

TARTALOMJEGYZÉK

1.	BEVEZETÉS	1
2.	A VASÚTI SZÁLLÍTÁSI ÉS PÁLYAKAPACITÁSI PIAC KIALAKULÁSA, EURÓPAI LIBERALIZÁCIÓJA	4
2.1	A VASÚTI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER ÁTALAKULÁSI FOLYAMATA	5
2.2	AZ EURÓPAI VASÚTPOLITIKA ÉS A VASÚTI SZERKEZETÁTALAKÍTÁS KAPCSOLATA	7
3.	A MAGYAR VASÚT HELYZETE, FELADATAI AZ EURÓPAI INTEGRÁCIÓ ÉS JOGHARMONIZÁCIÓ SZEMPONTJÁBÓL	11
3.1	A MAGYAR VASÚT SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI FOLYAMATA	11
3.2	A PROBLÉMÁK ÉS MEGOLDÁSI LEHETŐSÉGEIK FELVÁZOLÁSA.....	14
3.3	A MAGYAR VASÚT EU-INTEGRÁCIÓVAL ÉS JOGHARMONIZÁCIÓVAL ÖSSZEFÜGGŐ FELADATAINAK MEGHATÁROZÓI.....	15
3.3.1	<i>Az európai nemzetközi vasútvonalakról szóló egyezmények</i>	18
3.3.2	<i>Az EU-csatlakozás jogharmonizációs kötelezettségei</i>	19
3.3.3	<i>Az EK közösségi vasutakkal kapcsolatos irányelvei és azok magyar jogharmonizációja</i>	20
3.3.4	<i>Az EU Bizottság 1995. évi Zöld Könyve és 1998. évi Fehér Könyve</i>	28
4.	A PÁLYAHASZNÁLATI DÍJKÉPZÉS RENDSZERE	30
4.1	A VASÚTI PÁLYAHASZNÁLATI DÍJ FELSZÁMÍTÁSÁNAK SZÜKSÉGESSÉGE.....	30
4.2	A PÁLYAHASZNÁLATI DÍJRENDSZER STRATÉGIAI CÉLJAI.....	32
4.3	A PÁLYAHASZNÁLATI DÍJ MEGHATÁROZÁSÁNAK ALAPELVEI.....	34
4.3.1	<i>A pályahasználati díjképzés során felhasznált vetítési alapok</i>	37
4.3.2	<i>Használható díjrendszer-modellek</i>	38
4.3.2.1	Pályaköltség-fedezeti elv.....	39
4.3.2.2	Kapacitáslekötési díj elv.....	39
4.3.2.3	Szolgáltatásalapú modell	39
4.3.2.4	A díjrendszer-modellek összehasonlító értékelése.....	40
4.3.3	<i>Az ár meghatározásának lehetséges módjai</i>	41
4.3.3.1	Monopol árak.....	41
4.3.3.2	Átlagköltség-alapú árak.....	42
4.3.3.3	Határköltség-alapú árak.....	42
4.3.3.4	Egylépcsős árképzés	43
4.3.3.5	Kétlépcsős árképzés.....	43

5. A VASÚTI PÁLYAHASZNÁLATI DÍJMEGHATÁROZÁS NEMZETKÖZI GYAKORLATÁNAK ÁTTEKINTŐ ELEMZÉSE.....	46
5.1 A VASÚTI PÁLYÁHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS ÉS A VASÚTI PÁLYAHASZNÁLATI DÍJ MEGHATÁROZÁSÁNAK EURÓPAI UNIÓS ALAPELVEI	46
5.2 A VASÚTI PÁLYÁHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS ÉS A VASÚTI PÁLYAHASZNÁLATI DÍJ MEGHATÁROZÁSÁNAK NYUGAT-EURÓPAI GYAKORLATA	51
5.2.1 A német vasút gyakorlata	51
5.2.2 Az olasz vasút gyakorlata.....	54
5.2.3 Az angol vasút gyakorlata.....	56
5.2.4 A svéd és norvég vasút gyakorlata	58
5.2.5 A francia gyakorlat.....	59
5.3 A VASÚTI PÁLYÁHOZ VALÓ HOZZÁFÉRÉS ÉS A PÁLYAHASZNÁLATI DÍJ MEGHATÁROZÁSÁNAK KELET-EURÓPAI GYAKORLATA	61
5.3.1 A lengyel vasút gyakorlata	61
5.3.2 A román vasút gyakorlata	62
5.4 EGYES EURÓPAI ORSZÁGOKBAN ALKALMAZOTT PÁLYAHASZNÁLATI DÍJRENDSZEREK ÖSSZEHASONLÍTÓ ELEMZÉSE	64
6. A VASÚTI PÁLYAHASZNÁLATI DÍJ MEGHATÁROZÁSÁNAK MAGYARORSZÁGI MÓDSZERTANA	68
6.1 BEVEZETŐ MEGFONTOLÁSOK.....	68
6.2 A PÁLYAHASZNÁLATI DÍJ FOGALMA, MEGÁLLAPÍTÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI	70
6.3 A PÁLYAHASZNÁLATI DÍJ MEGHATÁROZÁSÁNAK MÓDSZERTANA A HAZAI VISZONYOK KÖZÖTT	73
6.3.1 Hálózati szintű pályahasználati díj	75
6.3.2 Pályahasználati díj megállapítása a személy- és áruszállítási alaptevékenységekre...	75
6.3.3 A kétlépcsős, kétrészes szolgáltatásalapú modell.....	76
6.3.3.1 A vasúti pályához való hozzáférés díja.....	77
6.3.3.2 A pályahasználati alapidj.....	78
6.3.3.3 Járulékos szolgáltatások díja, felárak, kedvezmények, visszatérítések.....	86
6.4 A MÓDSZERTAN GYAKORLATI ALKALMAZHATÓSÁGA.....	87
7. ÖSSZEFOGLALÁS ÉS KITEKINTÉS.....	89
8. ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK (TÉZISEK).....	99
IRODALOMJEGYZÉK.....	101
MELLÉKLETEK	

1. Bevezetés

Folyamatosan fejlődő világunkban, az információs társadalom korában egyre erőteljesebben jelentkező igény az információk, különböző adatok, statisztikák, tendenciák és trendek naprakész ismerete, amely lehetőséget biztosít - többek között - az optimális vállalatirányítási döntések meghozatalára.

Az Európai Unió fő célkitűzése az egységes Európa létrehozása, az Egyesült Államokkal és Japánnal versenyképes gazdasági térség kialakítása. Az újonnan kialakuló társadalmi-gazdasági rendszerben hatékony termelő és szolgáltató nemzetgazdasági ágazatok működtetése a fő vezérlő elv. Ennek megvalósítására a mesterségesen épített különféle akadályok lebontását követően kerülhet csak sor. Az áruk, szolgáltatások, munkaerő és tőke szabad áramlása csak egységesen szabályozott jogi és gazdasági keretfeltételek között, valamint egységesített műszaki-technológiai szabványok és normák betartása mellett valósítható meg.

A szállítás területén a közúti és légi közlekedési alágazatokban már korábban megkezdődött a liberalizáció folyamata, míg a vasúti közlekedés szerkezetátalakítása és liberalizációja területén tulajdonképpen az 1990-es évek elejéig nem történt előrelépés.

A vasúti szerkezetátalakítás szükségességét ma már a társadalom és a vasúti szakma is elismeri (főképp a közlekedési munkamegosztásban betöltött szerepének megváltozása, a térvesztés miatt), de a reformok gyorsasága, lépései annál vitatottabb kérdések közé tartoznak.

A **magyar vasúti rendszer EU-konform átalakítása** egyrészt politikai, másrészt gazdasági-stratégiai kérdés. Politikai, hiszen az Uniós taggá válás alapfeltétele az egyes EU-jogszabályok átvétele és azok gyakorlati alkalmazása. Gazdasági, mert a költség-hatékony működés megteremtése, az adófizetők pénzének átlátható felhasználása alapvető össztársadalmi érdek; stratégiai, mert a szerkezetátalakítás eredményeként létrejövő új szervezeti felépítés és működési rend hosszú távon meghatározhatja a magyar vasút hazai és nemzetközi közlekedési rendszerben betöltött helyét, szerepét.

A vasút szerkezetátalakítása, amely a pályahálózat és a szállítási szolgáltató tevékenység szétválasztásával jár, felveti a pályahasználati díj meghatározásának problémáit is. Erre jelenleg valamennyi európai országban keresik a megoldást, a saját érdekeknek leginkább megfelelő választ. A disszertáció **témaválasztását** így

különösen aktuálissá teszi az, hogy kidolgozott, és valamennyi ország által elfogadott vasúti pályahasználati díj rendszer jelenleg nem létezik, másrészt annak kialakítása az érvényes jogszabályok és az EU-csatlakozás szempontjából elengedhetetlen. Az újonnan bevezetésre kerülő piac-szabályozó eszközök segítségével meghatározható a vasúti pályakapacitás értéke, fejlesztésének módja, irányvonala.

A választott tématerülettel már az 1960-as évektől kezdődően foglalkoztak, de az igazán mélyreható vizsgálat és a gyakorlati alkalmazhatóság tekintetében a vasúti pályahasználati díj meghatározás hazai és nemzetközi szakirodalmi háttere az utóbbi öt-tíz évre nyúlik vissza. Az értekezés elkészítését így különösen aktuálissá teszi az, hogy nemcsak hazánkban hiányzik még, de több európai vasútnál sincs olyan kidolgozott és/vagy bevezetett modell, amely a pályahasználati díj megállapítására széles körűen alkalmazható megoldást adna.

A piacgazdasági körülmények között működő nemzeti vasutak pályahasználati díjrendszerének kialakításában a legismertebb *külföldi* kutatók közül Chris Nash és Gunnar Gustafsson publikációi emelhetők ki. A pályahasználati díj téma *hazai* művelői között Ritoók Pál és Tánczos Lászlóné munkáit kell feltétlenül megemlíteni. A hazai vasutak EU-integráció és jogharmonizáció szempontjából elvégzendő feladatainak meghatározását magyar nyelven leginkább Rixer Attila és Szabó György művei fémjelzik.

Az egyes országokban kialakított sajátos modellek a gyakorlati adaptálhatóság bonyolultsága miatt többször kerültek, és kerülnek kisebb-nagyobb átalakításra az újabb környezetben történő adaptálás során. Gyakran alkalmazott megoldás, hogy a meglévő díjrendszer folyamatos alakításával és nem gyökeres megváltoztatásával, fokozatosan módosítják és pontosítják a kidolgozott, érvényben levő díjrendszereket.

A disszertáció első három fejezetében a nemzetközi vasút-liberalizációs folyamatokat mutattam be, illetőleg az érvényben levő nemzetközi vasúti egyezmények, megállapodások, az Európai Unió által elfogadott irányelvek magyar vasutakra való adaptálhatóságát elemeztem. A harmonizációs feladatok tárgyalásához bemutattam a magyar vasút helyzetének 1990-es években bekövetkezett változását, lehetőségeit és a jelenlegi rendszerben fennálló veszélyeket.

Az elméleti kutatómunkám során elemeztem a pályahasználati díj

megállapításához szükséges tényezőket, a díjmegállapítás módszertani kérdéseit, és felvázoltam a használható díjrendszer-modelleket. A gyakorlati kutatómunka eredményeként vizsgáltam az egyes európai országokban alkalmazott díjak meghatározásának alapelveit és nemzetközi gyakorlatát. Az elméleti és gyakorlati kutatások eredménye a magyar vasutakra alkalmazható pályahasználati díj megállapítás módszertanának - az EU-integráció és jogharmonizáció kérdésével összefüggésben való – kidolgozása.

A kidolgozott **modell** lehetővé teszi a vasúti infrastruktúra-üzemeltető¹ ráfordításait jól tükröző, azokkal arányos – a vasúti pályainfrastruktúra szolgáltatási színvonalán alapuló – a szállító vasúttársaságok keresleti igényeihez alkalmazkodni képes és a szomszédos országokban alkalmazott rendszerekkel versenyképes díjrendszer kialakítását. A pályaráfordítási költségek finanszírozásával összefüggésben, a vasúti infrastruktúrával szemben támasztott szolgáltatási minőségi követelmény világosan meghatározható és ellenőrizhető. A rendszer egyaránt segíti kimutatni a vasúthálózat alacsony kihasználtságú gyenge pontjait és a szűk keresztmetszeteket. Ezáltal lehetőség nyílik a gazdaságilag megalapozott vasútfejlesztési, racionalizálási döntések meghozatalára.

A disszertáció, az abban foglalt tézisek és azok kifejtése eddigi kutatási tevékenységem lezárásául szolgálnak. A továbbiak során – a megszerzett tapasztalatok birtokában – a díjrendszer gyakorlati alkalmazásának bevezetésével, továbbfejlesztésével, a nem számszerűsíthető ráfordítások (társadalmi marginális költségek) internalizálásával és a nemzetközi díjrendszerekkel történő későbbi esetleges harmonizáció kidolgozásával kívánok foglalkozni. A minél pontosabb pályaráfordítási költségek meghatározása, és az ennek megfelelő önköltségszámítási rendszer kialakítása is terveim között szerepel.

Végül szeretnék köszönetet mondani témavezetőmnek, **Tánczos Lászlóné Dr.**nak kutatómunkám irányításáért, illetve a magyar vasutak részéről **Salaveczi János** (MÁV Rt.) gazdálkodási vezetőnek és munkatársainak a disszertáció kidolgozása során nyújtott értékes tanácsaikért.

¹ Az értekezésben használt fontosabb fogalmak meghatározását az 1. melléklet tartalmazza.

2. A vasúti szállítási és pályakapacitási piac kialakulása, európai liberalizációja

A közlekedési infrastruktúra-hálózat és az azon lebonyolódó személy- és áruszállítás a nemzetgazdaság stratégiaileg is fontos ágazati része. Belföldi és nemzetközi viszonylatban szorosan kapcsolódik az anyagi termelés és fogyasztás folyamataihoz, valamint a társadalmi-gazdasági élet minden területéhez (Hegedűs 1995).

A közlekedési infrastruktúra színvonala, minőségi és mennyiségi teljesítőképessége, hatékonysága lényegesen befolyásolja a termelő szféra eredményességét. Az anyagi termelés hozza létre az infrastruktúra-fejlesztés lehetőségét, ugyanakkor az infrastruktúra teremti meg az anyagi termelés intenzív fejlesztésének a feltételeit. Az egyes területek társadalmi, gazdasági elmaradottságának a felszámolása az egyes országokon belül is csak az infrastrukturális ellátottság fejlesztésével, hatékonyan működő szállítási-közlekedési rendszer működtetésével oldható meg². A fejlett országok gyakorlati tapasztalata szerint minden egységnyi, a közlekedés fejlődését szolgáló beruházás 2,5-3-szoros gazdaságélénkítő hatást gyakorol az országra, a térség magánberuházásaira, és ezzel megelőzi - a telekommunikációt kivéve - valamennyi más, anyagi jellegű gazdasági ágazatot (Tánczos 1996).

A fejezetben, a vasút-liberalizáció folyamatának elemzésével, a változásokat kiváltó tényezők azonosításával, valamint az európai vasútpolitika és a vasúti szerkezetátalakítás kapcsolatának vizsgálatával foglalkozom. E témának jelentős hazai és nemzetközi szakirodalma van (Hegedűs 1995, Orosz 1999, UIC 1992, Rixer 1998, Tánczos 1997a, Tánczos-Bokor 1998, Németh 1999, Farkas 2000d). A vasúti pályakapacitási piac megjelenése és a hatékony pályakapacitás-gazdálkodás iránti igényből vezethető le a pályahasználati díj felszámításának szükségessége.

² BME Közlekedésgazdasági Tanszék (1996): A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének és működtetésének nemzetközi tapasztalatai. Kutatási jelentés, Budapest, 1996 (Témavezető: Tánczos)

2.1 A vasúti közlekedési rendszer átalakulási folyamata

A legjelentősebb nemzeti vasutak tényleges monopol helyzetük és tekintélyük miatt – amit a nemzeti gazdasági eredmény egyik legfőbb kifejezőjeként szereztek – az 1980-as évek elejéig nem kényszerültek arra, hogy kereskedelmi lehetőségeik miatt aggódjanak.

Ettől kezdve azonban - főleg a közép-kelet-európai országokban - az elégtelen pénzügyi erőforrás nemcsak az új technológiai beruházásokra és felújítási munkálatok elvégzésére, hanem a közlekedési infrastruktúra elvárt mértékben való szinten tartására sem volt elegendő. A vasutat, mint stratégiai jelentőségű állami vállalatot, kiemelt politikai eszközként kezelték a régió kiszolgálására, a gazdaságosság viszont nem volt mindig igazolható, és nem is volt érdek.

Számos országban a közúti szektor beruházási feladatai olyan nagymértékűek voltak, hogy a közúti létesítményekre felhasznált erőforrásokat a vasúti fejlesztések rovására teremtették elő. Több ország vasútjánál a szerzett jogok nehézséget jelentettek mind a hálózat, mind a szervezet szerkezeti átalakításának megkezdésében (Tánczos-Bokor 1998).

Az 1980-as években készült gazdasági és pénzügyi értékelések a vasút jelentős piaci térvesztését mutatták. A további visszaesés, teljesítménycsökkenés és piacvesztés folyamatának megállítása érdekében, valamint a fejlett európai országok társadalma felől egyre erőteljesebben megnyilvánuló – a vasúti vállalatok tevékenységének átláthatóvá tételére irányuló - nyomás miatt elkerülhetetlennek látszott a vasúttársaságok szerkezetátalakítása. Politikai szempontok miatt ugyanakkor a szükséges szerkezeti átalakításokat a nyugat-európai országok vasúthálózatánál és szervezeteinél még hosszú ideig nem lehetett elkezdni.

Az 1980-as évek közepén a vasút az európai országok mindegyikében a közúti és a légi szállítás drámai térhódítása miatt nehézséggel küszködött. A közutak és repülőterek beruházásai elsőbbséget élveztek. A vasutak helyzetének javítása, a nemzetközi közlekedési munkamegosztásban való szerepük növelése miatt, a nemzetközi vasúti forgalom megkönnyítése és fejlesztése érdekében, valamint az európai országok közötti kapcsolatok bővítése, és a nemzetközi forgalom

összehangolása céljából megalkotásra került az Európai Egyezmény a nagy nemzetközi vasúti vonalokról (**AGC–egyezmény**).³

Az egyes országokban fokozatosan erősödő változtatási szándék mellett a különböző közlekedési módok költségeinek kiegyenlítése, a globalizálódás és az EK erőfeszítései az integrációs folyamat felgyorsítása (szabványok egységesítése és kompatibilissé tétele) érdekében kétségtelenné tették a vasutak szerkezeti átalakításának időszerűségét. A vasutak megreformálása mellett szóló további gazdasági érvek a vasútállalatok egyre növekvő pénzügyi vesztesége és eladósodása, az állami költségvetésekből rendelkezésre álló támogatások folyamatos csökkenése és a nem megfelelő társadalmi szubvenciók voltak. A költségek leszorítása a vasúti hálózat állapotának romlását és a szolgáltatás színvonalának csökkenését vonta maga után. Bár a vasúti vonalak fenntartásáért folytatott harcban a közvélemény a vasút oldalán állt, mégis kétségtelenné vált, hogy a vasúti szolgáltatások döntő részét üzleti alapokra kell helyezni.

Az 1980-as évek végén a nyugat-európai országokban felerősödött a természetes környezet megóvása, a környezetterhelések minimalizálása iránti igény. Ez a nemzetközi áruszállítás területén a vasút pozícióit kétségtelenül erősítette. A nemzetközi áruszállításban prognosztizált növekedési tendencia, különösen a közúti motorizáció rohamos fejlődése környezetre gyakorolt káros hatásának felismerése a nemzetközi kombinált áruszállítás vonzóbb feltételeinek kialakításához vezetett. Az ehhez szükséges törvényi keret létrehozása, az infrastruktúra tervek összehangolása és az egyeztetett nemzetközi szabványok rögzítése érdekében elfogadásra került az **AGTC-egyezmény**⁴.

Az évtized végére Nyugat-Európa egyesítette gazdaságát, Kelet- és Közép-Európa országaiban összeomlott a súlyos politikai és gazdasági gondokkal küzdő szocialista rendszer. Ezt a helyzetet rögzítette az EBEÉ⁵ 1990. novemberi csúcstalálkozóján aláírt „Új Európáról szóló párizsi charta” okmány. A közlekedésre vonatkozó gazdaságpolitikai döntések és szabványosítási törekvések eredményeként megszülettek az európai közlekedésfejlesztés főbb irányait kijelölő elképzelések is

³AGC – Accord Européen sur les Grandes Lignes Internationales de Chemin de fer (Genf, 1985. május 31.)

⁴AGTC – European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (Genf, 1991. február 1.)

⁵EBEÉ – Európai Biztonsági és Együttműködési Értekezlet

(Hegedűs 1995). Ezek a közlekedési infrastruktúrával kapcsolatban a nemzetközi közlekedési hálózatok egységes paraméterek szerinti fejlesztését és integrált nemzetközi közlekedési rendszerré alakítását tűzték ki célul. Előtérbe került a közlekedési piac megnyitása, rugalmasságának fokozása, az infrastruktúra kapacitások szabályozása, a közlekedési rendszer piac eszközökkel való befolyásolása.

2.2 Az európai vasútpolitika és a vasúti szerkezetátalakítás kapcsolata

Az európai vasútpolitika által meghatározott fontosabb irányvonalak az európai közlekedéspolitikai vasúti közlekedésre vonatkozó általános feltétel- és követelményrendszeréből vezethetők le (Tánczos 1997a).

Az európai vasútpolitika a nemzeti vasutakat a közös szabályok elfogadására és az egymással való szorosabb kooperációra ösztönzi.

A vasúttal szemben támasztott fuvarozási kényszer megszüntetése és az abból eredő hátrányok kiegyenlítése, a vasúti vállalatok pénzügyi helyzetének javítása a vasutak versenyképességének fokozása irányába hatottak. A **91/440 (EGK) irányelv** mérföldkőnek számít a vasutak életében. A szabályozás fő célkitűzései közé tartozik a közösségi vasutak piaci követelményekhez való alkalmazkodásának megkönnyítése és hatékonyságuk növelése.

A **vasutak szervezeti átalakítására** két karakterisztikus változásmenedzselési módszer alakult ki. Az egyik a vasúti szervezet valamennyi tevékenységének folyamatos javításával, tökéletesítésével és jellemzően alulról szerveződve - a felgyülemlett tapasztalatok birtokában - kívánja rendszeren belül megteremteni a hosszú távú egyensúlyt. Ezt az egyensúlyi állapotot a rendszer környezetével (állam, fuvaroztatók, utasok, stb.) történő eredményes együttműködés és megfelelő kapcsolatok segítségével biztosítja.

A másik módszer a vasútállalat tevékenységeinek, belső folyamatainak alapvető újragondolása és radikális újraformálása, azzal a céllal, hogy jelentős javulás következzen be a vállalati működés eredmény- és hatékonyságmutatóinak alakulásában (költség, minőség, szolgáltatási színvonal, stb.). A szervezet-átalakítás során egy új rendszerállapot alakul ki jelentős szervezeti változást vonva maga után.

A gyakorlatban a két módszer kombinációival alakultak ki a már folyamatban levő vasút reformok (Farkas 2000d).

Az európai vasútpolitikában a fenti szervezet-átalakítási módszerekkel kapcsolatban két fő (liberalizációs és konzervatív) irányvonal alakult ki. A **liberalizációs vasútpolitika** követői a piaci erők bevezetésének jótékony hatását hangsúlyozzák, állítva, hogy a kereslet és a kínálat közötti kapcsolat határozza meg a vasúti szolgáltatások feltételeit. A piac legyen a lehető legkevésbé szabályozott; a nemzeti vasúti vállalatoknak sem adnak elsőbbséget; a nagyobb hatékonyság elérése érdekében privatizálnák vagy felosztanák őket független egységekre a szabad verseny felgyorsítására.

A **konzervatív vasútpolitika** megőrizné a nemzeti vasúti szervezetet, méghozzá maximális politikai ráhatással irányítva a tevékenységét. Emellett jellemzi a más vasúti vállalatokkal való kooperáció, de nem a valódi verseny. Egyfelől megfelelő tőkével támogatja a vasúti szolgáltatásokat, megszorításokat, másfelől bizonyos pénzügyi eredményességi célokat szab ki, így biztosítva a megfelelő egyensúlyt. A vasút jövedelmezőségét - bizonyos speciális vonalakat, illetve szolgáltatásokat kivéve - kizártnak tartják, így az állami támogatás biztosítását szükségesnek ítélik ahhoz, hogy e vonalakon a személy- és áruszállítási teljesítmények abszolút értékben is növekedjenek, és nagyobb részesedést vállaljanak a közlekedési munkamegosztásban.

A vasúti személyszállítás terén többnyire a konzervatív nézet a jellemző, ugyanis az alapvető közszükségletek kielégítését elsődleges szolgáltatásnak (közszolgáltatásnak) tekintik; az áruszállítás területén a liberalizációs felfogás uralkodik, amely szerint a szükségletek kielégítését a hatékonyabban működő szállító (magán) vasúttársaságnak kellene ellátnia.

A vasutakat szorító pénzügyi kényszer is - amely a kiadások korlátozásához vezetett - sürgette a vasutak szerkezetátalakítását, megváltoztatta finanszírozási rendszerüket, egyúttal arra ösztönözte a reformfolyamatok tervezőit, hogy nagyobb hatékonyságot érjenek el, és ennek érdekében a kevésbé fontos vonalakon a közszolgáltatásokat megszüntessék.

Minden országban egyetértenek azzal, hogy a vasutakat elvileg a kereskedelmi vállalatokra vonatkozó elvek szerint kell irányítani, és lehetővé kell tenni, hogy piaci környezetben és piaci követelményekhez alkalmazkodva működjenek. Eddig

azonban csak néhány országban választották szét szigorúan a közszolgáltatási tevékenységet a többi tevékenységtől.

A kereskedelmi elvek következetes alkalmazása miatt, csak az állam által kirótt közszolgálati kötelezettségekért, és az állam illetékes hatóságaival megkötött közszolgálati szerződésekben foglaltak teljesítéséért járhat támogatás.

A piaci követelmények szerint megbízható és megfelelő színvonalú szolgáltatások biztosítását kell elérni; a szállító vasúttársaságok feleljenek meg a jó hírnév, pénzügyi stabilitás és szakmai felkészültség kívánalmainak. A megrendelők és az érintett harmadik vasutak védelme érdekében a szállítási tevékenységet végző vasúttársaságok legyenek kellően biztosítva.

A fő célkitűzések közé tartozik továbbá, hogy a vasúti pályakapacitás szétosztásának és a díjak kiszabásának olyan rendszerét kell létrehozni, amely diszkriminációmentes és egységes az Európai Unión belül.

A tagállamoknak kellő rugalmassággal kell rendelkezniük az infrastruktúra-kapacitás elosztása tekintetében, hogy lehetővé tegyék az infrastruktúra hatékony és szabadon választható felhasználását, ugyanakkor bizonyos elsőbbségi jogokat lehet biztosítani a nemzeti vasúttársaságok számára a közszolgáltatások és a *specifikus* szolgáltatások nyújtására.

El kell érni, hogy az infrastruktúra-üzemeltető számlái normál körülmények között és adott időszakon keresztül legalább egyensúlyban legyenek az infrastruktúra díjából származó bevétellel.

Konfliktus forrása lehet, ha az infrastruktúra-üzemeltető egyben szállítási tevékenységet is végez, továbbá ő felelős a traszok meghatározásáért és/vagy a pályahasználati díjak beszedéséért.

A fent kifejtett fő irányelvek formalizálása és a szabályok valamennyi európai tagállam részére történő előírása céljából kerültek megalkotásra 1995-ben a vasúti vállalkozás engedélyezéséről **(95/18 (EK) irányelv)**, illetve a vasúti infrastruktúra kapacitás szétosztásáról és az infrastrukturális díjak kiszabásáról rendelkező **(95/19 (EK) irányelv)** irányelvek.

