCV. Tv – a közlekedési miniszter
Menetrend	A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. – alapján - önkormányzat jegyzője	A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. tv. – alapján - a közlekedési miniszter	A vasútról szóló 1993. évi XCV. Tv – a közlekedési miniszter
Viteldíj	Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVLL. Tv alapján – a helyi önkormányzat	Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVLL. Tv és a 28/1996 (XII.20.) KHVM rendelet, 39/1999 (XII.20.) KHVM rendelet alapján – a közlekedési miniszter	Az árak megállapításáról szóló 1990. évi LXXXVLL. Tv és a 28/1996 (XII.20.) KHVM rendelet, 39/1999 (XII.20.) KHVM rendelet alapján – a közlekedési miniszter
Utazási kedvezmény	Az utazási kedvezményekről szóló 139/2006 (VI.29) Korm. Rendelet alapján – a kormány	Az utazási kedvezményekről szóló 139/2006 (VI.29) Korm. Rendelet alapján – a kormány	Az utazási kedvezményekről szóló 139/2006 (VI.29) Korm. Rendelet alapján – a kormány

A szolgáltatások szervezésében a helyi forgalom az egyedüli, melyben a decentralizáció elve érvényesül. Az agglomerációk vonzáskörzetében és egy nagyobb területet, pld. megye vagy régió felöllelő szolgáltatásoknál viszont már a GKM a „megrendelő”. Hiányzik tehát a közbenő szint: a megyei önkormányzatok már nem illetékesek, a régiókra épülő intézményi rendszer viszont még nem működik.

3. A hatósági döntések és azok indokai még messze nem átláthatóak

Vajon tényleges üzleti érdekek védelméről van szó, vagy pedig még a múlt rendszerből rögződött titkolózás az oka annak, hogy nem minden közszolgáltatási szerződést hoztak eddig nyilvánosságra. Értelmezésünk szerint a 2003. évi XXIV. Törvény A Közpénzek felhasználásával, a közutalajdon használatának nyilvánosságával, átláthatóbbá tételével és ellenőrzésének bővítésével összefüggő egyes törvények módosításáról⁷¹ megköveteli a

közzétételt. Ez azonban eddig csak a Fővárosi Önkormányzat – BKV ZRT esetében történt meg.

Az átláthatóság azzal is sérelmet szenved, hogy hiányzik a különböző formában nyújtott támogatások (adósság-elengedés, hitelgarancia, közszolgáltatási kompenzáció stb.) konszolidált mérlegének a nyilvánossága is.

Összefoglalás

A közforgalmú személyszállításban a versenyt teremtő európai szabályozás feltartóztatatlanul kialakulóban van. Annak megítélése, hogy ez lassan, avagy gyorsan történik, attól is függ, hogy mennyire felkészült egy adott ország és vállalkozói a versenyre. Az is kérdés, hogy a tagállamok döntéshozói mennyire dugják fejüket a homokba, vagy pedig mennyire készek és képesek arra, hogy pozitív hatással legyenek a liberalizációs folyamatra és még inkább arra, hogy a még rendelkezésre álló időt az okos felkészülésre fordítsák.

Magyarországon – az új tagok között nem egyedülállóan – a legnagyobb problémát nem az európai liberalizációs trendben látjuk, hanem abban, hogy a közforgalmú személyszállítás tartós válságban van. A szolgáltatások a lakossági igényektől elmaradnak, a szolgáltatók krónikus finanszírozási gondokkal küszködnek – nemhogy fejlesztésre, de a működési költségek fedezésére sem elegendő a bevételük –, és mindközben a költségvetésre nehezedő teher túl nagy a költségvetési hiányt felszámolni kívánó stratégia szempontjából. A jelenlegi gyakorlat tehát sem a lakosság érdekeire, sem a költségvetésre, sem pedig az üzemeltetőkre tekintettel nem tartható fenn! Az európai liberalizációs folyamat nem előidézője, hanem inkább megvilágítója ennek a válságnak. A mielőbbi orvoslásra sarkall viszont a küszöbön álló új EU-szabályozás.

1 http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/library/lb_texte_complet_en.pdf

lásd még: "Developing the Citizens' Network", COM(98)431, 1998

2 <http://europa.eu.int/en/record/green/gp001en.pdf>

3 <http://europa.eu.int/en/record/white/rail967/wp9607en.pdf>

4 Angolul: http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=31969R1191&model=guichett magyarul: <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31969R1191:HU:HTML>

5 angolul: http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=31991R1893&model=guichett magyarul: <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991R1893:HU:HTML>

konszolidált: http://europa.eu.int/eur-lex/en/consleg/pdf/1969/en_1969R1191_do_001.pdf

6 A 1893/91/EK tanácsi rendelettel módosított 1191/69/EGK tanácsi rendelet, 1. cikk, (5) és (6) bekezdés

7 http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2000/com2000_0007en01.pdf

8 http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2002/com2002_0107en01.pdf

9 http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2004/com2004_0374en01.pdf

10 <http://curia.eu.int/jurisp/cgi-bin/form.pl?lang=en&Submit=Rechercher&docrequire=alldocs&numaff=&datefs=&datefe=&nomusuel=&domaine=TRAN&mots=&resmax=100>

11 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R0881:EN:HTML>

12 http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=31993R3118&model=guichett

13 http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=en&numdoc=392R2408

http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=en&numdoc=392R2409

14 http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=31991L0440&model=guichett

15 http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=32001L0014&model=guichett

16 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R0684:EN:HTML>

17 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998R0011:EN:HTML>

18 http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=en&type_doc=Regulation&an_doc=1998&nu_doc=12

19 <http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/package2003/doc/sec236-en.pdf>, 2005 decemberében a harmadik vasúti csomag elfogadásra került.

20 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0076:EN:HTML>

21 http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=en&numdoc=392R2407

22 http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=31995L0018&model=guichett

23 http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005_0319en01.pdf

24 A BKV ZRT. esetében ez azzal járhat, hogy ha a Fővárosi Önkormányzat belső szolgáltatójaként kap megbízást, akkor nem indíthat buszokat az agglomerációs területekre. Ezzel szemben, ha a szolgáltatási terület nem Budapest, hanem a budapesti régió, akkor ez a probléma nem áll fenn - ugyanakkor ez esetben nem a Fővárosi Önkormányzat, hanem egy regionális közlekedés szervező hatóság kell, hogy a pályázat kiírója legyen. Kérdés, hogy a BKSz jövőbeni mandátuma és kompetenciája ezt majd lehetővé teszi-e.

- 25 http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2004/com2004_0139en01.pdf
- 26 A harmadik vasúti csomagra vonatkozó eloterjesztéseket a Bizottság 2004. március 3-án, a Közlekedési Miniszterek Tanácsa 2005. december 5-én fogadta el.
- 27 COM(2004) 140 final, COMMUNICATION FROM THE COMMISSION, Further integration of the European rail system: third railway package
- 28 COM(2004) 139 final, Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Council Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways
- 29 Brussels, 28 April 2006, Interinstitutional File: 2000/0212 (COD), 8651/06, LIMITE TRANS 92, CODEC 384 <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/06/st08/st08651.en06.pdf>
- 30 Sajtóközlemény a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács 2735-ik üléséről, IUXemburg, 2006. június 8-9. http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/en/trans/89954.pdf
- 31 100.000 euro/ vállalkozás/ három év
- 32 http://www.europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/state_aid/doc/consultation/draft_regulation_amending_69_2001_en.pdf
- 33 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31969R1192:EN:HTML>
- 34 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31970R1107:EN:HTML>
- 35 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31982R1658:EN:HTML>
- 36 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R3578:EN:HTML>
- 37 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996R2255:EN:HTML>
- 38 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31979R1384:EN:HTML>
- 39 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31980L0723:EN:HTML>
- 40 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31985L0413:EN:HTML>
- 41 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000L0052:EN:HTML>
- 42 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31989R1101:EN:HTML>
- 43 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31962R0017:EN:HTML>
- 44 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31968R1017:EN:HTML>
- 45 http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2003/l_001/l_00120030104en00010025.pdf
- 46 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0037:EN:HTML>
- 47 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992L0050:EN:HTML>
- 48 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0038:EN:HTML>
- 49 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31990L0531:EN:HTML>
- 50 <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0038:EN:HTML>
- 51 http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2004/l_134/l_13420040430en00010113.pdf
- 52 http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2004/l_134/l_13420040430en01140240.pdf
- 53 Az Alapító Szerződés 87. (1) cikke szerint meghatározott állami támogatásokat tartalmazza az EU által jegyzett összesítés. Ennek megfelelően a tagországok közötti kereskedelmet nem befolyásoló szubvenciók és a közszolgáltatási kötelezettség veszteségének kompenzációja nem szerepel ebben az összesítésben.
- 54 <http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/457&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>
- 55 http://europa.eu.int/comm/competition/state_aid/scoreboard/2004/profile_hu.pdf
- 56 THE ENVIRONMENTAL IMPACT OF TRANSPORT SUBSIDIES, Chris Nash (University of Leeds, UK), Peter Bickel and Rainer Friedrich (University of Stuttgart, Germany), Heike Link and Louise Stewart, (DIW, Berlin, Germany), Paris, 7-8 November 2002
Megjegyzés: a spanyolországi árkiegészítésről, valamint a holland, olasz és ír gyakorlatról a szerzők nem tudtak adatot szerezni. Ezért logikusan feltételezhető, hogy a tényleges támogatás meghaladta a 11 milliárdot.
- 57 http://www.europa.eu.int/comm/competition/state_aid/scoreboard/2005/spring_en.pdf
- 58 NERA, 2004, final
- 59 http://www.europa.eu.int/comm/competition/state_aid/scoreboard/2005/spring_en.pdf
- 60 Erail Report, 2005
- 61 SEC(2004) 236, Proposal for a Directive of the European Parliament and the Council, amending Directive 91/440/EEC on the development of the Community's railways to gradually open up the market for international passenger services by rail, Extended Impact Assessment {COM(2004)139 final}
- 62 A nemzetközi gyakorlat szerint különbséget teszünk a szerződésbe adás (menedzsment-szerződés, avagy nettó vagy bruttó alapú szerződés, avagy közszolgáltatási szerződés), valamint a franchise-típusú, illetve a koncessziós szerződés között. A franchise-típusú szerződés kizárólagos jogot biztosít a szolgáltatónak egy, a hatóság által előírt mennyiségi, minőségi és tarifa-szabályok szerinti szolgáltatásra. A különbség a franchise és a szerződésbe adás között, hogy a franchise tulajdonosa nagyobb szabadságot élvez a rendszer továbbfejlesztését illetően. A franchise-tulajdonost ezen kívül közszolgáltatási kötelezettség esetén veszteség-kiegyenlítés illelheti meg. A koncesszió szintén kizárólagos jogot biztosít a szolgáltatónak a hatóság által előírt mennyiségi, minőségi és tarifa-szabályok szerinti szolgáltatásra. Ez esetben azonban nem illeti meg semilyen térítés a hatóság részéről. A koncesszió tulajdonosa saját nevében jár el és nem a hatóság, a megbízó nevében vagy annak ügynökéeként. (Molnár Éva: Hosszú és rögös út a közforgalmú személyszállítás állammonopolista kínálati piacától a versenyalapú keresleti piachoz.)
- 63 Erail, 2005
- 64 http://www.europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-2002/n588-02.pdf
- 65 TRANS/SC.2/2005/6/Add.3, 23 August 2005
- 66 250 Ft/ euró árfolyam esetén ez 5.8 Ft/ukm-nek felel meg. 2004-ben a 20 euró/ezer ukm 5 Ft/ukm-nek felel meg - v.ö. a 2004-ben a MÁV Zrt. 9,70 Ft/ukm költségvetési juttatást kapott.
- 67 Az időközben elfogadott vasúti törvény ezt részben már megoldja.
- 68 Hacsak a szegedi kezdeményezést nem számoljuk.
- 69 Magyar Közlöny, 94. sz.
- 70 A szerzők nem kívánják a jelen cikkben azt elemezni, hogy a GKM szervezeti és működési reformja mennyiben felel meg egy modern állam közlekedésszakmai kritériumainak. Figyelmünk a közszolgáltatási kötelezettség szabályozásával kapcsolatos változásokra összpontosul csupán.
- 71 <http://www.itkht.hu/engine.aspx?page=uvegzseboldal>

Bíró József

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A közlekedés közbeni mobiltelefon-használat kulturája, kockázatai

Mottó: hinnünk kell abban, hogy bár a közlekedési baleset váratlan, költséges, fájdalmas, gyakran igazságtalan, kiméretlen és kegyetlen, de megelőzhető.

1. A mobil jelenségről

Az ember olthatatlan vágya, kitörni a tér és az idő neki oly szűkre szabott keretei közül. Ezt az élményt a 20. század embere számára a motorizáció hozta el, amely fizikailag tette lehetővé, hogy korábban elképzelhetetlen távolságokat, elképzelhetetlenül rövid idő alatt tegyen meg.

A 21. század emberének az új élményt a telekommunikáció, a tér és az idő szellemi áthidalása, az „egy időben több helyen lenni” életérzés adja. A mobiltelefonia világméretű sikerének titka, hogy évezredek vágyát képes kiszolgálni a már tömegesen elérhető informatikai csúcstechnológia.

A vágy és a kihívás tehát adott: korlátlanul kapcsolatot teremteni a számunkra fontos emberekkel gyorsan és egyszerűen intézni napi ügyes-bajos dolgainkat. A piac e vágyat egyre inkább képes teljeskörűen kielégíteni: egy zsebre vágható méretű, személyre szóló és személyre szabott kis készülékkel szóban, írásban és képen gyakorlatilag bármikor, bárhol kapcsolatba kerülhetünk szeretteinkkel, munkatársainkkal, ismerősökkel és ismeretlenekkel, és e lehetőség – szinte észrevétlenül elhatalmasodva – egyúttal társadalmi elvárásává is válik.

Közlekedési aspektusból a jelenség fontossága a mennyiségben és a közlekedési minőségben rejlik: mennyiségi szempontból megállapítható, hogy hazánkban a közlekedő és mobil használatú népesség mára gyakorlatilag teljesen lefedte egymást, minőségi oldalról pedig az igazi problémára az, hogy a közlekedésben, mint veszélyes üzemben, ha a közlekedő ember a tőle tíz, száz vagy épp több ezer kilométerre lévőlvel akarja megosztani érzelmeit, gondolatait, munkáját, feladatait, azzal óhatatlanul figyelmét is megosztja, és az „egy időben több helyen lenni élet érzés” pillanatok alatt fájdalmasan szembesülhet a valóban körülötte lévőekkel, a valódi fizikai valósággal.

A jelenség személyiségre, társadalomra gyakorolt hatásainak átfogó felmérése és figyelemmel kísérése a társadalomtudósokra, szociológusokra vár, de meggyőződésem szerint, a közlekedési vetületekkel nekünk közlekedési, üzleti szakembereknek is feltétlenül foglalkoznunk kell a következők miatt:

- ha nem tudatosítjuk a társadalom széles rétegeiben, hogy a mobilhasználat adott esetben a közlekedésről túlzottan elterelheti a közlekedésben résztvevők figyelmét, ha nem igyekszünk folyamatosan formálni a közlekedés közbeni mobilhasználat kultúráját, akkor szemünk láttára ívódnak be és rögzülnek még mélyebben a veszélyes telefonálási, mobilhasználati szokások,

alakulnak ki a hazai közlekedés valamennyi résztvevőjének baleseti kockázatát növelő rossz magatartásformák;

- elhivatott közlekedési, üzleti szakember számára nem lehet nemesebb és fontosabb feladat a közlekedési balesetek megelőzésénél. A megelőzéshez azonban ismernünk kell a balesetek okait, létrejöttük mechanizmusát. Elemi érdekünk fűződik az elsődleges baleseti okok megismeréséhez, hogy adott esetben ne keressük feleslegesen az útban, a közúti jelzésrendszerben, forgalomszabályozásban a hiányosságot, a hibát olyan balesetek esetén, amelyekért más tényező (pl: a mobilhasználat miatti figyelmetlen vezetés) a felelős;
- a balesetek felbecsülhetetlen emberi, érzelmi veszteséget okoznak, de emellett igen jelentős nemzetgazdasági kár is keletkezik a többmillió, több tízmillió járművekben, a közútban, műtárgyakban, úttartozékokban;
- a keletkezett konkrét károkon túlmenően jelentős az a költség is, amely egy-egy balesettel összefüggő helyi kárelhárítási, úttellenőri, ideiglenes forgalomszabályozási intézkedések révén merül fel, nem is beszélve azokról az időbeni, üzemi anyag és egyéb mentális veszteségekről, amelyeket egy-egy baleset miatti torlódásnál, útzárnál, terelésnél az úthasználók tízezrei szenvednek el;

- s még egy ok, amely miatt az utas szakma sem mehet el szó nélkül a mobil jelenség mellett: ha akarjuk, ha nem, a mobiltelefon a 21. század kommunikációjának alapvető elemévé vált, amelynek hátrányos aspektusai mellett érdemes megvizsgálnunk a közlekedésben hasznosítható előnyös oldalait is.