1996 júliusában elfogadták a nagysebességű vonatok interoperabilitásáról (kölsönös működtethetőség) szóló irányelvet (96/48 (EK) irányelv). Ezzel egy olyan eljárást hoztak létre a műszaki specifikációk meghatározására, amely hivatkozási keretként szolgálhat a közérdekű megbízások kiadásánál, egyúttal a

kölcsönös működtethetőséget és az azonosság független értékelését biztosítja, és hozzájárul az egységes belső piac megteremtéséhez. Ezen eljárás keretében meghatározott specifikációk közül néhányat a hagyományos vasútra terjesztenek ki, mivel a két rendszer nem különbözik teljes mértékben egymástól; az egyik rendszerre kifejlesztett eszköz a másik rendszerben is alkalmazható. Az irányelv fontos lépést jelent az integrált piac kialakításának irányában.

2001 februárjában az Európai Parlament és Tanács a közösség vasútjainak fejlődéséről szóló 91/440 (EGK) irányelvet annak végrehajtása és a vasúti közlekedési szektorban bekövetkezett változások miatt a **2001/12 (EK) irányelv**ben egészítette ki. A kiegészítések között a vasúti infrastruktúrával és vasútbiztonsággal kapcsolatos alapvető funkciók szétválasztása és/vagy olyan szabályozó szerv létrehozása szerepel, amely a végrehajtásban és az ellenőrzésben is jelen van.

A 95/18 (EK) irányelvet a megbízható és megfelelő szolgáltatási színvonal, valamint az átlátható, tisztességes, nem diszkriminatív eljárások biztosítása miatt közös engedélyezési rendszer kialakítását célzó intézkedéssel (**2001/13 (EK) irányelv**) egészítették. Erre azért van szükség, mert egyes EU-tagállamokban kiterjesztették a vasúti pályához való hozzáférési jogokat.

A vasúti infrastruktúra elosztására és a pályahasználati díjak beszedésére a 95/19 (EK) irányelv nem tartalmazott egyértelmű előírást, így számos változat alakult ki a vasúti pályahasználati díj meghatározása, mértéke, valamint a pályakapacitás-elosztási eljárások formájában és időtartamában. Az Európai Parlament és Tanács **2001/14 (EK) irányelv**vel helyettesítette az e tárgy körben született korábbi irányelvet.

Az értekezés érdemi részének lezárását követően jelentek meg 2001 márciusában az új irányelvek, amelyek részletes elemző feldolgozását nem végeztem el, azonban fontosságuk miatt azok egyes cikkelyeire – különös tekintettel a 2001/14 (EK) irányelv legfontosabb előírásaira – az értekezés megfelelő fejezeteiben utalást teszek.

3. A magyar vasút helyzete, feladatai az európai integráció és jogharmonizáció szempontjából

Hazánk Európai Unióhoz való csatlakozásának előkészítése során szigorúan számba kell venni a csatlakozással járó kötelezettségeket, valamint a csatlakozással járó előnyöket minden téren, így a szállítás és a hozzá szorosan kapcsolódó közlekedési infrastruktúra működtetés és fejlesztés tekintetében is. Magyarország szegény ásványkincsekben és energiaforrásban, ezáltal az ország geopolitikai előnyeinek minél hatékonyabb kihasználása révén nyílik lehetőség az intenzív fejlődésre. Hazánk Kelet- és Nyugat-Európa, valamint Észak- és Dél-Európa között híd szerepet tölthet be, amihez elengedhetetlenül szükséges a jogharmonizáció, a megfelelő műszaki-technikai felkészültség, valamint a gazdaságos teljesítőképességhez nélkülözhetetlen megfelelő infrastrukturális háttér biztosítása (Farkas 1996).

A hazai és európai közösség közlekedéspolitikai célkitűzéseit szem előtt tartva kell valamennyi közlekedési mód integrált fejlesztését (infrastruktúra, gördülőállomány) megvalósítani a közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó más területek igényeinek figyelembe vételével (Legeza 1994).

Több országgyűlési határozat, kormányhatározat, koncepció és intézkedési terv is elemezte a magyar vasút gazdasági, közlekedési munkamegosztásban betöltött helyzetét, szerepét, valamint több publikáció (Bokor 2000, Dani 1999, Rixer 1999a és 1999b, Farkas 1996 és 2000a) is vizsgálta azokat a kérdéseket, feladatokat és kötelezettségeket, amelyek az EU csatlakozásból származnak. A fejezetben e kérdéskört a pályahasználati díj szempontjából rendszerezem.

3.1 A magyar vasút szerkezetátalakítási folyamata

A MÁV Rt. szerkezetátalakításában döntő szerepet játszó fontosabb tényezők feltárásához a MÁV Rt. piaci helyzetének és a változtatási igényt megfogalmazó átalakulási tervnek az ismerete szükséges. A *2. mellékletben* magyar vasúti szerkezetátalakítás szükségességét és az 1980-tól az 1990-es évek elejéig lezajlott folyamatokat elemzem és értékelem.

A *2. mellékletben* vázolt folyamatok – a napi működési feltételek biztosítása

felemésztette a szűkös erőforrásokat, jelentős felújítási és fejlesztési hiányok halmozódtak fel, amelyek a pályainfrastruktúra és a gördülőállomány tekintetében egyaránt kritikus helyzetet teremtett – eredményeként a kedvezőtlen gazdasági és pénzügyi helyzet olymértékben romlott, hogy megérett az idő a vállalat szervezeti átalakítására, a működési rendszer modernizálására. A racionalizálás és a vállalati profiltisztítás végrehajtásához az átalakulás általános feltételeit jogilag is szabályozni kellett. Az ezzel kapcsolatos **átalakítási feltételeket meghatározó tényezők:**

1. *91/440 (EGK) irányelv, valamint más EU-szabályozások, egyezmények, amelyekről a 3.3 fejezet szól részletesebben;*
2. *Társadalmi és politikai rendszerváltás;*
3. *1993. évi XCV. törvény (Vasúti törvény);*
4. *Állam-MÁV szerződés (1995-)*

1. A racionalizálást, a piaci alapon történő működést nemzetközi szinten kikényszerítő egyezmények és szabályozások közül a **91/440 (EGK) irányelv** alapvető fontosságú. (A 91/440 (EGK) irányelv valamennyi UIC⁶ tagállam vasútja számára kikötötte, hogy a számviteli elszámolásukban külön kell egymástól választani az infrastruktúra-üzemeltető, valamint a szállítási tevékenységet végző vasúttársaságot.) Az európai integráció alapvető feltétele - az informatikai, adatátviteli és telematikai rendszerek illeszkedésén, illesztésén túl - a jogi- és gazdasági szabályrendszerek harmonizációja.

2. Az 1990-es évek elején bekövetkezett **társadalmi és politikai rendszerváltás**, az ehhez kapcsolódóan életbe lépő törvények és jogszabályok a MÁV szervezeti felépítése átalakításának kidolgozását követelték, immár piaci alapokra helyezve a vasút által nyújtott szolgáltatásokat. Az 1991-ben elfogadott - és azóta többször módosított - számviteli törvény a vasúti önköltségszámítási rendszer korszerűsítését is maga után vonta.

3. Az átalakítás egyik legfontosabb előmozdítója az 1993. évi XCV. törvény (továbbiakban **Vasúti törvény**), amely a közforgalmú vasút szervezeti tevékenysége pályavasútra és vállalkozó vasútra bontásának jogi lehetőségét teremtette meg. A törvény az állam feladatai közé sorolja a vasúti pálya és tartozékainak működtetését, a közszolgáltatás körében az államtól a veszteséges tevékenységek kompenzálására

⁶ UIC - Union Internationale de Chemins de fer (Nemzetközi Vasútegylet)

fordított támogatások⁷ biztosítását és a közszolgáltatási tevékenységből származó bevételek költségvetésből való kiegészítését. További lényeges változás a korábban meglévő szolgáltatási kötelezettség (fuvarozási kényszer) megszüntetése.

4. Az átalakítás további sarokpontja a **Állam-MÁV szerződés**, a pályavasút és a vállalkozó vasút számviteli szétválasztása. Az átalakulás céljául tűzték ki olyan szervezeti és működési modell létrehozását, amely képes az állami támogatások ellenőrizhető kezelésére, biztosítja az állami kötelezettségvállalás és a belső gazdálkodás követelményeinek eleget tevő hatékony működést (a szerződés alapkoncepciója jónak mondható, de a benne foglaltak teljes körűen gyakorlatilag nem valósultak meg).

A fent említett irányelv, törvény és keretszerződés hatására az Rt. keretein belül a pályavasút és a vállalkozó vasút különböző szervezeti szinteken történő elkülönítése fokozatosan megy végbe. A szervezetek önelszámoló egységekké válnak, tevékenységük, gazdálkodásuk számvitele elkülönül, ezáltal a MÁV-nál felmerült költségek valamelyik szervezethez hozzárendelhetők (Bokor 2000).

A szétválasztás célja a piacorientált szervezeti és működési rend megalapozása. Az új szervezeti és számviteli rend a költség és a bevétel szempontjából egyrészt lehetővé teszi az elkülöníthető üzleti területek szerinti működést, másrészt elősegíti az állami hozzájárulások nagyságának pontosabb meghatározását, harmadrészt lehetőséget teremt a fejlesztendő, illetve visszafejlesztendő területek kijelölésére. A MÁV számvitelének a törvények által előírtakon kívül ki kell elégítenie az állammal szembeni elszámolásokat, valamint a vállalatban belüli üzleti szférák azon elvárásait is, hogy a bevétel-költség viszonyokról megbízható információ álljon rendelkezésre.

A magyar gazdaságban a szállítási teljesítményszükséglet 1995-től lassan növekedni kezdett. A növekvő teljesítményigényből a vasút piaci részesedése azonban folyamatosan csökken. A makrogazdasági mutatók és a MÁV Rt. szállítási teljesítményének 1995 és 1999 közötti alakulását a 3. *melléklet*ben szemléltetem.

⁷ a veszteséges tevékenységek kompenzálása *fogyasztói árkiegészítés, termelési ártámogatás* (amely az alapellátás veszteségének kiegyenlítésére szolgál) és *a gázolajárba beépített fogyasztási adó visszatérítése* (jelenleg jövedéki adó, amelyet a vasúti közlekedés tevékenységének arányában visszatérítenek) formájában történik

3.2 A problémák és megoldási lehetőségeik felvázolása

Az állami tulajdonú fuvarozó cégek kapacitásai az 1980-as évek elejéig elmaradtak az igényektől. Ugyanakkor az állam - mint tulajdonos - nem fordított kellő figyelmet a közlekedési infrastruktúra megfelelő fejlesztésére, mivel - helytelenül - úgy értékelte, hogy az nem járult hozzá közvetlen módon a termeléshez. Ebből adódóan a rendszerváltozást a közlekedés egésze nagymérvű műszaki és strukturális avultságban, nemzetgazdaságilag diszpreferáltan élte meg. Ezek a körülmények szintén kedvezőtlenül befolyásolták a MÁV piaci részesedését.

A MÁV olyan pályákat és biztonsági berendezéseket „örökölt”, amelyek alkalmatlanok, vagy csak korlátozottan alkalmasak korszerű gördülőállomány használatára. Ugyanakkor a gördülőállomány is jelentős korszerűsítésre szorul.

Nem szabad ugyanakkor elfelejteni, hogy a MÁV Magyarország egyik legnagyobb beruházója (a MÁV második helyen van a legnagyobb befektetők listáján a MATÁV mögött). Tehát a nemzetgazdaságnak sem mindegy, milyen vasúttal dolgozik, mert a beruházásokra kapott összegeket a vasút csak Magyarországon költi el.

Akár a személyszállítást, akár az áruszállítást vizsgáljuk, elmondható, hogy a szállítási piac jelentősen átalakult, a vasút ezekre a változásokra nem, vagy csak jelentős késéssel volt képes reagálni. Mindez a vasút teljesítményének csökkenéséhez és a fajlagos költségek emelkedéséhez vezetett.

Az Országgyűlés által 1996-ban megvitatott közlekedéspolitikai koncepció⁸ - amely 2010-ig vázolta a magyarországi közlekedés egészének fejlődését és fejlesztését -, valójában megkerülte (elhalasztotta) a közlekedési munkamegosztás stratégiai kérdésével való szembenézést és inkább reményeket, mint realitásokat és ezekkel összefüggő következményeket, teendőket vázolt.

1996-ban az állami költségvetés a MÁV Rt. adósságaiból 110 milliárd forintot felszámolt, meghagyva a MÁV Rt. beruházási és fejlesztési hitelkötelezettségeit, amelyek jelenleg mintegy 37-38 Mrd forintra tehetők. 1995-ben a MÁV Rt. az állammal megkötött hároméves szerződésben vállalta, hogy veszteségeinek fokozatos csökkentésével 1998-ra nullszaldós lesz. A megállapodás lényegében azt

⁸ Az Országgyűlés 68/1996 (VII.9.) OGY határozata a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról, Magyar Közlöny, 1996/65. szám

tükrözte, hogy az állam évről évre csökkenő mértékben finanszírozza a MÁV Rt. személyszállításhoz tartozó veszteségeit. A szerződésben vállaltak is inkább ábrándokra építettek, semmint a vasúti szállítási trend alapján készült gazdasági elemzések eredményeként értékelhetők. Ennek köszönhetően nemhogy a nullszaldót nem sikerült teljesíteni, hanem 1997-1999-ig további 33,6 Mrd Ft állami költségvetést terhelő veszteség keletkezett (1997-ben a MÁV Rt. vesztesége 16,2, 1998-ban 3,3, 1999-ben 14,1 Mrd Ft volt).

A valódi reformlépések megtételére a kormány csak 1999 végén határozta el magát, de a kormányhatározatban foglalt döntések végrehajtási folyamata lelassult. A szükséges költségvetési források egyértelmű allokálása még ma is várat magára.

A gazdasági racionalitás megköveteli a tartósan kihasználatlan kapacitások fenntartásáról való lemondást, a vasút esetében is. Éppen ezért fel kell tárni azokat a lehetőségeket, amelyek az árukezelési helyek célszerű távolságának, a forgalomhoz igazodó szolgáltatási időszakoknak, a személy- és áruszállítási igények arányának felülvizsgálata alapján lehetővé teszik a fizetőképes igényekhez rugalmasan igazodó üzemvitelt. Törekedni kell a rendelkezésre álló kapacitás és kihasználtság összhangjának megteremtésére, a kereslet élénkítésére. A kihasználtság különböző szintjeihez meg kell találni a szolgáltatás megfelelő szintjeit, az érdekelt gazdálkodó szervezetekkel és helyi önkormányzatokkal folytatott egyeztetések keretében.

A vasúti szállítás közlekedési munkamegosztásbeli részarányának a Nyugat-Európában kialakultnál magasabb szinten történő megtartására kell törekedni. A hálózat vonalainak forgalmi terhelését, állapotát, fenntartási követelményeit műszaki és gazdasági szempontból is osztályozni kell (Takácsy 1999). A fuvarpiaci versenyképesség érdekében minél rugalmasabb vasúti szállítási kínálatot kell teremtenie a vállalkozó vasútnak. Az ehhez nyújtott állami támogatás meghatározásánál a vasúti közlekedés által biztosított externális társadalmi előnyök méltányos figyelembevétele szükséges (Bogár 1998).

A MÁV Rt. szervezetének gyökeres átalakítása mellett meg kell teremteni a megújulás és gazdaságos működés pénzügyi feltételeit, beleértve a MÁV Rt. pénzügyi szanálását is.

3.3 A magyar vasút EU-integrációval és jogharmonizációval összefüggő feladatainak meghatározói

A közlekedés döntő és közvetlen jelentőséggel bír az Unió négy szabadságjogából legalább háromnak, az áruk, a személyek és a szolgáltatások szabad áramlásának érvényesítése területén. Az Unió közlekedéspolitikájának alapvető célkitűzése, hogy a személy- és áruszállítási feladatokat a lehető leggyorsabban, leghatékonyabban, biztonságosan és megkülönböztetés nélkül, környezetbarát módon végezzék. Mindemellett a Közösség célkitűzése az egységes belső piac zavartalan működése, az adminisztratív korlátozások lebontása, azonos versenyfeltételek kialakítása a közlekedési szektorban is.

A Közösség közlekedéspolitikája az infrastruktúra használatakor a „használó fizet” elv érvényesülését és az externális (a társadalom által viselt) költségek internalizálását (az okozó általi megfizettetését) tűzi ki célul. Az infrastruktúra-használat megfizettetésénél az Unió közlekedéspolitikája az időarányos helyett az igénybevétellel arányos díjfizetés elvét követi.

A közlekedési szektor a többi ágazathoz képest eltérően, késleltetve és differenciáltan hajtotta végre a versenykorlátozások felszámolását, a liberalizációt.

A vasúti, közúti közlekedés és a belvízi hajózás területén a **69/1191 (EGK) rendelete** azokat a személyszállítási szolgáltatásokat minősíti közszolgáltatásnak, amelyeket veszteségük miatt „a közlekedési vállalat, amennyiben csak a saját gazdasági érdekére lenne tekintettel, nem, vagy nem ilyen mértékben és nem ilyen feltételekkel vállalna”. A költségeket e szolgáltatások biztosításához a vállalat bevételei mellett a központi költségvetés juttatásai fedezik. A személyszállítási közszolgáltatás mindenkori mennyiségét és minőségét a kormányzati, önkormányzati szervek határozzák meg, mégpedig a menetrendek jóváhagyásával elismert utazási szükségletek, a megállapított tarifák és fogyasztói árkiegészítések, valamint a bevételeket az elismert költségek szintjére kiegészítő állami, önkormányzati támogatások mértéke alapján. A közlekedési közszolgáltatások biztosítása az állam és az önkormányzatok ellátási kötetzettsége. A működési feltételeket közösségi eszközökből kell biztosítani.

Az Európai Tanács **70/1107 (EGK) rendelete** megengedi a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével összefüggő veszteség finanszírozását, ha az a gazdaságosabb közlekedési formák fejlesztésének elősegítését, a többletkapacitások megszüntetését (belvízi hajózás), a kombinált közlekedési módokat fejlődését szolgálja, a vasútvállalatokra nehezedő pénzügyi többletterhek, az infrastruktúrával

összefüggő – más alágazatokat nem terhelő – költségek kompenzálását célozza⁹.

A magyar közlekedési alágazatoknak az európai méretű piaci versenyre való eredményes felkészülése miatt és a versenyképesség javítása érdekében a jogharmonizáció során szükségük van a „puha” versenyből a „kemény” verseny-körülmények közötti működéshez szükséges feltételek fokozatos megteremtésére.

Az Európai Közösség 1990-től segíti a magyar termékek piacra jutását, az Általános Preferenciarendszer hazánkra való kiterjesztésével jelentős piacra jutási kedvezményben részesülünk. Jelenleg az 1994. február 1-jén hatályba lépett Európai Megállapodás képezi Magyarország és az Európai Unió közötti kapcsolatok jogi alapját és kereteit (Garai 1999). A megállapodásban meghatározott intézményi keret biztosítja a végrehajtáshoz, az igazgatáshoz és az ellenőrzéshez szükséges mechanizmusok kialakítását a kapcsolatok minden területén.

Az Európai Megállapodásból eredő legfontosabb feladatok a közösségi törvények (a vasútra vonatkozó rendeletek és irányelvek) magyar jogrendbe történő átültetése, az országok vasútállomások közötti kooperáció fejlesztése, a vasúti és a kombinált tranzitszállítások könnyítése, a vasúti infrastruktúra építése és fejlesztése és a vasúti szállítási és pályakapacitási piacokhoz való hozzáférés elősegítése más vasútállomások részére. Az Európai Unió előírásait, irányelveit, valamint az ezzel kapcsolatos feladatokat a hazai szakirodalom is tárgyalja (Garai 1999, Molnár 1998, Zámbo 1998 és 1999, Rixer 1999a, Szabó 1999, Lovas 1999, Tanczos-Farkas 2000).

Az alábbi alpontokban az európai vasúti közlekedés, a fontos kombinált nemzetközi szállítási vonalakra vonatkozó előírások, az európai integrációs kötelezettségek, a vasutak revitalizálási stratégiáját magába foglaló irányelvcsomag és az infrastruktúra használat méltányos megfizetéséről szóló Fehér Könyv pályahasználati díj tárgyalása szempontjából fontos részleteit elemzem és értékelem.

⁹ Az EU Bizottság 1995. évi Zöld Könyve a tömegközlekedési személyszállítás, valamint az integrált polgári közlekedési rendszer, illetve hálózat jövőképét, és az azt megvalósító stratégiát, az abból levezetett akcióterületeket és akciókat tartalmazza. A Zöld Könyvben megfogalmazott célok, akcióterületek és akciók szinte teljes mértékben adaptálhatók a magyar vasutak tömegközlekedési jövőképeként és stratégiájaként a hazai vasúti közszolgáltatásra is (Rixer 2001)

3.3.1 Az európai nemzetközi vasútvonalakról szóló egyezmények

Az ENSZ EGB¹⁰ 1985-ben előterjesztett, a nemzetközi vasúti forgalom megkönnyítésére és fejlesztésére, az európai országok közötti kapcsolatok fejlesztésére és a nemzetközi forgalom összehangolására vonatkozó javaslata alapján 1989-ben fogadták el az **AGC-egyezményt**.

Az egyezményben rögzített nemzetközi "E" vasúti hálózat tervét, a meglévő nagy nemzetközi fontosságú vasútvonalak műszaki jellemzőit és az újonnan megépítésre kerülő vasútvonalakkal szemben támasztott műszaki kiépítési követelményeket a *4. melléklet* tartalmazza.

Az általam kidolgozott vasúti pályahasználati díjrendszer pályahasználati alapidíj összetevőinek meghatározásához az AGC-egyezményben rögzített vasútvonalak műszaki paraméterei, mint normaértékek kerültek felhasználásra (lásd 6.3.3 alpont).

A nemzetközi áruszállítás várható növekedése, a fejlődés környezetre gyakorolt káros hatásának felismerése, a kombinált szállítás ösztönzéséhez szükséges törvényes keretek létrehozása, az infrastruktúra fejlesztési tervek összehangolása és az egyeztetett nemzetközi paraméterek és szabványok rögzítése érdekében került elfogadásra az **AGTC-megállapodás**.

Az egyezmény nagy jelentősége abban van, hogy az ENSZ által kezdeményezett nemzetközi megállapodás rögzít vasúti közlekedési teljesítményi paramétereket és minimális infrastruktúra normákat.

A nemzetközi kombinált forgalmi hálózat vasútvonalait és a nemzetközi kombinált forgalomban közlekedő vonatok számára rögzített követelményeket az *5. melléklet* tartalmazza.

A jelentős európai politikai változások és az AGC-egyezményben rögzítettek minél gyorsabban történő megvalósítása érdekében az ENSZ EGB javaslatára a közép-és dél-európai országok egyetértettek egy Észak-Dél irányú vasútfejlesztési tervben (TER¹¹). A **TER-egyezmény** magyar jogrendbe történő átültetésére 1998-ban került sor¹². A fejlesztéseket az AGC-egyezményben rögzített műszaki

¹⁰ ENSZ EGB - Egyesült Nemzetek Szövetsége Európai Gazdasági Bizottsága

¹¹ TER - Transz-Európai Észak-Déli Vasútfejlesztési Projekt

¹² A 47/1998 (III.27.) Kormányrendelet, az ENSZ EGB Transz-Európai Vasúti Együttműködési

követelmények figyelembevételével hajtják végre. A TER vasúthálózat projekt korridorjait a *6. melléklet* tartalmazza.

3.3.2 Az EU-csatlakozás jogharmonizációs kötelezettségei

Az Európai Tanács 1993 júniusi koppenhágai ülésén megállapította az uniós csatlakozással elérendő közlekedéspolitikai célokat:

- Magyarország legyen alkalmas az „**acquis communautaire**” (közösségi joganyag) befogadására;
- könnyítse az utasok és az áruk mozgását, valamint a szállítási piacra jutást az adminisztratív, a technikai és egyéb akadályok megszüntetése révén;
- könnyítse Magyarországon a közúti, a vasúti, a folyami és a kombinált szállítással megvalósuló, közösségi tranzitszállításokat; teljesítse a közösségihez hasonló működési követelményeket.

Az átveendő jogszabályok és a belső piaci előírások tételes ismertetését tartalmazó ún. **előcsatlakozási Fehér Könyvet**¹³ az Európa Tanács az Essen-i Csúcson 1994 decemberében elfogadta. Ez a dokumentum a *csatlakozást megelőző stratégia eleme*, csak a belső piacot megteremtő és fenntartó közösségi intézkedésekre összpontosít.

A vasúti közlekedés tekintetében csak három EU-irányelv (91/440 (EGK), 95/18 (EK), 95/19 (EK) irányelvek) jogharmonizációját írja elő. A Fehér Könyv vasúti szállításra vonatkozó része a magyar vasutak, illetőleg az összközlekedés előcsatlakozási felkészülési stratégiájának is felfogható (Rixer 2000a).

Hazánk EU csatlakozásáig több vasútra vonatkozó jogszabályt is be kell illeszteni a hazai jogrendbe. Az ezeket tartalmazó dokumentumokat a *7. melléklet* tartalmazza.

Egyezményről (TER) szóló, Genfben, 1992. december 17-én kelt Megállapodás, valamint mellékleteinek és függelékeinek egységes szerkezetben történő kihirdetéséről

¹³ Közép- és Kelet Európa társult országainak felkészülése az európai Unió egységes belső piacába történő integrációra. Fehér Könyv, Brüsszel, 1995. V.3. COM (95) 163.

3.3.3 Az EK közösségi vasutakkal kapcsolatos irányelvei és azok magyar jogharmonizációja

Az EU Bizottság vasúti revitalizációs stratégiáját az 1996. évi ún. **vasúti Fehér Könyv**¹⁴ tartalmazza. Az ebben lefektetett stratégiai vezérfonal és keret a magyar vasút stratégiai alaphelyzetét, keretét és az egyes részstratégiák kulcselemeit, kulcsterületeit illetően is kiváló támpontot ad. A *revitalizációs stratégia* fontos eleme a piaci verseny bevezetése a vasúti közlekedés területére, amely a költségek csökkentésére és a szolgáltatások minőségének javítására egyaránt ösztönzőleg hat. A pályakapacitási piac részletesebb EU-szintű szabályozása a 95/18 (EK), és a 95/19 (EK) irányelvekben került kidolgozásra (Rixer 2000b).

Az értekezés keretében csak a vasúti pályahasználati díj szempontjából legfontosabb szabályozó rendeletek elemzésére térek ki, ami - lényegét tekintve - a szükséges jogharmonizáció elvégzése.

2001 márciusában az Európai Közösség hivatalos lapjában (közlönyében) jelent meg a 91/440 (EGK) irányelv, a 95/18 (EK) irányelv kiegészítéseit tartalmazó 2001/12 (EK) irányelv, illetőleg a 2001/13 (EK) irányelv, valamint a 95/19 (EK) irányelv helyébe lépő 2001/14 (EK) irányelv. Az értekezés készítése során a 2001-ben megjelent irányelvek részletesen nem kerültek feldolgozásra, azonban azok egyes cikkelyeire utalást teszek a megfelelő helyeken.

A **91/440 (EGK) irányelv** a Közösség által a vasúti közlekedés versenyképességének javítása érdekében hozott alapvető fontosságú intézkedés.

A szabályozás *fő célkitűzése* a közösségi vasutak piaci követelményekhez való alkalmazkodásának megkönnyítése, és hatékonyságuk növelése:

- a vasút vállalat igazgatási önállóságának biztosítása,
- a vasút működtetési és infrastrukturális igazgatásának a vasúti fuvarozási szolgáltatások ellátásától történő elválasztása útján az elszámolás elkülönítése¹⁵,
- a vasút vállalat pénzügyi struktúrájának javítása (vállalatok eladósodásának csökkentése, külön adósságot amortizáló egység létesítése),
- a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés joga.

¹⁴ EU Bizottság Fehér Könyve: A közösségi vasutak revitalizációs stratégiája, Brüsszel, 1996 június

¹⁵ a személy- és áruszállítás hatékony működése és átláthatósága érdekében (beleértve az állami támogatásokat és kiegészítéseket) a személy- és áruszállítás számláit el kell különíteni (2001/12 (EK) irányelv)

Az irányelv hatálya alá tartozik a vasúti infrastruktúra üzemeltetése és a valamely tagállamban létesített vagy létesítendő vasúttársaságok vasúti szállítási tevékenysége.

A legutóbbi átfogó magyar vasúti jogi szabályozás (Vasúti törvény) országos és helyi közforgalmú vasutakat különböztet meg. Amely vasutakat a törvény nem jelöli meg országos közforgalmú vasútként, azok nem érintettek a 91/440 (EGK) irányelv hatálya által (ameddig nem vagyunk EU tagok, addig egyik sem, de a csatlakozás esetén az irányelvben foglaltakat természetesen hazánkban is érvényesíteni kell).

A fontosabb fogalmak EU szabályozás szerinti meghatározásait a Vasúti törvény nem szó szerint vette át, de a benne szereplő meghatározások nem ellentétesek velük.

Itt érdemes megjegyezni, hogy az infrastruktúra-üzemeltető olyan közületi szerv vagy vállalat, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létesítéséért és karbantartásáért felelős és feladata az irányító és biztosító rendszerek működtetése. E meghatározást a tagállamok igen eltérően értelmezik. Az infrastruktúra-üzemeltető az alábbi tevékenységek változatos kombinációjával foglalkozhat a szállítási tevékenységet végző vasúttársaságtól hol szervezetileg, hol csak számvitelileg elkülönítve: a pályahálózat tulajdonjogának gyakorlása; az infrastruktúrával kapcsolatos tervezés; infrastruktúra-építés és finanszírozás; infrastruktúra-üzemeltetés; engedélyezési eljárások; pályakapacitás (traszok) elosztás; üzemirányítás; biztonsági felügyelet; pályahasználati díjak meghatározása és beszedése; állomások tulajdonjogának gyakorlása; állomások működtetése. A pályakapacitásokat elosztó egységnek függetlennek kell lennie a szállító vasúttársaságtól¹⁶.

A vasúttársaságoknak önálló státusszal kell rendelkezniük, az államétól elkülönített költségvetéssel és elszámolással, elkülönített vagyonnal gazdálkodnak; kötelesek tevékenységüket a piachoz igazítani, hatékony és megfelelő szolgáltatást nyújtani a lehető legalacsonyabb költség mellett. Ezen rendelkezés alapvetően megvalósult (a gazdasági társaságokról szóló 1988. évi VI. törvény, a tartósan állami tulajdonban maradó vállalkozói vagyon kezeléséről és hasznosításáról szóló

¹⁶ 2001/14 (EK) irányelv 4. cikkely

1992. évi LIII. törvény és a koncesszióról szóló 1991. évi XVI. törvény alapján a Magyar Államvasutakat állami vállalként egyszemélyes részvénytársasággá alakították át). A racionális gazdálkodási kötelezettségeket a Vasúti törvény 2. §. (7) bekezdése szabályozza. A részletes szabályozást a pályavasút és a vállalkozó vasút tevékenységének elkülönítéséről szóló 11/1996. (III. 5.) KHVM-PM együttes rendelet és a MÁV Rt. Szervezeti és Működési Szabályzata tartalmazza.

A vasútvállalatok piaci alapon, a lehető legkisebb társadalmi összköltséggel való működtetésére vonatkozó rendelkezések a MÁV Rt. Alapító Okiratában, a MÁV Rt. Szervezeti és Működési Szabályzatában, továbbá a Magyar Állam és a MÁV Rt. közötti szerződésben valósulnak meg.

A Vasúti törvény 2.§. (4) és (5) bekezdése és a 11/1996. (III. 5.) KHVM-PM együttes rendelet egyértelműen rendelkezik a pályavasúti és vállalkozó vasúti tevékenységek (és az ezeket végző szervezeti egységek) szétválasztásáról, továbbá a pályavasúthoz, illetve a vállalkozó vasúthoz tartozó eszközök, bevételek és költségek elkülönített nyilvántartásáról.

A MÁV Rt. jelenleg a számvitelről szóló 1991. évi XVIII. törvény alapján egységes társaságként egységes mérlegbeszámolót készít egyesített eredménykimutatással; belső használatra 2000-től külön mérleg és eredménykimutatás készül a pályavasútra és a vállalkozó vasútra vonatkozóan. Amennyiben a két tevékenység egy társaságon belül marad, a két külön mérlegbeszámoló készítésének követelménye a hatályos számviteli törvény alapján elvi problémákat vet fel (A megoldás: szervezetenként is különálló infrastruktúra-üzemeltető létrehozása).

Jelentős probléma, hogy a 96/11 (III. 5.) együttes KHVM-PM rendelet alapján elkészített MÁV Rt. Önköltségszámítási Szabályzat a pályaműködtetési költségek felsorolásakor nem tér ki a forgalmi végrehajtó-szolgálat, valamint a menetrendkészítő tevékenység költségeire, bár ezek az EU gyakorlat alapján az infrastruktúra-üzemeltető költségeihez tartoznak. A MÁV Rt. 1999. évi 99/70 IJI sz. Utasítás a pályavasút és vállalkozó vasút ráfordításainak szétválasztása során a forgalomirányítás ráfordításait egyértelműen a vállalkozó vasút ráfordításaihoz rendeli, míg a menetrend-készítési tevékenység konkrétan nem szerepel.

Az irányelv kötelező érvényű előírást - a pályahasználati díj szállító vasúttársaságok közötti diszkriminációmentes felszámítása kivételével - nem tartalmaz. Az irányelv jogszabályba történő rendezése folyamatban van.

A vasútállalatok *pénzügyi helyzetének* állami beavatkozásokkal való *javítására* eddig az alábbi **határozatok** születtek (Zámbó 1999):

- a 2117/1994. (XI. 8.) Kormányhatározat, mely “a MÁV Rt. gazdasági konszolidációja, valamint tevékenységének racionalizálása érdekében szükséges intézkedésekről”;
- a 2197/1995. (VII. 13.) Kormányhatározat, amely “a MÁV Rt. 1995. évi likviditási problémáinak megoldásáról, az 1996-1998 közötti időszakban a gazdasági konszolidáció megteremtéséhez szükséges pénzügyi szanálásáról, az Állam-MÁV Rt. között kötött szerződés alapján történő költségvetési szerepvállalásról”;
- a 2194/1997. (VII. 9.) Kormányhatározat “a MÁV Rt. gazdálkodásáról”;
- az 1102/1997. (X. 3.) Kormányhatározat “a MÁV Rt. középtávú működési feltételeiről”.

Az eddig született kormányhatározatokban nem esik szó a vasúttársaságok új szerveződéseiről. A kialakuló nemzetközi csoportosulásoknak meg kell adni az igénybevétel és a tranzit jogát a csoportot alkotó vasútállalatok létesítési tagállamaiban, valamint a tranzitjogot a többi tagállamban azon tagállamok közötti nemzetközi szolgáltatások részére, amelyekben a csoportot alkotó vállalatok illetőséggel bírnak.

A MÁV Rt. esetében a pályahasználati díjhoz való esetleges állami hozzájárulással a tulajdonos (KöViM) előnyben kívánja részesíteni az állami tulajdonú magyar vasútállalatot. Ez viszont ellent mond annak a követelménynek, hogy a vasúti infrastruktúra üzemeltetőjével kötött megállapodások feltételei ne tartalmazzanak megkülönböztetést.

Emiatt valószínű, hogy átmeneti mentességet kell kérni a csatlakozási tárgyalásokon. Ugyanakkor megkerülhetetlen az, hogy a tulajdonos meghatározza a vasúti infrastruktúrával szemben támasztott elvárásokat, amelyek a gazdaságpolitika→közlekedéspolitika→vasútpolitika rendszerein keresztül vezethetők le. A vasút piaci és közlekedési munkamegosztásban betöltendő szerepének középtávra szóló meghatározását követően kell azokat az elveket meghatározni, amelyek segítségével a létesített és fenntartott vasúti pályahasználati díj nagysága megállapítható. Ezzel párhuzamosan az államnak meg kell határozni a

vasúttól megrendelendő közszolgáltatási feladatokat. A nemzeti szállító vasúttársasággal vagy -társaságokkal a piaci pozíció megtartása miatt és a nemzetközi versenyhelyzetre való felkészítés érdekében - természetesen eurokonform módon - hosszú távú szerződést célszerű kötni. A közszolgáltatás fejében végzett szállítási tevékenység költségét az államnak fedeznie kell.

Ez a már EU vasutaknál is így van, azaz a szállítási tevékenységet végző nemzeti *vasúttársaságokat* „óvatosan” finanszírozzák. Csak arra kell vigyázni, hogy a választott finanszírozási mód EU-konform legyen.

A 95/18 (EK) irányelve azokkal a feltételekkel foglalkozik, amelyeket valamely tagállam vasúti vállalkozásának szóló engedélye kiadásánál, megújításánál vagy módosításánál lehet alkalmazni. Az irányelv a 91/440 (EGK) irányelv 10. cikkelyéhez kapcsolódik, mely szerint biztosítani kell a tagállamok vasúthálózatához való hozzáférési jogot a szállító vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásai, valamint a nemzetközi kombinált áruszállítást végző vasúttársaságok részére¹⁷.

A 2001/12 (EK) irányelv az Európai Unió belső piac kialakításának elősegítésére az összes engedéllyel rendelkező szállító vasúttársaság részére a **Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózatra**¹⁸ (beleértve a fő pályaudvarokat és kikötőket, illetve azok szolgáltatásaihoz való hozzáférést is) való belépést hét évig terjedő ideiglenes időtartamra lehetővé teszi.

A „vasúttársaság” státusz elnyerésére vonatkozó szabályozást a magyar jog nem tartalmaz. A Vasúti törvény azon a felfogáson nyugszik, hogy a vasúttársaság ab ovo „létezik”. Ez úgy értelmezhető, hogy Magyarországon szabad vasúttársaságot alapítani, de egyelőre hiányzik az engedélyezésre vonatkozó, részletes szabályozás.

A jogharmonizálás megvalósítása érdekében szükség van a Vasúti törvény módosítására. Az irányelv teljes átvételének nincs akadálya. A másik tervezett módosítás az, hogy az engedélyező szervezet legyen független minden vasúti szolgáltatásokat nyújtó szervezettől.

A Közösség területén működő hagyományos vasútvállalatok nem a

¹⁷ Ezt cserélte ki a 2001/12 (EK) irányelv azzal, hogy nemzetközi csoportosulásoknak belépési és áthaladási jogot kell biztosítani azon tagállamokban, ahol vasúttársaságaik vannak és áthaladási jogot más tagállamokban, ahová a vasúttársaság tagállami telephelyéről nemzetközi szállítási tevékenységet kíván végezni.

¹⁸ TERFN - Trans-European Railway Freight Network. A kikötőket, valamint a TERFN-hálózatot a

Közösségen belül alakultak. A magyar vasutak alapítása sem a Közösséghez kötődik, tehát a csatlakozás után nem kell sem a MÁV Rt. sem a GySEV Rt. számára új alapító okiratot kiadni jelenlegi tevékenységük folytatásához.

A szállító vasúttársaságnak ott lesz joga engedélyt kérni, amelyik tagállamban megalapították. Az engedély önmagában nem jogosítja fel a birtoklóját a vasúti infrastruktúra igénybevételére. Az engedélyek kiadásáért és a jelen irányelv által előírt kötelezettségek teljesítéséért a megalakítandó engedélyező testület a felelős. A testületnek mind az infrastruktúra üzemeltetőjétől, mind a szállító vasúttársaságoktól függetlennek kell lennie¹⁹.

A szállító vasúttársaságnak az engedélyező hatóság előtt kell bizonyítani, hogy bármikor képes lesz megfelelni a **jó hírnév**, **pénzügyi stabilitás** és **szakmai felkészültség** feltételeinek. A jó hírnév, pénzügyi stabilitás és szakmai felkészültség feltételeit részletesen a *9. melléklet* tartalmazza.

A kiadott engedély addig érvényes, amíg a szállító vasúttársaság az irányelvben rögzített kötelezettségeket teljesíti. Az engedélyező hatóság legalább ötévente rendszeres szemlét írhat elő.

Ha kétség merül fel, hogy a vasúttársaság eleget tesz-e a követelményeknek, az engedélyező hatóság bármikor ellenőrizheti a követelményeknek való megfelelést. Az engedélyező hatóság az engedélyt felfüggesztheti, visszavonhatja.

A pénzügyi stabilitás miatti engedély felfüggesztés vagy visszavonás esetén az engedélyező hatóság kiadhat időleges engedélyt a szállító vasúttársaság újjászervezéséig, kikötve a biztonságos üzemeltetést. Az időleges engedély érvényessége hat hónapnál tovább nem tarthat.

Az engedélyezési feladatot a már meglévő, a Közlekedési Főfelügyelet részeként működő Vasúti Felügyelet tevékenységi körének bővítésével vagy új, önálló szervezet létrehozásával célszerű megoldani.

Mivel a vasúttársaság részére kiállított engedély „önmagában nem jogosítja fel birtokosát a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésre”, ugyanakkor a más tagállamban kiállított engedély a 91/440 (EGK) irányelvben megjelölt esetekben elvileg lehetőséget ad a külföldi szállító vasúttársaságoknak arra, hogy

8. melléklet tartalmazza.

¹⁹ és nem nyújthat vasúti szállítási szolgáltatásokat (2001/12 (EK) irányelv 3. cikkely kiegészítése)

Magyarországon pályakapacitást igényeljenek, ezért nem valószínű, hogy Magyarországon az európai irányelvek átvételéből adódóan engedélyezési kérelmek sokasága kerül benyújtásra.

A 95/19 (EK) irányelv a 91/440 (EGK) irányelv azon követelményéhez kapcsolódik, mely szerint biztosítani kell a tagállamok vasúthálózatához való hozzáférési jogot a vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásai, valamint a nemzetközi kombinált áruszállítást végző vasúttársaságok részére. E rendelkezés elvileg a 91/440 (EGK) irányelv előírásainál is szélesebb körben teremti meg a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés lehetőségét.

Az irányelv célja meghatározni azon elveket és eljárásokat, amelyeket a vasúti infrastruktúra kapacitás elosztása és a pályahasználati díjak felszámítása tekintetében kell alkalmazni.

Fontos megkülönböztetni az infrastruktúra-üzemeltető és a pályakapacitás elosztó szervezet feladatait. Az **infrastruktúra-üzemeltető feladata** a vasúti infrastruktúra létrehozása és fenntartása (forgalomirányítással együtt), valamint az ellenőrző és biztosítóberendezések kiépítése, működtetése. A **pályakapacitás elosztó szervezet feladata** a vasúti pályakapacitások tervezése és elosztása (menetrendi harmonizáció végzése), a felmerülő jogviták tisztázása, az infrastruktúra-üzemeltető szállító vasúttársaságokkal kötött szerződéseiben foglaltak ellenőrzése, az infrastruktúra minőségellenőrzési rendszerének kidolgozása és felügyelete, valamint zavar- és balesetvizsgálati feladatok ellátása. E szervezetnek informálva kell lennie minden elérhető vonat útvonalról, és biztosítania kell, hogy azok szétosztása igazságos és diszkriminációmentes legyen. E feladatokat oly módon kell megoldani, hogy a pályakapacitás optimális szinthez közeli kihasználását lehetővé tegye. Mindkét szervezetnek a szállító vasúttársaságtól függetlennek kell lenni. Ez nem zárja ki ugyanakkor azt, hogy mindkét feladat akár egy szervezet keretein belül is ellátható. A vasúti pályakapacitás elosztását végző testület létrehozására miniszteri rendeletet kell kiadni.

A 2001/14 (EK) irányelv részletesen szabályozza az infrastruktúra-üzemeltetők egymással való együttműködés módját, formáját a több hálózatra kiterjedő pályakapacitás elosztásához, a pályakapacitás elosztási folyamatának ütemtervét. A tagállamok megbizonyosodhatnak arról, hogy elsőbbséget adtak-e a következő vasúti szolgáltatásoknak a vasúti pályakapacitás szétosztásában:

- a közszolgáltatások,
- az olyan szolgáltatások, amelyeket teljesen vagy részben azon infrastruktúra alapján működtetnek, amelyet bizonyos speciális szolgáltatásokra hoztak létre vagy fejlesztettek ki (szakosított, nagy sebességű- vagy tehervonalak),
- az összes olyan szolgáltatásra, amelyeknek összehasonlítható jellemzőik vannak, és hasonló szolgáltatásokat nyújtanak.

Rendkívül fontos szabályozás, hogy a tagállamok kompenzálhatják az infrastruktúra-üzemeltetőt a túlterhelt infrastruktúra²⁰ értékesítésének – közszolgáltatási igények kielégítése miatti – elmaradásából fakadó pénzügyi veszteségért.

A tagállamok diszkriminációmentes alapon különleges jogokat adhatnak a pályakapacitások szétosztása során azon szállító vasúttársaságoknak, amelyek bizonyos szolgáltatásokat működtetnek, vagy bizonyos területeken, ha ilyen jogok nélkülözhetetlenek a megfelelő közszolgáltatások biztosításához, vagy a pályakapacitás hatékony kihasználása tekintetében.

A fenti rendelkezések alól átmeneti mentesség kérelme (középtávon) indokolt, ezáltal a MÁV Rt. nem szorul ki a legjövődélmezőbbnek tekintett nemzetközi szolgáltatások (elsősorban a tranzitszállítások) piacáról.

Az infrastruktúra-üzemeltető elszámolásának normális üzleti körülmények között egyensúlyban kell tartania a pályahasználati díjakból származó bevételeket és az állami hozzájárulásokat az egyik oldalon, az infrastruktúra-kiadásokat a másik oldalon. Az infrastruktúra-üzemeltető finanszírozhatja az infrastruktúra fejlesztését, beleértve az állóeszközök fenntartását vagy megújítását is.

A MÁV Rt.-nek a traszok elosztásakor érvényesülő preferálása mellett - a pályahasználati díj megállapításakor (vagy az egységes elvek alapján megállapított pályahasználati díjhoz való állami hozzájárulással) a vállalkozó vasút részére történő kedvezményezés miatt szintén átmeneti mentességet kell kérnie.

Az infrastruktúra-üzemeltetőnek időben kell informálni minden nagyobb változásról - amely a szóban forgó infrastruktúra minőségére és kapacitására vonatkozik- azokat a szállító vasúttársaságokat, amelyek a pályainfrastruktúrát különféle szolgáltatások nyújtására használják.

A vasúti pályakapacitás egy részét használó szállító vasúttársaságoknak az

²⁰ lásd 1. melléklet (Szójegyzék)

infrastruktúra-üzemeltetőkkel a szükséges pénzügyi, technikai és adminisztratív feltételeket tartalmazó szerződést kell kötniük.

A pályakapacitásra benyújtott igényléseket letét, vagy ehhez hasonló biztosíték kísérheti. Ha a szállító vasúttársaság nem használja a megigényelt vonat útvonalat, akkor a *rendelkezésre tartási díj* levonható a letétből.

A *transz-európai nagysebességű vasúti rendszerek kölcsönös működtethetőségéről* szóló **96/48 (EK) irányelv**vel kapcsolatban a KöViM jelezte az Unió felé, hogy Magyarország jelenleg nem rendelkezik az irányelv értelmében nagysebességűnek minősítendő vasútvonallal, és középtávon nem is tervezi ilyen szakaszok építését. Ugyanakkor a minisztérium vállalta, hogy a jogszabályban foglalt rendelkezéseket a csatlakozásig a jelenleg hatályos, műszaki engedélyezéssel kapcsolatos rendeletek módosításával kész a csatlakozásig a magyar jogba beépíteni.

Az EU Bizottság tervezi az irányelv adaptálását a hagyományos transz-európai vasútrendszerek esetében is (Rixer 2000b).

3.3.4 Az EU Bizottság 1995. évi Zöld Könyve²¹ és 1998. évi Fehér Könyve²²

A tisztességes és hatékony árképzésről kialakított nem hivatalos EU állásfoglalást tartalmazó **1995. évi Zöld Könyv** kiemelt feladatként határozza meg az externális szállítási költségek internalizálását.

Az **1998. évi Fehér Könyv** a közlekedési infrastruktúra díjával foglalkozik. A dokumentum fontos üzenete az, hogy hosszú távon az infrastruktúrahasználati díjak a társadalmi határkölségeknek feleljenek meg. A tagállamok számára nem írják elő azt, hogy a határkölség-alapú díjképzés miatt az infrastruktúra-üzemeltetőnél keletkező deficitet hogyan kerüljön kiegyenlítésre (Rixer 2000c).

Az 1998. évi Fehér Könyvben meghatározott, infrastruktúra használatáért fizetendő díj pontos megállapítását *háromlépcsős folyamat* eredményeként képzelik el. Az *első fázisban* (1998-2000) szakértő csoport méri fel a közlekedés növekmény-költségeit, és áttekinthető rendszert dolgoz ki a szállítások elszámolására. E fázisban történik az infrastruktúra menedzser által nyújtott szolgáltatás-csomag elfogadása és

²¹ Towards fair and efficient pricing in transport. Policy options for internalising the external costs of transport in the European Union, Green Paper, COM (95) 691. Final

²² Fair Payment for Infrastructure Use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU, White Paper, 1998, Brussels

az állami támogatási rendszerek felülvizsgálata²³. A 2001-2004-ig terjedő *második periódus* feladata a közúti, vasúti, vízi és légi közlekedési rendszerek finanszírozási alapjainak meghatározása. A tervek szerint az állam 2001-ben átmenetileg az előző fázisban foglaltak szerint nyújt támogatást. Emellett összeállítják a közlekedés externális hatásainak (torlódások, balesetek) költségszerkezetét, valamint a meglévő adó- és díjfizetési rendszer átalakítására is sor kerül. A *harmadik fázisban* (2004-) az összegzés és a kidolgozott rendszerek további finomítása történik.

²³ Az EU V. keretprogram UNITE (Unification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency) projektje 2002-re ezen adatok kidolgozását eredményezi. A magyarországi értékek számszerűsítése a BME Közlekedésgazdasági Tanszék feladata.

4. A pályahasználati díjképzés rendszere

Az Európai Unió régóta megvalósítandó célkitűzése a gazdaság liberalizációja, szabad piaci körülmények kialakítása. Ez a közlekedés és szállítás területén a vasutak monopolisztikus helyzetének megváltoztatását és versenyhelyzet kialakítását jelenti a vasúti infrastruktúrához (állomási vágányok és állomások közti vonalszakaszok, személy- és teherpályaudvarok, kitérők) való szabad és diszkriminációmentes hozzáférés biztosításával.

Az európai vasutaknál a vasúti pályához való hozzáférés biztosítása az infrastruktúra-üzemeltető és a szállító vasúttársaság szétválasztásához vezetett (néhány államban már megvalósult, illetve folyamatban van a teljes szervezeti elkülönítés). A szétválasztás egyik alapvető célja az volt, hogy a vasúton lebonyolódó szállítási teljesítményt a szabad hozzáférés lehetővé tételével növelje.

A költség- és önköltségszámítások elméleti alapjait, a vasúti árképzés mikroökonómiai modellezését, valamint a vasúti közlekedés piacorientációs eszközeit a hazai és nemzetközi szakirodalom egyaránt taglalja (Kánya 1967, Samuelson-Nordhaus 1987, Kopányi 1989, Varian 1991, Borotvás 1992, Pearce 1993, Ritoók 1996a és 1996b, Rixer 1996, Bokor 1998b, ECMT 1998, Duma 1999, Rixer-Tóth-Suhai 1999, Táncczos 1999, Caillaud-Tirole 2000).

E fejezet első részében a vasúti pályahasználati díj (mint, piacokonform szabályzó elem) felszámításának okait és céljait tárom fel, majd a pályahasználati díjrendszer stratégiai céljait és alapelveit határozom meg és elemzem, valamint a pályahasználati díjképzés során felhasznált vetítési alapokat veszem számba. A fejezet második részében a különböző díjrendszer-modellek – köztük az általam kidolgozott szolgáltatásalapú modellt – összehasonlító elemzését végzem el, majd az ármeghatározás lehetséges módjainak különböző ábrák segítségével történő értelmezését követően javaslatot teszek a kétlépcsős tarifarendszer alkalmazására.

4.1 A vasúti pályahasználati díj felszámításának szükségessége

A liberalizációs folyamat elindulását megelőzően a vasúti szektor a természetes monopólium klasszikus példája volt. Egy ilyen piacon egyfelől a költséget fedező ár nem párosul megfelelő minőséggel, másfelől lehetetlen olyan kielégítő árrendszert alkotni, amely az utasok, adófizetők és az állam szempontjából

is megfelelő. Ezek alapján a vasúti rendszert - a hatékony működés szempontjából - a *piac gyenge pontjának* nevezik. Ez magyarázza a vasút működésének jellegzetességét, és az állam játszott jelentős szerepet.

Az 1980-as évek végéig a vasúti személy- és áruszállítási feladatokat monopol helyzetű kínálattal az állami tulajdonú vasútvállalatok bonyolították le. A monopolisztikus szervezet működését a gyakori állami beavatkozások (pénzügyi veszteségek felszámolása) erősen megkérdőjelezték. Az integrált szervezet jelentette előnyök mellett jelentős hátrány volt a költségcsökkentésre irányuló nyomásgyakorlás. A gyengeségek kiküszöbölésére különböző *versenyelemek* bevezetése látszott hatásosnak (a piaci versenyre való készítés elősegíti a költségek csökkentését). Az egyik legfontosabb versenyelemet a pályahasználati díj felszámítása jelenti. A pályahasználati díj bevezetését másfelől az új pályakapacitási piac létrejötte és a pályahálózat más szállító vasúttársaságok számára történő megnyitása teszi szükségessé. A közlekedési alágazatok közötti versenyben a vasút csak akkor jelenthet alternatívát, amennyiben az egyes szállító vasúttársaságok a vasúti „belső piacon” egymással is versenyeznek - természetesen szabályozott jogi, gazdasági és pénzügyi környezetben (ECMT 1998).

A jelentős tőkeigényű vasúti infrastruktúrával szemben támasztott egyik legfontosabb követelmény a minél nagyobb mértékű kapacitáskihasználás. A vasúti pályakapacitás igénybevételeért az alábbi **okok** és **célok** miatt kell díjat megállapítani:

- a pályahasználati díj csomagok kidolgozása a *kapacitás magasabb kihasználását* segíti elő;
- lehetővé teszi a vasúti pályainfrastruktúra tényleges *piaci értékének meghatározását*;
- lehetővé teszi az *állami támogatások csökkentését*, ugyanakkor javítja a felhasznált pénzeszközök áttekinthetőségét (a vasúti infrastruktúra nyújtotta szolgáltatás versenyképességének elemző vizsgálata feltárja, és kellően alátámasztja a további vasúti beruházások területeit - technikai, technológiai, informatikai);
- az egyes közlekedési módok közötti *egyenlő versenyfeltételek megteremtésének irányába hat*, de további fontos feladat az externális költségek használókkal való megfizettetési rendszerének kialakítása is;

- segíti jobban meghatározni a *vasút közlekedési munkamegosztásban betöltendő szerepét*;
- segít rámutatni a vasúti közlekedési rendszer nem-hatékony, *gyenge pontjaira*;
- elősegíti a *hatékonyság növelését* mind a vasút, mind az egész közlekedési szektor területén;
- a **piaci erők bevezetése** és a vonat útvonalak *diszkriminációmentes hozzáféréseinek biztosítása* a harmadik felek számára előmozdítja a költségek csökkentését;
- a *szűk keresztmetszetek elosztását* piacokonform eszközzel biztosítja.

4.2 A pályahasználati díjrendszer stratégiai céljai

A pályahasználati díj bevezetésének stratégiai céljai az állami vasúttársaságok szervezeti átalakításával, korszerűsítésével és a piaci viszonyok fokozatos megteremtésével párhuzamosan tudják csak a vasút megújulását szolgálni (Bokor 1998b). A **fő stratégiai célok** a vasút hanyatlásának megállítása, a deficitesek gazdálkodás megszüntetése és a vasút állami támogatás csökkentésének elérése. Összeurópai szinten az európai „áruszállítási korridorok” megvalósítása a nemzetközi szállítások megkönnyítésével és a határátlépés rendszerének egyszerűsítésével érhető el.

Azzal, hogy a bizonyos feltételeket teljesítő (jó hírnév, szakmai és pénzügyi megfelelés) szállító vasúttársaságok számára lehetővé teszik a belépési jogot a nemzeti vasúti szállítási piacokra, olyan mechanizmus kidolgozása és működtetése szükséges, amely biztosítja a pályára lépés árának és feltételeinek mindenki számára egységes rendszerét. Ha a vasút szállítási pozícióját abszolút és relatív értelemben is erősíteni kívánjuk, akkor a hálózat minőségét és a vasúttársaságok termelékenységét egyaránt fejleszteni kell (pálya és gördülőállomány együttesen). *A felhasználói díj – kellő igénybevétel mellett – javítja a kapacitás kihasználást, és egyúttal hozzájárul a költségvetéstől való függés csökkentéséhez is.*

Az országoként változó mértékű pályahasználati díj a földrajzi és társadalmi megfontolások különbözőségéből fakad. **A pályahasználati díj nagyságát befolyásoló egyéb szempontok** az alábbiak lehetnek:

- nemzetközi közlekedéspolitikai (közút-vasút munkamegosztása, szabályozó rendszerek, környezetvédelem - kőolaj- vagy villamosenergia-fogyasztás támogatása -, nemzetközi közlekedési rendszerhez való kapcsolódás, közúthálózat színvonala, stb.);
- pályahálózat versenyképessége;
- fedezendő infrastruktúra költségek abszolút nagysága;
- új infrastruktúra beruházások létesítésének rendszere.