2. A mobilhasználat számokban

A mobiltelefon előfizetések számának alakulását Magyarországon 1995 és 2005. között az 1. ábra mutatja be.

Mint látható hazánkban a mobiltelefonok az elmúlt évtizedben robbanásszerűen terjedtek el: míg 1995-ben az előfizetők száma nem érte le a 300 ezret, addig 2005-re meghaladta a 9,3 milliót.

Az előfizetők számának alakulása mellett a jelenség nagyságának feltérképezéséhez igen érdekes adat lehet a mobilhálózatokból kiinduló beszélgetések száma Magyarországon, amelyet 2000. és 2005. közötti időszakra a 1. táblázat mutat be.

A 2000-ben mobilról kiinduló beszélgetések száma 2,2 milliárdról 2005-re több, mint a duplájára, 5,9 milliárdra emelkedett.

A mobil készülékek hihetetlenül gyors elterjedésével – egyidejűleg a vezetékes telefonok számának csökkenésével – jelentő-

sen növekszik tehát a mobilokról kiinduló beszélgetések száma, és időtartama is. Bár sajnos magyar kutatási eredmények e tárgykörben sincsenek, nagyon félő, hogy a kiinduló beszélgetések számának több milliárdos növekedésével igen jelentősen növekedett a közlekedés közbeni beszélgetések száma is, amely a közlekedés közbeni kockázati időtartam emelkedésére enged következtetni.

3. A mobil jelenséggel érintett közlekedési módok, eszközök

Sokan hajlamosak a közlekedés közbeni mobilhasználat kérdésénél a személygépkocsi-vezetők kezéből történő mobiltelefonálásra leegyszerűsíteni.

A probléma azonban rendszerszemlélettel vizsgálva ennél sokkal összetettebb, mind az érintett közlekedési módokat, mind a mobilhasználat jellegét tekintve.

(E cikk kereteiben alapvetően a közúti közlekedéssel, mint leginkább érintett alágazattal foglalkozom, de jelzem, hogy a jelenség a vasúti, a vízi és a légi közlekedésben is felvet eltérő mértékű, különböző jellegű kezelést igénylő szakkérdéseket.)

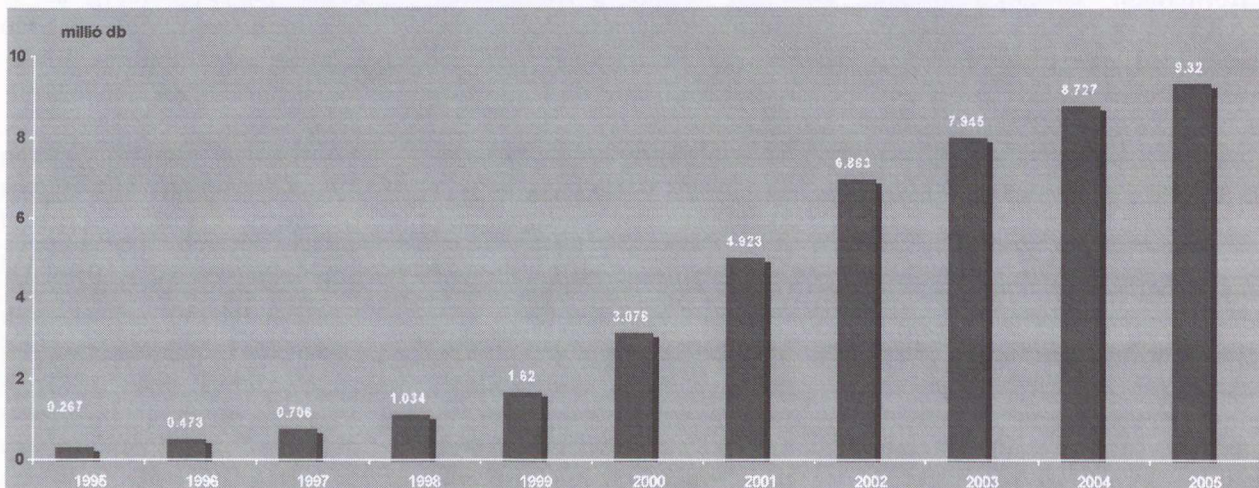
A közúti közlekedés területén mára gyakorlatilag minden közlekedési mód érintetté vált.

A füléhez tartott mobillal gyalogló ember ma már természetes része az utcaképnek.

A gyalogközlekedési kockázat érzékeltetésére álljon itt egy konkrét példa, egy valódi baleset története: „A kijelölt gyalogátkelőhelyhez érve a gépkocsi vezetője azt észlelte, hogy jobbról egy gyalogos hirtelen, körültekintés nélkül lép elé, aki a bal kezében tartott mobiltelefonon beszélt. A gépkocsi vezetője balra rántotta a kormányt, de az elütést már nem tudta elkerülni. A gyalogos fejével és felsőtestével szinte beszakította a szélvédőt. Sérüléseit az ügyeletes orvos súlyosnak minősítette, bal karja eltört, és a fején is könnyebb zúzódásokat szenvedett. Már a kórházban mondta el: a mobiltelefonálás annyira lekötötte a figyelmét, hogy a körültekintésről teljesen megfeledkezett.”^[1]

A példa jól bizonyítja, hogy a gyalogos figyelmét is leköti, bizonyos esetekben a közlekedésről túlzottan elterelheti a mobilozás, nem is beszélve a gyermekekről, akiknek tapasztalatai, a közlekedés közbeni tájékozódó képessége a mobil nélkül is korlátozott. Mivel ma már alig van kisiskolás akinek a táskájában, zsebében, nyakában nem lóg, nem lapul ott a mobilkészülék, igen fontos lenne, hogy a közlekedésre nevelés keretében erre a veszélyre is ráirányítsuk a figyelmet.

A kétkerekű járművek közül a motorosok körében kevésbé tapasztaltam mobilhasználatot me-



1. ábra

A mobiltelefonok számának alakulása Magyarországon 1995-2005. között. (Forrás: KSH)

1. táblázat

A mobilhálózatokból kiinduló beszélgetések száma Magyarországon 2000-2005. között. (Forrás: KSH)

Év	Saját hálózatba	Más hálózatba	Vezetékes hálózatba	Nemzetközi hívások	Összesen (millióban)
2000	1195	526	472	58	2251
2001	2217	991	507	66	3781
2002	2560	1258	502	72	4392
2003	2654	1471	468	79	4672
2004	2816	1685	497	91	5089
2005	3284	2010	509	98	5901

net közben, de a kerékpárosoknál nem ritka látvány az egyik kezében a kormányt, a másikban a mobiltelefont tartó bicikliző képe.

A legnagyobb kockázatot azonban nyilvánvalóan a gépjárművezetés közbeni mobilozás hordozza. A jelenség tudományos vizsgálatára hazánkban dicséretes módon már igen korán, 1995-ben sor került, amikor Magyarországon még csak alig 300 ezer mobilkészülék működött. A kutatást a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Gépjárműközlekedési Főosztály megbízásából a Közlekedéstudományi Intézet, személy szerint *Gábor Miklós* tudományos munkatárs végezte, a témafelelős *dr. Holló Péter* volt. „A rádiótelefon járművezetés közbeni használatának várható közlekedésbiztonsági hatásai, a kedvezőtlen hatások megelőzésének lehetőségei” című tanulmány^[2] többek között vizsgálta a társadalmi és technológiai összefüggéseket, a telefonálás járművezetési teljesítményre gyakorolt hatását, a baleseti okként szerepet játszó tényezőket, az életkor szerepét, a hatóságok fellépésének gyakorlatát az új baleseti veszélyforrással kapcsolatban az Amerikai Egyesült Államokban, illetve Európában is, és javaslatokat tett az oktató, felvilágosító tevékenységre, magyarországi konkrét szabályozási intézkedésekre. A kutatási jelentés rendkívül jól, az azóta megjelent külföldi kutatási eredmények ismeretében is időtálló módon tárta fel e jelenség által érin-

tett legfontosabb tényezőket, paramétereket:

- a reakcióidő sürgős beavatkozást igénylő helyzetekben és nehéz útviszonyok esetén;
- az úton tapasztalt helyzetekre adandó válaszreakciók elmaradása, ill. annak elvégzéséhez szükséges idő;
- a járműnek az úton elfoglalt helyzetében való oldalirányú változás (sávtartás) és az előtte haladó jármű sebességéhez való alkalmazkodás;
- a visszapillantó tükrön keresztüli vizuális ellenőrzés (vezetés közbeni telefonhasználat esetén a járművezető ritkábban pillant a tükörbe);
- az érzékelési és mentális terhelés, amely fennáll mind a manuális, mind a „szabadkéz” rendszerű telefonkészülékek használata esetén.

A vizsgálati jelentés rendszeres szemléletű javaslataiban felhívta a figyelmet a felvilágosító, oktató, nevelő tevékenység fontosságára, a rádiótelefont használókban a lehetséges veszélyforrások tudatosítására. A szabályozási intézkedési javaslatok között a KRESZ olyan, általános jellegű kiegészítését tartotta indokoltnak, hogy a közlekedésben résztvevők legyenek kötelesek tartózkodni minden olyan tevékenységtől, így a telekommunikációs eszközök használatától is, amely figyelem elterelés révén a személy- és vagyónbiztonságot veszélyezteti vagy másokat közlekedésükben indokolatlanul akadályoz és za-

var. Megállapította továbbá, hogy a „szabadkéz” rendszerű kihangosító berendezés „noha nem jelent csodaszert, bizonyos hátrányos vonatkozások csökkentését teszi lehetővé és a mobiltelekommunikáció jelenlegi fejlesztési körülményeihez képest reális megoldásnak tűnik.”

Vélhetően e kutatási megállapításra alapozva került 1998-ban a KRESZ-be, a kihangosító használatának előírása, amely szabályozás felülvizsgálatának szükségességére a későbbiek során még kitérek.

A KTI javaslatot tett a kutatások további folytatására is, de ismereteim szerint azóta e témában érdemi hazai kutatás nem folyt.

Az Autó K2ettő szaklap biztonsi sorozatában^[3] a svéd út- és közlekedéskutató intézet szimulációs vizsgálatairól számolt be. Három kísérletben a résztvevők telefonáltak, SMS-t olvastak, máskor a műszerfali képernyőn a DVD filmre is figyeltek vezetés közben. A méréseket a világ egyik legmodernebb – egy Volvó 850-esből kialakított – autószimulátorában végezték, összesen 66 résztvevővel. A legfontosabb mérési eredmények megmutatták: mindegy, hogy kézből vagy kihangosítóval telefonálnak, mindenképpen romlik a koncentráció, függetlenül attól, milyen bonyolult a közlekedési szituáció. Az adatok hosszabb reakcióidőt és egyre több külső jelzésvezetést jeleznek. A menet közbeni telefonálás sebességcsökkentésre vette rá a telefonálót, szintén függetlenül attól, hogy kézből vagy mindkét kezükkel a kormányt fogva társalognak-e. A mért adatok és a kutatók szubjektív beszámolóit azt mutatják, hogy a vezetéskor telefonálók mindenben lelassulnak, később reagálnak, tévesen mérik fel helyzetüket a forgalomban, balesetveszélyt jelentenek annak ellenére, hogy a figyelmük megosztásával egyidejűleg általában csökkentik a sebességüket, ami bizonyos esetben a megtévesztés miatt további baleseti ok lehet. Az SMS-ezőknek

rövid kérdésre kellett válaszolniuk. Megállapítást nyert, hogy üzenetolvasás közben 35 %-kal nőtt a fékreakció idejük.

Érdekesség, hogy a vizsgálatban résztvevők eltérően reagáltak az üzenet jelére: volt aki azonnal kíváncsi volt a szövegre, és volt aki megvárta, míg a forgalom engedni elolvasni, de érezhető volt az SMS sürgető hatása a vezetésre.

A Weborvos^[4] ausztrál kutatási eredményeket ismerteti:

Susanne P. McEvoy (Univ. Of Sidney, Australia) és munkatársai 456 autóvezető adatait értékelték, akik 17 évesnél idősebbek voltak és akik közúti baleset részeseiként kórházba kerültek, miközben, illetve mielőtt vagy miután mobiltelefonjukat használták. Az adatok pontosságának biztosítására a telefonálás tényét és idejét nemcsak a sérültek által elmondottak alapján rögzítették, hanem a telefonszolgálatok nyilvántartásában is ellenőrizték. Az eredmény: a beszélgetés a maroktelefonnal nemcsak telefonálás közben, hanem azt követően még tíz percen belül is négyszeresére növelte a baleseti kockázatot. Igen fontos, hogy nem volt értékelhető különbség a kézben tartott készülék, illetve a kihangosított telefon baleseti esélyt növelő hatásában. A veszély azonosnak bizonyult férfiakkal és nőknél, nem volt különbség abban sem, hogy az autóvezető idős vagy fiatal volt-e.

A *Medical Tribune*^[5] arról a vizsgálatról ír, amelyet a londoni Imperial College és a Queensland Egyetem kutatói végeztek. Azt mérték fel, hogy Nagy-Britanniában a mobilhasználatlalt összefüggésben bevezetett biztonsági előírásokat betartják-e a szigetország lakosai. A mintegy 40.000 gépjárművezető megfigyelése alapján megállapították, hogy az autósok 8,2 %-a még mindig használ mobiltelefont vezetés közben, vagyis a szigorítás alig befolyásolta a járművezetők magatartását. A szerzők széles körű tájékoztatást javasolnak a jogkövető magatartás elérése érdekében.

A külföldi – elsősorban személgépjármű vezetőikkel kapcsolatos – kísérletek bemutatásán túlmenően igen fontosnak tartom ráirányítani a figyelmet arra a kiemelt veszélyre, amelyet a tehergépkocsi és a tömegközlekedési járművezetők egyre gyakoribb mobilhasználata jelent.

A tehergépkocsik, kamionok száguldo erődök, tömegüknél, rakományuknál fogva „időzített bombák” lehetnek. Ennek ellenére általános gyakorlattá vált, hogy a tulajdonosok, fuvarszervezők – mind belföldi, mind nemzetközi viszonylatban – ma már alapvetően mobilon tartják a kapcsolatot a sofőrökkel, telefonon, de egyre gyakrabban SMS-ben adják az utasításokat, várják a jelentéseket. Több gépkocsivezető számolt be arról, hogy főnökei felvannak háborodva, ha nem azonnal reagálnak a hívásra vagy SMS-re, teljesen függetlenül a forgalmi, út, látási, időjárási viszonyoktól. Hogy mekkora gondot okozhat ez a kis készülék egy kamion esetében, arra jól jellemző, hogy a Borsod megyei Rátkán egy kamion két családi ház homlokzatát kidöntötte, mert a vezető saját bevallása szerint lehajolt menet közben a leesett mobiljáért. (Valójában az sem zárható ki, hogy telefonált, csak félve a szigorúbb elbírálástól, nem mert bevállalni.)

Legalább ekkora, ha nem nagyobb kockázat az is, hogy ma már nincs busz-, troli-, villamosvezető fülke, ahol ne lenne kitéve vagy a járművezető zsebében a mobil. Saját tapasztalat, hogy távolsági buszon, havas, síkos úton 100 km/óra sebességgel 50 utassal a háta mögött a buszvezető többször minden különösebb gondolkodás nélkül rutinszerűen SMS-ezett. Tennünk kell sürgősen valamit, hogy megelőzzük a „vezetési hibából”, azaz a vezetők vezetés közbeni telefonálásából, SMS-ezéséből fakadó tömegbaleseteket, mert nincs szüksége a társadalomnak újabb, a vasúti átjárás balesetekhez hasonló sokkhatásra.