Európa perifériáján található országokban, valamint azokban, amelyeket egyenetlen népességeloszlás és vasúthálózat-sűrűség jellemez, inkább alacsonyabb díjakat számítanak fel. A magyar vasúthálózat sűrűsége (79,5 km/1000 km²), az ország vasúthálózattal való ellátottsága (0,7 km/1000 fő) és a népsűrűség (111,5 fő/km²) is az európai átlagérték körül található - a vasúti pálya és tartozékai műszaki állapotának és műszaki színvonalának tekintetében ez sajnos nem állapítható meg -, és az *ország geopolitikai elhelyezkedése* is kedvezőnek mondható. Az európai „gerincvonalba” azonban csak úgy tartozhatunk, ha kedvező adottságainkat kihasználjuk (Rixer-Tóth-Suhai 1999). A magyar vasúttal szemben támasztott elvárásokat az ország gazdasági helyzete, a magyar vasút jelenlegi állapota eléggé behatárolja. Ezen keretek között (leromlott műszaki állapotú pálya és gördülőállomány, alacsony állami támogatás, kedvező földrajzi fekvés) kell kialakítani a pályahasználati díjrendszert. Célként fogalmazható meg: a hazai szállító vasúttársaság(ok) piaci pozíciójának megőrzése, erősítése; magasabb pályakapacitáskihhasználás; földrajzi elhelyezkedésből származó előnyök kiaknázása (tekintetbe véve a szomszédos országok földrajzi fekvését, a magyar pályákkal, tranzit utakkal versengő vasútvonalakat).

A fő célkitűzések megvalósítása érdekében minél jobb minőségű szolgáltatáscsomagokat kell felkínálni. Szükséges a *frekvenciált vonalak folyamatos rehabilitációja*, a szomszédos országokéval *versenyképes ajánlatok* meghirdetése (minőség-ár alapján). Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a külföldi/nemzetközi szállító vasúttársaságok, nemzetközi csoportosulások főként tranzitszállításra kívánják igénybe venni a magyar pályahálózatot - forgalomirányítással együtt. Természetesen a forgalomirányítás is jelentős költségvonatú szolgáltatás, ezért az igénybevevőkkel ennek költségét is meg kell téríttetni. A forgalmi szolgálatot ellátó szervezetnek is - a külföldi gyakorlathoz hasonlóan - célszerű az infrastruktúra-üzemeltetőhöz tartoznia.

Az országoként eltérő pályahasználati díj „filozófia” miatt minden bizonnyal nehézségek származnak majd az EU harmonizációs követelményeket illetően. A *sokféle cél és prioritás* ugyanakkor olyan bonyolult célfüggvényt eredményez, amely nem teszi vonzóvá a belépést új - nemzetközi – szállító vasúttársaságok számára (Caillaud-Tirole 2000). Éppen ezért, a *megfelelő ösztönzés* érdekeit is szem előtt tartva, csak akkor piacképes a meghirdetett díjrendszer, ha egyszerű és átlátható.

A felhasználói díj és a pályakapacitás értéke közötti kapcsolat racionális és közvetlen. Ha a pályához való hozzáférés nem valós költségek alapján kerül meghatározásra, akkor fennáll a veszélye annak, hogy felül- vagy alulárassák a vasúti pályát. Az előbbi esetben ez kapacitásfelesleghez, utóbbi esetben túlzott kereslethez és nem hatékony felhasználáshoz vezet. Ráadásul, a ténylegesen felmerülő költségek sem kerülnek megtérítésre, továbbá a szintentartás, a fejlesztés veszélybe kerül. Egyértelmű tehát, hogy a vasúti pályakapacitás gazdasági értéke a használat mennyiségével szoros összefüggésben van. A befolyó díjbevételekből az infrastruktúra-üzemeltető világos képet kap az általa kínált szolgáltatás hatékonyságáról, az új fejlesztések iránti igényekről. A hálózatot a piaci kereslet alapján kell működtetni. A pályahasználati díj jelentősen befolyásolja a beruházási politikát, és világossá teszi a korábbi struktúrában nem meghatározható kockázatokat is.

A kialakítandó eurokonform költség-szabályozás rendszerében a szállító vasúttársaságok termelési költségeik alapján vesznek majd részt a versenyben, és tisztában lesznek belső áraikkal.

4.3 A pályahasználati díj meghatározásának alapelvei

Az árrendszer kidolgozásához a vasúti pályakapacitási piac kínálati és keresleti oldalának elemzése elengedhetetlen. A vasúti pályakapacitási piacon az értékesítésre kerülő „termék” a vonat útvonal (trasz) használat joga. A trasz használati jog meghatározott vonat meghatározott útvonalon, meghatározott időben történő közlekedtetését teszi lehetővé. Ennek a jognak az értékét kell piaci eszközökkel úgy megállapítani, hogy az a piaci szereplőket megfelelően ösztönözze, és a figyelembe vételre kerülő paraméterek jól mérhetők és ellenőrizhetők legyenek (Tánczos 1999).

Az árképzés fontos jellemzője, hogy az a különböző vasúttársaságok számára *egységes, diszkriminációmentes*. Ennek biztosítéka, hogy a pályakapacitás kínálati

(infrastruktúra-üzemeltető) és keresleti (szállító vasúttársaság) oldalán megjelenő szerződő felek között ne legyen semmilyen szervezeti függőség. Ennek a feltételnek a biztosítása is megköveteli az infrastruktúra-üzemeltető és a szállító vasúttársaság nemcsak számviteli, hanem szervezeti szinten történő szétválasztását is.

A további fontos követelményeket az EU Bizottság 95/19 (EK) irányelvet módosító 98/267 (COD) számú módosítási javaslat²⁴ foglalja össze:

1. A pályahasználati díjat a vasúti pályákhoz, vágányutakhoz történő hozzájárulásért és a vasútüzem - vonatforgalom szerinti - szolgáltatási teljesítményeiért, a teljesítés költségeinek arányában kell megállapítani.
2. A vasúti infrastruktúra üzemeltetőjének előírhatnak információs követelményeket is a pályahasználati díjak diszkriminációmentes alkalmazása és a beszedése ellenőrizhetősége érdekében.
3. Az infrastruktúra üzemeltetője a pályahasználati díj kiszámításánál a pályakapacitással és annak biztosításával kapcsolatos díjrészt vehet figyelembe.
4. A pályahasználati díj magába foglalhat olyan egyéb díjelemeket is, amelyek a tényleges üzemvitelhez kapcsolódnak és az üzemvitel során költségként jelentkeznek.
5. A pályahasználati díjelemek jelentős ingadozásának elkerülése érdekében stabil szabályozási elvek érvényesítése és garanciális elemek beépítése célszerű. A pályahasználati díjak nagyságának és eltéréseinek a szolgáltatások költségkülönbségeivel összhangban kell lennie.
6. A kiegészítő szolgáltatások, a járulékos szolgáltatások és a mellékszolgáltatások ellenében a ténylegesen igénybevett szolgáltatások költségeihez kapcsolódó díj számítható fel.

A vasúti hálózaton való vonatközlekedtetésre csak annak a szállító vasúttársaságnak van lehetősége, amelynek működését az engedélyező hatóság engedélyezte és a pályakapacitás elosztó szervezet vonat útvonal használati jogot adott. A vasúti pályakapacitási piac e szereplői számára történő megnyitását követően azonban nem számíthatunk korlátlan számú versenytársra.

A potenciális belépőknek belépési korlátokkal kell számolniuk, amelyek egy része természetes, más része mesterséges (törvényi előírások, jogi szabályozások). A szállítási piacra való belépés feltétele, hogy a belépő megszerzi a szükséges információkat, szakmai gyakorlatot, illetve megfelelő pénzügyi fedezettel

²⁴ Kommission Der Europäischen Gemeinschaften Richtlinie Des Europäischen Parlaments und Des Rates KOM (1999) 616 endgültig Vol. III. Geändeter Vorschlag: über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die

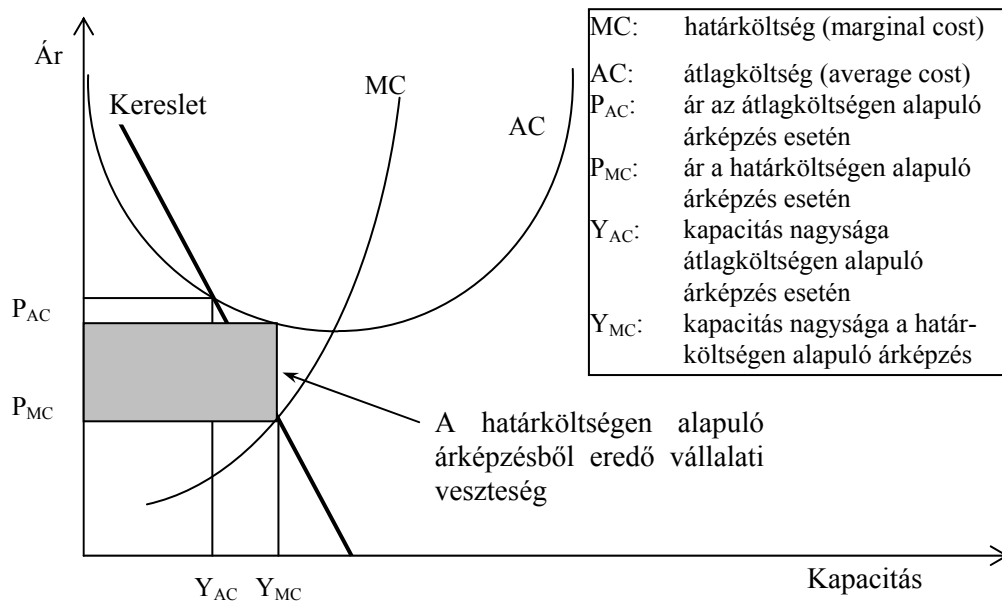
rendelkezik. A belépési akadályok leküzdése jelentős költségekkel jár (elsősorban az információs költségek). A belépési korlátok között kell megemlíteni az ún. „elveszett” kiadásokat (Pearce 1993). Ezek azok a költségelemek, amelyek hosszú távon sem térülnek meg, illetve azok, amelyeket a szállítási piac elhagyása esetén sem lehet megtéríteni. A belépésnek gátat szabhat még az állami piacsabályozás és a szállító vállalkozás beindításához szükséges tőke relatív nagysága.

A vonat útvonalat igénylők limitált száma, az igény korlátozottságának ténye oligopol kereslet kialakulásához vezet. Ez azt jelenti, hogy a vonat útvonal igénylők képesek befolyásolni az árat a közlekedési alágazatok közötti verseny erősségétől függően. Ha a vasúthálózaton csak egy szállító vasúttársaság közlekedtet vonatokat, úgy keresleti oldalon is monopóliumról (monopszóniumról) beszélhetünk. A két helyzetben azonban eltérő a vállalkozással szemben támasztott célfüggvény is: előbbi esetben a vasútvállalatok profitmaximalizálása, utóbbi szituációban a társadalmi haszon maximalizálása (veszteség minimalizálása) a cél (Kopányi 1989).

A használati **díj** megfelelő kialakítása **kettős funkcióval** bír. Egyrészt elő kell segítenie a *vasúti pályainfrastruktúra* makrogazdaságilag *optimális használatát*, másrészt biztosítani kell, hogy a pálya használói minél *nagyobb mértékben* járuljanak hozzá a *pályaköltségek fedezéséhez*. Emellett az élesedő árverseny kialakítása révén javítsák a vasúti szállítási szolgáltatások piaci esélyeit.

Az infrastruktúra-üzemeltető árképzéssel kapcsolatos *mikroökonomiai célkitűzése*: teljesen vagy részben fedezni a vasúti hálózat fenntartási és üzemeltetési költségeit. *Az egyik legfontosabb kérdés, hogy mekkora részét fedezze a díj a fenntartásnak*. Ez függ a politikai céloktól, a versenytől és a pályaköltségek abszolút szintjétől is.

Az infrastruktúra-üzemeltető által nyújtott szolgáltatás (kapacitás-biztosítás) akkor Pareto-hatékony, ha a pályakapacitás igénybevételéért fizetendő díj (ár) megegyezik a határköltséggel (Varian 1991). A hatékony működtetés pontjában azonban csak akkora árat kérhet el az infrastruktúra-üzemeltető a szállító vasúttársaságoktól, hogy eredménye negatív marad. Ezt szemlélteti az 1. ábra.



1. ábra

A kapacitás és ár összefüggése a határköltségen alapuló árképzés esetén

Ha az infrastruktúra-üzemeltető az ár és határköltség (P_{MC}, Y_{MC}) egyenlősége mellett biztosítja a pályakapacitást, akkor hatékony kapacitáskínálati szinten működik, de nem tudja költségeit fedezni. Ha az infrastruktúra-üzemeltető olyan kapacitáskínálati szinten működik, ahol az ár és az átlagköltség egyenlő (P_{AC}, Y_{AC}), akkor fedezi költségeit, de a hatékony kapacitáskínálathoz képest kevesebbet nyújt.

4.3.1 A pályahasználati díjképzés során felhasznált vetítési alapok

A díjképzési rendszerek elemzését megelőzően fontos számba venni azokat a tényezőket, amelyek a pályahasználati díj kialakítását befolyásolják. A nyújtott szolgáltatás ellenértékének megállapítása során a vasúti önköltségszámítási szabályzatban szereplő különböző vetítési alapokat célszerű használni, ugyanis ezek segítségével lehetséges a pályaköltségek arányos megtérítése. A lehetséges **vetítési alapok** a következők:

- vonalszakaszon közlekedtetett vonat-darabszám;
- vonalszakaszon teljesített kocsitengelykm;
- vonalszakaszon teljesített kocsikm;
- vonalszakaszon teljesített elegytonnakm;
- vonalszakaszon teljesített vonatkm;
- vonalszakaszon teljesített járműkm.

A vasúti pályához való hozzáférés, a vonat útvonal használat igénylése és a menetrendszerkesztéssel kapcsolatos ráfordítások a vonalszakaszon közlekedtetett **vonat-darabszámmal** arányosítható. A vonalszakasz igénybevétele (forgalomirányítás, pályafelügyelet) legjobban **vonatkm** teljesítménymutatóval, míg a pályakarbantartás, pályafelújítás, villamos vontatási energia költsége a vonalszakaszon teljesített **elegytonnakm** dimenzióval fejezhető ki legjobban. A vonatkm teljesítmény alkalmazása a vonatterhelés növelésére és a leghosszabb vonatszerelvények képzésére ösztönöz.

A pályahasználati díj megállapításánál az egymással versenyző közlekedési alágazatok infrastruktúra-költség fedezetségi szintjére vonatkozó elvárásokat figyelembe kell venni. A vasúti infrastruktúra esetében az elérendő átfogó szintű költség-fedezeti előírásokat - a versengő közlekedési alágazatok költség-fedezetségi fokával összhangban - a 100%-os szint alá lehet tenni. Ennek következtében szükségessé válik a fennmaradó hiány állami költségvetésből történő fedezése.

Az igénybevett vonalszakaszok üzemeltetési költsége és gazdasági értéke (forgalomsűrűség, szolgáltatási színvonal, belföldi és nemzetközi hálózathoz való kapcsolódás) jelentős különbséget mutat. Éppen ezért olyan díjrendszer kidolgozása szükséges, amely képes az egyes statisztikai szakaszokra külön-külön megállapítani a pályahasználati díjat. A hálózati vonalszakaszok mellett jelentős kérdés a vasúti infrastruktúra további elemeinek igénybevétele esetén térítendő díj meghatározása. Ezek igénybevételei lehetőségét is biztosítani kell a versenyző, szállító vasúttársaságok számára, hiszen enélkül nincsenek azonos versenyfeltételek.

4.3.2 Használható díjrendszer-modellek

A díjrendszernek ösztönöznie kell a szállító vasúttársaságokat arra, hogy minél jobban használják ki a pályakapacitást. A lehetséges **díjrendszereket** az alábbi elvek szerint lehet kialakítani:

- pályaköltség-fedezeti elv (teljes vagy részleges);
- kapacitáslekötési elv;
- szolgáltatásalapú modell.

4.3.2.1 Pályaköltség-fedezeti elv

Lényege, hogy az adott időszakra (általában egy évre) jutó teljes pályaköltséget a használók között az igénybevétel arányában felosztják, vagyis a vasúti pálya bármilyen mértékű kihasználtsága esetén is teljes fedezetet nyújt a pályaköltségekre (Ritoók 1996a). A számítási módszer az alábbi képlettel történik:

$$P_{\text{év}}^{A-B} = \text{Pályaköltség}_{\text{év}}^{A-B} / n_{\text{év}}^{A-B}, \text{ ahol} \quad (4.1)$$

$A-B$: az adott statisztikai szakasz;

$P_{\text{év}}^{A-B}$: az $A-B$ statisztikai szakasz pályahasználati díja egy évre, vonatdb/vonatkm/elegy tonnkm teljesítmény alapján megosztva;

$\text{Pályaköltség}_{\text{év}}^{A-B}$: az $A-B$ statisztikai szakasz éves pályaköltsége;

$n_{\text{év}}^{A-B}$: az $A-B$ statisztikai szakaszon egy év alatt közlekedtetett vonatdarabszám/teljesített vonatkm/teljesített elegy tonnkm.

4.3.2.2 Kapacitáslekötési díj elv

Lényege, hogy az adott pályaszakasz éves költségeiből az igénybevett menetrendi időtartam kapacitásnak megfelelő részét kell díj formájában megfizetni, figyelembe véve, hogy a menetrendi időtartam kapacitás 100%-os kitöltöttségével nem szabad számolni. A menetrendi időtartam kapacitás kihasználtsági optimum 60% körül határozható meg (Ritoók 1996a). A számítási módszer az alábbi:

$$P_{\text{év}}^{A-B} = \text{Pályaköltség}_{\text{év}}^{A-B} * c^{A-B} / (365 * 1440 * 0,6), \text{ ahol} \quad (4.2)$$

$A-B$: az adott statisztikai szakasz;

$P_{\text{év}}^{A-B}$: az $A-B$ statisztikai szakasz pályahasználati díja egy évre;

$\text{Pályaköltség}_{\text{év}}^{A-B}$: az $A-B$ statisztikai szakasz éves pályaköltsége;

c : az $A-B$ statisztikai szakaszon egy év alatt igénybevett idő percekben;

A nevezőben az év napjainak száma (365 nap), a nap perceinek száma (1440 perc), 0.6 a menetrendi időtartam kapacitás-kihasználtsági mutatója.

4.3.2.3 Szolgáltatásalapú modell

Az általam kidolgozott modell lényege, hogy a megrendelő-teljesítő közötti szerződéses jogviszony keretében adott időszakra (szerződéskötés időtartama) rögzítik az igényelt szolgáltatásokat magukba foglaló szolgáltatási katalógust (alapszolgáltatás, kiegészítő szolgáltatás, járulékos szolgáltatás, mellékszolgáltatás). A szerződés tartalmazza a rendelkezésre bocsátandó pályainfrastruktúra minőségi

kritériumait (sebesség, tengelyterhelés, biztosítottság, stb.), a vonatkozó forgalombiztonsági előírásokat, és felelősségi kérdéseket, valamint a szolgáltatás ellenértékeként fizetendő pályahasználati díj összegét (a szerződéskötés adott időszakára tervezett szállítási teljesítményre), amelyet az elszámolás során a tényleges teljesítmények függvényében rendeznek. A szerződésben ki kell térni a kártérítési kötelezettség kérdéseire is (valamely fél nem a szerződésben foglaltaknak megfelelően teljesít vagy nem teljesít).

4.3.2.4 *A díjrendszer-modellek összehasonlító értékelése*

A *pályaköltség-fedezeti* elv szerinti változat - amennyiben a ténylegesen közlekedő vonat-darabszám eléri a díjszámítás alapjául szolgáló tervezettet -, elvileg fedezi a pályák karbantartási-üzemeltetési költségigényét, továbbá az értékcsökkenési leírás költségét. Ugyanakkor nem ösztönzi a szállítási tevékenységet végző vasúttársaságot racionálisabb kapacitás kihasználásra, emellett a díjak mértéke nem áll arányban a vonalak szerinti fajlagos kihasználtsággal (Ritoók 1996b).

A *kapacitáslekötési díj* elv szerinti számítás esetén a szállító vasúttársaság a pályakapacitás minél nagyobb kihasználására van ösztönözve, az infrastruktúra-üzemeltető tulajdonosa pedig az egyes vonalakat illetően konkrét adatokhoz jutva, képes az egyes vonalak kihasználtsága és jövőbeni működtetésük tekintetében koncepció kialakítására.

Mind a *pályaköltség-fedezeti* mind a *kapacitáslekötési díj* elv a teljes pályaköltség fedezetet a pályahasználati díjbevételekből származtatja, tekintet nélkül arra, hogy az így kialakított díj miként viszonyul a szomszédos és a többi európai vasút díjaihoz, ezáltal a társvasutak közötti versenyképességre nem törekszik. Emellett nem veszi figyelembe a MÁV Rt. leromlott műszaki állapotát sem, ugyanis a szállító vasúttársaság az elavult eszközeivel nem képes a leromlott pályavasúti létesítmények költségfedezetét megteremteni, másrészt ezek a számítási módok az Európai Unió tagállamaival szemben állami hozzájárulással nem számolnak. *A díjszámítási mód kialakítása során azt is kell mérlegelni, hogy a pályahasználati díjak nem eredményezhetnek a belföldi közlekedési ágak között versenyképtelenséget sem az árakban, sem a szolgáltatás színvonalában.* Ez utóbbi különösen fontos, hiszen amennyiben a szállító vasúttársaság jelentős mértékű pályahasználati díjat

fizet, akkor a vasúti szállítási piacon az általa működtetett (a szállítási szolgáltatás színvonalát meghatározó) vontató és vontatott járművek állapotának javítása, sőt szintentartása sem lehetséges.

A *szolgáltatásalapú modell* alkalmazása esetén a fizetendő díj a nyújtott szolgáltatás függvényében, a szolgáltatás előállításának és biztosításának költségeit alapul véve kerül megállapításra (a szerződésben rögzítettek szerint mindkét fél számára egyértelmű formában). Előnye, hogy a díj megállapításánál figyelembe vehető a szomszédos országok infrastruktúra-üzemeltetői által kínált szolgáltatás minőségi paraméterei és a hozzá kapcsolódó díj, ezáltal az infrastruktúra-üzemeltetők közötti versenyhelyzet kialakulása - és remélhetően a hatékonyság növekedés - irányába hat. További előny, hogy a szállító vasúttársaságok az igényeikhez legjobban alkalmazkodó „csomagot” választhatják. Ugyanakkor rendkívül fontos, hogy a szerződésben minden problémás esetre is fel kell készülni, a felelősségi kérdéseket, kártérítési kötelezettségeket pontosan tisztázni kell.

Az általam kidolgozott és bevezetésre javasolt pályahasználati díjrendszer a szolgáltatásalapú modellen alapul (lásd 6.3.3 alpont).

4.3.3 Az ár meghatározásának lehetséges módjai

Az alábbi alpontokban rögzített általános árképzési elvek alapján kerülhet megállapításra a vasúti pályahasználati díj.

4.3.3.1 Monopol árak

Amennyiben monopolisztikusan történik az ár megállapítása (monopólikus egységár és árdifferenciálás), úgy a kapacitás minél nagyobb kihasználására irányuló törekvés a kereslettől függően vezethet eredményre.

4.3.3.2 *Átlagköltség-alapú árak*

A teljes vagy részleges pályaköltség fedezeti elv gyakorlati alkalmazása esetén az árkalkuláció egyszerű, ugyanakkor hátránya, hogy a szállító vasúttársaságok által lebonyolított vonatforgalom a hálózati források optimális elosztásához képest kisebb (lásd 2. ábra $Y_{AC} < Y_{MC}$).

4.3.3.3 *Határköltség-alapú árak*

A marginális költség alapelve, hogy milyen viszony van egy többlet vonat közlekedtetése és a hozzá kapcsolódó költség növekmények között. A marginális pályaráfordítási költségek közé - többek között - a többletként fellépő pályakopás, biztosítóberendezések, kitérők és váltók igénybevétele, többlet adminisztratív költségek, valamint többlet energiaköltség tartozik. A „pótlólagosan” közlekedtetett vonatok működéséből származó költségek a *rövid távú marginális költségek*. A *hosszú távú marginális költségek* közé azok a költségek tartoznak, amelyek a pályakapacitás bővítéséhez szükségesek. A pályakapacitás növelése szükséges, de nem elégséges feltétele a túlszűfolt vonalakon a túlzott kihasználás csökkentésének, tehát mindenképpen szükséges az árakba beépíteni ezt a költségelemet. A hosszú távú marginális költségek alapján történő ármegállapítás ugyanakkor sokkal nehezebb, főleg ha több szállító vasúttársaság is használja a pályát.

A határköltség csökken, ha a hálózat nő, és a teljes átlagos költséget a tiszta növekmény költséggel összefüggő díjváltozás nem képes fedezni. A makroökonómiai optimalis díjképzési szabály mikroökonómiai nem kívánatos deficíthez vezet. Ennek oka az, hogy rendkívül nagy a költségeken belül az állandó költségek aránya, és így a vonatforgalom növekedésére vonatkoztatott összes költségváltozás rugalmatlan. Egyes kimutatások szerint a közvetlen használatától függő költség a teljes költség mindössze 3-8%-a, általában 10% alatt vehető figyelembe (Tánczos 1999). A keletkezett hiányt csökkenteni lehet, ha a határköltségen felül többletdíj kerül felszámításra. A pótlólag felszámított díj a nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódik: minél „testre szabottabb” szolgáltatáscsomagot kell kínálni adott költségek mellett. Az említett probléma az egy-, illetve többletcsős árképzéssel valósítható meg, illetőleg konkrét szűk keresztmetszetekhez

kapcsolódóan kell meghatározni a pótlólag felszámított díjat.

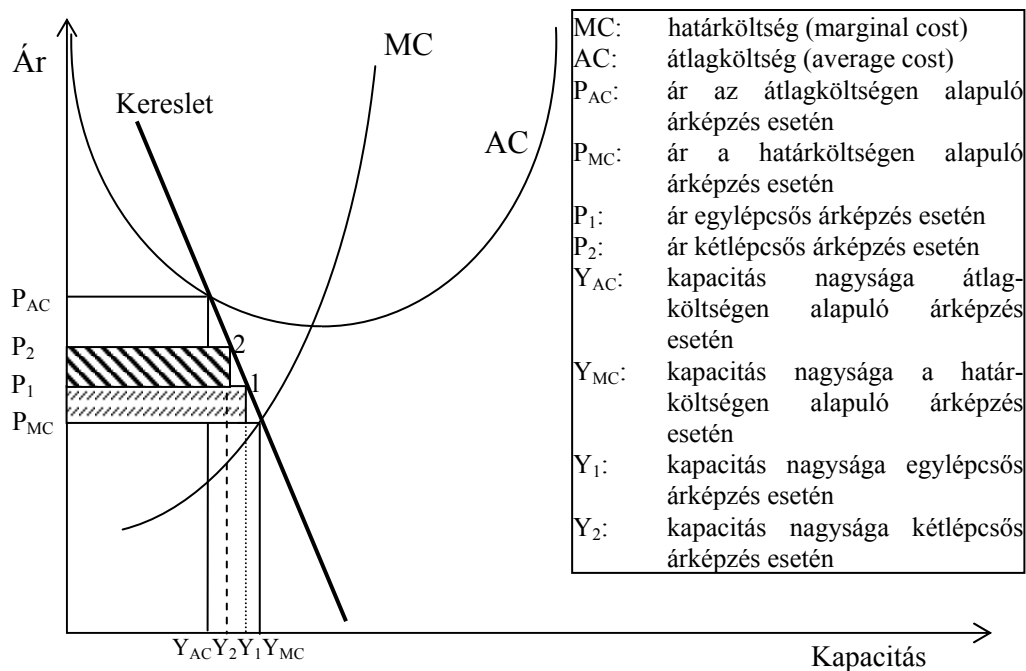
4.3.3.4 Egylépcsős árképzés

Az egylépcsős árképzés lényege, hogy kizárólag *változó díjak alkalmazásán alapul*. A változó díj *több részből is állhat*, megállapításánál tekintetbe veszik a szállító vasúttársaságok fizetési hajlandóságát, valamint több paraméter segítségével differenciálnak (pl. vonatfajta, vonaltípus, pálya műszaki-technikai paraméterei, közlekedés időpontja, útvonala, menetrend pontossági igény). Az egylépcsős árképzés során megállapított díj a határkötség-alapú árképzéshez képest magasabb, ezáltal a pályakapacitást igénybe vevő nagyobb mértékben járul hozzá a vasúti infrastruktúra ráfordítások megtérítéséhez. Ezt mutatja a 2. ábra ($P_I > P_{MC}$).

4.3.3.5 Kétlépcsős árképzés

A kétlépcsős árképzés lényege, hogy *a tarifa egy **fix** (pályahasználati volumentől független) díjból és egy **változó díjből** tevődik össze*. A változó díj – az egylépcsős árképzéshez hasonlóan – *több részből is állhat*. A változó díjon felül fizetett ún. rendszerdíj nagysága azt mutatja, hogy az infrastruktúra-üzemeltető ráfordításainak hány %-a kerül a vasúti pályát használó vasúttársaságok által megtérítésre (lásd 2. ábra).

Az infrastruktúra-üzemeltetők általában a vasúti pályához való hozzáférésért állandó díjat, a kapacitás biztosításáért és az üzemeltetésért teljesítménytől függő, változó díjat számítanak fel. A teljesítménytől függő díjak megállapítását számos tényező befolyásolja (pl. távolság, forgalom típusa, igénybevétel időszaka, vonatgyakoriság, igénybevett vonalszakasz minősége, pályára engedélyezett sebesség, tengelyterhelés, vontatási nem, stb.). Az újonnan belépő vasúttársaságok, illetve az eseti vonat útvonalat igénylő vasúttársaságok számára az ún. **rendszerdíj** fizetési kötelezettség komoly terhet - esetleg belépési korlátot is - jelenthet, ezért meghatározása összetett feladat. A rendszerdíj megállapítását az igényelt vonat útvonal vagy vonat-darabszám alapján tartom indokoltnak.



2. ábra
Az egy- és kétlépcsős árképzés összehasonlítása

A kétlépcsős árképzés előnye abban rejlik, hogy a rendszerdíj kifizetését követően relatíve alacsonyabb változó díjat kell lerónia a szállító vasúttársaságnak, ezáltal a vonatforgalom növelésére ösztönzi. A többletforgalom keltése mellett a „pályahasználó fizet” elv is érvényesül.

A kétlépcsős rendszer alkalmazásával lehetőség nyílik arra, hogy az infrastruktúra-üzemeltető ráfordításainak megtérítésében igazságosabb társadalmi tehermegosztás jöjjön létre a tényleges pályahasználók és az adófizetők között ($P_2 > P_1 > P_{MC}$). A kétlépcsős árképzés esetén a szállító vasúttársaságok által fizetett díjtöbblet az egylépcsős rendszerhez képest a P_2-2-Y_2-O téglalap és a P_1-1-Y_1-O téglalap területének különbségeként adódik.

Az egyes EU tagállamok a díjrendszerük kialakítása során - az EU-irányelvek szabta keretek között – saját érdekeiket és céljaikat igyekeznek érvényesíteni. Ez többek között lehet az infrastruktúra-üzemeltető költség-bevétel egyensúly biztosítása, a teljes pályaköltség fedezése, a határköltés megtérítettése, vagy díjmentes hozzáférés biztosítása a szállító vasúttársaságok részére.

A vasúti pályakapacitás minél nagyobb kihasználását elősegítendő, az egy-és

kétlépcsős tarifa közötti választási lehetőséget kell felkínálni a szállító vasúttársaságok számára, hogy a piaci pozíciójuk megtartásához, megerősítéséhez legjobban illeszkedő szolgáltatás-csomagot választhassák.

5. A vasúti pályahasználati díjmeghatározás nemzetközi gyakorlatának áttekintő elemzése

Ebben a fejezetben kerül tárgyalásra a vasúti pályához való hozzáférési jog és a vasúti pályahasználati díjjal kapcsolatos nemzetközi gyakorlati tapasztalatok bemutatása és összehasonlító elemzése.

A fejezetben először az Európai Vasutak Közössége²⁵, az Európai Unió VII. Bizottsága, valamint az UIC Infrastruktúra Bizottsága által megfogalmazott *célkitűzéseket* és az egyes európai országokban konkrétan kidolgozandó vasúti pályahasználati *díjképzési formákat* rendszerezett ismertetése szerepel a feldolgozott szakirodalom alapján (Bokor 1996 és 1998a, Fehér Könyv 1996 és 1998, UIC 1998 és 2001, Farkas 1999, 2000b és 2000c, Gustafsson 1999, Hodgson, KTE 1999).

Az általános helyzetértékelést és problémafelvetést követően a vasúti pálya igénybevételi lehetőségeire kidolgozott *német, angol, olasz, svéd, norvég és francia* vasutak (Morgante 1999, Koning 1999, Tuchhardt 1999, Gustafsson 2000, Hesselborn 2000, Link 2000, Nash 2000, Quinet 2000) által alkalmazott megoldásokat elemzem.

A nyugat-európai gyakorlat elemzését követően a vasúti pályához való hozzáférés és a vasúti pályahasználati díjmeghatározás *Lengyelországban és Romániában* alkalmazott gyakorlatát vizsgálom (Frak 1999, Cotofana 1999).

A fejezet utolsó részében az egyes európai országokban alkalmazott *díjrendszerek összehasonlító elemzését* végzem el.

5.1 A vasúti pályához való hozzáférés és a vasúti pályahasználati díj meghatározásának európai uniós alapelvei

Az 1980-as évek végére az európai országok számára egyértelművé vált, hogy az egyes országok közötti kapcsolatok egyik legfontosabb elemét, a közlekedést (közlekedési rendszerek üzemeltetését) **új, piaci alapokra** kell helyezni. Ennek megvalósítása érdekében – többek között – a vasúti közlekedési rendszerek azonos (minden tagállamra egyaránt vonatkozó) alapelvek alapján történő működtetését és

²⁵ CER - Community of European Railways

fejlesztésének korszerűsítését kezdeményezték. A 91/440 (EGK) irányelv csak az infrastruktúra-üzemeltetés és a szállítási tevékenység számviteli szétválasztását követelte meg, de néhány ország már a tényleges szervezeti szétválasztást is megvalósította, mint pl. Svédország, Egyesült Királyság, vagy előkészítő lépéseket tett ezirányban, mint pl. Németország (Farkas-Tánczos 2000).

A számviteli szinten történő szétválasztás mellett az egyes európai országok felülvizsgálták vasútjaik működését, és a hatékonyság fokozása érdekében különböző *stratégiákat* dolgoztak ki (privatizáció, költségcsökkentés). A különböző szintű és mértékű szervezeti átalakítások egyúttal a kiadások átláthatóságának megteremtését, a vasúti közlekedés tényleges üzemeltetési költségeinek meghatározását, valamint a vasúthálózat és a vasúttársaságok piaci értékesíthetőségének felmérését célozzák.

A vasúti pályakapacitási piaccal kapcsolatban az alábbi **szereplők** jönnek számításba: infrastruktúra tulajdonos, infrastruktúra-üzemeltető, nemzeti vasúti szállító társaság, harmadik vasutak, állam. Az érintettek által a vasúti pályahasználattal kapcsolatban feltett legfontosabb **kérdések**: hogyan lehet ösztönözni a pályakapacitás minél nagyobb kihasználását?; kinek, mennyit kell megtéríteni?; mikor, mekkora pályakapacitásra van szükség a szállítási feladatok ellátásához?; hogyan férnek hozzá a vasúti pályához?; mi alapján, hogyan és mennyi szubvenciót, támogatást nyújtsak a vasúti szállító társaságoknak?; milyen eszközökkel érhető el költség-hatékony és megfelelő színvonalú pályainfrastruktúra üzemeltetés?

A feltett kérdések megválaszolása során ki kell térni az infrastruktúra tulajdonosa, illetőleg üzemeltetője által ellátandó feladatokra, valamint a vele szemben támasztott pénzügyi, gazdasági és társadalmi hatékonyság kritériumaira.

A pályahasználati díj nagyságának tartományát a kínálat oldaláról az állam által az infrastruktúra-üzemeltetőnek juttatott költség-visszatérítések és bizonyos haszonkulcsok, a kereslet oldaláról pedig a fizetési hajlandóság és képesség határozza meg. Piaci ár meghatározásáról azonban nagyon nehéz úgy beszélni, hogy az infrastruktúra-üzemeltető által kínált vasúti infrastruktúra - nemzetgazdasági, hatékonysági, műszaki-technológiai okok miatt - valójában monopóliumként viselkedik.

A CER által a vasúti infrastruktúrával kapcsolatban megfogalmazott **alapelvek** az alábbiak:

1. A teljes európai hálózatra vonatkozó egységes rendszert kell kidolgozni, a pályahasználókkal egyeztetni kell a pályakapacitási igényeket és a szolgáltatás minőségére vonatkozó elvárásokat, az egyes vasúttársaságokat a megfelelő információkkal folyamatosan el kell látni.
2. Az infrastruktúra-üzemeltetőnek teljesítési szerződést kell kötni a szállító vasúttársaságokkal.
3. A pályaráfordítási költségeket az infrastruktúra-üzemeltető számára meg kell téríteni.
4. A vasúti pályát igénybevevő szállító vasúttársaságnak pályahasználati díjat kell fizetni. Az állam ne vállaljon át minden infrastruktúrával kapcsolatos költséget, hiszen ez az egyes közlekedési módok közötti egyenlőtlen versenyhelyzet kialakulásához vezetne.
5. Diszkriminációmentesen kell a pályahasználati díjat megállapítani.
6. A fizetett díj a vonatteljesítménnyel arányosan kerüljön megállapításra.
7. A pályahasználati díj szabályozására hatóság felállítása szükséges.
8. A környezetterhelés költségeit be kell építeni a pályahasználati díj meghatározásának rendszerébe.

Az **UIC** - a CER-hez hasonlóan - a vasúti infrastruktúra használatával kapcsolatban **kiemelten** az alábbi **területekre** koncentrálnak:

- költség-visszatérítés és pályahasználati díj szintje,
- finanszírozási mechanizmus, tarifapolitika,
- externális hatások,
- vonat útvonal (trasz) elosztás.

A kérdéskör kiterjedt, bonyolult voltát érzékelteti, hogy az *UIC Infrastruktúra Bizottsága* e kérdések megválaszolására 1998 októberében Párizsban tartott konferenciáján a komplex helyzetértékelés (infrastruktúra-üzemeltetési rendszerek, díjak, közút-vasút feladatai) mellett, a várható mobilitási tendenciák előrejelzésével és a közlekedési költségek megbecsülésével (beleértve a közlekedési balesetek költségeit, közlekedési torlódások és szűk kapacitások költségeit, a közlekedés környezeti költségeit, valamint a környezeti infrastruktúra költségeit) foglalkozott.

Az áruszállítási tevékenységet végző vasúttársaságok által az egyes európai

országokban fizetett pályahasználati díjakat mutatja az 1. táblázat.

Bruttó 1300 t elegysúlyú, 20 kocsiból álló áruszállító vonat részére megállapított pályahasználati díj mértéke egyes európai országokban (1996) 1. táblázat

	Ország	Jellemzők	Euro/km
1	Svédország		0,467
2	Norvégia	Törzshálózat	1,691
		Egyéb vonal	2,648
3	Dánia	Tranzit	3,313
		Törzsvonal	0,695
		Egyéb vonal (1 vonat)	0,679
		Egyéb vonal (10 vonat)	0,162
4	Franciaország	1 vonat (eseti)	1,17
		Menetrend szerinti	1
5	Németország	1 vonat (eseti)	4,08
		Menetrend szerinti	3,73

Forrás: Gustafsson, G. W. (1999): Shaping the Railway of the 21st Century

A táblázatból megállapítható, hogy *hálózatrészenként különböző pályahasználati díjak* kerülnek megállapításra, továbbá az infrastruktúra rendszeres igénybevételét - az egyes országokban ugyan eltérő mértékben - ösztönzik.

Az infrastruktúra-üzemeltető által nyújtott különböző szolgáltatásokat a 2. táblázat szemlélteti.

Az infrastruktúra-üzemeltető által nyújtott szolgáltatások szintjei 2. táblázat

Szintek	Szolgáltatási csomag tartalma	Igénybevétel jellege/választhatóság
Alap-szolgáltatás	Pályakapacitásra vonatkozó igények kezelése Kiosztott pályakapacitás használati jog Nyíltvonal- és állomási vágányok, kitérők használata Forgalomirányítás* Kiosztott pályakapacitás igénybevételéhez és az üzemeltetéshez kapcsolódó minden további információ	Kötelező
Kiegészítő szolgáltatások	Felsővezeték használat villamos vontatáshoz Üzemanyag-vételezési lehetőség biztosítása Személypályaudvarok, állomások épület és egyéb tevékenységeinek használata Teher- és rendező-pályaudvarok használata Vonat-összeállítás igénybevétele Tároló vágányok használata Karbantartás és egyéb műszaki tevékenységek	Kötelező
Járulékos szolgáltatások	Vontatási energia, személyszállító vonatok előfűtése Üzemanyag-vételezés, tolatás, egyéb szolgáltatás** Testre szabott szerződések***	Vonatközlekedés jellegétől függ
Mellék-szolgáltatások	Hozzáférés a telekommunikációs hálózathoz Többlet információ biztosítása Gördülőállomány műszaki ellenőrzése	Tetszőlegesen választható

Forrás: 2001/14 (EK) irányelv II. melléklete

* beleértve a biztosító berendezést, menetirányítást, kommunikációt és információközlést a vonatmozgásokról

** a kiegészítő szolgáltatásokban rögzítetten felüli minden egyéb szolgáltatási tevékenységhez való hozzáférés biztosítása

*** veszélyes áruk szállításának ellenőrzése, különleges (pl. rakszelvényen túlnyúló) szállítmány felügyelete

Alapszolgáltatás:

Az infrastruktúra-üzemeltető kínálja fel, a pályaráfordítási költségekkel összhangban van és valamennyi európai országra harmonizálni kell. Az alapszolgáltatáson túli szolgáltatások külön szerződés alapján igényelhetők.

Kiegészítő szolgáltatások:

E szolgáltatások szállító vasúttársaságok általi igénylései csak akkor utasíthatók vissza, ha piaci körülmények között életképes alternatíva létezik. Ha a szolgáltatásokat nem egy infrastruktúra-üzemeltető ajánlja, akkor a „fő infrastruktúra” szolgáltatónak minden erőfeszítést meg kell tenni, e szolgáltatások igénybevételenek megkönnyítésére.

Járulékos szolgáltatások:

Ha e szolgáltatások bármelyikét az infrastruktúra-üzemeltető felkínálja, akkor a szállító vasúttársaság kérésére szolgáltatnia kell. E szolgáltatások, a pályaráfordítási költséggel nincsenek közvetlen kapcsolatban, a vonatközlekedés jellegétől függenek.

Mellékszolgáltatások:

A csomag jellemzője, hogy az egyes elemeinek igénybevétele nélkül is biztosítható a biztonságos vasúti közlekedés. Az infrastruktúra-üzemeltető nem köteles előállítani ezeket a szolgáltatásokat. A szállító vasúttársaságok más szolgáltatótól is kérhetik, igénybe vehetik e szolgáltatásokat.

Az alap- és kiegészítő szolgáltatási csomag valamennyi elemének meghatározása a pályahasználati díj meghatározása szempontjából nagy jelentőséggel bír, az egyes szolgáltatások tartalmának, minőségének, teljesítési szerződésben rögzítettnek, áttekinthetőnek, szigorúan számon kérhetőnek kell lennie.

A szállító vasúttársaságok által fizetett és az állam által az infrastruktúra-üzemeltetőnek juttatott **költség-visszatérítés** meghatározására az alábbi megoldások léteznek:

- teljes költségtérítés és haszonkulcs (Railtrack-Egyesült Királyság);
- teljes költségtérítés (DB AG-Németország);
- közúti közlekedéssel összehasonlítható költségtérítés (BV-Svédország).

A szállító vasúttársaságok által fizetett és az állam által az infrastruktúra-üzemeltetőnek megtérített költségek becslését a 3. táblázat mutatja.

A brit, német és svéd infrastruktúra-üzemeltető költségei és az állam által a vasúti infrastruktúra finanszírozására fordított költség-visszatérítés 3. táblázat

	Teljes költség (Mrd ECU)	Ebből működ-tetési költség (Mrd ECU)	Pályahasználati díjbevételet (Mrd ECU)	Költség-visszatérítés (%)
Nagy-Britannia Railtrack (1996)	3,18	2,17	3,03	95
Németország DB AG (1996)	9,25	4,33	3,66	40
Svédország* BV (1988-1998)	0,96	0,26	0,12	12,5

Forrás: Hodgson, I (1999): Railway Infrastructure Charges and the commission Proposal 98 (480)
*1988-1998 közötti átlagérték

A táblázat alapján megállapítható, hogy az egyes országokban az eltérő pénzügyi-közlekedéspolitikai célkitűzések, az egyes közlekedési alágazatok közötti verseny eltérő intenzitása, valamint a vasúthálózat fenntartási költségeinek különbözősége miatt eltérő a költség-visszatérítés mértéke.

5.2 A vasúti pályához való hozzáférés és a vasúti pályahasználati díj meghatározásának nyugat-európai gyakorlata

5.2.1 A német vasút gyakorlata

A Német Vasutak reform gondolata már 1989-ben megfogalmazódott. A DB 42000 km hosszú pályahálózata többségében vegyes forgalmú. A pályák eltérő pályasebességűek és tengelyterhelésűek. Az 1994-ben kidolgozott első pályahasználati díjrendszer 20%-os mennyiségi árengedményt (másodfokú árdiszkrimináció) biztosított mind a személy, mind az áru fuvarozás számára. Ez a harmadik vasutakkal²⁶ szemben diszkriminációt jelentett, mivel ezzel a kedvezményel csak a DB AG tudott élni. Az erre vonatkozó kritikák miatt 1995-ben a kedvezményt 5%-ra mérsékelték.

A pályahasználati díj három fő részből tevődött össze:

- a vonalszakasz használatának költsége;

²⁶ EK-irányelv: csak nemzetközi vasút-csoportosulások vagy kombinált áruszállítási társaságok; német törvény: minden engedélyezett vasút, amennyiben megnyitja saját hálózatát.

- állomási díj, állomások használatának ellenértéke;
- tolató vágányok használati díja.

A pályahasználati díjat két összetevő határozta meg:

- pálya kategória;
- vonat-díj osztály.

A DB hálózatát 10 útvonal kategóriába sorolták a közlekedési fontosság és a minőségi mutatók alapján. A vonat-díj osztály figyelembe veszi a felépítményre gyakorolt hatást, valamint az igényelt menetrend minőségét. Az alapár és a pótdíj szorzataként kerül a pályahasználati díj megállapításra. A mennyiségi árengedmény - amelyet meg lehet kapni - tükrözi a mennyiség függő költség megtakarítást. Az egyes vonalszakaszok igénybevételéért fizetendő pályahasználati díjat az ún. útdíj könyvben hirdetik meg.

A rendszerrel kapcsolatban felmerült **problémák**:

- az árképzés az átlagos költség rendszerén alapuló egyrészes tarifával történik, amelyet különböző paraméterekkel módosítanak;
- a díjszint nagy forgalom mellett (csúcsidőben) túl alacsony, míg a kis forgalmú vonalszakaszokon túl magas;
- előnyben van a DB a harmadik vasutakkal szemben, az információkhoz való hozzáférés területén.

A problémák megoldása érdekében biztosítani kellett a hálózati költségek átláthatóságát, és tartósan csökkenteni a hálózati költségeket, a beruházások racionalizálásával.

Az azóta eltelt időszak pályahasználati díjjal kapcsolatos tapasztalatai a rendszer felülvizsgálatához vezettek.

Az 1998-ban bevezetett, *kétlépcsős, két részből álló tarifa* alkalmazásának előnye, hogy jól tükrözi a vasúti infrastruktúra üzemeltetésének költségszerkezetét, és ugyanakkor aránylag kis mértékben változó pályahasználati díj megállapítását teszi lehetővé. Ezáltal a vasút-reformok azon célkitűzése valósulhat meg, amely a - mennyiségi kedvezmények bevezetése nélkül - forgalom vasútra terelését segíti elő (Link 2000).

Azon vasúttársaságok, amelyek hosszú távú szerződést kötnek (*InfraCard*) az infrastruktúra-üzemeltetővel, árkedvezményt kapnak. Ráadásul a megfelelő vonalak igénybevételéért a használt trasztól függően fizetnek (DM/vonatkm). Ezt a *változó részt* az alábbi *paraméterek* határozzák meg:

- a.) vonalkapacitás kihasználása,
- b.) menetrendi rugalmasság,
- c.) felárak és kedvezmények.

a.) A kevésbé kihasznált vonalakért alacsonyabb, a jobban kihasználtakért magasabb díjat állapítottak meg. Az egyes forgalomsűrűségi csoportokat a 4. táblázat tartalmazza.

A német vasúti pályák kategorizálása forgalomsűrűségük szerint 4. táblázat

	Forgalomsűrűségi osztályok	Szorzóteényező
B S	Magas kihasználtságú elővárosi/városi jellegű nagyvasúti vonalak	1,35
B I	Magas kihasználtságú vonalak	1,15
B II	Közepes kihasználtságú vonalak	1,00
B III	Alacsony kihasználtságú vonalak	0,85

b.) Az indulási és érkezési időpontok és más közlekedési módokkal való kapcsolat szigorú feltételei miatt, az ütemes menetrendi kínálat nagyon magas költségekhez és a vasúti pálya korlátozott hozzáférhetőségéhez vezet. Az ütemes menetrendi szolgáltatás szorzófaktor 1. A traszok iránti rugalmasabb kereslet alacsonyabb árat eredményez. Az infrastruktúra-üzemeltető által előre felkínált vonat útvonalak alacsonyabb árfekvésűek (Tuchhardt 1999).

Hosszútávon az üzemeltetési/fenntartási költségek csökkenése a pályahasználati díj mérséklését vonja maga után. A stratégia a régiók közötti (interregionális) közlekedés fontosabb vonalakon történő szétválasztását, valamint a zsúfolt vonalak, illetve sebességek összehangolását tartalmazza. Ezért bizonyos közlekedési folyosóba tartozó vonalak bizonyos sebességi jellemzőit specifikálták. A specifikáció eredményeként az adott vonalakra meghatározott minimális sebesség garantálása esetén lehet csak belépni. A szállító vasúttársaságok számára az igénybevett vonatkm érték függvényében megállapított ún. "VarioPreis" árat kínálnak. Ezt a rendszert szemlélteti az 5. táblázat.

A pályahasználati díj értéke a vasútvonalak
 kiépítési sebessége és forgalomsűrűsége alapján

5. táblázat

	Vonalkategória	Forgalomsűrűségi osztályok		
		S/I	II	III
K1	pályasebesség > 160 km/h	Legmagasabb		
K2	pályasebesség 120-160 km/h közötti			
K3	pályasebesség 120-160 km/h közötti*			
K4	pályasebesség 80-120 km/h közötti			
K5	pályasebesség 80 km/h-ig**			
K6	pályasebesség 60 km/h-ig***			Legalacsonyabb

* csak személyszállításra

** biztosító berendezéssel ellátott

*** biztosító berendezés nélküli

c.) A felárak és kedvezmények rendszere, a menetrend rugalmasságát értékelő faktor és az infrastruktúra-üzemeltető által előkészített, speciális kínálati traszok értékesítése (meghirdetése) kidolgozás alatt van, de utóbbi tekintetében ugyanazon feltételek vonatkoznak majd az InfraCard használókra és nem-használókra egyaránt.

2001. január 1-től a német vasút visszatért ismét az *egylépcsős tarifa* alkalmazásához.

5.2.2 Az olasz vasút gyakorlata

Az olasz vasúthálózat felépítésének ismerete jelentősen megkönnyíti az Olaszországban alkalmazott pályahasználati díjmeghatározás módszerének megértését. A jó minőségű infrastruktúrát nagy forgalomsűrűség jellemzi (8 vasúti csomópont 700 km vágányhálózattal és 39 ún. kereskedelmi vonal, 5200 km hosszban alkotja a törzshálózatot). A törzshálózat mellett a ráhordó-elosztó funkciót ellátó hálózatrész 7500 km mellékvonalból, 250 km elővárosi vonalból áll, míg 2500 km-nyi vonalszakaszon szünetel a forgalom.

A tavaly létrehozott infrastruktúra divíziót követően kerül sor az egyes szállítási divíziók megalakítására. A 2000-ben külön vasúttársaságként működő egyes szállítási divíziókkal tárgyalva, a szolgáltatás minőségének fejlesztésével és a pályahasználók elégedettségének növekedésével számolni kell számos ipari és más társaság vasúti pályára történő belépési szándékával. Ezek mellett az EU-

irányelvekben foglaltak megvalósítása és a vasúti pályakapacitási és szállítási piac liberalizálása várható.

A vasút korábbi struktúrájában az állam holdígon keresztül nyújtott támogatást az olasz államvasútnak (FS²⁷). A költségvetési támogatás felhasználásának átláthatatlansága és a közvetlen felelősségi rendszer kialakítása miatt új szervezeti formára térnek át. Az átszervezést követően az infrastruktúra-üzemeltetőnek nyújtott állami támogatás az infrastruktúra fenntartási költségeket fedezi a közöttük megkötött „**programszerződés**” szerint. A helyi üzemeltetési egységeknek nyújtott, régióktól kapott, „szolgáltatási szerződésben” rögzített támogatás célja, hogy biztosítsa az egyes régiók által igényelt vasúti szállítási szolgáltatások pénzügyi fedezetét (Morgante 1999).

Az infrastruktúra-üzemeltető gazdasági célja nem a profitmaximalizálás, hanem egy dinamikus „*gazdasági egyensúlyi állapot*” fenntartása. Fő bevételi forrását a pályahasználati díj és az állami támogatás alkotja. A jó minőségű pályán lebonyolított vasúti forgalom üzemeltetési költségeit a teljes pályahasználati díj fedezi. Jelenleg az alacsony hatékonyságú technológia miatt az állam fizeti a pályahasználati díj által nem fedezett fenntartási költségeket. Ugyanakkor a költségek nagyobb részét - egyelőre állami források igénybevételével - a szállító vasúttársaságok fizetik az infrastruktúra-üzemeltetőnek pályahasználati díj formájában.

Az 1998-ban hozott vasúti törvény értelmében a vasúti pályához való hozzáférésért fizetendő díj meghatározásához és kiszámításához az alábbi **paramétereket** kell felhasználni:

- pályainfrastruktúra minősége (maximális kiépítési sebesség, vonal műszaki jellemzői),
- egy nap alatt az egyes vonalszakaszokon közlekedtetett vonatok száma és a vonalszakaszokhoz kapcsolódó forgalomsűrűség, valamint a vasúti csomópontok igénybevételének időtartama,
- vasúti pálya és felsővezeték értékcsökkenése, a vonatok elegységéhez és sebességéhez kapcsolódóan,
- vonalkapacitás lekötését meghatározó sebesség (adott vonal viszonylatban), a traszhoz illesztett menetrendi idővel,
- energiafogyasztás, vontatási módhoz kapcsolódóan.

Az infrastruktúra-üzemeltető által pályahasználati díj ellenében,

²⁷ FS - Ferrovie dello Stato

pályahasználati díjon felül nyújtott szolgáltatásokat és egyéb mellékszolgáltatásokat a 10. melléklet tartalmazza.

A pályahasználati díj meghatározásával kapcsolatos **alapelvek**:

- a) a vonalhálózaton közlekedő bármely vonatnak fizetni kell,
- b) a mértéke vasúttársaságtól és vonatfajtától függetlenül, diszkriminációmentesen megállapított,
- c) nagysága a vonalak, vonatok és forgalom sajátosságaitól függően, de az egyes hálózatrészek/szakaszok költségeitől függetlenül megállapított,
- d) mértéke hivatalosan jóváhagyott tarifákon alapul – de meghatározása sem a forgalom irányához, sem az infrastruktúra-üzemeltető költségeihez nem kapcsolódik.