A közösségi közlekedésnél az utasok vonatkozásában kisebb kockázati tényezőként menet közben a biztonságos kapaszkodás elmulasztása, fel és leszállásnál pedig a figyelmetlenség jelentkezhet. Hogy milyen hangosan és mit osztunk meg egy tömegközlekedési járművön utastársainkkal, hogy mennyire vagyunk velük telefonálás közben figyelmesek, udvariasak az kultúra, intelligencia kérdése, amelynek tudatos formálása szintén figyelmet érdemel.

4. A mobil, mint multifunkcionális telekommunikációs eszköz

A használói oldal után vizsgáljuk meg a mobilt, mint napról-napra újabb elképesztő képességgel felruházott multifunkcionális eszközt. Bár elsődleges funkciója a távbeszélés, de emellett ma már szinte felsorolhatatlan a szolgáltatásainak száma: SMS (szöveggüldés-fogadás); MMS (képgüldés-fogadás); WAP (Internet használat); E-mail (elektronikus levélküldés-fogadás); játékok; jegyrendelés; GPS térképfunckciók; videótelefonálás; tv nézés; stb.

De feltartóztathatatlanul már betört a mobil közvetlenül a közlekedés-üzembe is, a mobilos parkolódíj fizetés, illetve az SMS autópálya matrica vásárlás területén. Míg a parkoláshoz, a nyugvó forgalomhoz kapcsolódó mobilhasználat ésszerű, korszerű szolgáltatási színvonal emelés lehet, addig a gyorsforgalmi úthálózat igénybevétele során a mobilhasználat lehetővé tétele, támogatása, közlekedésbiztonsági szempontból komoly aggályokat vet fel és sürgősen kapcsolódó vizsgálatokat, intézkedéseket igényel.

Sajnálatos módon közlekedésbiztonsági szempontból a mobilhasználat okozta kihívások továbbbi, rohamos növekedésével kell számolni a járműfejlesztésben, illetve a munka világában zajló tendenciák alapján is.

„Mobil iroda az autóban. Szabad kezét adunk a biztonságos

vezetéshez. Az xy mobilkészülék tökéletes társ utazás közben. Asztali számítógépén megszokott Microsoft Office alkalmazásait is használhatja rajta, és munkáját mini SD memóriakártyára mentheti. MMS-t és E-mailt küldhet vagy fogadhat vele, beépített VGA kamerájával pedig, akár videofelvételeket is készíthet.” – hirdeti járművét az egyik japán autógyár. A „szabad kezét adunk a vezetéshez” üzleti szlogennek jó, de valójában közlekedésbiztonsági szempontból nagyon megtévesztő: azt ugyanis elfelejti hozzátenni, hogy a biztonságos vezetéshez nem csak szabad kézre, de tiszta fejre és figyelemre legalább akkora, ha nem sokkal nagyobb szükség van. Ennek ellenére a technikai fejlődés mágnesként vonzza a munka világát az autóba. A munkavégzéssel összefüggő kommunikáció is egyre inkább kitelepszik, kiköltözik a gépkocsiba, a közlekedésbe, mint látszólag holtidőbe. Erre enged következtetni a vezetékes telefonok számának csökkenése, a mobilról kiinduló beszélgetések számának drasztikus, több milliárdos növekedése, valamint azok az egyre olcsóbb mobil szolgáltatói és jármű konstruktóri ajánlatok – pl: a munkatársak ingyen hívhatják egymást vagy mobil iroda az autóban – amelyek arra ösztönzik a munkáltatókat, munkavállalókat, hogy vállalati kommunikációjukkal mobil telefonokra térjenek át, vagy például vállalkozók az autójukat egyúttal munkahelyül is használják.

Rendkívül veszélyes az a terjedő téveszme, amely szerint a közlekedés az a holtidő, amit ha jól kihasználunk, el tudom intézni telefonon, SMS-ben, E-mailon hivatali és magánügyeimet.

5. A mobil, mint baleseti tényező

Megítélésem szerint, a közlekedés közbeni mobilhasználat bármely baleseti típusban előidézhető ok lehet, de legjellemzőbb módon talán a magános balesetek alaku-

lásánál érhető tetten, ahol az esetek döntő többségében a figyelmetlenség az elsődleges ok. A magános balesetek számának alakulását a 2. ábra mutatja be.

Az ábráról megállapítható, hogy a szilárd tárgynak ütközés, megcsúszás, farolás, pályaelhagyásos típusú balesetek száma 2000 óta tendenciózusan nő, és az összes baleseteknek már majdnegyedét teszi ki. Nem állítom, hogy a növekedés csak a mobilozás számlájára írható, de, hogy része van benn, abban biztos vagyok. A konkrét részarányt valamennyi baleseti típusban célirányos adatgyűjtés és kutatás dönthetné el.

6. Civil kurázi: egy tudományos egyesület lehetőségei a közlekedésbiztonság javításában, a közlekedési kultúra formálásában

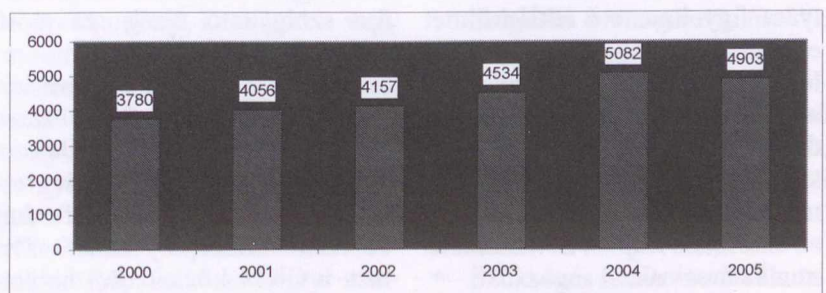
A Közlekedéstudományi Egyesület tagsága és vezetősége elkötelezett a közlekedésbiztonság javításának, a közlekedési kultúra ápolásának ügye iránt, így a 2004. május 25-ei küldöttközgyűlés egyhangúlag támogatta javaslatomat, amely szerint az egyesület kezdeményezzen társadalmi párbeszédet a közlekedés közbeni mobilhasználat kockázatainak bemutatása, kultúrájának tudatos formálása érdekében. A küldöttközgyűlés az operatív intézkedések megtételére dr. Gyurkovics Sándor elnök urat, dr. Katona András főtitkár urat és témafelelősként a cikk szerzőjét kérte fel. E tevékenység keretében 2004.

júliusában egy cselekvési programot dolgoztunk ki (www.kte.mtesz.hu), és célként egyfajta közlekedési mobil etikett kialakítását, a közlekedés közbeni mértéktartó, a baleseti kockázatot ismerő és minimálisra csökkentő mobilhasználati kultúra megteremtését tűztük ki.

Az összeállított „Civil kezdeményezés a közlekedés közbeni mobilhasználat kultúrájának tudatos formálására”^[6] című dokumentum egy 10 pontos mobil etikettet és egy felhívást, felkérést fogalmazott meg a telefonyártókhöz és szolgáltatókhoz, a mobilozás miatt balesetet szenvedőkhöz, a rendőri szervekhez, a biztosító társaságokhoz, a pedagógusokhoz és gépjármű oktatókhoz, a tömegközlekedési vállalatok és gépjárművezető-képző szervek vezetőihez, a Magyar Autóklubhoz és az Országos Balesetmegelőzési Bizottsághoz, a Kormányzati Kommunikációs Központhoz és a kisgyermekek vonatkozásában a szülőkhöz és rokonokhoz. Mintegy 20 szervezet kerestünk meg konkrét, célirányos javaslatunkkal levélben, váltakozó sikerrel, melyet a 2. táblázat foglal össze.

Mint látható az extra profitot elkönyvelő piaci szereplők, a hazai mobilgyártók és szolgáltatók (a Westel (időközben: T-Mobile), a Pannon GSM, a Vodafon, a Nokia), valamint a kereskedelmi médiák (RTL Klub, Sláger Rádió) válasza sem méltatták az egyesület jó szándékú kezdeményezését.

Pozitív visszajelzést kaptunk az Autóklubtól, az Országos



2. ábra

A magános balesetek számának alakulása Magyarországon 2000-2005. között.

2. táblázat

KTE civil kezdeményezés

Megkeresett szervezetek	Javasolt intézkedések, együttműködési lehetőségek	Válasz
MOBIL SZOLGÁLTATÓK: Westel Pannon GSM Vodafone	<ul style="list-style-type: none"> Fordítsanak pénzt a közlekedés közbeni telefonhasználat (SMS, MMS, stb.) magyar szokásjellemzőinek megismerésére Biztonságos telefonhasználat reklámozására Piaci akciókkal, árkedvezményekkel segítsék a biztonságosabb megoldásokat 	Nincs
MOBIL GYÁRTÓ: Magyarország Nokia Finnország	<ul style="list-style-type: none"> Tegyék kompatibilissé a kihangosítókat és csökkentsék azok árát Fordítsanak pénzt a magyarországi szokásjellemzők megismerésére, közlekedés biztonság reklámozására Új készülékek használati utasításában hívják fel a figyelmet a kockázatokra Írjunk ki közösen interdiszciplináris diploma munka pályázatot 	Nincs A finn helyett angol nyelven kéri!
KERESKEDELMI MÉDIA: RTL KLUB Sláger Rádió	<ul style="list-style-type: none"> Műsoraikban hívják fel a figyelmet a kockázatokra Adjanak lehetőséget annak bemutatására 	Nincs
TÖMEGKÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÓK: BKV VOLÁN Egyesülés MÁV	<ul style="list-style-type: none"> Tömegközlekedési járművek vezetői vonatkozásában belső szabályozással a mobilhasználat korlátozása Balesetvédelmi oktatás keretében a kockázat tudatosítása 	Szöbeli: vizsgálják Nincs Megítélésük szerint megfelelően szabályozott
SZAKMAI SZERVEZETEK: Autóklub OBB	<ul style="list-style-type: none"> Támogassák a kezdeményezést Rendőrség vizsgálja a baleseteknél, hogy nem játszott-e mobilhasználat közre Fordítson nagyobb figyelmet az ellenőrzésre 	Egyetértő, támogató
KÖZSZOLGÁLTATI MÉDIAK: Petőfi Rádió (Csúcsforgalom) Magyar Televízió	<ul style="list-style-type: none"> Foglalkozzon a Csúcsforgalom a kockázatokkal Tegyen közzé társadalmi célú hirdetést 	Támogató <ul style="list-style-type: none"> Csúcsforgalom adás 2004. X. 21. MTV1, MTV2, 5+5 szór társadalmi célú hirdetés

Balesetmegelőzési Bizottságtól és a közszolgálati médiától. A közszolgálati médiák adta lehetőséget megragadva sikerült a Petőfi Rádió Csúcsforgalom című élő adásában egy órán át a témát a hallgatósággal közvetlenül megvitatni, valamint a Kossuth Rádióon a közügyek, köztük a közlekedésbiztonság iránt elhivatott, *Kapás Irén* szerkesztő-riporter által készített „Törvénykönyv” című műsor is kétszer lehetőséget biztosított az egyesület számára a közlekedés közbeni mobilozás kockázatainak széleskörű ismertetésére. Az egyesület erejét és elkötelezettségét mutatja továbbá, hogy képes volt saját költségén egy a vezetés közbeni mobilozás veszélyére figyelmeztető reklámfilm elkészítenie, amelyet a Magyar Televízió M1 és M2 csatornája 10 alkalommal társadalmi célú hirdetésként levetített. Ezúton is köszönet a piaci ár töredékéért a filmet készítő Mérföldkő Kft-nek és az alkotótárs *Kapusi Zoltánnak* és munkatársainak.

Az elektronikus médiákon túlmenően jómagam több konferencián (Útügyi Napokon, közleke-

désbiztonsági konferenciákon) tartottam előadást a mobil jelenléteiről és sikerült elérnünk, hogy az elmúlt időszakban számos írott sajtóorgánium is (Kamion és Busz Magazin, Magyar Nemzet, Medical Tribuna) interjút, cikket kért a témával kapcsolatban.

Az elkötelezett, kitartó szakmai munka a közelmúltban egy másik területen is eredményt hozott. „Mobilja segítségével bárhol könnyedén vásárolhat személyautójára 4 napos autópálya matricát. Meg sem kell állnia, gyorsan, egyszerűen és kényelmesen juthat a hagyományos matricával egyenértékű, virtuális matricához”: hirdette az autópálya-kezelő társaság, valamint két mobiltelefon szolgáltató újság- és rádió reklámja.

A nyilvánvalóan balesetveszélyes menet közbeni SMS-ezésre buzdító reklámüzenetek ellen az egyesület 2006-ban ismét felémelte szavát. Levélben fordult az Állami Autópálya-kezelő Zrt-hez, a GKM közlekedési helyettes államtitkárhoz az MTI-hez, a Népszabadsághoz és a Magyar Nemzethez. Az Állami

Autópálya-kezelő Zrt-t – amelynek tevékenységére a szakmaiság és a közlekedésbiztonság iránti elkötelezettség a jellemző – felkértük, hogy:

- az SMS autópálya-matrica reklámkampányában változtassa meg a prioritásokat és ne a kényelmet, hanem az emberi élet védelmét helyezze előtérbe;
- támogassa a KTE azon kezdeményezését, amely szerint a vonatkozó miniszteri rendelet módosításával az SMS matricát kötelező szövegrésze legyen, hogy vezetés közben SMS-ezni életveszélyes!
- végezzen, illetve végeztessen kutatásokat a közlekedés közbeni telefonálás, SMS-ezés kockázatáról, hozza nyilvánosságra azokat a baleseteket, amelyekben bebizonyosodott, hogy a mobilhasználat közrehatott a baleset létrejöttében. A balesetek ismétlődése esetén szüntesse be a balesetveszélyes útüzemi szolgáltatást;
- ne terjessze ki az SMS matricát a tehergépjárművekre és autóbuszokra, hiszen ott mini-

málsan elvárható gondosság, hogy a matricát ne a kamion-vagy a buszsofőr intézze menet közben, 40 tonnás rakománnyal, vagy 50-60 utassal a háta mögött;

- gyorsítsa fel annak a korszerűbb, automatikus díjfizető rendszernek a kifejlesztését és bevezetését, amely az úthasználattal arányos díjfizetés során nem igényli a járművezető közlekedésbiztonságot veszélyeztető interaktív közreműködését.

A közlekedési tárca felé azzal a javaslattal élünk, hogy:

- végeztessen kutatásokat a közlekedés közbeni mobiltelefon használat magyarországi szokásjellemzőinek megismerésére, az ebből származó balesetek, baleseti kockázatok feltárására és megelőzésére;
- a KRESZ vonatkozó előírásának soron kívüli módosításával tegye egyértelművé, hogy tilos a járművezetőnek SMS-ezni, WAP-ozni, és tilos mobiltelefonjának ilyen típusú szolgáltatásait igénybe vennie; továbbá a kutatások eredményeként léptessen szigorúbb szabályozást életbe a közlekedés közbeni telefonálásra is;
- a kutatások, illetve kockázatelemzések elvégzéséig az autópályák használatának díjáról szóló módosított 110/2005. (XI.23.) GKM rendelet 2/A. § kiegészítésével – a dohányzás elleni küzdelemhez hasonlóan – tegye kötelezővé, hogy SMS-en történő autópálya díjfizetés esetén az első válasz egy szöveges balesetmegelőző üzenet – pl.: „Figyelem! Vezetés közben SMS-ezni életveszélyes!” – legyen.

Felhívásunk eredményeként a 100.000 SMS autópálya-matrica eladását hírül adó sajtóközlemény már így fogalmaz: „Az érintett társaságok közösen felkéri a mobilmatrica vásárlókat, hogy a biztonságos közlekedés érdekében a tranzakció idejére a

vezetők álljanak félre, vagy kérjék meg útitársukat az SMS-ek elküldésére és ellenőrzésére”. Ezt követően az Állami Autópályakezelő vezérigazgatója levélben köszönte meg a KTE jószándékú probléma felvetését és partnerségéről biztosította az egyesületet. A válaszlevél – amely a szakmai felvetésekre egyébként részleteiben nem tér ki – teljes terjedelemben a KTE 2006. szeptemberi Hírlevelében került közzétételre. A Magyar Nemzet féloldalas cikkben foglalkozott a témával.

A szaktárca részéről felvetéseinkre ezidáig válasz nem érkezett.

Összességében megállapítható, hogy bár a Közlekedéstudományi Egyesületnek ezidáig az ügyben nem sikerült igazi társadalmi áttörést elérni, de így is több százezer emberhez juthatott el az egyesület közlekedés közbeni mobilhasználat kockázatait ismertető figyelemfelhívása.

7. Összefoglalás, javaslatok

Magyarországon a mobiltelefon használat robbanásszerű fejlődésen ment keresztül: míg 1995-ben az előfizetők száma nem érte el a 300 ezret, addig 2005-re meghaladta a 9 milliót. Mára a közlekedő és mobiltelefonos használó népesség hazánkban gyakorlatilag teljesen lefedte egymást.

A probléma ily módon már rendszerszemléletű megközelítést igényel, nem egyszerűsíthető le a személygépkocsi-vezetők közlekedés közbeni telefonálására. Egyrészt ugyanis már valamennyi közlekedési mód érintett – gyalogosként, kerékpáron vagy motoron ülve, személygépkocsit, teherautót vagy tömegközlekedési eszközt vezetve, kihangosítóval vagy anélkül – egyre többen egyre gyakrabban használják mobiljukat közlekedés közben. Másrészt ez a 21. század csúcstechnikáját képviselő maroknyi szerkezet már korántsem „csak” telefon, egyre újabb és újabb szolgáltatással – SMS, MMS, WAP,

GPS, E-mail, videotelefon, tv funkció, stb. – kápráztatja el a felhasználót, aki kellő felvilágosítás hiányában abban a tévhitben van, hogy út, látási, időjárás és forgalmi viszonyokra tekintet nélkül balesetmentesen képes használni közlekedés közben a telefon- és az egyéb, egyre bonyolultabb funkciókat.

Magyarországon már 1995-ben a Közlekedéstudományi Intézet tanulmányt készített a mobiljelenségről és időtálló módon felhívta a figyelmet a közlekedésbiztonsági kockázatokra. Sajnos azóta a témában hazai kutatás nem készült.

A külföldi kutatási eredmények egybehangzóan azt mutatják, hogy a közlekedés közbeni mobilhasználat potenciális balesetveszélyt jelent, mind használójára, mind környezetére nézve. A közlekedés közbeni mobilhasználat nem tekinthető magánügynek, mert a közlekedésben igen gyakran a véltlen az áldozat.

A mobiljelenségből eredő balesetveszély csökkentése, a kellően korlátozott és visszafogott kultúrált mobilhasználat elérése érdekében a következő javaslatok tehetők:

Adatgyűjtés

- Szükséges lenne az elmúlt 3(5) év baleseti adatait áttekinteni, hogy eddig hány ismert balesetnél került megállapításra a mobilhasználat mint baleseti ok.
- A rendőri szerveknek minden balesetnél indokolt lenne a jövőben vizsgálni, hogy nem játszott-e közre létrejöttében a mobilhasználat, ki kellene dolgozni e vizsgálat műszaki, adatvédelmi, jogi hátterét.
- A baleseti statisztikai lapra indokolt lenne közvetlen okozó tényezőként felvenni a mobil, a DVD- és TV-nézést, GPS használatot.

Kutatás

- Szükséges lenne azonnal kutatást indítani az informatikai forradalom (mobil, DVD, laptv, GPS stb.) nyújtotta új

eszközök közlekedés közbeni használata közlekedésbiztonságra gyakorolt hatásának tudományos vizsgálatára, a magyar, a magyarországi szokás-jellemzők megállapítására.

Ellenőrzés, szabályozás

- Indokolt lenne a kutatási eredmények megismeréséig legalább a jelenlegi előírásoknak érvényt szerezni.
- A KRESZ-módosítás során már a rendelkezésre álló adatok alapján is indokolt lenne szigorítani az előírásokat oly módon, hogy a gépjármű vezetője látóterébe ne kerülhessenek egyre újabb és újabb figyelemelterelő, szórakoztató elektronikai eszközök, köteles legyen figyelmét a közlekedésre összpontosítani.
- A kutatások, illetve kockázatelemzések elvégzéséig az autópályák használatának díjáról szóló módosított 110/2005. (XI.23.) GKM rendelet 2/A. § kiegészítésével – a dohányzás elleni küzdelemhez hasonlóan – indokolt lenne kötelezővé tenni, hogy SMS-en történő

autópálya díjfizetés esetén az első válasz egy szöveges bal-esetmegelőző üzenet – pl: „Figyelem! Vezetés közben SMS-ezni életveszélyes!” – legyen.

Tudatformálás, kommunikáció

- A felelős szakemberek egységesen foglaljanak állást valamennyi fórumon, hogy a közlekedés közbeni mobilozás, DVD, TV nézés, GPS programozás, stb. kerülendő, kifejezetten veszélyes lehet és növeli mind a vétkes, mind a vétlen közlekedők baleseti kockázatát.
- Érzékelhető áttörés csak összefogással, összehangolt kutatási, nevelési és széleskörű közlekedésbiztonsági reklámkampány tevékenységgel érhető el. Formáljuk közösen a közlekedés közbeni mobilhasználat kultúráját, tudatosítsuk minden lehetséges formában az ebben rejlő kockázatokat, hogy ne legyen a végén túl magas a számla: *hívások – életetekért.*

A Közlekedéstudományi Egyesület, mint civil szféra, teszi a dolgát, teljesíti küldetését: tudo-

mányos alapon érzékeny műszerként jelzi a közlekedő társadalom, a döntéshozók felé a közlekedésbiztonsági kockázatokat mindaddig, míg az arra hivatott szervek fel nem ismerik a mobiljelenségben rejlő jelentős közlekedésbiztonsági kockázatokat és nem tesznek komplex intézkedéseket annak csökkentése érdekében.

Irodalom

- [1] *Tóth Attila*: Helyszíni feljegyzések Autóvezető 2005. évi 1. szám
- [2] *Gábor Miklós*: A rádiótelefon járművezetés közbeni használatának várható közlekedésbiztonsági hatásai. A kedvezőtlen hatások megelőzésének lehetőségei. KTI tanulmány Budapest, 1995. november.
- [3] Biztonsági sorozat: telefonálás vezetés közben. Halálos kihívás. Autó K2ettő 2005./1. január
- [4] *Dr. Matos Lajos*: A mobiltelefon négyszeres baleseti kockázat. Weborvos. Természettudományi Közlöny 136. évf. 11. füzet
- [5] *Tiszai-Szűcs Tamás*: Telefonál, alszik vagy vezet. Medical Tribune 2006. 15-16. szám
- [6] Civil kezdeményezés a közlekedés közbeni mobiltelefon használat kultúrájának tudatos formálására. Közlekedéstudományi Szemle 2005. 1. szám

Bognár András

LÉGI KÖZLEKEDÉS

A brit repülőterek szabályozása

II. rész

1. A jelenlegi szabályozás történelmi kialakulása

A British Airports Authority-t (BAA) eredetileg 1965-ben állami hivatalként kezdte meg működését, az akkor elfogadott Airports Authority Act alapján. Akkori feladata a három londoni repülőtér, Heathrow, Gatwick és Stansted működtetése volt, valamint a repülőterek tulajdonjoga is a BAA-ra szállt. 1966 a skóciai Prestwick, majd később Edinburgh, Aberdeen, Glasgow és Southampton repterei is a BAA-hez kerültek. Néhány évvel később pedig a BAA eladta a prestwicki repülőteret.

1985-ben a Thatcher-kormány döntést hozott, hogy hasonlóan más közszolgáltatást ellátó vállalatokhoz, a BAA-t is privatizálja. Az 1986-ban elfogadott Airports Act alapján a BAA részvénytársasággá alakult, majd 1987 júliusában a részvényeket bevezették a tőzsdére. Ekkor a részvények összesen 97,1 %-át értékesítették. A részvények 50,49%-át szabott áron a nagyközönségnek, 22,33%-át pedig szintén szabott áron intézményi befektetőknek ajánlották fel, végül a maradék 24,28%-ot tenderen értékesítették. A megszábott árú részvényekre kb. tízszeres, a tenderen felkínált részvényekre pedig kb. hatszoros volt a túljegyzés. A számítások szerint a részvényeladásból az állam 1,2 milliárd font bevételre tett szert. A fennmaradó 2,9 %-nyi részvényt a kormány 1996-ban adta el.¹

A privatizációval párhuzamosan bevezették a brit repülőterek, így a BAA máig működő szabályozási rendszerét. A BAA eladásakor vita folyt arról, hogy vajon szabad-e az ország legnagyobb repülőtereit ke-

zelő vállalatot egyben eladni, vagy inkább kívánatosabb lenne-e a repülőtereket külön-külön értékesíteni. Aggályok merültek fel a tekintetben, hogy a BAA nem fog-e visszaélni a monopolhatalmával. Végül a vitának a kormány döntése vetett véget azzal érvelve, hogy a bevezetésre kerülő szabályozó rendszer képes lesz megakadályozni az esetleges piaci erőfölénnyel történő visszaéléseket. Továbbá úgy vélték, hogy az akkori kifutópályák kapacitás-korlátja miatt nem tudna valódi verseny kialakulni és a BAA feldarabolása – azaz az egyes repülőterek külön vállalatokba történő allokálása – csak csökkentené az elért hatékonysági szintet. A BAA feldarabolása egyébként azóta is visszavisszatérő téma maradt, és a versenyhivatal mind a mai napig nem vette le a napirendről.²

2. A jelenleg működő brit szabályozási modell

2.1. A szervezeti struktúra³

A brit Polgári Légügyi Hatóságot (Civil Aviation Authority, CAA) 1972-ben hozta létre a brit parlament állami vállalként. Először független légiipari szaktanácsadással, szabályozással és forgalomirányítással foglalkozott. 2001-ben a CAA-ból kivált a Nemzeti Légiforgalom-Irányító Szolgálat (National Air Traffic Services, NATS), és azóta a CAA lett Nagy-Britannia független polgári légügyi szerve, amely a polgári légi közlekedés összes szabályozó feladatát ellátja.⁴

A CAA jelenleg négy nagyobb területre oszlik: Gazdasági Szabályozó Csoport (Economic

Regulation Group, ERG), Biztonsági Szabályozó Csoport, Légtéri Politika Igazgatósága, és a Fogyasztóvédelmi Csoport. A teljes szervezetnél kb. 1000 ember dolgozik és a kormánynak az az elvárása, hogy a CAA a teljes működési költségét fedezze azokból a díjakból, amelyeket a szabályozás alá eső szereplőkre kivet.

Az 1986-ban elfogadott Airport Act 1 millió angol fontban meghatározott éves forgalom fölött kötelezővé teszi a repülőterek számára a CAA-nél történő regisztrációt. A CAA pedig ilyen esetekben dönt, hogy javasol-e valamilyen gazdasági szabályozást az adott repülőtér esetében.⁵ A CAA javaslata alapján a közlekedési államtitkár kijelöli azokat a repülőtereket, ahol a CAA-nek árszabályozó funkciót kell ellátnia. Jelenleg Heathrow, Gatwick, Stansted és Manchester a kijelölt repülőterek. A kijelölés alapján a CAA öt évre szóló ársapka típusú szabályozást alkot külön-külön minden egyes repülőtérre. A legutóbbi ársapkát a 2003 április 1-től 2008 március 31-ig terjedő időszakra állapították meg. A javasolt ársapkát az életbeléptetése előtt véleményezi a brit Versenyhivatal (Monopolies and Mergers Commission, MMC, vagy ismertebb nevén Competition Commission, CC). A Versenyhivatal egyéb javaslatok mellett maximálhatja is az ársapkát. Végül a Versenyhivatal észrevételeit is mérlegelve (elfogadni nem kötelező) a CAA megszabja az ársapkákat, amelyek aztán öt évig érvényben lesznek.

A gyakorlatban az ársapkák meghatározása a nyilvánosság bevonásával hosszas – akár két

évig is eltartó - egyeztetési folyamat. A vita nagy része az ársapkában alkalmazandó paraméterek (pl. hogy a BAA milyen kamatszinten tud tőkéhez jutni), vagy pedig a tervezett és igényelt repülőtér fejlesztések körül zajlik. A repülőtér fejlesztések jelentős részét a Közlekedési Minisztérium (Department of Transport) határozza meg. Például 2003 végén a minisztérium közreadta azt a kiadványát (White Paper: „The Future of Air Transport”), amely 2030-ig meghatározza a fejlesztések irányát. Ennek keretében délkelet Angliában összesen két kifutópálya épülhet, egy Stanstedden egy pedig Heathrow-n, feltéve ha megfelelnek az egyre szigorodó környezetvédelmi elvárásoknak.

A legutóbbi ársapka meghatározásánál új elemként jelentek meg a vitában magának az ársapkának a létjogosultságát megkérdőjelező vélemények. Az új érvelés értelmében a jelenleg alkalmazott ársapka nemkívánatos torzulásokat visz a rendszerbe. A legutóbbi vitában több résztvevő is azt javasolta, hogy emiatt a CAA csökkentse az ársapka hatókörét, szélsőséges esetben törölje is el az ársapkát. (Erről később bővebben.)

Végül pedig a szabályozásra hatással lévő intézmények közül utolsóként a parlament alsóházának közlekedésügyi bizottsága (Transport Committee of the House of Commons) foglalkozik a Közlekedési Minisztérium döntéseivel és irányelveivel. A BAA-jel kapcsolatban a bizottság arra az álláspontra helyezkedett, hogy a London körüli repülőterek szűkös kapacitása a BAA monopóliumpozíciójának számlájára írható, és hogy kívánatosabb volna a BAA repülőterenkénti feldarabolása. Ezt a véleményt egyébként több repülőtér használó is osztja.

A jelenleg működő rendszert érő sokféle bírálat ellenére a CAA lényegét tekintve nem változtatott a BAA szabályozásán, és a 2008 március 31-ig tartó ársapka nagyon hasonlatossá lett az azt megelőzővel. Emellett a BAA

szétदारabolásának ügye sem jutott egyelőre túl a vita fázisán.

2.2. A gazdasági szabályozási modell⁶

Az erre kijelölt repülőtereken⁷ a CAA klasszikus ársapka szabályozást alkalmaz, amely a repülőterek egy utasra vetített átlagbevétele az RPI-X formula alapján felülről korlátozza, ahol RPI a fogyasztói árindex, X pedig a hatékonyság javulását jelentő faktor. Az ársapka felépítése ilyen formán jól követi a brit közművek esetében alkalmazott megoldásokat. A következőkben az ársapka felépítését a Heathrow esetében alkalmazott megoldáson keresztül mutatom be, néhány, a téma szempontjából nem releváns egyszerűsítéssel. A többi repülőtér esetében nagyon hasonló megoldásokat használnak.

Heathrow részére legutóbb a 2003 április 1 és 2008 március 31 közötti 5 éves időszakra határozták meg az ársapkát.⁸ Az ársapka a repülőtér egy utasra vetített bevétele⁹ maximálja, és ennek megfelelően a 2003 április 1 és 2004 március 31 közötti első éves (t-1) időszakra ezt az átlagbevétel $M_{t-1} = 6,48$ angol fontban határozták meg.