Az adott vonatra meghatározott pályahasználati díj csomópont/szakasz használatától függő **változó részből** (40%) (a megtett távolság különböző paraméterekkel differenciált) és a megtett távolság/csomópont használatától függő **változó részből** (60%) a tevődik össze.

Az első rész a *pályafenntartási költséget és vasúti menetrendszerkesztés* (főleg a kis távolságra közlekedő vonatok számára értékesíthetetlen pályakapacitás-rész miatti, többletként felmerülő) *költségeit* fedezi.

A második rész – *vonat és vonat szerint differenciálva* – a *vonatsebesség* (az optimális vonal kiépítési sebességgel összevetve), *forgalomsűrűség* (kapacitáskihasználtsági fok), a *pályainfrastruktúra elhasználódása* (pálya, felsővezeték értékcsökkenés), és a *csomópontok időfoglalása* (időtartam) függvényében kerül megállapításra.

A különböző vonalszakaszokra/csomópontokra – a törvényben megfogalmazott kritériumokkal összhangban – nyolc kategóriát határoztak meg. A megtett távolság, illetve a vasúti pálya/csomópont foglalási idő arányát tükröző változó rész (1 km-re vetített ár) a nagyobb forgalomsűrűségű vonalakon, a pályát jobban igénybevevő vonatok számára, a csúcsórákban és a fő csomópontok legfontosabb, legforgalmasabb állomásainak használata esetén, valamint a vonal kiépítés sebességétől való eltérés függvényében növekszik, míg ahol a pályakapacitás értéktelenebb, ott csökken.

5.2.3 Az angol vasút gyakorlata

Az angol vasút privatizálását egyrészt a *vasút szerkezeti átalakítása*, másrészt politikai-gazdasági okok miatt kezdeményezte az állam. A vasúti okok között a piaci részesedés folyamatos csökkenése, a menedzsment változással szemben tanúsított ellenállása, a vasúti beruházások növelésének szükségessége, az áruszállító vállalatok nyomása, a magánszektorban a személyszállítás privatizációjára irányuló lelkes támogatása, valamint a vasúti infrastruktúraüzemeltetés üzleti alapokra helyezésére kínálkozó kedvező alkalom említhető.

A **politikai-gazdasági okok** közé az alábbiak sorolhatók:

- a privatizálás, mint sikeres konzervatív politika,
- az ideológiai elkötelezettség, amely az ipari konsernek privatizációjának mintájára a közlekedési vállalatokat is magánosította (azon felismerés alapján, miszerint a kormány nem a legjobban boldogul ezzel az iparággal),
- a BR népszerűtlensége, a rossz üzletpolitika miatti felelősségre vonás igénye,
- a kormány azon reménye, hogy a költségvetés számára a vasúti ingatlanok és egyéb vagyontárgyak értékesítéséből bevételek jutnak.

Az egyes vasúttársaságokkal kötött szerződések az alábbi kérdéseket szabályozzák:

1. vasúti pályafejlesztések,
2. gördülőállományra vonatkozó szabványok,
3. biztonsági előírások,
4. menetrendszerkesztés és vonatbefolyásolás,
5. környezetterhelés kérdései.

Az egyes belépési szerződések tartalmazzák azokat az egyéb feltételeket, amelyek a szállító vasúttársaságok sajátos igényeihez kapcsolódnak.

A vasúti pályát működtető magánvállalat, a Railtrack számára az állam teljes mértékben megtéríti a vasúti pályafenntartás költségeit, és bizonyos haszonkulcs alkalmazásával többlettámogatást is biztosít. A biztosított többlettámogatás kis mértékű pályafelújításokra és fejlesztésekre fordítódik. A vasúti pálya használata során bekövetkező vitás esetek kezelése (különböző díjak visszatérítési kérdései) a Railtrack, a vasúti pályafenntartó vállalatok, illetve az egyes szállító vasúttársaságok közötti szerződések alapján történik (Koning 1999).

Ha az egyik vasúttársaság vonatszerelvénye meghibásodik - akadályozva a többi szállító vasúttársaságot -, úgy ő a Railtrack-nak köteles kártérítést fizetni,

amelyet a Railtrack az érintett vasúttársaságok számára visszatérít. A nem megfelelő pályakarbantartási munkálatok esetén a vállalkozó - a vállalkozási szerződésben rögzítetteknek megfelelően - a Railtrack-nek kártérítést fizet, amelyet a Railtrack visszatérít a szállító vasúttársaságoknak. Jelzőberendezés meghibásodása esetén a Railtrack visszatérítést fizet a vasúttársaságoknak. Ha a szerződésben rögzítetteknel magasabb színvonalú szolgáltatást képes nyújtani a Railtrack - a pályafenntartó vállalat munkájának köszönhetően –, akkor a szállító vasúttársaságok által fizetett bónusz a Railtrack-hez folyik be, amely ezt a pályafenntartó vállalatnak megtéríti.

Baleset bekövetkezése esetén a vétkes vasúttársaság felelősségi köre és kártérítési kötelezettsége a 9. melléklet 2. táblázatában foglaltak szerint alakul.

5.2.4 A svéd és norvég vasút gyakorlata

A pályahasználók olyan mértékű fix vagy változó díjat fizetnek az államnak, amely a teljes határkötség fedezésére szolgál a vágány, a kitérők és a felsővezeték kopását, elhasználódását tekintve. A fizetett díj egyúttal magában foglalja a környezeti költségek egy részét, valamint a balesetek társadalmi-gazdasági költségét is, amelyet a közúthoz hasonlóan számítanak (Hesselborn 2000).

Svédországban az állam által (évente) a pálya használatáért megállapított díj két részből áll: egy *állandó részből*, amelyet egyfajta „járműadónak” lehet tekinteni, és egy *változó részből*, amelyet egy járműtípustól függő átlagdíj alapján határoznak meg. A BV differenciálhatja az állam által meghatározott átlagdíjat a vontató jármű sebessége, a teherkocsi raktömege és a vontatási nem függvényében. A vasúti infrastruktúrával összefüggő összes költséget az államháztartás viseli. A vasúti pályahasználati díj a svéd vasutaknál az alábbi két részből tevődik össze (1997):

1. Pályahasználati díj (0,0003 Euro/etkm);
2. Balesetkezelési díj (0,06 Euro/átkm áruszáll., 0,12 Euro/vkm személyszáll.).

A **norvég** díjrendszer jellemzője, hogy a pályahasználati díjat a *hosszú távú marginális költség* alapján állapítják meg:

1. Személyszállítás/kombinált áruszállítás térítésmentes (kivéve repülőtéri összeköttetés);
2. Áruszállítás: törzshálózat (0,00954 Euro/etkm)
egyéb vonal* (0,01494 Euro/etkm)

*25 tonnás tengelyterhelésnél nagyobb vasérc-szállítmány esetén

Az infrastruktúra-üzemeltető bevételeinek mindössze 10%-a származik pályahasználati díj bevételeiből, így megállapítható, hogy az infrastruktúrát az állam közvetlenül finanszírozza.

5.2.5 A francia gyakorlat

A francia vasút szervezetében végrehajtott reformok jelentős társadalmi ellenállás mellett mentek végbe. A változás eredményeként megalakult francia pályavasút²⁸ (RFF) egyrészt megkapta az SNCF adósságainak kétharmadát, másrészt a nemzeti vasúthálózati infrastruktúrát (az állomások és az azokat működtető berendezések kivételével, amelyek az SNCF-nél maradtak). Az infrastruktúra üzemeltetésével és karbantartásával megbízott RFF számára – többek között – az SNCF fizet az infrastruktúra használatáért. A pályahasználati díj felső határát az első két évben 6 Mrd francia frankban határozták meg.

Az **új rendszer** jellemzője, hogy az SNCF megszabadult adósságaitól és az infrastruktúra fenntartás finanszírozási problémáitól, az RFF feladata pedig a rendelkezésre álló anyagi erőforrások hatékony felhasználásával az infrastruktúra hálózat üzemeltetése, a szükséges beruházások megvalósítása és a megörökölt adósság utáni kamat törlesztése. Ezen feladatok ellátására nem elegendő a pályahasználati díjként beszédett pénzösszeg, így a bevétel és kiadások különbözetét az állam pótolja – tőkejuttatás vagy hiteltámogatások révén. Az új helyzetnek kétféle kimenete lehetséges: vagy az RFF csak átveszi az adósságokat és fedezi az infrastruktúra deficitet (ebben az esetben gyakorlatilag nem sikerült az alapvető problémát megoldani), vagy olyan pályahasználati díj konstrukciók kerülnek bevezetésre a jelenlegi rendszerben, amelyek vonzóvá teszi a vasúti beruházásokat, és fokozatosan fedezik a költségeket (Quinet 2000).

A *jelenlegi tarifarendszer* nem teszi lehetővé a költségek fedezését, a beszédhető díj és a teljes költség nagyságrendileg más kategóriába tartozik (a pályahasználati díj több mint 50%-a regionális vasúttársaságoktól származik, elsősorban a párizsi elővárosi utasforgalomból).

Az újonnan kialakított díjrendszer alap gondolata az volt, hogy ott gerjessen beruházási kezdeményezéseket, ahol magas a kereslet és alacsony az infrastruktúra

²⁸ RFF - Réseau Ferré de France

kapacitás (városi, városkörnyéki és nagysebességű vonalak).

A díjrendszer **három részből tevődik össze**: vasúthálózathoz való hozzáférés díja (az igényelt vonal 1 km-re havonta -AC), kapacitás „bérlet” díja (meghatározott időszakra, 1 vonalkilométerre -RC) és az üzemeltetés díja (vonatkilométerre -TC).

Különböző a kapacitásbérleti díj csúcs- és normál-időben, illetve amikor egyetlen szállító vasúttársaság sincs a pályán. A 6. táblázat mutatja az egyes vonalkategóriák függvényében a pályahasználati díj mértékét.

A pályahasználati díj értéke francia frankban (1997)

6. táblázat

	Vonaltípus			
	R0*	R1**	R2***	R3****
AC	11000	11000	250	0
RC (csúcs)	100	18	0,85	0
RC (normál)	44	6	0,85	0
RC (gyenge)	20	4	0,85	0
TC	0,30	0,30	0,30	0,30

*R0 – nagy forgalomsűrűségű elővárosi vonal

**R1 – nagy forgalomsűrűségű nagysebességű vonal

***R2 – kis forgalomsűrűségű fővonal

****R3 – egyéb vonal

A rendszer továbbfejlesztése során az alábbi **stratégiák** között lehet választani:

1. *A marginális költségek fedezésére alkalmas alacsony díjrendszer bevezetése*, állami költségvetési támogatás növelése az RFF deficitjének fedezése és az új beruházások finanszírozása miatt.
2. Harmadfokú árdiszkrimináció alkalmazásával (amely elvileg csak azokra a traszokra vonatkozik, amelyekre egy időben vagy időszakban több vasúttársaság is igényt tart) párhuzamosan *költségvetési megszorítások alkalmazása*. Az SNCF jelentős állami támogatása, összefüggésben a finanszírozott veszteségtermelő szolgáltatásokkal, átlátható költségszerkezet kialakítása.

A két alternatíva közötti, kompromisszumos megoldás várható, amely a jelenlegi díjszint és a teljes pályaköltség-fedezeti elv között húzódik meg, figyelembe véve a francia vasúthálózat speciális helyzetét (kiterjedt hálózat, alacsony népsűrűség, és annak egyenetlen eloszlása).

5.3 A vasúti pályához való hozzáférés és a pályahasználati díj meghatározásának kelet-európai gyakorlata

5.3.1 A lengyel vasút gyakorlata

A lengyel pályahasználati díj meghatározásának alapját a lengyel közlekedési és tengergazdálkodási miniszter 1998. augusztus 12-i rendelete képezi.

A teljes vonalhálózati költség az egyes vonalszakaszok költségeinek összegezeként adódik, amely költség a vonalhossz függvényében változik. Valamennyi költségszámítás alapját az előző évi infrastruktúra-költség inflációval korrigált adatbázisa képezi. Az infrastruktúra költségek közé a fenntartási költségeket, az üzemeltetési költségeket és az igazgatási költségeket sorolják, míg az értékcsökkenési leírás és a beruházások költsége nem tartozik ide (Frak 1999).

A pályahasználati díj az **alapdíj**, az **energiadíj** és a **pótlólagos szolgáltatások** igénybevétele esetén fizetendő díj összegeként adódik (A pályahasználati alapdíj és energiadíj meghatározását a *11. melléklet* tartalmazza).

A pályahasználati díj meghatározása, ennek megfelelően:

$$K_i^p = K_i^p \text{ alapdíj} + K_i^p \text{ energia} + K_i^p \text{ pótlólagos}, \text{ ahol} \quad (5.1)$$

K_i^p - pályahasználati díj mértéke p vonat i vonalszakaszon,

K_i^p alapdíj - pályahasználati alapdíj p vonat i vonalszakaszon,

K_i^p energia - energiahasználat díja p vonat i vonalszakaszon,

K_i^p pótlólagos - egyéb szolgáltatások igénybevétele esetén térítendő díj p vonat i vonalszakaszon.

Az **alapdíj** tartalmazza az alapszolgáltatások és a kiegészítő szolgáltatások ellenértékét. Az alapszolgáltatás a vasúti pályához való hozzáférési jogot, a menetrendszerkesztést, a vonatközlekedtetéshez szükséges infrastruktúra elemek használatát, az energiaellátást, valamint a forgalomirányítás, forgalomellenőrzés és a vonattal való (rádiós) összeköttetés biztosítását foglalja magába.

A kiegészítő szolgáltatások közé a forgalombiztonság és a baleset bekövetkezésekor szükséges mentés tartozik.

Az adott vonalon közlekedő adott vonatra megállapított fajlagos alapköltséget a vasúthálózat összes statisztikai szakaszára és valamennyi vonatkategóriára meghatározzák az infrastruktúra költségek viselésétől és az adott vonatkategória által ellátott közlekedési feladattól függően.

A fajlagos költségek megállapítása során *hat korrekciós tényezőt* vesznek figyelembe. A korrekciós tényezők: a vonalszakasz műszaki-technikai színvonala, a vonal forgalomsűrűsége (vonatkategóriánkénti bontásban), a vonatközlekedés napja, napszaka (csak áruszállítás esetén számít korrekciós tényezőnek), a menetrendi közlekedés pontossága és a vonat elegytonna súlya. Az egyes *korrekciós tényezők* értékeit ($\alpha_{i1}^p - \alpha_{i6}^p$) a *12. melléklet* tartalmazza.

Az **energiadíj** megállapítására kétféle lehetőség nyílik. Vagy a vonatjárművön elhelyezett, energiafogyasztást mérő műszer alapján, vagy külön szerződésben rögzített feltételek szerint történik a meghatározása. Az energiadíj a fajlagos energiaár, a vontatási célra felhasznált energiamennyiség - beleértve az energiaátvitel során keletkező veszteségeket is -, valamint az energiaelosztás átviteli és átalakítási költségeiből tevődik össze.

Az egyéb szolgáltatások igénybevételéért fizetendő díjat az infrastruktúra használathoz kapcsolódóan felkínált többletszolgáltatás és piaci alapokon meghatározott egyéb, tetszőlegesen választható szolgáltatás igénybevétele esetén kell fizetni. A költségeket egyedi számítások alapján állapítják meg, és az alábbi szolgáltatások igénybevétele esetén számítják fel:

- tolatás és többlet vonatmozgatások,
- állandóan fűthető váltók folyamatos fűtése,
- rakott, üres vagy a megengedettnél nagyobb elegysúlyú vonat közlekedtetése alatti feszültségmentesítés,
- személy- és rendező pályaudvarok, járműjavítók és -karbantartók igazgatási feladatokat igénylő hozzáféréseinek biztosítása - külön szerződésben rögzített feltételek szerint,
- csatlakozási lehetőség a telekommunikációs és információs hálózathoz,
- veszélyes áruk szállítása, többletinformáció, extra vonatfelügyelet megállóhelyeken, egyéb üzemeltetési igények.

5.3.2 A román vasút gyakorlata

1998 októbere óta a Román Nemzeti Vasúttársaság (CFR) egy gyors és nagyszabású vasútszerkezet-átalakítási program megvalósítását hajtja végre, különösen az infrastruktúra-üzemeltető (RIM) szállító vasúttársaságoktól való szétválasztása tekintetében abból a célból, hogy a szándékolt költségcsökkentést és a vasúti infrastruktúrához való szabad hozzáférés biztosítását a piacorientációval és az

EU irányelvekkel (95/18 (EK), 95/19 (EK)) összhangban piaci alapokra helyezze.

Ennek törvényi háttérét a kormányrendeletek és jogszabályok biztosították, amelyeknek megfelelően a régi Román Állami Vasúttársaságot (SNCFR) *öt új vállalatra választották szét*²⁹.

A pályainfrastruktúra fő értéke a traszok - adott körülményektől függő - kihasználásából fakad. A traszok vasúttársaságok közti elosztását a CFR SA végzi azonos feltételek mellett.

A román vasúthatóságtól engedélyt kapott vasúttársaságoknak kell jelezni a traszok iránti igényüket a RIM felé a pályakapacitás elosztásáról döntő ülés előtt bizonyos idővel (általában 6 hónap); a használati jogért fizetni kell. A vonat útvonalak elosztását a vasúti pályához való hozzáférési szerződésben rögzítik. Az így elosztott traszok képezik az éves vonatmenetrend alapját.

Ha a pályakapacitás kihasznált vagy egynél több vasúttársaság kívánja ugyanazt a vonat útvonalat igénybe venni, akkor a román vasúthatóságnak kell dönteni bizonyos szabályoknak megfelelően, amelyek figyelembe veszik a kínált közszolgáltatás jellemzőit és egyéb összehasonlítható paramétereket.

Romániában jelenleg csak két szállító vasúttársaság létezik, így a vasúti pályakapacitás elosztásának konkrét alapelvei még nem kellően kalibráltak, a pontos kidolgozás a közeljövő feladata.

A CFR vasúti pályakapacitása - a valódi piaci verseny hiánya miatt - egyelőre megfelelő. A közeljövőben két vagy három további vasúttársaság kér várhatóan jogosultságot a vasúthatóságtól. Az új szállító vasúttársaságoknak elsősorban az áruszállítás területén fognak engedélyeket adni. Ekkor már sokkal körültekintőbben kell eljárni a pályakapacitás elemzése és elosztása során.

A vasúti pályahasználati díj jelenleg a *km-díj* és a *vonatkm* teljesítmény szorzataként kerül meghatározásra. A pályahasználati díj főleg a javítási, fenntartási és forgalomirányítási tevékenység költségeit fedezi. A nagyobb javítások és a jelentősebb beruházások költségét az állami költségvetés finanszírozza. Ezeket az

²⁹ CFR SA - nemzeti infrastruktúra-üzemeltető;
CFR áruszállítás - nemzeti vasúti áruszállítási társaság;
CFR személyszállítás - nemzeti vasúti személyszállítási társaság;
SMF vasúti menedzsment szolgáltató társaság, amely az állami vasúttársaságok pénzügyi működtetésével kapcsolatos feladatokat látja el;
SAAF vasúti vagyongazdálkodó társaság - igazgatja és menedzseli a vasúti vagyont az CFR társaságok számára.

elveket a CFR és a közlekedési miniszter között megkötött teljesítési szerződés rögzíti. Nincs különbség a személy- és áruszállítás által fizetendő pályahasználati díjak között, de a CFR bizonyos határokon belül tárgyalhat e tarifákról. A járulékos költségeket a pályahasználati díj magába foglalja.

2001-től valamennyi vonat útvonalra megállapított pályahasználati díj egy **állandó részből** és a szállító vasúttársaság által teljesített **vonatkm-től függő változó részből** tevődik össze. Az *állandó részt* évente kell fizetni és ez a vonalhossztól, az üzletágtól, forgalomnagyságtól és -típustól, a megkövetelt sebességtől, a vontatástól, a vasúti pálya biztosítottságától, a tengelyterheléstől, valamint az alagutak, hidak és egyéb pályaelemek (vasúti műtárgyak) igénybevételének függvényében változik. Ezt fejezi ki a vonat útvonalak szétosztása. A *változó részt* havonta kell fizetni a használt hálózatszakasznak (törzshálózat, mellékvonalak) megfelelően (Cotofana 1999).

A pályahasználati díj szintjéről a CFR és a szállító vasúttársaságok tárgyalhatnak a lefoglalt traszok jelentősége és az igényelt vonalszakasz függvényében (mikor, meddig).

A CFR rendelkezést hozott a vasúttársaságok diszkriminációmentes kezelésére és a vasúti infrastruktúrához való hozzáférési szerződés alapjaira. A külföldi szállító vasúttársaságok, valamint a nemzetközi csoportok azzal, hogy a vasúton szállítást végeznek, elfogadják a vasúti infrastruktúrán lebonyolított forgalomra vonatkozó EU-irányelvekben és egyezményekben meghatározott feltételeket, melyekben foglaltakat Románia is kötelező érvényűnek tekint.

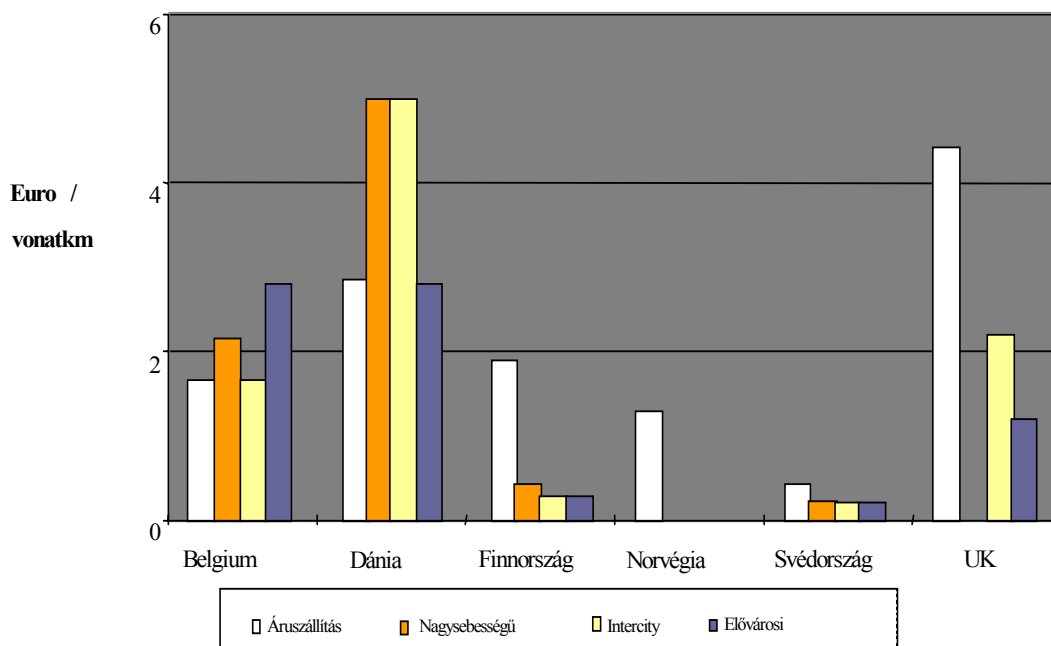
A CFR és az egyes vasúttársaságok között megkötött, a vasúti pályához való hozzáférésről szóló szerződés tartalmi elemeit a *13. melléklet* foglalja össze.

5.4 Egyes európai országokban alkalmazott pályahasználati díjrendszerek összehasonlító elemzése

A pályahasználati díjat alkalmazó európai országok tapasztalatai alapján megállapítható, hogy a létező díjszintek igen különbözőek. Természetesen az egyes országokban meghatározott díjak sok tényezőtől függenek. A *7. táblázat* foglalja össze az egyes országokban alkalmazott tarifarendszereket.

Ország	Tarifarendszer ált. jellemzője		A tarifa összetevői	Befolyásoló paraméterek	Kiegészítő elemek
Németország	Egylépcsős, kétrészes	1994-97	Változó (vonatkm)	10 útvonal kateg. vonat-díj osztály	Mennyiségi kedvezmény
	Egylépcsős, egyrészes	2001-		9 vonalkategória	Felár, kedvezmény
	Kétlépcsős, kétrészes 1998-2000 dec. 31.		Állandó rész Változó rész (vonatkm)	Vonalkapacitás kihasználás Menetrendi rugalmasság	Felár, kedvezmény
Olaszország	Egylépcsős, kétrészes		Változó rész (40%) (cs.pont haszn. idő) Változó rész (60%) (vonatkm)	Állomás kategória Vonalkategória Vonatkategória	-
Franciaország	Kétlépcsős, kétrészes		Állandó rész (vonalkm) Változó rész (vonalkm) Változó rész (vonatkm)	4 vonalkategória csúcs, normál, egyéb idő üzemeltetési ktg.	-
Svédország	Kétlépcsős, kétrészes		Állandó rész (elegytonnakm) Változó rész (árutkm, vonatkm)	Pályasebesség Vontatási nem Raktömeg, baleset	Externális költség
Norvégia	Egylépcsős, egyrészes		Változó (elegytonnakm)	Vonalkategória	Externális költség
Egyesült Királyság	Kétlépcsős, kétrészes		Állandó rész (vonat útvonal) Változó rész (vonatkm) Változó rész (járműkm)	Pályasebesség Villamos vontatási energia	Visszatérítés, kedvezmény
Lengyelország	Egylépcsős, kétrészes		Változó rész (vonatkm) Változó rész (elegytonnakm)	Vonalkategória Vonatkategória Vontatási energia Korrekciós tényezők	A mellék- szolgáltatás önköltséges
Románia	Egylépcsős 2001-ig		Változó (vonatkm)	Vonalkategória	A járulékos szolgáltatást a díj tartalmazza
	Kétlépcsős, kétrészes 2001-		Állandó rész (vonalhossz) Változó rész (vonatkm)	Vonalhossz Vontatási nem Forgalomnagyság Vonalkategória	Szerződés időtartama Kártérítési kötelezettség

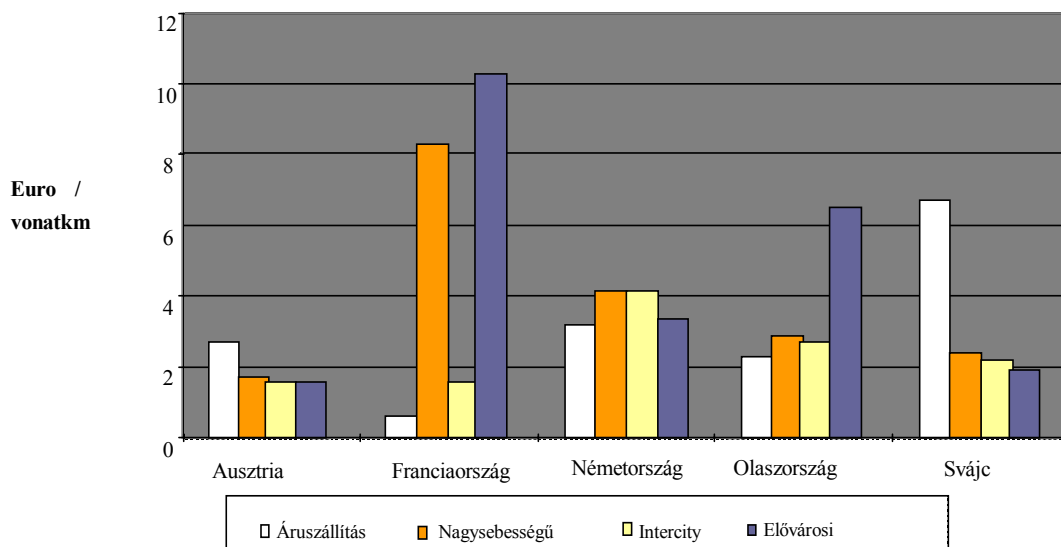
A táblázatból kitűnik, hogy egy- és kétlépcsős tarifát az európai országok egyaránt alkalmaznak. A 3.a és a 3.b. ábra mutatja a 11 európai ország különböző vonattípusaira (áruszállítás, nagysebességű személyszállítás, Intercity közlekedés, elővárosi közlekedés) meghatározott pályahasználati díj nagyságát.