A 2004 április 1 és 2005 március 31 közötti (t) időszakra ugyanezt az átlagbevétel a következő formula maximálja:

$$M_t = [1 + (RPI_t - 1 + X) / 100] * Y_{t-1} + ATM_t$$

ahol:

M_t a t időszakra engedélyezett egy utasra vetített átlagbevétel angol fontban kifejezve,
 Y_{t-1} a t-1 időszakra realizált egy utasra vetített átlagbevétel angol fontban kifejezve és a következő képlet szerint számolva:

$$Y_{t-1} = Y_{t-2} * (1 + (RPI_{t-2} + X) / 100) + S_{t-1}$$

$$Y_{t-1} = 6,48 + S_{t-1} \text{ (konkrétan a 2002 április 1 - 2003 március 31 közötti időszakra),}$$

RPI_{t-1} a fogyasztói árindex százalékpontban kifejezve a t-1 időszakra,

$$X = 6,5^{10}$$

S_{t-1} a reptéri biztonsági költségeket figyelembe vevő változó,
 $ATM_t = 0$, kivéve ha a CAA úgy ítéli meg, hogy a reptér zsúfoltsága miatt alkalmazni kell ezt a tényezőt.¹¹

A 2005 április 1-től kezdődő háromszor egy éves időszakra pedig M_t -t a következők szerint határozták meg:

$$M_t = (1 + (RPI_{t-1} + X - TRIGGER_t) / 100) * Y_{t-1} + ATM_t - K_t$$

ahol:

TRIGGER egy a repteret büntető változó, amennyiben a reptér nem a tervek szerint halad az előre kijelölt beruházások megvalósításával.¹²

K_t a korrekciós faktor, amellyel a túl magas, vagy túl alacsony árbevétel korrigálják a következő képlet alapján:

$$K_t = [(T_{t-2} - Q_{t-2} * M_{t-2}) / Q_{t-2}] * (1 + I / 100)^2,$$

ahol:

T_{t-2} a t-2-es időszakban ténylegesen befolyt árbevétel brit fontban kifejezve,

Q_{t-2} a t-2-es időszakban a repteret használt utasok száma,

I a szabályozó által elfogadott tökemegtérülési ráta százalékpontban kifejezve.

Mindegyik esetben igaz, hogy X értéke évenként és repülőterenként eltérhet. Ugyanakkor az előre meghatározott X értékek az öt éves periódusokon belül nem változtathatók.

Az előző képleteket értékelve megállapítható, hogy adott évben a maximált átlag-árbevétel alapja a fogyasztói árindexszel és a hatékonysági faktoral korrigált előző évi átlag-árbevétel. Ezt az alapot aztán helyzettől függően föl, vagy lefelé módosítják a zsúfoltság és a beruházások tervszerű teljesülése függvényében. Végül pedig a K_t tényezővel korrigálják a maximált átlag-árbevétel, amennyiben a

korábban elért árbevétel nem fedezete a költségeket, vagy túlságosan meghaladta azokat.

Az előzőekben leírt maximált átlagos árbevétel meghatározásánál a CAA ügyel arra, hogy az ez alapján elért teljes árbevétel megfelelő fedezetet nyújtson a repülőtér működési költségeire és tervezett beruházásaira. Emiatt tulajdonképpen az alkalmazott szabályozás az ársapka, a garantált költségmentesítés és a garantált tökemegtérülés egybegyűrésének tekinthető.

Heathrow példáján bemutatva a költségmentesítést a következőképpen érik el. A CAA folyamatosan figyeli a repülőtér tervezett beruházásait, működési költségeit, egyéb bevételeit, valamint az ún. szabályozott eszköz értékét (Regulatory Asset Base, RAB) és ennek értékcsökkenését. Az éves átlagos szabályozott eszköz értékre (amely kisebb, mint az összes eszköz könyv szerinti értéke) az elfogadott tökemegtérülés szerint szükséges éves megtérülést számítanak. Mindezek alapján összeadva a negatív előjelű működési költségeket, a pozitív előjelű egyéb bevételeket, a negatív előjelű értékcsökkenést és a negatív előjelű szükséges éves megtérülést, megkapják az éves szükséges árbevétel tömeget, amely a repülőtér működéséhez és beruházásainak finanszírozásához elengedhetetlen. Végül ezt az összeget osztják a statisztikai alapon előre jelzett várható utasszámokkal, és így kapják meg az egy utasra vetített szükséges átlagos árbevételt. Heathrow esetében ez a korábban már bemutatott 6,48 font / utas maximális átlagos árbevétel érték.¹³

Nagyon fontos jellemzője a rendszernek, hogy az ársapka csak az 1986 évi törvényben megnevezett tevékenységekre vonatkozik. Ezzel szemben, az ársapka alapjául szolgáló éves szükséges árbevétel-tömeg meghatározásánál már a repülőterek minden tevékenységéből származó árbevételét figyelembe veszik.¹⁴ Az eb-

ből adódó torzulásokról a későbbiekben még lesz szó.

Az RPI esetében a felhasznált árindexet a brit nemzeti statisztikai hivatal (Office for National Statistics) publikálja RP02-es kóddal. Állandó viták tárgya azonban a CAA által elfogadott tökemegtérülési ráta, amely jelenleg 7,75%-os adózás előtti értéket tesz ki, és amelyet a reptér felhasználói általában eltűzöttnek tartanak.

Az ötévenkénti ársapka-megállapítás mellett a CAA azt is vizsgálja, hogy a BAA és a manchesteri repülőtér milyen minőségű szolgáltatást nyújt az utasok, a felhasználók, valamint az üzletfelek részére. Az efféle vizsgálódás nagy része eseti jellegű és panaszok kivizsgálására szorítkozik, ám a szabályozás másik része konkrét minőségi paraméterek elérését teszi kötelezővé. Például Heathrow esetében meghatározták, hogy a mozgólépcsőknek és a mozgójárdáknak a vizsgált időszak 98%-ában rendelkezésre kell állniuk, vagy az utasok biztonsági átvilágítása statisztikai módszerekkel mérve, az esetek 95%-ában nem haldhatja meg a 10 percet. A vizsgált időszak általában a repülőtér legforgalmasabb időszakával esik egybe. A mért teljesítmény alapján egy súlyozott pontozásos rendszerrel döntenek el, hogy az adott repülőtér az adott időszakban megfelelt-e az elvárt minőségi szabványoknak. Amennyiben pedig nem felelt meg, akkor az engedélyezett árbevétel egy bizonyos százalékát a reptérnek a díjak mérséklésével vissza kell juttatnia a felhasználóknak.

2.3. Időszerű kérdések és problémák a brit szabályozás körül

2.3.1. Az egy-kasszás és a két-kasszás megközelítés

Az utóbbi évek legnagyobb érdeklődést kiváltott vitája arról szólt, hogy a CAA-nek az ún. egy-kasszás, vagy az ún. két-

kasszás (single-till, vagy dual-till)¹⁵ megközelítés szerint helyesebb-e a brit repülőtereket szabályoznia. A kétféle megközelítés közötti eltérés a következő:

- az egy-kasszás megközelítés szerint a repülőtér összes bevételét figyelembe veszik a légi közlekedési díjak ársapkájának meghatározásakor;
- a két-kasszás megközelítés szerint külön választják a repülőtér légi közlekedési és kereskedelmi bevételeit, és az ársapkát csak a légi közlekedési bevételek alapján határozzák meg a légi közlekedési díjakra. A kereskedelmi bevételekkel és díjakkal ebben a megközelítésben nem foglalkoznak.

Kezdetben a vita a brit repülőterek működtetése körül zajlott, de hamarosan más országokban is napirendre került. Homlokterében valójában az állt és áll ma is, hogy a gazdasági szabályozásnak a repülőtér mely tevékenységeire kell, kiterjednie, és egyáltalán van-e a gazdasági szabályozásnak létjogosultsága. Egy modern repülőtér ugyanis – ahogy ezt korábban már láthattuk – nagyon sokféle szolgáltatással jelenik meg különböző piacokon, és ezek közül nem mindegyikre érvényes, hogy a repülőtér olyan helyzetben volna, ahol visszaélhet a piaci erejével. Ebből pedig következik, hogy a repülőtér szabályozásakor nem feltétlenül szükséges, sőt akár káros is lehet, ha minden szolgáltatást összeömlesztve egy formulával szabályoznak. Az egy-kasszás rendszer bírálói általában azt szokták javasolni, hogy a repülőtereknek csak a piaci alapon meg nem támadható szolgáltatásaira vonatkozzon az ársapka. A gyakorlatban pedig csupán a repülőterek légiforgalmi szolgáltatásait szokták meg nem támadhatónak tekinteni.

A CAA jelenleg az egy-kasszás rendszert használja, és érzékelve a rendszer hiányosságait, valamint reagálva a kritikákra, a 2003 április 1-jétől életbe lépett

ötéves szabályozási periódus előtt az érintettek bevonásával nyílt szakmai vitát kezdeményezett. A CAA indította vita 2000-ben vette kezdetét, ám egyelőre a CAA megtartotta az egy-kasszás rendszert. A következőkben e vita során felmerült fontosabb érveléseket mutatom be.

A probléma felvetését általában *Michael Beesley*nek tulajdonítják, aki nem sokkal halála előtt bírálta a heathrowi repülőtér szabályozását.¹⁶ Véleménye szerint a '80-as években kifejlesztett ársapka szabályozás – amelynek kifejlesztésében ő tevékenyen részt vett – nem kívánatos hatással járt a londoni repülőterek esetében. Szerinte az ársapka okozta, hogy Heathrow-n a reptéri díjak folyamatosan csökkentek és az a veszély fenyegetett, hogy akár negatívba is átcsapnak azért, mert a repülőtér ilyen módon próbált nagyobb utasforgalmat generálni, amely aztán nagyobb árbevételt jelentett a reptér egyéb kiegészítő tevékenységeiben (pl. kiskereskedelem, ingatlan bérbeadás). Beesley szerint ez a trend azért aggasztó, mert az amúgy is túlszűfolt heathrow-i repülőtér¹⁷ nem a légi közlekedés számára szükséges kapacitás növelésére ösztönzi, hanem arra, hogy a légi közlekedési infrastruktúra rovására a kereskedelmi infrastruktúrát fejlessze. A légi közlekedési infrastruktúra veszteségeit pedig a reptér a kereskedelmi infrastruktúra bús nyereségéből finanszírozza.

Beesley azért is bírálta a rendszert, mert az nem tette lehetővé, hogy a CAA csak azokra a reptéri tevékenységekre koncentráljon, amelyeknél valóban fenyegetett, hogy a reptér üzemeltető visszaél a piaci hatalmával (vagyis a meg nem támadható tevékenységek). Ezzel szemben a CAA szabályozása akarva-akaratlanul a normális esetben pusztán piaci alapon is jól működő tevékenységekre is kiterjedt. Beesley szerint például a Heathrow-n tapasztalható eléggé magas ingatlan bérleti díjak nem annak a

jeljei, hogy a BAA visszaél a piaci hatalmával, hanem csupán annak, hogy a heathrow-i bérlemények nagyon keresettek és a belvárosi ingatlanokhoz hasonlóan prémium árakon is elkelnek.

Érdekes módon a felvetett problémákra Beesley nem azt a megoldást javasolta, hogy egyértelmű és világos módon el kell határolni a repülőterek szabályozandó és nem szabályozandó tevékenységeit. Véleménye szerint a repülőterek esetében a gazdálkodás célja a repülőtér értékének, mint ingatlan értékének a maximalizálása. Ez a cél közös mind a reptér üzemeltetője, mind a légitársaságok, mind pedig az állam számára. Ezért arra a következtetésre jutott, hogy a cél elérését rá lehet bízni a repülőtér üzemeltetőjére. Vagyis nem szükséges a jelenlegi gazdasági szabályozás, helyette a felek közötti háromoldalú szerződéses megállapodások is elegendőek a repülőterek piaci erejének a kordában tartására.

Beesley-vel párhuzamosan *Starkie*¹⁸ arra az álláspontra helyezkedik, hogy a repülőterek mindenféle gazdasági szabályozása elhagyható. Véleménye szerint a repülőterek monopol helyzete alapvetően nem a méretgazdaságosságukból ered¹⁹, hanem szolgáltatási portfóliójuk gazdaságosságából (economies of scope). Ugyanakkor a repülőtereknek alapvetően nem érdekük, hogy a monopol helyzetükkel visszaéljenek, mivel nagyon erős szinergia hatások vannak a légi forgalom kezelése és a kereskedelmi tevékenységek között. *Starkie* szerint ebből adódóan, mindaddig amíg a reptér mind a légi forgalom bonyolítási piacán, mind a kiegészítő tevékenységek piacán jelen van, érdekében áll a légi forgalmi díjakat alacsonyabban meghatározni, mint ha kizárólag a légi forgalom bonyolításával foglalkozna. Mindez addig érvényes, amíg a reptér el nem éri a légiforgalmi kapacitásának maximumát.

Az előzőek alapján *Starkie* arra a következtetésre jut, hogy az

egy-kasszás rendszernél kedvezőbb a két-kasszás rendszer, sőt, akár az ársapkát teljesen mellőzni lehetne. Véleményét azzal is alátámasztja, hogy Heathrow és Gatwick esetében tagadhatatlan a repterek zsúfoltsága, tehát nem igaz, hogy a BAA monopolista módon korlátozná a kínálatot. *Starkie* szerint ezért elegendő volna, ha a CAA csupán fenntartaná az árszabályozás lehetőségét, de azt nem alkalmazná. Ez elegendő elrettentő erő lenne a piaci hatalommal történő esetleges visszaélések megelőzésére.

Starkie álláspontját alátámasztják a Versenyhivatal megállapításai is. A Versenyhivatal 2002-es vizsgálata során készítette az *I. táblázatot*, amelyből kiderül, hogy a gatwicki és stansted-i repülőterek a 2001-2-es évben veszteséget könyveltek el a légiforgalmi tevékenységükön, amit aztán kereskedelmi tevékenységükből fedeztek²⁰.

Többek közt ez alapján a Versenyhivatal úgy látta, hogy az egy-kasszás ársapka nem szerencsés, mert a valós költségektől eltérő árazást indukál.

A táblázat egy másik fontos jellemzőre is felhívja a figyelmet, mégpedig arra, hogy a kereskedelmi tevékenységek árbevétel-arányos nyeresége magasabb, mint a légiforgalmi tevékenységeké. Bár a befektetett tőkére vonatkozóan nem áll rendelkezésre hasonló kimutatás, amelyből kiderülne, hogy vajon a kereskedelmi tevékenységek, vagy a légi forgalmi tevékenységek hoznak-e nagyobb tőkemegtérülést, azonban nagyon valószínű, hogy ez a helyzet. Mindez további magyarázatot adhat arra, hogy a repülőtereknek miért éri meg jobban a kereskedelmi tevékenységeikbe fektetni.

A 2000-ben indított nyilvános vita során a CAA összegyűjtötte az egy-kasszás rendszer mellett és ellen szóló érveket.²¹ Az egy-kasszás rendszer ellen a következő érv szólt:

- kiterjeszti a szabályozást olyan tevékenységekre is, amelyek

1. táblázat

A londoni repülőterek eredménye a 2001-2-es évben (millió font)

	Árbevétel				Eredmény			
	Reptéri díjak	Egyéb kereskedelmi bevételek	Nem üzemi bevételek	Összesen	Reptéri díjak	Egyéb kereskedelmi tevékenységek	Nem üzemi eredmény	Összesen
Heathrow	338	534	32	904	94	210	21	325
Gatwick	130	187	5	322	-5	103	3	101
Stansted	63	73	2	138	-13	48	1	36

normális esetben azt nem igénylik, növelve ezzel a szabályozók kudarcának esélyeit. Például részben ennek tudható be a heathrow-i zsúfoltság.

Az egy-kasszás rendszer mellett pedig az alábbi érveket sorakoztatták fel:

- a repülőterek az egyéb kiegészítő tevékenységek terén is képesek visszaélni a piaci erejükkel. Ezt ellensúlyozni szükséges akár a szabályozás kiterjesztésével ezen tevékenységekre is. Ezzel az érveléssel szemben a CAA úgy véli, hogy az egyéb kiegészítő tevékenységek magas díjai nem a piaci erővel való visszaélés, hanem a helyszín magas népszerűsége miatt alakultak ki;
- a kereskedelmi tevékenységek eredményessége a légitársaságok generálta forgalomnak köszönhető. Ezért igazságos, ha a légitársaságok is részesülnek azok hozamaiból. A CAA azon a véleményen volt, hogy ez csupán jövedelem-elosztási kérdés a légitársaságok és a repterek között, így valószínűleg nem lehet az árszabályozás tárgya;
- a rendszer biztosítja, hogy a reptéri szolgáltatások összesített csomagját a versenypiacihoz hasonló szinten árazzák. A CAA szerint viszont az utasok nem keverik össze a reptéri díjakat és a kereskedelmi tevékenységek árait, azaz nem kezelik őket összetartozó javakként. A légiforgalmi tevékenységek iránti kereslet sokkal inkább a repülés iránti kereslettel függ össze, semmint a reptér kereskedelmi szolgáltatásai iránti kereslettel. Ebből

adódóan nem szerencsés az utasok érdekeit a reptér tevékenységei közti keresztfinszírozással védeni.;

- az egy-kasszás rendszer feladása még nagyobb profitot jelentene a reptereknek, és életbe lépne a klasszikus kínálatvisszatartó monopolista magatartás, ami a jelen esetben a szűkös kapacitás fenntartását jelentené. A CAA ezen érv esetében nem foglalt állást, arra hivatkozva, hogy pl. a két-kasszás rendszer lehet, hogy növelné a reptér beruházási hajlandóságát, ami pedig csökkentené a zsúfoltságot. A hatás azonban nem egyértelmű;
- az egy-kasszás rendszer egyszerű és könnyebb kezelni, mint a két-kasszást. Ezt a CAA elfogadja.

A CAA által kezdeményezett nyílt vitában a légitársaságok alapvetően az egy-kasszás rendszer fenntartása mellett álltak ki. Tették ezt abból a meggyőződésből, hogy a két-kasszás rendszerben megemelkednének a jelenlegi reptéri díjak, ám az emelkedést nem lehetne teljes egészében az utasokra továbbhárítani. Véleményük szerint az új rendszerre való áttérés miatt az utasok által fizetendő díjak mindenképpen emelkednének.

A CAA, az újabb ötéves ársapka bevezetését megelőzően, köteles konzultálni a Versenyhivatallal 2002-ben a Versenyhivatal az egy-kasszás rendszer megtartása mellett foglalt állást ugyanis nem ítélte bizonyítottnak, hogy az egy-kasszás rendszer a beruházások elmaradását okozta volna, és ugyanakkor a két-kasszás rendszer több beruhá-

zást eredményezne. Viszont egyetértett azzal, hogy a két-kasszás rendszer javítana a zsúfoltság repülőterek kihasználtságán, azonban véleményük szerint ez a hatás csak marginális lenne. Emellett a jelenlegi rendszer kedvező vonásának tartják, hogy a BAA magas profitjainak egy része a reptéri díjak alacsony tartása révén az utasok javára fordítódik. Úgy gondolták, hogy a légi közlekedési tevékenységeket és a kereskedelmi tevékenységeket, ideértve az ezekben eszközölt beruházásokat is, a gyakorlatban nagyon körülményes volna számvetési úton szétválasztani, és emiatt a két-kasszás rendszer működését folyamatos viták tarkítanák a költségek helyes allokációja körül. De ugyanennél a gondolatnál maradván, nem találtak kivétnevalót abban, hogy a kereskedelmi tevékenységek hasznáiból az utasok és a légitársaságok is részesüljenek, lévén, a repülőtér üzleti tevékenységei egymásra épülnek és ezért nem szétválaszthatók.

Végül, a hozzászólók közül a vitában a BAA a két-kasszás rendszer bevezetését támogatta, arra hivatkozva, hogy az a rendszer a jelenleginél jobb beruházási ösztönzőkkel bírna.

Mindent egybevetve a CAA úgy döntött, hogy a 2003 április 1 - 2008 március 31-es ötéves periódusra megtartja az egy-kasszás rendszert. Döntését azzal indokolta, hogy az általa alkalmazott szabályozás abban az esetben tud hatékony lenni, ha eléggé nagy az egyetértés a reptér, a felhasználók, a versenyhivatal és a BAA közt a szabályozás alapjai tekintetében. Erre azért van szükség, mert csak így biztosítható, hogy egy reptér-

hez hasonlóan hosszú élettartamú eszközök működtetése esetében, az egymást követő szabályozási periódusokon is átívelő ösztönző rendszer tudjon kialakulni. A CAA-nek ezen az egyetértésen kívül nincsen egyéb eszköze arra, hogy a szabályozás konzisztenciáját több szabályozási perióduson keresztül is fenntartsa. A jelen helyzetben pedig, a CAA úgy ítélte meg, hogy az érintett felek között nincsen egyetértés, sőt, éles ellentét van a két-kasszás rendszer bevezetéséről. Emiatt a rendszer bevezetése megalapozatlan volna.

Az egy-kasszás, vagy két-kasszás rendszer körüli vitába több külső szakember is bekapcsolódott, akik a kérdés újabb vetületeire hívták fel a figyelmet. Czerny (2004)²² azt emelte ki, hogy a fogyasztói jólét szempontjából az egy-kasszás rendszer mindig előnyösebb a két-kasszás rendszerénél. Szerinte szabályozás nélkül a reptéri díjak mindig magasabbak lennének, mint a kereskedelmi tevékenységek díjai, abból adódoan, hogy az utóbbiak iránti kereslet az előbbieké iránti keresletből származik. Végül arra a következtetésre jut, hogy a Ramsey-típusú árazást egy reptér csak akkor tud alkalmazni, ha az ársapka súlyozottan kiterjed a reptéri és a kereskedelmi díjakra is.

Ezzel némileg ellentétes véleményt hangoztat Zhang és Zhang (2002)²³. Modellezésük eredményeképpen arra a következtetésre jutnak, hogy nyereséges kereskedelmi tevékenységek mellett a repülőtereknek érdekük alacsonyabban tartani a reptéri díjakat, mint ha ilyen kereskedelmi tevékenységet nem folytatnának. Adott esetben az ilyen árazás az utasok jóléti maximumához is vezethet. Rámutatnak továbbá, hogy nyereséges kereskedelmi tevékenységek mellett a repülőtér a jóléti szempontból szükségesnél korábban ruház be új kapacitásba, míg ilyen kereskedelmi tevékenységek hiányában, a szükségesnél később.

2.3.2. Az átlagbevétel és bevétel-kosár megközelítés

Szakmai vita alakult ki az ársapka alapjául szolgáló bevétel meghatározásának módja körül is. E téren két megközelítés kristályosodik ki:

- jelenleg a CAA az átlagbevétel alapú megközelítést alkalmazza. Tehát az ársapka az egy utasra vetített átlagbevétel maximálja.
- ezzel szemben lehetséges megközelítés volna az ún. „bevétel-kosár” alkalmazása, amelynél az ársapka többféle bevétel súlyozott átlagát maximálná. Ilyen megközelítést alkalmaznak a British Telecom szabályozásánál. A bevétel-kosár esetében a különböző tevékenységekből származó bevételek súlyozott átlagát számítják. Súlyként általában a bevételek előző évi relatív súlyait szokták használni.

Az átlagbevétel alapú ársapka nagy előnye, hogy viszonylag egyszerűen kezelhető. Nem jelent problémát, ha a repülőtér új fajta díjstruktúrát kíván bevezetni, hiszen az átlag bevétel továbbra is könnyen számítható. A megközelítés hátránya azonban, hogy a megfelelőség ellenőrzése csak utólag lehetséges. Részben ezért szükséges az ársapka formulába különböző biztosítékokat építeni azokra az esetekre, ha a repülőtér túl magas, vagy túl alacsony bevételre tett szert egy adott évben.

Az átlagbevétel alapú megközelítés hiányossága, hogy a repülőtér figyelmét főképpen az utasok számának növelésére ösztönzi, miközben más szolgáltatásokra kevesebb figyelmet fordít. Például ha a repülőteret az egy utasra vetített átlagbevétel alapján szabályozzák, akkor a repülőtérnek csekély érdeke fűződik ahhoz, hogy az utasokkal nem járó teherforgalmat magához vonzza. Általánosságban tehát minden olyan szolgáltatás hátrányt szenved, amely nem generál utasforgalmat.

Végül pedig az átlagbevétel alapú ársapka megkülönböztető árak alkalmazására ösztönzi a szabad kapacitásokkal rendelkező repülőteret. Ennek következtében a repülőtér bizonyos felhasználók számára a rövid távú határkölségeknél is alacsonyabb árakat szabhat meg, amennyiben ezt más felhasználóknál magasabb árakkal kompenzálni tudja.

A bevétel-kosár alapú ársapka elméletileg olyan árazáshoz vezet, amely a felhasználói csoportok számára azok árrugalmassága szerinti árakat állapít meg. Ennél a megközelítésnél nem jelent problémát a repülőtér „utasközpontúsága” sem. A bevétel-kosár alapvetően arra ösztönzi a repülőteret, hogy az egyes fogyasztói csoportoknak eltérő szintű és árú szolgáltatásokat nyújtson. Továbbá az ilyen ársapka gyakorlati előnye, hogy nem szükséges a formulába utólagos korrekciókat építeni az esetleges túl nagy, vagy túl alacsony bevételek kezelésére.²⁴

Az előnyei mellett nagy hátránya a bevétel-kosár alapú rendszernek, hogy nehezen tudja kezelni az árazási rendszerben végbemenő változásokat. Például amennyiben a repülőtér valamilyen új szolgáltatást kíván bevezetni, úgy ahhoz a kosárban nem lehet súlyt hozzárendelni, hiszen az előző évben nem volt ilyen szolgáltatás. Az ilyen ársapka alapvetően csak akkor tud jól működni, ha az árazási rendszer az idő folyamán csak kevéssé változik.

3.3.3. Egyéb vitatott témák a brit repülőterek ársapka szabályozása körül

Az 1998 - 2003-as ársapka rendszerben Heathrow és Gatwick egy ársapka alá estek, míg Stanstedre külön ársapka vonatkozott. Jelenleg mindhárom repülőtérre külön ársapka vonatkozik. A közös ársapka értelme abban rejlik, hogy az olyan repülőtérrendszerek esetében, mint amilyen Heathrow, Gatwick és Stansted, lehetővé teszi, hogy a

repterek üzemeltetője az árazással bizonyos mértékig átterelje a forgalmat a zsúfolt repülőtérrel a kevésbé zsúfolt felé.

A megközelítés hátulütője viszont, hogy ezzel egyidőben lehetővé válik a kevésbé zsúfolt repülőtér kereszt-finanszírozása a zsúfolt repülőtér bevételeiből. Éppen ebből a megfontolásból a lutoni repülőtér üzemeltetője folyamatosan a mellett érvelt, hogy Stansted-re külön ársapkát kell alkalmazni. Tudvalévő ugyanis, hogy Stansted és Luton egymásnak versenytársai, így érthető, hogy Luton el akarja kerülni annak a lehetőségét, hogy a BAA Stanstedet a többi repülőtér bevételeiből keresztfinanszírozza.

További vitatott téma a külső költségelemek engedélyezése az ársapkában. Tipikusan ilyen a biztonsági költségeket az ársapkába beépítő S változó, amelyet korábban már bemutatunk. Az ilyen változók mellett szól az az érv, hogy olyan költségeket képviselnek, amelyekre a repülőtér üzemeltetőjének nincsen ráhatása, és nehéz is őket előre jelezni. Az érvelés szerint ezért jobb, ha ezeket a költségeket egyenesen az utasokra hárítják, mint sem a repülőtér üzemeltetőre. Példaként hozták fel a brit áramelosztó vállalat helyzetét, amely nem köteles az áram picai árváltozásainak kockázatát viselni, hiszen első sorban szállítási-továbbítási feladatai vannak, nem pedig energia-kereskedelemmel foglalkozik.

Ezen megközelítéssel szemben pedig az az egyszerű érv hozható fel, hogy az ilyen elemek alapvetően semmilyen költséghatékonyságra nem sarkallanak, ezért alapvetően ellentétesek az ársapka filozófiájával. Ebből a megfontolásból kiindulva, némely esetben a külső költségeknek az utasokra történő teljes áthárítása helyett csupán azok bizonyos százalékának átterhelését engedélyezik.

Végül a vitatott kérdések közül érdemes még kiemelni a mennyiségi korrekciós változókat (ilyen a korábban bemutatott K változó), amelyek kárpótolják a repülőtér, amennyiben a tényleges forgalom alacsonyabb volt az ársapkában előrejelzettnél. Fordított esetben pedig elvesznek a repülőtér bevételeiből, amennyiben a forgalom kedvezőbbnek bizonyult az előre tervezettnél. A mennyiségi változó mellett azt az érvet szokták felhozni, hogy reális forgalom-előrejelzésre ösztönzi a repülőtér.²⁵

A mennyiségi változókkal kapcsolatban az a probléma, hogy szélsőséges esetben be lehet őket úgy állítani, hogy gyakorlatilag garantált árbevételt biztosítanak a repülőtér számára, ami értelemszerűen ellentétes az ársapka egész filozófiájával.

Irodalom

- BAA: Annual Report 2004-2005.
www.baa.co.uk
Beesley M.E.: Airport regulation.
Regulating Utilities: A new era?

Institute of Economic Affairs, London, 1999

CAA: The 'Single Till' and the 'Dual till' approach to the price regulation of airports. Consultation paper, December 2000. www.cee.co.uk

CAA: Pricing Structures and Economic Regulation. Consultation Paper, March 2001.

CAA: Economic regulation of BAA London airports (Heathrow, Gatwick, Stansted) 2003-2008, CAA decision February 2003. www.cee.co.uk

Czerny, I. Achim: Price-cap regulation of airports: single-till versus dual-till. Berlin University of Technology, Workgroup for Infrastructure Policy, September 2004

Doganis, R.: The airport business. Routledge, London, 1992.

Legislative Council of the Hong Kong Special Administrative Region, Panel on Economic Services: Report of the delegation of the Panel to study overseas experience in port and airport management, airport privatisation and theme park management in April 2004. LC Paper No. CB(1)2216/03-04

Monopolies and Mergers Commission: BAA plc – A report on the economic regulation of the London airports companies. 2002. ISBN 0-11-515489-2.

www.competition-commission.org.uk

Starkie, D.: Reforming UK Airport Regulation. Journal of Transport Economics and Policy, 2001. Január

Zhang, Anming és Zhang, Yimin: Optimal Airport Charges and Capacity Expansion: Effect of Concession Revenues", Faculty of Commerce, University of British Columbia és Department of Economics and Finance, City University of Hong Kong, 2002. Február

1 A BAA csoport 2004-2005 évre vonatkozó éves jelentése alapján ma a csoport részvényeinek 86,1%-a intézményi befektetők kezében van, a maradék pedig kisbefektetőké. E sorok írása közben a spanyol Ferrovial csoport felvásárlási ajánlatot tett a BAA részvényekre, összesen 8,75 milliárd fontra értékelve a BAA csoportot. (2006. március 17)

2 A Versenyhivatal legutóbb éppen 2006. júniusában kezdett hasonló vizsgálatba.

3 Forrás: Legislative Council of the Hong Kong Special Administrative Region, Panel on Economic Services

4 A CAA a NATS tarifáit is ársapkával szabályozza

5 A törvény értelmében a repülőtér nem szedhetnek díjat a szolgáltatásaiért a CAA tudta nélkül

6 Forrás: CAA, February 2003

7 Heathrow, Gatwick, Stansted és Manchester. Ez utóbbi nem a BAA repülőtere. Érdekeség viszont, hogy London vonzáskörzetében sem a lutoni, sem a London City repülőtér nem szabályozott repülőtér. E két repülőtér nem a BAA működteti.

8 A pénzügyi évet a BAA minden évben április 1 és a következő év március 31 között számítja.

9 Fontos, hogy a reptér mindenféle tevékenységből eredő bevételét figyelembe veszik!

10 Gatwick és Stansted esetében $X=0$

11 A többi repülőtérnél ezt a tényezőt egyáltalán nem alkalmazzák

12 Ezt a tényezőt Stanstednél nem használják

13 A számításokban a gyakorlatban a 2000-1-es évre diszkontált számokat használják.

14 Az 1998-99-es évben az ársapkával szabályozott bevételek a BAA szabályozott repülőterei bevételeinek csak 34%-át adták. (ex-post)

15 Nem találtam megfelelő magyar fordítást a fogalmakra, de talán lehetne még használni az „egy kalapos” és a „két kalapos” fordítást is az „egy kalap alá venni” kifejezésből kiindulva, amely tulajdonképpen jól tükrözné a fogalmak valós tartalmát.

16 Beesley, 1999

17 2003-ban Heathrow-n 63 millió utas fordult meg. Ettől több utas csak az atlantai Hartsfielden és a chicagói O'Hare-en járt, 79 és 69 millió fő. (Forrás: Airline Business, 2004 június). Ezt a forgalmat Heathrow két, kb. akkora kifutópályán bonyolítja, mint amilyenek Ferihegyen vannak. Ferihegy 2003-ban 5 millió utast fogadott. Ezzel egy időben a Gatwick repülőtér 30 millió utast fogadott egy kifutópályával.