3.a. ábra

Egyes európai országokban alkalmazott pályahasználati díjak (1999)

Forrás: Nash (2000)



3.b. ábra

Egyes európai országokban alkalmazott pályahasználati díjak (1999)

Forrás: Nash (2000)

A diagramok alapján megállapítható, hogy egyes országokban az áruszállítás területén magasabbak a díjak, míg más országokban ennek ellenkezője igaz. Ez a különböző díjrendszereknek és a különböző költségtérítési szinteknek tulajdonítható.

A két szélsőséges filozófia az angol és a skandináv árképzés. A Railtrack a díjbevételekből profitot is realizál, míg a skandináv gyakorlat a közút és vasút egyenlő arányú finanszírozását tekinti alapelvnek. A többi országban a díj szintje valahol e két rendszer között van. A kormány ugyan ad támogatást az infrastruktúra-üzemeltetőnek, de ahhoz ez a támogatás nem elegendő, hogy az infrastruktúra-üzemeltető csak a rövid távú marginális költség alapján állapítsa meg a pályahasználati díj mértékét, így a költség-bevétel egyensúly megteremtése miatt magasabb díjat kell megállapítania.

Az egyes országokban felszámított díjak összehasonlítása azért nem lehetséges, mert az egyes pályavasutak által kínált szolgáltatás-csomag más-más elemeket tartalmaz - természetesen más-más elv alapján. Fontos megemlíteni, hogy egyes országokban vonatkilométerre, míg másutt elegendőre vetítve állapítják meg a díjakat. Így, míg az első esetben a szállító vasúttársaság számára a hosszú és nagytömegű tehervonatok közlekedtetése előnyösebb, addig a másik esetben az előnyösebb számára, ha gyakrabban küld rövid és könnyűtehervonatokat. Ez azonban igen nehéz helyzetbe hozza azokat a szállító vasúttársaságokat, akik a nemzetközi stratégiájukat kívánják kidolgozni a pályák használatára.

Az eddigi gyakorlati tapasztalatok alapján megállapítható, hogy a pályahasználati díjból származó bevétel a pályaköltségeknek csak kisebb részét képezi, a költségeket nem tudja fedezni, ezért az állam nem vonulhat ki a vasúti pályák fenntartása, üzemeltetése és nem utolsósorban fejlesztése alól. Sokkal fontosabb a vasút piaci szerepének megőrzése, versenyképességének fenntartása a közúttal szemben (a közúti forgalom helyett a környezetbarát villamos vasúti vontatást kell előnyben részesíteni). A pályahasználati díjat az Európa periferiáján levő országok csak korlátozott mértékben alkalmazzák, igazi jelentősége csak a nagy forgalmú európai korridorokon lebonyolódó tranzitszállítások és a nagysebességű személyszállítás területén van.

6. A vasúti pályahasználati díj meghatározásának magyarországi módszertana

Az értekezés korábbi fejezeteiben bemutattam a magyar vasút helyzetét, szállítási teljesítményeit és a várható tendenciákat. Az európai integrációval és jogharmonizációval kapcsolatos kötelezettségeket és feladatokat, továbbá a díjképzés elméleti hátterét és az egyes országokban alkalmazott gyakorlatok összehasonlító elemzését követően, e fejezetben teszek javaslatot a pályahasználati díj meghatározásának magyarországi módszertanára.

E fejezetben a vasúti pálya üzemeltetésével kapcsolatos állami feladatokat foglaltam össze, majd a pályahasználati díj fogalmát definiáltam és megállapításának lehetőségeit elemeztem. Az elméleti összegzés eredményeit felhasználva kidolgoztam a pályahasználati díj meghatározásának hazai viszonyok között javasolt módszertanát. A módszertan magyar vasútra történő adaptálása során az általam kidolgozott szolgáltatásalapú modellre támaszkodtam. A kétlépcsős, kétrészes tarifarendszer verifikálását próbaszámításokkal támasztottam alá.

A vasúti pályahasználati díj meghatározásával kapcsolatos kérdéseket a hazai szakirodalom (KTE 1999, Salavecz 1999, Farkas-Tánczos 2000, Farkas-Tánczos m. a.³⁰) is tárgyalja.

6.1 Bevezető megfontolások

Az 1993. évi vasúti törvény a 2. §. (6) bekezdésében a kincstári vagyont képező pályavasút használatát illetően az alábbiak szerint rendelkezik: „A pályavasút, illetve a vasút- társaság köteles a vasúti pálya és a tartozékai igénybevételét - a miniszter rendeletében előírt szakmai feltételekkel, továbbá a pénzügyminiszterrel egyetértésben meghatározott díj ellenében - a belföldi székhelyű vállalkozó vasút részére lehetővé tenni. Ez a kötelezettség a külföldi székhelyű vasutak tekintetében nemzetközi szerződés vagy viszonyosság esetén áll fenn”.

A Magyar Állam és a MÁV Rt. közötti szerződés értelmében a *Magyar Állam* szerződésbeli *fő kötelezettsége* a kizárólagos állami tulajdonba tartozó vasúti pályák és tartozékaik működtetésének biztosítása. Ennek megfelelően a Magyar Állam viseli

³⁰ m.a. – megjelenés alatt

- a pályahasználati díjra is figyelemmel - a kizárólagos állami tulajdonba tartozó eszközök üzemeltetésének, karbantartásának, szintentartó beruházásának és fejlesztésének ráfordításait, valamint a kizárólagos állami tulajdon működtetéséhez szükséges vagyontárgyak üzemeltetésének ráfordításait.

A jelenlegi gyakorlat ezzel ellentétes, mert a pályavasútra vonatkozóan kizárólag csak a fejlesztési kiadások szerepelnek a költségvetésben, a többi felsorolt tétel a „maradékelnak” megfelelően a szállító vasúttársaság eredményességétől, illetőleg más beruházási forrás lehetőségétől függ. Célszerű a pályavasútra fordítandó, megtérülésekkel csökkentett teljes nettó kiadás (beleértve a közös vasút pályavasútra felosztott költségeit is) szerepeltetése, vagyis el kell érni, hogy a költségvetés kiadási oldalán (KöViM vagy PM) jelenjen meg a Magyar Állam pályavasúti ráfordítási kötelezettsége és egyben felelőssége is a pályák állapotáért. Különösen akkor jelent ez problémát, ha újabb vasúttársaságok is megjelennek, és ezek üzleti tervében kell pályavasúti „forrást” elkülöníteni.

Az állami kötelezettség egy lehetséges megfogalmazása: A Vasúti törvény előírásai szerint a Magyar Állam pályavasúti ráfordítási kötelezettségét a költségvetésben fejlesztés, szintentartó beruházás, valamint nettó költségek (saját bevétellel és átterheléssel csökkentett) és ráfordítások bontásban biztosítja (jelenleg azonban ez nem teljes mértékben valósul meg).

A jelenlegi Állam-MÁV Rt. szerződés szerint a *pályahasználati díj célja*, hogy fedezetet nyújtson a kizárólagos állami tulajdonban levő eszközök szintentartó beruházásaira, karbantartására, üzemeltetésére. A közforgalmú pálya pályahasználati díja az alábbi elemekből áll (az egyes elemek összetevőit a *14. melléklet* tartalmazza):

1. Pályakarbantartás;
2. Pálya-értékcsökkenés (meghatározott amortizációs normák alapján);
3. Pályaműködtetés egyéb költsége.

A pályavasúti ráfordítás igény a rendelkezésre állás biztosítását illetően tartalmazza a pályakarbantartás, - javítás, felsővezeték költségeket, a pálya értékcsökkenési leírást, a pályaigazgatás és forgalomirányítás költségeit, továbbá ezen felül az elmúlt időszakban elmaradt szintentartó karbantartás és fejlesztési költségeket, valamint az el nem számolt értékcsökkenési leírást, és az externális

költségeket³¹.

A fent említett költségtelek meghatározása a pályahasználati díj és a pályaráfördítési igény fogalmainak pontosításával lehetséges. A pályavasúti ráfordítási igény közvetetten függ a vállalkozó vasút(ak) teljesítményétől és eredményességi mutatóitól, hiszen a vasúti pálya biztonságos üzemeltetéséhez e költségeket fedezni kell. Ez a költség az állam által finanszírozandó.

6.2 A pályahasználati díj fogalma, megállapításának lehetőségei

A pályahasználati díj a vasúti pályát használó által fizetendő, a vasúti pálya használatáért - az igénybevétel jellemzőinek függvényében - járó díjazás, amelyet a tényleges teljesítmény alapján, az alapelvekben rögzítetteknek megfelelően a szállító vasúttársaság fizet. A fizetendő díjba a különböző jogcímenek biztosított kedvezmények és visszatérítések is beletartoznak.

A pályahasználati **díjmegállapítás elvi lehetőségei:**

1. A pályavasút által meghatározott pályaráfördítési igényt 100%-ban ráterheli a szállító vasúttársaság(ok)ra (adott hálózati rész használatának arányában).
2. A közszolgáltatási feladatok ellátásához szükséges pályakapacitás igénybevételét a nemzeti szállító vasúttársaság, vagy harmadik vasutak számára az állam megtéríti.
3. A különböző állami támogatások (termelési ártámogatás, fogyasztói árkiegészítés) rendszerébe ágyazva közlekedéspolitikai, társadalompolitikai indokok (régió-fejlesztés, turizmus, szociálpolitika, stb.) alapján - de az adófizetők felé áttekinthető elszámolási rendszert kialakítva – kerül megállapításra a díj.
4. A vasúti infrastruktúra használóinak, a használat jellegétől függően eltérő mértékű pályahasználati díj kerül megállapításra (közszolgáltatás, mint állami feladat ellátása, egyéb állami szerepvállalás, kombinált fuvarozás kedvezményes támogatására kisebb mértékű pályahasználati díj megállapítása, kihasználatlan vonalkapacitás adott részének kihasználását célzó szerződések kötése, egyéb, EU által anyagilag támogatott szállítási módok alkalmazásának támogatása).

A pályahasználati díj a vasúti pályainfrastruktúra általános értelemben vett minőségét és az iránta való keresletet is kifejezi, értéke – a költségvetési támogatás értékének változását is tekintetbe véve - megmutatja, hogyan változik a vasúti pálya

³¹ Az externális költségek kiszámlázását csak akkor lehet megengedni, ha összehasonlíto szinten kerül alkalmazásra más közlekedési módokkal.

által biztosított szolgáltatási színvonal; egyúttal közvetlen visszajelzés arra vonatkozóan, hogy a költségvetési támogatás növekedése/csökkenése hogyan befolyásolja a vasúti közlekedés színvonalát. Többek között iránymutatás arra vonatkozóan is, hogy a közlekedéspolitikában meghatározott minőségi szint milyen költségek biztosításával állítható elő vagy tartható az adott feltételek mellett fenn.

A pályahasználati díj vonalszakaszokra történő megállapításának lehetőségei:

1. Az önköltség-számítás szerint, a felosztott költségeket is tartalmazó ténylegesen elszámolt teljes önköltség. E módszer alkalmazása ellen szól az a körülmény, hogy a legnagyobb költségelem, a karbantartási költségek a gépi fenntartási munkák ciklikussága miatt, évenként jelentős szórást mutatnak. Jelentős költségkülönbséget jelenthet (infláció esetén fokozottan) az értékcsökkenés, mert az utolsó aktiválás dátumától függően (beruházás-felújítás) ugyanolyan kategóriába tartozó vonalakon eltérő költség jelentkezhet. Az egyes vonalak eltérő igénybevétele (forgalom nagyság, sebesség, vonatok típus összetétele, stb.), valamint a műszaki kiépítési különbségek (ív- és lejtviszonyok) jelentős karbantartási költségeltéréseket eredményezhetnek. A módszer nem tükrözi a pályaszakasz gazdasági értékét (piaci viszonyait) sem, vagyis szinte függetlenné válik az igénybevételtől. A nagy forgalmú vonalak fajlagosan olcsóvá, a gyenge forgalmúak drágává válnak.
2. Vonalkategóriánként, fajlagos költségek alapján. Ennek a módszernek a lényege az, hogy megfelelő kiépítési paraméterek és szolgáltatási színvonal alapján kategóriákat határoz meg, és ezeken belül tényleges költségek alapján fajlagos (vonalkm) költséget állapít meg. Az egyes vonalakra a „kategória fajlagosok” és a vonalhossz szorzata alapján, valamint kategória átlagához viszonyított műszaki szolgáltatási színvonal eltérés százaléka szerint határozza meg az egyedi vonal pályahasználati díját. Az egyes vonalkategóriákat és kiépítési paramétereket a 15. melléklet tartalmazza.
3. Pályakapacitás szolgáltatásának minőségi kritériumai és gazdasági (piaci) érték alapján. Szolgáltatási színvonal alatt értjük mindazon kiépítési paramétereket (pályavasút által felkínált pályakapacitás minőségét meghatározó paraméterek), amelyek a pályahasználók érdekeinek kielégítése céljából a pályába beépítésre kerültek, illetve ezek a paraméterek egy normatív előíráshoz viszonyítva milyen szinten használhatók fel. Ez a mutatószám a pályahasználók oldaláról szolgáltatási színvonalat jelent, de a pályavasút oldaláról felfogható költségalapú mutatószámnak is, hiszen valamennyi paraméter előállítása és javítása csak többtráfordítással biztosítható. Ez a mutatószám összességében minősíti is a pályahálózat állapotát a nemzetközi elvárásokhoz viszonyítva, illetve folyamatosan követhető a ráfordítások hatása a szolgáltatási színvonalra.

A három módszer közül az utolsó tekinthető általam javasolt, megfelelő megoldásnak (A módszertan kidolgozását a 6.3.3 alpont tartalmazza).

A pályahasználati díj megállapításakor tekintettel kell lenni arra is, hogy a pályát igénybe vevő áru- és személyszállító vasúttársaság, valamint a kombinált fuvarozás is különböző igényeket támaszt a vasúti infrastruktúrával szemben. Ezek az igények más-más súllyal szerepelnek az egyes szállítási tevékenységek között. A személyszállítás az eljutási idő, pontosság, biztonság és megbízhatóság mellett egyfajta utaskényelemmel kapcsolatos igényeket fogalmaz meg. Csak itt jelentkezik a fejpályaudvar használat iránti igény.

A vasúti áruszállítás az infrastruktúrával szembeni **fő követelményének** a pálya terhelhetőségét, tengelyterhelését és az áruvédelmet tartja az előbb említettekhez képest legfontosabbnak. Emellett nyomtáváltás esetén az átrakó állomás kapacitása, szolgáltatásának egyéb jellemzői is nagy jelentőséggel bírnak. A kombinált fuvarozás az infrastruktúra igénybevételét a megfelelő kapcsolódási pontok révén elősegítő terminálok által kínált szolgáltatási színvonal iránt érzékeny, a pontosság, a megbízhatóság és az eljutási idő paramétereit mellett.

Célszerű a pályahasználati díj megállapítása során a fentiekre is figyelemmel lenni; egyrészt a pályakapacitás kihasználtságát ösztönzendő, másrészt, mert a vasúti szállítási alaptevékenységek eltérő igényei egyazon a vasúti pályán kerülnek kielégítésre. A szállító vasúttársaság tevékenységeinek esetleges további szétválasztása esetén (pl. személy- és áruszállítás) alaptevékenységként külön-külön kell meghatározni a pályahasználati díj mértékét is.

A pályahasználati díjat úgy kell meghatározni, hogy az az európai vasutak pályainfrastruktúrájával összehasonlítva, egyrészt tükrözze a jelenlegi magyar vasúti pályainfrastruktúra helyzetét, másrészt, az EU-irányelvek szellemiségét szem előtt tartva, a vasúti pálya használatáért (vonal, vonalszakasz, hálózat, stb.) fizetendő díjról tájékoztassa a hazai, és külföldi állami/magán vasúttársaságokat³². (A meghirdetésre kerülő szolgáltatás-csomagokat, azok tartalmát a 2. táblázat tartalmazza).

Magyarország csak a megfelelő szintű út- és vasút hálózat kiépítésével és üzemeltetésével csatlakozhat az Unióhoz, a kiépített jó minőségű infrastruktúra egyúttal nagymértékben serkenti a külföldi tőke beáramlását, további gazdaságélénkítő, munkahelyteremtő és egyéb funkciója révén az országon belüli és

³² A 2001/14 (EK) irányelv előírásai szerint ún. hálózati kimutatásban kell a pályahasználati díj kiszámlázásával és a kapacitás elosztásával kapcsolatos általános szabályokat, határidőket,

országok közötti mobilitást, munkaerő-áramlást és más országos szintű feladatok lebonyolításának műszaki-technikai hátterét teremti meg.

Arra is fel kell ugyanakkor készülni, hogy a magyar vasúthálózaton a jövőben nemcsak a magyar vasúttársaságok közlekedtethetnek vonatokat és a diszkriminációmentes hozzáférés biztosítása miatt az „újonnan belépő” vasúttársaságok számára piaci szabályokon alapuló rendszert kell kidolgozni.

A pályavasúti ráfordítás meghatározásával és a pályavasút részére történő rendelkezésre bocsátással (konkrétan meghatározott feladatok [karbantartás, javítás, fejlesztés] ellátása) az infrastruktúra tulajdonosa egyúttal meghatározza azt is, hogy milyen színvonalú, infrastruktúrához kapcsolódó szolgáltatást vár el - éves szinten. Ezt természetesen befolyásolja a vasúti pálya, mint eszköz segítségével lebonyolítani kívánt országos közlekedési (utazási) igény.

6.3 A pályahasználati díj meghatározásának módszertana a hazai viszonyok között

A 6.2 alpontban meghatároztam a pályahasználati díj fogalmát, funkcióit és körvonalaztam a pályaráfördítés költségeitől való eltéréseit.

Az egyes EU országokban kialakított módszerek vizsgálata alapján megállapítható, hogy a pályahasználati díj megállapítása során mindig a reális pályavasúti költségekből indulnak ki. A vasúti pályához való hozzáférésért állandó díjat számítanak fel. A tényleges költségek alapján az igényelt pályakapacitás piaci értékéből kiindulva – a pályainfrastruktúra minőségi kritériumainak (továbbiakban: szolgáltatási színvonal) megfelelően – alapdíjat képeznek. Ezt a többletszolgáltatások igénybevétele esetén korrigálják, és különféle kedvezményezési rendszereket dolgoznak ki, míg színvonal csökkenés esetén visszatérítenek.

Mint az az elemzésekből kitűnt, az állam költségvetésben vállalt kötelezettségének teljesítése (vasúti pálya és tartozékai karbantartása, fejlesztése) és az állam által finanszírozott vasúti pályahasználati díj nem azonos fogalmak.

Ugyancsak feltárásra került, hogy a pályahasználati díj megállapításának milyen elvi lehetőségei vannak.

folyamatokat és kritériumokat meghirdetni.

A pályahasználati díjmeghatározás módszertani kérdéseinek tárgyalása előtt szükséges az alábbi **alapfogalmak** meghatározása.

Elméletileg szükséges pályaráfordítások: A nemzetközi vasúti egyezményeknek és az elvárt normáknak megfelelő vasúti pálya esetén a műszaki ráfordítási igény.

A pálya tényleges szolgáltatási színvonala (műszaki állapota): Az említett normákhoz viszonyított tényleges állapot (mérhető a normáknak való megfeleléssel).

Korrigált pályaráfordítási normatív igény: Az elméletileg szükséges pályaráfordítás és a ténylegesen elért szolgáltatási színvonal szorzata.

Fizetendő pályahasználati díj: A vasúti pályát igénybe vevő által fizetendő, a különböző üzletpolitikai, térségfejlesztési, korszerű (környezetkímélő) szállítási módokat támogató, pályacapacitás kihasználást ösztönző, kedvezményekkel csökkentett, a vállalkozó bevételszerző tevékenységét szolgáló pályaráfordítási igény.

A Vasúti Önköltségszámítási Szabályzat miatt szükség van a személy- és áruszállítás költségeinek külön-külön történő meghatározására, e két alaptevékenységre külön bontásban kell a pályahasználati díjat megállapítani. Erre azért van szükség, hogy elkerülhető legyen a két tevékenység közti keresztfinanszírozás.

Az általam kidolgozott és bevezetésre javasolt pályahasználati díjképzési rendszer adott útvonal, vonalszakasz, rész- vagy teljes hálózat pályahasználati díjának szállítási alaptevékenységekre történő megállapítására szolgál és **kétlépcsős, kétrészes tarifarendszer** alkalmazásán alapul. A következő alpontok a jelenlegi hazai vasúti rendszerben alkalmazott díjrendszert, ennek továbbfejlesztett változatát (személy- és áruszállítási tevékenységre külön-külön), és az általam kidolgozott *szolgáltatásalapú modell* gyakorlatba történő átültetését tartalmazzák.

6.3.1 Hálózati szintű pályahasználati díj

A jelenlegi rendszerben a belföldön fizetendő pályahasználati díj mértéke megegyezik a pályavasút fejlesztési források nélkül számított ráfordításaival. A díjszámítás bruttó módon történik, amikor is a pályahasználati díjat teljesítményi tervszámok alapján kell üzletágakra bontani, illetve teljesítményi fajlagos értékeket kell képezni. A fizetendő díj végleges tervszámaként a fajlagos értékeket kell alapul venni, ami alapján a tényleges teljesítményadatok szorzataként adódik az aktuális díj. *A számított érték nem tartalmaz keresztfinanszírozást, mert mentes az alaptervékenységek közti teljesítmény-összetétel változás hatásától.* A fizetendő pályahasználati díj - globális módszerrel - a Forgalmi, Vontatási Statisztika (FVS) adatainak felhasználásával számítható.

Ez a képzési módszer jelenleg megfelelő, hiszen csak a nemzeti szállító vasúttársasággal kell számolni. (A díj nem tartalmazza a vontatási energia díjakat.)

A MÁV Rt. önköltség-számítási rendszerében a pályaköltségek a telepített költségek közé tartoznak - statisztikai szakaszonként kell a költségeket kimutatni -, ezért az egyes vonalak eltérő költségviszonyainak megfelelően, a díjról számítógépes könyvelési adatállományt kell készíteni. Ehhez új módszer bevezetése szükséges. A díjképzési rendszerből kitűnik, hogy *a pályahasználati díj csak a pályaköltségek ellentételezését jelenti*, semmilyen más tartalommal (sem a teljesítmények, sem a szolgáltatási színvonalat leíró paraméterek nincsenek figyelembe véve) nem rendelkezik, tehát a vonalak kihasználtságáról, jövedelmezőségéről információt nem szolgáltat.

6.3.2 Pályahasználati díj megállapítása a személy- és áruszállítási alaptervékenységekre

A módszer lényege, hogy a pályahasználati díj az alaptervékenységek üzleti tervében - külön soron - kerüljön tervezésre, különös tekintettel a termelési ártámogatás iránti igény alátámasztására. További célkitűzés, hogy megvalósulhasson az egyes költségelemek teljesítmény függőségének mérése és a nemzetközi meghirdetési követelményeknek való megfelelés.

Elemi szinten a pályahasználati díj *statisztikai szakaszokra kerül meghatározásra*, és ezek összegzéséből adódik a személy- és áruszállítás

pályahasználati díj költsége bármely összegezhető szinten, illetve útvonalon. Ezt támasztja alá az is, hogy különböző a vasúti infrastruktúrával szemben támasztott követelménye mind a vasúti személy-, mind a vasúti áruszállításnak is. A vállalkozó vasút alaptevékenységeinek jövőbeni - esetleges - szétválasztása is mindenképpen megköveteli ezt a bontást. Csak ez alapján mutatható ugyanis ki, az egyes vonalszakaszok, vonatok jövedelmezősége.

A vázolt módszer csak egy pályahasználó, egyösszegű pályahasználati díjának képzésére alkalmas, de *nem teszi lehetővé*:

1. Az egyes pályaszakaszok eltérő költségviszonyainak, kapacitás lekötésének, piaci értékének, szolgáltatási színvonalának figyelembe vételét (a MÁV Rt. esetében az önköltségszámítási igények kielégítését);
2. Az egyes részhálózatok (vonalak, vonalszakaszok) reális pályahasználati díjának képzését;
3. Egy adott trasz pályahasználati díjának meghatározását.

A felsorolt problémákat a hálózati pályahasználati díj pályaszakaszra történő lebontásával lehet megoldani, ezért a jelenlegi díjrendszer továbbfejlesztéseként olyan rendszert kell kidolgozni, amely egy vonatra, vonatkategóriára, adott útvonalra, statisztikai szakaszra, vonalra, részhálózatra, vonalkategóriára, teljes hálózatra történő pályahasználati díj meghatározására alkalmas, személy- és áruszállítás bontásban. Az európai vasutak gyakorlata is ezt a gondolatmenetet követi. Erre ad megoldást az általam kidolgozott kétlépcsős, szolgáltatásalapú modellen alapuló tarifarendszer.

6.3.3 A kétlépcsős, kétrészes szolgáltatásalapú modell

A vasúti pályát igénybe vevő vasúttársaság által fizetendő pályahasználati díj az alábbi **elemekből** tevődik össze:

1. *Pályahozzáférés díja* - *állandó rész*
2. *Pályahasználati alapidíj* - *változó rész*

Az állandó és változó díjrész mellett a járulékos szolgáltatások díja, valamint a felár, kedvezményi és visszatérítési rendszer képezi a modell kiegészítő elemeit.

6.3.3.1 A vasúti pályához való hozzáférés díja

A vasúti pálya hozzáféréseért felszámított díj rögzített díj, amely a vasúthálózat az egyes szállító vasúttársaságok által igényelt vonalain történő közlekedésre biztosít lehetőséget. A pályahálózat-kapacitás igénybevételének terjedelmétől függően még különböző *módszertani megfontolások* szükségesek:

- teljes hálózat igénybevétele személy- és áruszállítási tevékenységre;
- részhálózat kizárólagos igénybevétele, teljes körű üzemeltetés biztosítása;
- adott vonat útvonal használata.

*A vasúti pálya hozzáféréseért fizetendő díjrész azon általános költségek fedezésével hozható kapcsolatba, amelyek nincsenek összefüggésben közvetlenül a vonatforgalommal, illetve teljesítménnyel. Ezen általános költségek közé tartoznak a pályavasút működési költségei, a „közös vasút” (ún. jóléti, szociális) költségek pályavasútra jutó része, valamint a pénzügyi ráfordítások. A későbbiek folyamán a menetrendszerkesztéssel kapcsolatos ráfordításokat is tartalmaznia kell. Ez nemzetközi forgalom esetén előkészítési költségként fogható fel és azzal indokolható, hogy ez a ráfordítás a pályára való belépés adminisztratív lehetőségét teremti meg. Az egyes szállító vasúttársaságok, illetőleg a szállítási alaptevékenységek közötti költségfelosztás - tulajdonképpeni - vetítési alapja jelenleg még a hálózaton az adott időszakban közlekedett vonatok száma. A pályahozzáférés díjának meghatározására végzett **próbaszámítást** a 16. melléklet tartalmazza.*

Az általános költségek személy- és áruszállítási tevékenységekre – különböző vetítési alapokkal – történő felosztásának vizsgálata során (a rendelkezésre álló adatok ismeretében) megállapítható, hogy a vonatdb vetítési alap alkalmazásával a személyszállító, míg elegytonnakm teljesítménnyel való felosztás esetén az áruszállító vonatoknak lenne nagyobb a pálya-hozzáférési díj teherviselésében játszott szerepe (a jelenleg érvényben levő vonatkm vetítési alaphoz képest).

A pálya-hozzáférési díj vonatnemenként korrekciós tényezővel módosítható (stratégiai célok, nemzetközi tendencia). Ezzel bizonyos mértékig befolyásolható a vasúti pályán közlekedő vonatok vonatnem-összetétele is.

A 16. melléklet adatai alapján megállapítható, hogy az egy vonat

közlekedtetésére jutó állandó költség - a két szállítási alaptevékenység közötti jelenlegi teljesítményarány és közlekedtetett vonatdb szám mellett (kivéve az elegytonnakm vetítési alap használatát)- elfogadható mértékű, a többi vasúttársaság számára ez nem jelenthet akadályt a vasúti pályára való belépés tekintetében.

6.3.3.2 A pályahasználati alapidj

A fizetendő pályahasználati díjat a két vasúti szállítási alaptevékenység között még a tervezési fázisban el kell különíteni, hogy a személy- és áruszállítás üzleti terveiben már külön soron kerüljön betervezésre - különös tekintettel a közszolgáltatás költségeire (a termelési ártámogatás megállapításával összefüggésben).

A pályavasút tevékenységi ráfordításait, valamint a személy- és áruszállítási tevékenységre történő nemzetközi és belföldi **vetítési alapokat** a 8. táblázat tartalmazza.