18 Starkie, 2001

19 Doganisra hivatkozik, aki véleménye szerint egy reptér méretgazdaságossága kb. évi 3 millió utasig áll fenn. Doganis, 1992.

20 Monopolies and Mergers Commission, 2002.

21 CAA, 2000

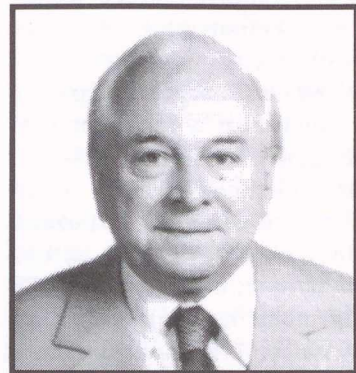
22 Czerny, 2004

23 Zhang és Zhang, 2002

24 Ez abban az esetben igaz, ha a kosárban alkalmazott súlyokat a megelőző év tényadatainak súlyai alapján állapítják meg. Amennyiben nem ez történik, hanem a súlyokat valamilyen előrejelzés alapján állapítják meg, akkor az év végi korrekciók szükségessé válnak.

25 Amennyiben ugyanis a repülőtérnek alacsonyabb a határkölsége, mint az átlagkölsége, úgy abban érdekelt, hogy az ársapkához használt előrejelzései a reálisnál alacsonyabb forgalmat mutassanak. Így a valós forgalom bekövetkeztével a repülőtér extra haszonra tehet szert.

DR. CZÉRE BÉLA (1915-2006)



Dr. Czére Béla címzetes egyetemi tanár, a Közlekedési Múzeum nyugalmazott főigazgatója, a magyar közlekedéstudomány, a közlekedéstörténet írás és a közlekedési múzeológia országosan és külföldön is elismert szakembere 2006 november 26-án életének 92. évében elhunyt.

Dr. Czére Béla 1915 február 22-én született Budapesten. 1942-ben szerzett államtudományi doktorátust a Pázmány Péter tudományegyetemen. 1957-ben a műszaki tudományok kandidátusa, majd 1965-ben a közlekedéstudományok doktora tudományos fokozatot ért el.

A Magyar Tudományos Akadémia Tudomány és Technikatörténeti Komplex Bizottságának tagja, a Közlekedési Albizottságnak elnöke, a Közlekedéstudományi Egyesületnek alapító és örökös tagja volt.

A Közlekedési Múzeumok Világszervezetének, az IATM-nek 1969-től két cikluson át alelnöke, majd Tanácsadó Bizottságának tagjaként tevékenykedett.

Munkássága a MÁV-hoz és a közlekedéshez kapcsolódott. 1949-1967-ig a MÁV területén dolgozott különféle beosztásokban. 1967-1979-ig nyugállományba vonulásáig a Közlekedési Múzeum főigazgatója volt. Szakirodalmi és szerkesztői munkásságát számos megjelent szakkönyve, évkönyve, tudományos cikke hirdeti.

A Közlekedéstudományi Egyesület szaklapjának a Közlekedéstudományi Szemlének 1951. évi alapítása óta haláláig mint a Szerkesztőbizottság tagja, 1955-1976-ig szerkesztője, majd 1976-1984-ig mint főszerkesztő örködött a lap tudományos színvonalának megtartásán.

Munkássága elismeréseként számos kitüntetést kapott, amelyek közül is kiemelkedik a Móra Ferenc Emlékérem, a MTESZ Díj és az 1995-ben átvett Széchenyi Díj.

Teljes életet élt, amelyben az ember, a család és a munka meghatározó szerepet töltött be.

Dr. Czére Béla végső búcsúztatását 2006 december 8-án a Fiumei úti temető ravatalozójában tartották.

Emlékét kegyelettel megőrizzük.

Szerkesztőbizottság

Tóth Ferenc

VIZI KÖZLEKEDÉS

Árvíz 2006-ban

A hazánkban befolyó vizek forrásai területen egyre nagyobb mennyiségben lehulló hó és a Dunától keletre fekvő országrész belvízvédelmi helyzete már jelezte, hogy az árvízvédelmi feladatok ellátására létrehozott szervezeteknek nehéz kihívásokkal kell szembenézni.

A hóolvadás késlekedett, majd az esőzések is tovább fokozták a veszélyt. A Duna és a Tisza ár hullámai találkozottak, és a mellékfolyók nagyvizei tovább emelték a vízszinteket, így a korlátozott kiáramlás visszaduzzasztó hatása nemcsak rekordmagaságú víztömegek okozott, hanem a tetőzés idejét is meghosszabbította.

1. Az árvíz keletkezése és levonulása

Az év elején a tartós fagypon alatti hőmérséklet a jégtörő hajók és a jégrobbantó csoport mozgósítását követelte ki. A szűkebb egyedi árvízvédelmi tevékenységet ellátó csoportoknak jelentősebb beavatkozását nem kellett végrehajtani. Viszont a hidrológiai adatok majd a külföldi híradások sokkal nagyobb veszély közeledtére hívták fel a figyelmet. A március elején leesett csapadék és a napközben is fagypon alatti levő hőmérséklet tovább növelték a felgyülemelő hó mennyiségét.

A hó mennyiségének változása szempontjából figyelmen kívül nem hagyható körülménynek bizonyult, hogy a szélsőségesen nagy csapadékok a tél utolsó és a tavasz első hetében, februárban és márciusban jelentkeztek. Ekkor a két havi sok éves átlagot 70%-kal meghaladó csapadék (hőmérséklet változástól függően) hó for-

májában összegyűlt, majd hóolvadás következtét be. A lépésenként meginduló olvadás közepéig tartó esőzések emelték a Duna, Tisza és mellékfolyóinak vízhozamát. Ehhez a fagyott talajon olvadó hó vízhozamnövelő hatása is hozzájárult. Az árvízzel egyidejű belvíz 260 ezer hektáryi területet borított be, melyek jelentős részét a megemelkedett folyóvízszintek miatt csak szivattyúzással lehetett visszajuttatni a mederbe. A Duna vízgyűjtő egész területén az egyidejű olvadás és a csapadékos időjárás a Tiszán és a mellékfolyókon is igen nagy ár hullámot okozott. Az események kezdetén a Bodrogon és a Felső-Tiszán alakult ki jelentős áradás. Ezeknek az áradásoknak nem a tetőzésük, hanem a tartósságuk okozott jelentősebb gondot. Ezt a felső folyószakaszokról érkező sorozatos vízutánpótlás idézte elő.

A Körösök ár hulláma Gyomaig mindegyik Körös-ágot III. fokú készütségi szint fölé emelte. A Maros márciusi áradása ugyan levonult a készütségi szint alá, de április elején már I. fokú vízállás fölé nőtt. Ezt követően lassú áradásba kezdett először az ár hullámok, majd a Tisza duzzasztó hatása miatt. Április közepén a III. fokú szintet megközelítve tetőzött, majd tovább emelkedett.

Ebben az időszakban Tokaj térségében a Bodrog és a Felső-Tisza ár hulláma találkozott. Ugyan a tetőzés csak két napig tartott, de a levezetett víztömeg jelentős volt. A Bodrogon, Körösön és Maroson levonuló ár hullám a Közép és Alsó-Tisza vízszintjét igen gyorsan (április 10-én) III. fokú készütségi szint fölé emelte. Ezt még megtette a Duna rekord magasságú

vízállásából adódó visszaduzzasztás. A Duna ez időben ugyan apadni kezdett, de a csapadék általi vízutánpótlás a Tisza mellékfolyóit tovább táplálta.

A mellékfolyók áradása és a tiszai ár hullám újabb, még sosem látott vízállással jegyezte be magát a történelemkönyvekbe. Legjelentősebb vízszint emelkedésekre a Maros és Körös torkolat közötti szakaszokon került sor. Az egy-két napos árvízcsúcsok egymástól való időbeni elcsúszása figyelmeztetett arra, hogy a 2006 évi tavaszi árvíznél jelentősebb vízszintemelkedés is keletkezhet a Tiszán. A felhalmozódott víztömeg a folyók visszaduzzasztó hatása miatt csak lassan folyt le. Igazán csak a kiskörei duzzasztás megkezdése hozott számottevő vízszint csökkenést, amely hatására egy hét múlva megszűnhetett volna a készütségi szint. Azt a feltevést, hogy ez évben már nem okozhatnak a folyók további meglepetést, alaposan megcáfolta a Hernádon az esőzésekből adódó igen intenzív ár hullám levonulása.

A 2006 júniusában levonult ár hullám a Hernád teljes hosszában rekordmagasságú vízszintek kialakulását okozta. A legnagyobb eddigi észlelt árvízszint 5-25 cm-es meghaladása a teljes Hernád szakaszon megfigyelhető volt.

2. Védekezés

A tavaszi árvizek a gátakra szólították az embereket. Az árvízvédelmi veszélyeztetettség mértékében több ezer védelmi munkás, árvízvédelmi járőr, a honvédségi és civil szervezetek dolgozói vettek részt a munkában. Ennek az

óriási feladatnak a leküzdésében az ÁBK SZ KHT. védelmi csoportja is feladatot kapott, amely az első naptól kezdve az utolsóig lekötötte az idejét.

A dunai árhullám érkezése idején már a szigetközi szakasz-mérmű területén állt készenlétben a védelmi osztag. Ezen a helyszínen 35 km hosszú védelmi szakaszon látott el járőr-, és figyelő szolgálatot. Az időben felismert veszély következtében az árvízvédelmi jelenségek itt még nem kívántak nagyobb méretű beavatkozást. A helyismeret megszerzésével az éjszakai műszakok ellátása már szinte rutinfeladattá vált. A második éjszakai műszak alatt újabb feladat megoldásához rendelték az osztag egy részét.

A Komárom-Szőny közötti védvonalon épült ki az ország gazdasági szempontjából egyik legjelentősebb vasúti pályája. Ezen a védvonal szakaszon a Duna magas árhulláma elérte a zúzottkő ágyazatot, amely azzal a veszéllyel járt, hogy a gátkorona tetején a kövek között átáramló víz kimoshatja az aljzatot. A védekezés ezen a szakaszon jelentősen igénybe vette a személyi állomány állóképességét. Itt a vasúton történő homokzsák szállítás kapacitása lényegesen nagyobb mint más védekezési szakaszokon. A különböző, de azonos cél elérése érdekében tevékenykedő szervezetek a vízügyi dolgozókon kívül is felsorakoztak ezen a védvonalon. A MÁV és a honvédség vezetése az első perctől kezdve felismerte a veszélyhelyzetet, és mintaszerűen oldották meg az együttműködést, majd végrehajtották a megoldásra váró feladatokat. Köszönet érte.

A nyílt vonalú gát védekezés mellett a városi árvízvédekezés is próbára tette a védekezők felkészültségét. A pályaudvar mögött egy a nyílt víztől mintegy 150 méterre felejtett kútból tört fel a víz mintegy 20-30 liter/s hozammal. A vízhozamot egy kisebb ellennyomó medence kialakításával lehetett a szükséges mértékig korlátozni. Ellenben a pályaudvar

keleti kijárójának őrházánál keletkezett árvízi jelenség még az évtizedes tapasztalatokkal rendelkező védekezőknek is meglepetést okozott. Ugyanis annak ellenére, hogy hajnalonként a hőmérséklet fagypontra süllyedt le, a kialakított védvonal mögött a vágányok között 15-20°C hőmérsékletű víz tört fel, amely több száz méter távolságra telítette a zúzottkő ágyazatot, veszélyeztetve a vasúti közlekedés elektromos vezérlését. Az ellennyomó medence hatástalansága miatt szivattyúzással kellett a védekezést megoldani. Később kiderült, hogy a gőzölgő víz a helyi gyógyfürdő medencéjének gondolatlan leürítése következményeként került a pályaudvarra.

A védelmi osztagot a Duna biztonságos vízszint alá csökkentése után hazarendelték az állomás helyére. A visszavonuló osztag egy csoportja tovább folytatta a védekezést a Római parton, ahol a lefolyástalan területekről mintegy 45.000 m³ vizet kellett szivattyújuk üzemeltetésével visszajuttatni a Dunába.

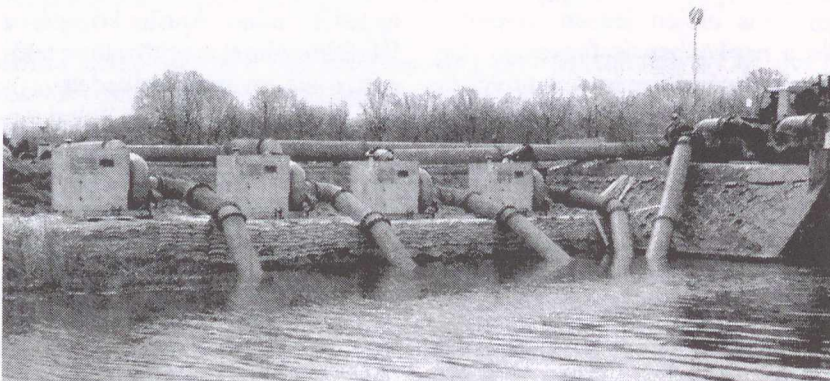
A kisebb visszamaradt csoport még be sem fejezte a munkáját, és máris az osztag teljes létszámát mozgósították. Ekkor az osztag az ország másik végén, a román határ melletti Apátfalván vette fel a küzdelmet a természet erőivel. Itt egy 500.000m³/nap vízszállító képességű szivattyútelepet kellett kialakítani (1. ábra). Ez idő alatt egy az osztagból kivált csoport vízi szállítási felada-

tokat látott el.

A szivattyúk üzembe állítása után a szerelést végző csoport az öcsödi őrtérületén lévő magasságihiányos gátszakaszra került áthelyezésre. A több kilométer hosszú gátszakasz védelméhez a honvédség pontonjai szállították a homokzsákokat. A Tisza visszaduzzasztó hatása miatt a tetőzés elhúzódott, ezért a védekező csoport létszámát ismét tovább kellett osztani, hogy más védekezési helyeken a szükséges térvilágítást biztosítani tudja. A védelmi osztag megosztottságát a talajfeltáró szakcsoport önálló működtetése is tovább fokozta.

A Tisza és a Körös minden várákozás ellenére tartotta a rekord magasságú vízszintet. A vízterhelés hatására sorban jelentek meg a suvadások (rézsumegcsúsások) a gátak mentett oldalán (2. ábra). A legnagyobb megcsúsások a Körös Zugban keletkeztek. Itt több faluból kellett a lakosságot kitelepíteni. A meggyengült állékonyságú töltéskorona szádfalazással történő megerősítésére nem volt mód, mert a pontonról történő szádfalazás megkezdésekor a talajrezgés a töltéskorona állékonyságát veszélyeztette. A sorozatos töltésmegcsúsások ellenére a gátak továbbra is tartották a vizet. A kritikus veszélyhelyzetre való tekintettel fel kellett készülni egy esetleges gátszakadás bevéására is.

A jelentős magassággal rendelkező gátak lehetséges szakadása esetén a nehéz szádfalaktól



1. ábra

Körös 500-as szivattyúk Apátfalvi-főcsatornán

készült védművek adhattak hatékony és gyors védelmet. Az ilyen nagyméretű szádfalazási technológia kivitelezéséhez egyedülálló pontonrendszerből kialakított úszómű szükséges. A közúton is szállítható elemek összeszerelésekor 300-as „U” gerendákra volt szükség. Ez biztosította a kellő szilárdságot a 120 tonna terhelhetőségű úszóműnek. A pontonrendszert az osztag 2 nap alatt szerelte össze, de szerencsére annak használatára nem volt szükség (3., 4., 5. ábrák).

lecsökkentett létszámmal működő, költségvetési forráshiánnyal küszködő és rendszeres átszervezés alatt álló vízügyi dolgozók megállták a helyüket.

Ezt követően a védekezésben részt vett dolgozók megkezdték a védekezésen kívüli állami feladataik ellátását abban a reményben, hogy az év eleje óta tartó szinte folyamatos kivezényléseknek vége szakadt. A védekezésben részt vett gépek és eszközök karbantartása még be sem fejeződött, amikor az ÁBK SZ Kht. osztagait újra mozgósítani kellett.

kezdte meg a védekezési munkát. A Vízügyi Igazgatóság a honvédség gyors és szakszerű védekezés szervezése lehetővé tette a katonai helikopteres homokzsák szállítást, továbbá a rövid idejű vízkivezetést, így a veszélyeztetett lakott területeket sikerült megvédeni.

A gyors áradást még gyorsabb vízszint csökkenés követte. A védekezésben részt vett dolgozók a 4 nap kimerítő munkavégzés befejeztével visszavonultak a telephelyükre, és megkezdhették a felszereléseik és eszközeik felkészí-



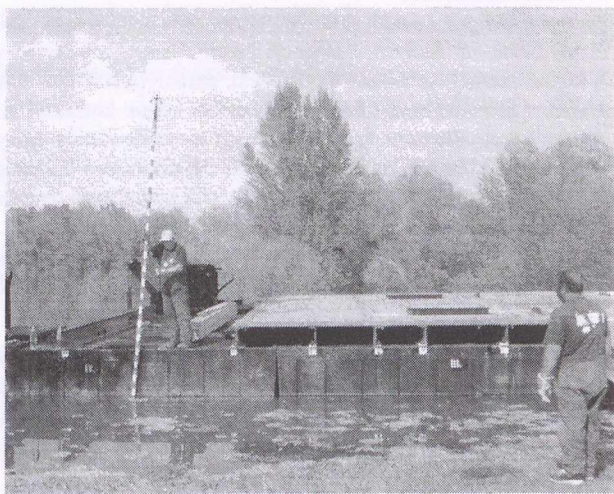
2. ábra
Rézsú megtámasztás Csépa-Szelevénynél



3. ábra
Összeállított 14 részes hídmező lemezhúzás közben



4. ábra
14 részes hídmező szádlemez verés közben



5. ábra
14 részes hídmező szerelése Csongrádnál

Az ÁBK SZ Kht. osztagainak 31 napon keresztül tartó védekezése során újabb és újabb kihívásokkal kellett szembenéznie. A

A Hernád folyón az esőzések miatt teljes hosszában rekord magasságú árhullám alakult ki. Az osztag Ócsánalos térségében

tését egy következő árhullám környezetromboló hatásainak kivédésére.

ÖSSZEVONT TARTALOM

A Közlekedéstudományi Szemle

LVI. évfolyam 2006. évi számainak összevont tartalomjegyzéke

Szerkesztőbizottság elnöke: *dr. Udvari László*
 Főszerkesztő: *dr. Ivány Árpád*
 Szerkesztő: *Hüttl Pál*

	szám	oldal
1. Közlekedéspolitika		
<i>Szűcs Lajos</i> : Közlekedésigazgatás, mint a közlekedéspolitika megvalósításának eszköze	1	.2
<i>Dr. Ruppert László</i> : Közlekedés a magyar kormányprogramokban	4	.127
<i>Dr. Molnár Éva</i> : A közlekedési reformok külső meghatározói	11	.412
2. Közlekedéstudomány		
<i>Mészáros Ferenc</i> : Egységes európai megközelítés kialakítása közlekedési projektek értékelésében	1	.18
<i>Dr. Posfalvi Ödön</i> : Hátsókerék hajtás, elsőkerék hajtás, összkerék hajtás	11	.423
3. Vasúti közlekedés		
<i>Dr. Ercsey Zoltán-Gittinger Tibor-Kisteleki Mihály-Vincze Tamás</i> : A Bp-Keleti pályaudvar kapacitásának növelése és az elővárosi közlekedés II. rész	1	.22
<i>Keresztes László Lóránt-Járasi Ferenc</i> : A vasút szerepe a Baranya megyei falusi lakosság munkaerőpiaci mobilitásának kielégítésében	1	.29
<i>Szemerey Ádám</i> : A Nyitravidéki Kisvasutak története	2	.68
<i>Dr. Ercsey Zoltán-Martinka István</i> : A határokon átmenő forgalom történeti háttere és szabályozása	5	.187
<i>Dénesfalvy Ágnes</i> : A vasúti állomási szolgáltatások kínálati értékének meghatározása vektoriális módszerrel	6	.225
<i>Édes Balázs</i> : A személyszállítási szolgáltatási színvonal változása a magyar vasúti közlekedésben a századfordulótól napjainkig	6	.235
<i>Dr. Kubinszky Mihály</i> : Adatok az európai vasúti építészettörténet irodalmáról	8	.309
<i>Dr. Ercsey Zoltán-Gittinger Tibor-Kisteleki Mihály-Vincze Tamás</i> : A Budapest-Nyugati pályaudvar kapacitásának növelése és az elővárosi közlekedés	9	.328
<i>Dr. Horváth Ferenc</i> : 2006-ban jubiláló magyar vasútvonalak	10	.375
<i>Vörös Zsuzsanna</i> : A folyamatinnováció lehetőségei a vasúti személyszállításban	11	.407
<i>Varga Károly</i> : 150 éve létesítették a szolnoki MÁV járműjavító műhelyt	11	.427
4. Közúti közlekedés		
<i>Dr. habil Gáspár László</i> : A közúti közlekedés hosszú távú víziója	3	.82
<i>Varga István-dr. Kulcsár Balázs-dr. Bokor József</i> : Automatikus eseménydetektálás állapot-megfigyelővel	6	.208
A közúti személyszállítás irányításával, szabályozásával és tulajdonlásával kapcsolatos időszerű kérdések	7	.268
<i>Murányi Szilvia-Palotai Bálint</i> : Az európai közúti közlekedési modellek fő tanulságai	7	.269
<i>Juhász László-Murányi Szilvia</i> : A közúti személyszállítás irányításával, szabályozásával és tulajdonlásával kapcsolatos időszerű kérdések. A köztulajdonban lévő busz szolgáltatás privatizációja Európában	8	.317
<i>Budai Ákos</i> : A közúti közösségi közlekedés szabályozó rendszerének átalakítása Szlovákiában	9	.350
<i>Dr. habil Gáspár László</i> : A közúti vagyongazdálkodás	11	.402
<i>Dr. Posfalvi Ödön</i> : Hátsókerék hajtás, elsőkerék hajtás, összkerék hajtás	11	.423
<i>Richard Bentley</i> : Miért a gépkocsivezetőnek kell felelősséggel tartoznia?	11	.436
5. Légi közlekedés		
<i>Dr. Olróci Zsuzsanna</i> : Egységes légtér az egységes európai piac felett	4	.149
<i>Renner Péter</i> : Közlekedési bűncselekmények a légiforgalmi irányításban	4	.154
<i>Szabó János</i> : A légiiparban történt változások az elmúlt évek során	10	.362
<i>Bognár András</i> : A repülőterek gazdálkodásának és szabályozásának néhány időszerű kérdése I. rész	12	.458
6. Vízi közlekedés		
<i>Szalma Botond</i> : Tengeri monstrok II. rész (Szárazáru szállítók)	2	.59
<i>Dr. Kopár István</i> : A Sió-csatorna életképessé tételét célzó fejlesztési elképzelések	8	.302
<i>Dr. Vass Ödön</i> : A belvízi árufuvarozás új szabályai	10	.369
<i>Komlós Attila</i> : A transzatlanti gőzhajó közlekedés fejlődési az első világháború előtt	12	.472
7. Közlekedésbiztonság		
<i>Dr. Csizsár Csaba</i> : A biztonság fokozása telematikai rendszerekkel a közforgalmú közlekedésben	1	.7
<i>Richard Bentley</i> : Miért a gépkocsivezetőnek kell felelősséggel tartoznia?	11	.436

8. Környezetvédelem

<i>Markovits Somogyi Rita: A zajszennyezés hatásainak elemzése fókuszcsoportos felmérés segítségével</i>	2	.53
<i>Török Ádám: A zajszennyezéssel kapcsolatos fizetési hajlandóság meghatározása kérdőíves felmérés segítségével</i>	6	.222

9. Logisztika

<i>Dr. Tanczos Lászlóné-Nagy Zoltán: A hazai intermodális szállítási láncok bekapcsolása a nemzetközi logisztikai rendszerekbe I. rész</i>	4	.122
<i>Dr. Tanczos Lászlóné-Nagy Zoltán: A hazai intermodális szállítási láncok bekapcsolása a nemzetközi logisztikai rendszerekbe II. rész</i>	5	.162
<i>Dr. Bokor Zoltán: Intermodális áruszállítási lánc menedzsment</i>	5	.171
<i>Dr. Legeza Enikő: A city logisztikai feladatai a megváltozott körülmények között</i>	8	.292

10. Személyszállítás

<i>Dr. Molnár Éva: Hosszú és rögzös út a közforgalmú személyszállítás állam-monopolista kínálati piacától a versenyalapú keresleti piachoz</i>	3	.104
<i>Szigeti Dániel: A regionális közösségi közlekedés korszerű lehetőségei</i>	6	.215
<i>Dr. Csizsár Csaba: Telematikailag integrált személyközlekedés</i>	12	.447

11. Regionalitás és közlekedés

<i>Emlékeztető a „Regionalitás és közlekedés” című tudományos ülésről</i>	7	.242
<i>Pálfalvi József: A közlekedési infrastruktúra regionális jellemzői</i>	7	.248
<i>Dr. Berényi János: Az áruszállítás regionális vonatkozásai</i>	7	.256
<i>Dr. Erdősi Ferenc: A régiók közötti közlekedés fejlesztésének főbb irányai</i>	8	.282

12. Szállításkorszerűsítés

<i>Dr. Tóth János-dr. Horváth Balázs: Rugalmas közlekedési rendszerek tervezésének alapjai</i>	7	.263
--	---	------

13. Vasúti építőipar

<i>Dr. Kubinszky Mihály: Adatok az európai vasúti építészettörténet irodalmáról</i>	8	.309
---	---	------

14. Közúti építés

<i>Dr. Tóth Géza: Az autópályák területfejlesztő hatásának vizsgálata</i>	4	.137
<i>Dr. habil. Gáspár László: A közúti vagyongazdálkodás néhány sikeres külföldi példája</i>	9	.322

15. Közlekedésépítés

<i>Havas Katalin: A közép-magyarországi régió közlekedésének fejlesztési lehetőségei 2007-2013 között</i>	6	.202
---	---	------

16. Közlekedésgazdaság

<i>Kelemenné Erdős Anikó: A hosszú távú versenyképesség feltételei a közforgalmú közlekedésben</i>	5	.178
--	---	------

17. Oktatás

<i>Dr. Kulcsár Béla: Ünnepi beszéd a BME Közlekedésmérnöki Kar 55. éves jubileuma alkalmából</i>	12	.442
--	----	------

18. Kitekintés

<i>Dr. Erdősi Ferenc: A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében I. rész</i>	2	.42
<i>Dr. Erdősi Ferenc: A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében II. rész</i>	3	.94

19. Kiállítás

<i>Varga Károly: Beszámoló az Automobil 2005 járműipari szakkiállításról</i>	10	.388
--	----	------

20. Visszaemlékezés

<i>Szemerey Ádám: A Nyírvidéki Kisvasút története</i>	2	.68
<i>Édes Balázs: A személyszállítási szolgáltatási színvonal változása a magyar vasúti közlekedésben a századfordulótól napjainkig</i>	6	.235
<i>Dr. Horváth Ferenc: 2006-ban jubiláló magyar vasútvonalak</i>	10	.375
<i>Varga Károly: 150 éve létesítették a szolnoki MÁV járműjavító műhelyt</i>	11	.427
<i>Komlós Attila: A transzatlanti gőzhajó közlekedés fejlődése az első világháború előtt</i>	12	.472

21. Hozzászólás

<i>Dr. Ercsey Zoltán-Gittinger Tibor-Kisteleki Mihály-Vincze Tamás: Hozzászólás „A Keleti kapcsolat” című HVG cikkhez</i>	7	.277
---	---	------

22. Könyvszemle

<i>Mészáros Rezső: Megjelent, Erdősi Ferenc: Magyarország közlekedési és távközlési földrajza című könyv</i>	3	.114
--	---	------

23. Egyesületi hírek

<i>Dr. Prezenszki József: Diplomamunka pálya- és irodalmi díjasok 2005-ben</i>	2	.78
<i>Dr. Prezenszki József: A Közlekedéstudományi Egyesület által díjazott diplomamunkák 2005-ben</i>	3	.115
<i>Dr. Prezenszki József: KTE irodalmi díjasok 2005-ben</i>	5	.197

Résumé

- Dr. Éva Molnár-Dr. Judit Somló:* La régulation européenne de la service publique des transports et la pratique existante2
Les auteurs présentent une partie réduite et actualisée d'un recherche project élaborée pour le Ministre de l'Économie et des Transports, qui s'occupe de la régulation européenne de la service publique des transports et de la pratique utilisée dans quelques pays en Europe.
- József Bíró:* La culture et la risque de l'utilisation de la téléphone mobile pendant la conduite.....19
L'auteur analyse et résume le processus de déplacement du transport des passagers dans l'article et il présente le système soutenant ce processus.
- András Bognár:* Quelques questions actuelles de la gestion et de la régulation des aéroports britanniques (Partie 2.)27
L'auteur s'occupe des questions actuelles de la gestion des aéroports dans une série d'articles se composant de quatre parties. Il présente les prescriptions valides des aéroports britanniques dans la partie présente et il montre, comment la privatisation de ces aéroports se fonctionne.
- Ferenc Tóth:* Les inondations en 200635
L'auteur présente les inondations, qui ont frappé notre pays en 2006 et la protection contre les inondations. L'inondation s'étende sur le territoire des rivières Danube et Tisza et sur le territoire complète de leurs affluents.
- Le table des matières concentré de la revue Közlekedéstudományi Szemle pour les numéros de l'année 2006.*38

Summary

- Dr. Éva Molnár-Dr. Judit Somló:* The regulation of the transport public services in Europe and the prevailing practice.....2
The authors present an abbreviated and actualised part of a research work made for the Economic and Transport Ministry, that deals with the European regulation of the transport public services and with the practice used in some European countries.
- József Bíró:* The culture and risks of the use of the mobile telephones [handies] during the traffic.....19
In the course of the last years the utilisation of the mobile telephones has increased during driving in Hungary as well. The author analyses the dangers of it and makes proposals for reduction of the accident danger arising from this.
- András Bognár:* The regulation of the English airports (Part II)27
The author deals with the actual questions of the economic management of the airports in a series of articles consisting of four articles. In the present part the author presents the valid rules of the English airports and shows the events of the privatisation methods of them.
- Ferenc Tóth:* The flood in 2006.....35
The author presents the floods occurred in 2006 in our country and the flood control measurements. The flood affected the whole area of the rivers Danube and Tisza and of their tributaries.
- The concentrated table of content of the numbers of the journal Közlekedéstudományi Szemle in 2006*38

Zusammenfassung

- Dr. Molnár, Éva – Dr. Somló, Judit:* Die europäische Regelung des öffentlichen Verkehrsdienstes und die vorhandene Praxis....2
Die Autorinnen geben einen kurzgefassten und aktualisierten Teil einer für das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr erarbeiteten Forschung, welche die europäische Regelung des öffentlichen Verkehrsdienstes und dessen in einigen Ländern verwirklichte Praxis behandelt.
- Bíró, József:* Die Kultur und Risiken der Mobiltelefon-Benützung während der Fahrt19
In den letzten Jahren hat sich die Benützung des mobilen Telefons während des Autofahrens auch in unserem Land vermehrt. Der Autor analysiert deren Gefährlichkeit und macht Vorschläge zur Verminderung der daraus auftretenden Unfallgefahr im Interesse der angemessen beschränkten und zurückgehaltenen, kulturellen Mobilbenützung.
- Bognár, András:* Die Regelung der britischen Flughäfen (Teil II)27
Der Autor behandelt die aktuellen Fragen der Wirtschaft der Flughäfen in einer vierteiligen Artikelserie. Im gegenwärtigen Artikel gibt er die gültigen Regelungen der britischen Flughäfen bekannt und stellt vor, wie deren Privatisierungen erfolgten.
- Tóth, Ferenc:* Überschwemmung in 200635
Der Autor gibt im Artikel die im Jahre 2006 unser Land heimgesuchten Überschwemmungen und die Verteidigungsmaßnahmen bekannt. Die Hochwässer verbreiteten sich auf das ganze Gebiet der Donau und der Theiß, sowie deren Nebenflüsse.
- Die zusammengefassten Inhaltsverzeichnisse der Ausgaben der Verkehrswissenschaftlichen Schau in 2006.*38

460,-Ft