A tevékenységi ráfordítás-elemek nemzetközi és belföldi szállító vasúttársaságok számára meghatározott vetítési alapjai 8. táblázat

	Tevékenységi ráfordítások	Nemzetközi vetítési alap	Belföldi vetítési alap
1	Karbantartás		
	- pályakarbantartás	Etkm	Etkm
	- egyéb karbantartás	Vonatkm	Vonatkm
2	Felügyelet	Vonatkm	Vonatkm
3	Villamosítási koncesszió	Vonatkm	Vonatkm
4	Működés költségei	Vonatkm	Vonatkm
5	Fel nem osztott értékcsökkenés	Etkm	-
6	Ráfordítások	Vonatkm	Vonatkm
7	Szintentartó beruházás, felújítás		
	- pályafelújítás	-	Etkm
	- egyéb felújítás	-	Vonatkm
8	Közös vasút költsége	Vonatkm	Vonatkm
9	Forgalomirányítás költségei	Vonatkm	-
10	Villamos vontatási energia	Etkm	-

Egyes kimutatások szerint a pályaráfordítási költségek 2/3-át a pályakarbantartás és a forgalomirányítási költségek teszik ki.

A 8. táblázatban feltüntetett eltérő vetítési alapok annak tulajdoníthatóak, hogy a forgalomirányítás és a villamos vontatási energia költsége jelenleg a vállalkozó vasút költségei között szerepel, így e költségek csak a harmadik vasutak számára kalkulálhatók. A pályavasút vállalkozó vasúttól való ilyen függését meg kell szüntetni, hiszen csak ezáltal biztosítható a szállító vasúttársaságok közötti diszkriminációmentesség (A forgalomirányításnak szervezetileg el kell különülnie a szállítási tevékenységet végző vasúttársaságtól). Ez egyben azt is jelenti, hogy valamennyi szállító vasúttársaság számára azonos vetítési alapok alkalmazásával lehetséges a pályahasználati alapidíj meghatározása.

Az egyes tevékenységek ellátásához felhasznált eszközök felosztott értékcsökkenését az egyes tevékenységi ráfordítások tartalmazzák, míg a fel nem osztott értékcsökkenés belföldi forgalom esetén - az állami költségvetés terhére - nem kerül visszaforgatásra. A nemzetközi forgalomban érvényesíteni kell a számvitelileg elszámolt és az adótörvény szerint elszámolható amortizáció különbözetét.

Ilyen nagyságrendű ráfordítások biztosítása esetén lassan javuló, de csak az EU normáktól messze elmaradó szolgáltatási színvonal biztosítható. A 8. táblázat 1-8. sorában feltüntetett költségelemek képezik a pályavasút normatív ráfordítási igényét. Az elméleti pályahasználati alapidíjat a teljesítmény tervszámok alapján a vasúti önköltségszámítási szabályzatban előírtaknak megfelelő vetítési alapok alkalmazásával kell az egyes üzletágakra bontani, valamint teljesítmény fajlagosokat képezni.

A fizetendő pályahasználati díj a pálya-hozzáférés díja, valamint az üzletági teljesítmény fajlagosok tényszámával megszorított pályahasználati alapidíj összegeként adódik.

A pályaráfordítási költség arra elegendő, hogy adott kiépítési paraméterekkel rendelkező pályakapacitás (törzshálózati, fővonalai és egyéb vonalon) kerülhessen értékesítésre. A személy- és áruszállítás közötti tervezett teljesítmény arányában kell a megállapított vasúti pályaráfordítási költségeket meghatározni és a tényleges teljesítmények alapján a ténylegesen nyújtott pályakapacitás minőségi kritériumainak függvényében kiállítani a számlát a szállító vasúttársaság(ok) felé (a statisztikai szakaszokra - külön-külön személy- és áruszállításra - bontott adatállomány csatolásával). Ezáltal az egyes szállítási alaptevékenységek teljesítménye vagy

tervhez képesti teljesítmény-változása nem hat a másik alaptevékenységre, nem tartalmaz keresztfinanszírozást, mivel ily módon a személy- és áruszállítás közötti teljesítmény-összetételváltozás kiszűrhető. A ténylegesen fizetendő pályahasználati díj a tervezett arányoktól függetleníthető. A **költségmegosztás** a vonatkm, az elegytonnakm, a kocsitengelykm, vagy ezek valamely kombinációja alapján lehetséges. Ez azért is fontos, mert a két szállítási alaptevékenység költségeinek vezetését külön-külön kell kezelni.

A 9. táblázat foglalja össze azokat a tevékenységi ráfordításokat, amelyek a jelenlegi költségrendszerben nem kerülnek tervezésre, számbavételük ugyanakkor a *reális pályahasználati díj* megállapításához nélkülözhetetlen.

A pályaráfordítások közül kimaradt összetevők nemzetközi és belföldi szállító vasúttársaságok számára meghatározott vetítési alapjai

9. táblázat

	Tevékenységi ráfordítások	Nemzetközi vetítési alap	Belföldi vetítési alap
11	Elmaradt karbantartás		
	- pályakarbantartás	-	Etkm
	- egyéb karbantartás	-	Vonatkm
12	Elmaradt fejlesztés	-	Etkm
13	Externális költség	Vonatkm	Vonatkm

Jelenleg a tevékenységi ráfordítások között az elmaradt karbantartás költsége (a MÁV Rt. által elismert, elfogadott karbantartási normák alapján a szintentartáshoz szükséges pénzösszeg), az elmaradt fejlesztések költsége, valamint az externális költségek betervezése nem szerepel. Mivel több évig nem valósult meg a tényleges igényekhez illesztett karbantartás, így a halmazati elmaradás miatt ez ma már jelentős összeg, csakúgy, mint a forrás hiányában elmaradt fejlesztések. Ezt a közeljövőben mindenképpen be kell vonni. Az externális költségek kiszámlázása csak akkor megengedhető, ha az ilyen kiszámlázás összehasonlítható szinten kerül alkalmazásra más közlekedési módokkal.

A módszertan továbbfejlesztése során a későbbiekben ki kell dolgozni e költségelemek számítási rendszerét és e társadalmi marginális költségek fedezésére is megoldást kell találni (állami támogatás a vasúti beruházásokra vagy a pályahasználati díj rendszerébe való beépítése).

A pályaráfordításnak a 8. táblázat 1-8. sorait kell tartalmaznia, míg a korábról elmaradt műszakilag (karbantartási normák alapján) indokolt többlet-karbantartást és

értékcsökkenést, a fejlesztési forrásképzést, a rekultivációs, környezetvédelmi kiadásokat az államnak kell fedezni. A korigált pályahasználati alapidj megállapításához - amely a 9. táblázat 11-13. sorai kivételével a teljes költséget fedezi - a vontatási energia és forgalomirányítás költségeit (8. táblázat 9. és 10. sora) is figyelembe kell venni.

Az elméleti pályahasználati alapidj megállapításához az így korigált pályaráfördításon kívül a vasúthálózat szolgáltatási színvonalának ismerete szükséges.

A 10. táblázat a vasúti pálya - adott trasz igényléséhez kapcsolódó – szolgáltatási minőségét meghatározó **kritériumok**at tartalmazza.

A vasúti pálya szolgáltatásait meghatározó minőségi kritériumok 10. táblázat

Kiépítési paraméterek	Szolgáltatási minőséget meghatározó tényezők
Sebesség (km/h)	A pályaszakaszon alkalmazható – lassújelekkel csökkentett – pályasebesség
Tengelyterhelés (tonna)	A pályaszakaszon engedélyezett tengelyterhelés
Villamosítottág	Igen / Nem
Vágányok száma	Egy / Kettő / Több
Biztosítottág	A biztonsági paraméterek gyűjtőszáma. E paraméterben súlyozva szerepel a pályaszakasz biztosítóberendezéseinek típusa, vonal- és menetirányítása, az útátjáró biztosítottság, rádiósítás, stb.
Vonatbefolyásolás	A pályaszakaszon alkalmazott vonatbefolyásoló (ETCS, jelfeladás) rendszer
Forgalmi rend	A pályaszakasz egy kilométerére jutó térköz (állomásköz) száma
Gazdasági érték	A trasz piaci értékesíthetőségét mutatja

Az AGC-egyezmény (lásd 3.3.1 alpont) tartalmazza az európai vasúti fővonalak műszaki paramétereit meghatározó infrastruktúra jellemzőit. Ezen előírásokat és a vasúti pályakapacitással kapcsolatban elvárt normákat a 11. táblázat tartalmazza.

A statisztikai szakaszok kiépítésére vonatkozó AGC-előírások és elvárt normák

11. táblázat

	Kiépítési sebesség	Tengelyterhelés	Villamosítottág	Vágányok száma	Biztosítottág	Vonat-befolyásolás	Forgalmi rend
Statisztikai szakasz	160 km/h	22,5 tonna	Igen	Kettő	Jelfogó-függéses	Jelfogó-függéses	Önműködő térköz

A magyarországi pályaállapotokat az AGC-egyezményben rögzítettekkel összehasonlítva megállapítható, a vasúti pálya által nyújtott szolgáltatás minőségi kritériumai, illetve a normához viszonyított színvonal-különbség.

Az összehasonlítás elvégzése előtt szükséges a vasúti pálya által kínált szolgáltatás összetevők vizsgálata és a minőségi kritériumokat meghatározó tényezők súlyfaktorainak megállapítása.

Mivel a vasúti pályán alapvetően két jól elkülöníthető szállítási tevékenység folyik, és e tevékenységek vasúti pályával szemben támasztott igényeit tekintve az egyes minőségi kritériumait meghatározó jellemzők eltérő jelentőségűek, ezért a *két vasúti szállítási alaptevékenységhez külön-külön kell meghatározni a minőségi kritériumok egyes jellemzőinek súlyarányait*. A pályakapacitás szolgáltatására vonatkozó minőségi kritériumok: engedélyezett pályasebesség, engedélyezett tengelyterhelés, villamosítottág, vágányok száma, biztosítottság, vonatbefolyásolás, forgalmi rend, gazdasági érték. A pályakapacitás szolgáltatására vonatkozó minőségi kritériumok próbaszámításokhoz felvett α_{jp} és α_{jf} súlyértékeit a *17. melléklet* tartalmazza.

A magyar vasúti infrastruktúra jellemzőinek, a vasúti pálya kiépítési paramétereinek az európai vasúthálózattal való **összehasonlítása** több **szempontból** is fontos:

1. Helyzetfelmérés (mely területeken, milyen elmaradottságunk van);
2. A magyar vasúti infrastruktúra piacképességének növelése (szomszédos országokkal történő konkurencia és kooperáció, tranzit utak fejlesztése);
3. Stratégiai célkitűzések megfogalmazása (EU-csatlakozás, EU-korridorok fejlesztése [szállítási kapacitások növelése, meglévő kapacitás kihasználás növelése], környezetbarát vasúti közlekedés preferálása, vasút versenyképességének fokozása a társadalmi hasznosság növelése céljából);
4. A vasúti infrastruktúrához való hozzáférés és pályahasználati díj meghatározása.

A vasúti pályakapacitás szolgáltatását meghatározó minőségi kritériumokra a *11. táblázatban* foglaltak tekinthetők viszonyítási alapnak (vasúti pálya által nyújtott szolgáltatási színvonal norma vagy általános szolgáltatási színvonal).

A magyar vasútvonal-szakaszok állapotát e paraméterek figyelembevételével kell felmérni, és az egyes statisztikai szakaszokra megállapítani a rá jellemző (általában nyújtott) minőségi kritériumokat (szolgáltatási színvonal-összetevő elemeket).

Az egyes paraméterekhez tartozó **skálákat**, **színvonzószorzó-értékeket** (β_j) és a vonalszakaszra jellemző „**szolgáltatás-vektort**” a 18. melléklet tartalmazza.

A szolgáltatásalapú pályahasználati díj analitikus képzésének módszertana, alaptevékenységekre külön-külön, a következők szerint határozható meg:

Valamennyi statisztikai szakaszra személy- és áruszállításra meg kell állapítani a pályaszakasz szolgáltatási színvonalát, amely az alábbi képlettel számítható (a továbbiakban a személyszállításra vonatkozó képletekben p , az áruszállításra vonatkozókéban f alsó index szerepel):

Pályaszakasz színvonal (S_s)

$$S_{s_p} = l_i * \sum_j (\alpha_{ij,p} * \beta_{ij}), \tag{6.1}$$

$$S_{s_f} = l_i * \sum_j (\alpha_{ij,f} * \beta_{ij}), \text{ ahol} \tag{6.2}$$

- l_i – az i statisztikai szakasz hossza,
- α_{ij} – az i statisztikai szakaszra vonatkozó j szolgáltatási paraméter színvonal-jellemzőjének súlyértéke,
- β_{ij} – az i statisztikai szakaszra vonatkozó j szolgáltatási paraméter súlya.

A statisztikai szakaszok szolgáltatási színvonalának összegzésével a hálózati összes színvonal számítható (külön-külön személy- és áruszállításra):

Hálózati szolgáltatási színvonal (T_s)

$$T_{s_p} = \sum_i (l_i * \sum_j (\alpha_{ij,p} * \beta_{ij})) \tag{6.3}$$

$$T_{s_f} = \sum_i (l_i * \sum_j (\alpha_{ij,f} * \beta_{ij})) \tag{6.4}$$

A teljes vasúthálózat átlagos szolgáltatási színvonala az alábbi képlettel számítható:

Átlagos szolgáltatási színvonal (A_s)

$$A_{s_p} = T_{s_p} / \sum_i l_i \tag{6.5}$$

$$A_{s_f} = T_{s_f} / \sum_i l_i \tag{6.6}$$

Ezt követően a 8. táblázatban szereplő pályaráfordítások (4., 6. és 8. sor kivételével, melyek a pálya-hozzáférési díj felszámításánál kerülnek figyelembe vételre; az 5., 9. és 10. sor tevékenységi ráfordításai csak a MÁV Rt-n kívüli vasút-társaságoknál kerül felszámításra a korábban említettek miatt) és az átlagos szolgáltatási színvonal (A_s) ismeretében megállapítható az elméleti pályahasználati

alapdíj mértéke a szállítási tevékenységet végző vasúttársaság számára:

Elméleti pályahasználati alapdíj (PHAD_e)

$$PHAD_{e,p} = \text{Korrigált pályaráfördítés}_p * A_{Sp} \quad (6.7)$$

$$PHAD_{e,f} = \text{Korrigált pályaráfördítés}_f * A_{Sf} \quad (6.8)$$

A fajlagos pályahasználati alapdíj az elméleti pályahasználati alapdíj és a hálózati szolgáltatási színvonal hányadosa (az adott alaptevékenység hálózati súlysám fajlagosa etkm és vonatkm arányosan):

Fajlagos pályahasználati alapdíj (PHAD_f)

$$PHAD_{f,p} = PHAD_{e,p} / T_{Sp} \quad (6.9)$$

$$PHAD_{f,f} = PHAD_{e,f} / T_{Sf} \quad (6.10)$$

Képezni kell pályaszakasonként az alaptevékenységek hálózati teljesítmény csoportonkénti fajlagosának és a szakaszra jellemző szolgáltatási színvonalnak a szorzatát, amellyel meghatározható a pályaszakasz pályahasználati alapdíjának tervszáma:

Pályaszakasz pályahasználati alapdíj (PSPHAD)

$$PSPHAD_p = PHAD_{f,p} * S_{Sp} \quad (6.11)$$

$$PSPHAD_f = PHAD_{f,f} * S_{Sf} \quad (6.12)$$

Az így kapott pályaszakasz pályahasználati alapdíj és a teljesítmény csoportonkénti tervszámok (TCSterv) alapján képezhető pályaszakasonként a személy- és áruszállítási alaptevékenység teljesítmény csoportonkénti tervezett fajlagosa (etkm és vonatkm szerint):

Pályaszakasz teljesítmény fajlagos (PST_f)

$$PST_{f,p,vkm} = PSPHAD_{p,vkm} / TCSterv_{p,vkm} \quad (6.13)$$

$$PST_{f,p,etkm} = PSPHAD_{p,etkm} / TCSterv_{p,etkm} \quad (6.14)$$

$$PST_{f,f,vkm} = PSPHAD_{f,vkm} / TCSterv_{f,vkm} \quad (6.15)$$

$$PST_{f,f,etkm} = PSPHAD_{f,etkm} / TCSterv_{f,etkm} \quad (6.16)$$

A fizetendő pályahasználati alapdíj pályaszakasonként az alaptevékenység teljesítmény csoportonkénti terv fajlagosának (PST_f) és a tényleges teljesítményének (TCStény) szorzatából képzett hálózati összegzés:

Fizetendő pályahasználati alapidj (FPHAD)

$$FPSPHAD_p = \sum_i (PST_{f,p,vkm} * TCStény_{p,vkm} + PST_{f,p,etkm} * TCStény_{p,etkm}) \quad (6.17)$$

$$FPSPHAD_f = \sum_i (PST_{f,f,vkm} * TCStény_{f,vkm} + PST_{f,f,etkm} * TCStény_{f,etkm}) \quad (6.18)$$

A módszertan lényeges eleme, hogy a tényleges személy- és áruszállítás teljesítményével kell a saját fajlagos pályahasználati díját szorozni. Ezt követően statisztikai szakaszokra, illetve bármely összegezhető szintre, útvonalra bontva kell megállapítani és kiszámlázni a személy- és áruszállítás pályahasználati alapidját.

Pályaszakasz pályahasználati alapidja (FPSPHAD)

$$FPSPHAD_p = (PHAD_{f,p,vkm} * 1 * \sum_j (\alpha_{ij,p} * \beta_{ij})) + (PHAD_{f,p,etkm} * 1 * \sum_j (\alpha_{ij,p} * \beta_{ij})) \quad (6.19)$$

$$FPSPHAD_f = (PHAD_{f,f,vkm} * 1 * \sum_j (\alpha_{ij,f} * \beta_{ij})) + (PHAD_{f,f,etkm} * 1 * \sum_j (\alpha_{ij,f} * \beta_{ij})) \quad (6.20)$$

Vonatútvonal pályahasználati alapidja (UPHAD)

$$UPHAD_p = \sum_i (PHAD_{f,i,p,vkm} * 1 * \sum_j (\alpha_{ij,p} * \beta_{ij})) + \sum_i (PHAD_{f,i,p,etkm} * 1 * \sum_j (\alpha_{ij,p} * \beta_{ij})) \quad (6.21)$$

$$UPHAD_f = \sum_i (PHAD_{f,i,f,vkm} * 1 * \sum_j (\alpha_{ij,f} * \beta_{ij})) + \sum_i (PHAD_{f,i,f,etkm} * 1 * \sum_j (\alpha_{ij,f} * \beta_{ij})) \quad (6.22)$$

A hálózati szinten fizetendő díjról pályaszakaszonkénti könyvelési analitika készül, kikontírozva, gépi adatállomány formájában a szállító vasúttársaság részére. A pályahasználati alapidj tartalmazza a kiegészítő szolgáltatásokat is.

A kidolgozott módszer alapján a személy- és áruszállítási tevékenységet végző vasúttársaság által fizetendő pályahasználati díj a pálya-hozzáférési díj (C) és a pályahasználati alapidj összegeként számítható:

Fizetendő pályahasználati díj (PHD)

$$PHD_p = A_p * vonatkm + B_p * elegytonnakm + C_p \quad (6.23)$$

$$PHD_f = A_f * vonatkm + B_f * elegytonnakm + C_f \quad (6.24)$$

Ez a módszer a részhálózatok teljes igénybevételének díjképzését szolgálja, de felhasználható egyes vonalkategóriák fajlagos díjértékének képzésére is.

A következő fejezet részben a kétlépcsős, kétrészes szolgáltatásalapú modell kiegészítő elemeit foglaltam össze. A meghatározott pályahasználati díj ezek figyelembevételével megfelelően korrigálandó.

6.3.3.3 *Járulékos szolgáltatások díja, felárak, kedvezmények, visszatérítések*

A vonatközlekedéssel kapcsolatos járulékos szolgáltatások a 2. táblázatban találhatóak. Ezeket a vonatközlekedés jellegétől függően biztosíthatja az infrastruktúra-üzemeltető.

A **járulékos szolgáltatások** közé a vontatási energia biztosítása (villamos energia/gázolaj vételezés), a személyszállító vonatok előfűtése, előhűtése (korrigáló tényező lehet [a fűtés, a légkondicionálás, a saját vontatójármű energia felhasználási költségének] vonalhossz szerinti differenciálása), a tolatás, a nyomtáv váltás miatti átrakás, veszélyes áruk és különleges vonatok továbbításával kapcsolatos szolgáltatás, illetőleg az egyes pályaudvarokon, állomásokon, tároló vágányokon nyújtott szolgáltatás sorolható.

E szolgáltatások biztosítása az infrastruktúra-üzemeltető számára nincs kötelezően előírva, de ha e szolgáltatások bármelyikét is felajánlja, akkor gondoskodnia kell azok biztosításáról. A vasúti pályahasználati díj tartalmazhat olyan díjelemet is, amely tükrözi a pályakapacitás beazonosítható szegmensének kapacitás hiányát a túlterhelt időszakokban.

A 2001/14 (EK) irányelvben konkrétan nem szerepel felár alkalmazásának lehetősége, de a pályahasználati díjmeghatározás fontos kiegészítő elemének tartom (UIC 2001). Az alábbi esetekben tartom indokoltnak **felár** megállapítását:

1. A nagy forgalomsűrűségű vonalszakasz esetén az adott traszhoz tartozó menetidő túllépése esetén;
2. Személyszállítás esetén valamely budapesti fejpályaudvar igénybevétele;
3. A személypályaudvarokon az utascsere lebonyolításához szükséges vágányfoglaltsági idő túllépése;
4. A vonatközlekedés esetén szerződésben rögzített (nap-, illetve napszakfüggő) felár kikötése;

Speciális beruházási projektek esetén vagy azoknál, amelyek tizenöt éven belül lettek befejezve a 2001/14 (EK) irányelv életbelépése előtt, az infrastruktúra-üzemeltető magasabb pályahasználati díjat is megállapíthat az ilyen projektek hosszú távú költsége alapján. E projektek eredményességét és költséghatékonyágát igazolni

kell³³.

A pályahasználati alapidjából különböző fuvarpolitikai megfontolások alapján - de a diszkriminációmentesség biztosítása érdekében maximált - **kedvezmény** megítélése a szállító vasúttársaság számára az alábbi esetekben képzelhető el:

1. A menetrend-szerkesztés során rugalmas alkalmazkodás tanúsítása, az értékesíthetetlen vagy alacsony forgalomsűrűségű vonalak, vonalszakaszok kihasználása;
2. Adott trasz, részhálózat, teljes hálózat több évre történő lefoglalása szerződés alapján;
3. Balesetmentes közlekedés esetén;
4. Villamos vontatási mód alkalmazása esetén;
5. A hét valamennyi napján ugyanabban az időben közlekedtetett vonat esetén.

Az infrastruktúra-üzemeltető által bevezetett, valamennyi szállítási tevékenységet végző vasúttársaság által hozzáférhető rendszer meghatározott forgalmi áramlatokra, időhatáros kedvezményt adhat. A kedvezmények csak egy speciális pályaszakaszra kiszámlázott díjakra vonatkozhatnak.

Amennyiben az infrastruktúra-üzemeltető a szállító vasúttársasággal kötött teljesítési szerződésben vállalt kötelezettségeit nem, vagy hiányosan teljesíti **visszatérítésre** kötelezhető. A vasúti pályán elmaradt karbantartások, fejlesztések esetén a vállalt minőségi kritériumokat nem képes teljesíteni, alacsonyabb minőségű infrastruktúrát tart fenn. Más vasúttársaság hibájából bekövetkező fuvarkiesés, szállítási határidő túllépésekor az infrastruktúra-üzemeltetőtől kompenzációt kap a vétlen vasúttársaság, míg a hibás fél büntetést fizet az infrastruktúra-üzemeltető számára.

6.4 A módszertan gyakorlati alkalmazhatósága

A kidolgozott elméleti módszertan gyakorlatban történő alkalmazása a fentiek alapján folyamatosan fejlesztésre kerül. Jelenleg a pályához való hozzáférés állandó díja, valamint a vasúti pályakapacitási szolgáltatás minőségi kritériumai, összetevői kerültek feldolgozásra, a további díjelemek (járulékos szolgáltatások díja, felárak, kedvezmények, visszatérítések rendszere) konkretizálására a kidolgozott rendszer

³³ 2001/14 (EK) irányelv 8. cikkely

két-hároméves gyakorlati működését követően, az addig felhalmozott tapasztalatok birtokában célszerű sort keríteni.

A módszertan verifikálása során felmerült - a módszertan finomítását igénylő - problémák közül ki kell emelni az alábbiakat: a budapesti körvasút egyes szakaszain levezetett szállítási teljesítmény (a magyar vasúthálózat sajátos centrális kialakítása miatt) a vonalszakaszok gazdasági értékeit jelentősen eltorzította volna, így korrekcióra került sor. A maximálisan igénybevett pályaszakasz megállapítása (a gazdasági érték megállapításakor) során a budapesti vonalszakaszok nem kerültek figyelembe vételre (a viszonyítási alap a legmagasabb ülőhely és elegendő terhelési értékkel rendelkező statisztikai szakasz). A budapesti vonalszakaszok gazdasági értékei emiatt a fenti értékhez viszonyítva magasabbak, értékük 1-nél magasabb.

A kidolgozott kétlépcsős, kétrészes szolgáltatásalapú modell verifikálásához szükséges szoftvert (Microsoft Access 97) a MÁV Rt. Pályavasúti Közgazdasági Irodája készítette el, amellyel folyamatosan alakítható és bővíthető bármely felhasználó számára a lekérdezések köre. A rendszer által használt két lényeges törzsállományt a 19. melléklet tartalmazza.

A két törzsállomány, valamint az FVS adatállománya alapján tetszőleges **lekérdezések** készíthetők (a számítógépes megjelenítést a 20. melléklet tartalmazza):

- Hálózati pályahasználati díj tervadat;
- Hálózati pályahasználati díj tényadat (az előző évi FVS tényadatok alapján);
- Pályaszakasz pályahasználati díja;
- Vasútvonal pályahasználati díja;
- Korridorok összesen pályahasználati díja;
- Nem korridorok összesen pályahasználati díja;
- Egy igazgatóság összesen pályahasználati díja;
- Egy vonalkategória összesen pályahasználati díja.

Alapvetően tehát kielégíthető a kiindulási feltételként megszabott bármilyen kombinációban részletező, vagy összevont pályahasználati díj meghatározásának igénye. Gyakorlatilag csak a két törzsállomány (nem túl gyakran változó) alapadatait kell karbantartani és a rendszer minden megfelelő számítógépen használható.

7. Összefoglalás és kitekintés

A disszertáció elkészítésével az volt a céлом, hogy a pályahasználati díj, mint piac-szabályozó eszköz segítségével meghatározzam a vasúti pályakapacitás értékét, fejlesztésének módját és irányvonalát. A fő célkitűzés, a vasúti szállítási tevékenységet ösztönző, a hazai adottságoknak legjobban megfelelő és az EU-irányelvekben foglaltakkal harmonizáló díjrendszer kialakítása volt.

Az értekezés címében jelzett módszertan kidolgozásához részletesen tanulmányoztam az európai és hazai vasutaknál az utóbbi két évtizedben bekövetkezett változásokat, a szerkezetátalakítás folyamatát, problémáit. Az európai vasút-liberalizáció folyamatának elemzése során azonosítottam annak egyes fázisait, a vasúti reformokat kiváltó tényezőket. Mindezt a folyamatot úgy mutattam be, hogy szembejűnjenek azok a feladatok és kötelezettségek, amelyeket Magyarországnak mindenképpen meg kell oldania ahhoz, hogy a korszerű hazai vasúti közlekedési infrastruktúra kiépítése és működtetése mellett egyúttal lehetőséget is teremtsen arra, hogy az európai nemzetközi vasúti közlekedési hálózatokhoz csatlakozni tudjon.

Az értekezésben azonosítottam a kialakulóban levő vasúti pályakapacitási piac szereplőit, főbb kérdéseit, a szereplők közötti kapcsolatrendszert, a piaci mechanizmusokat és szabályozó tényezőket, valamint a hatékony pályakapacitás-gazdálkodás megvalósításának eszközrendszerét.

A módszer kidolgozása során nagy hangsúlyt fektettem a vonatkozó jogszabályi környezet részletes tanulmányozására, elemzésére is és a legfontosabb hiányosságok feltárásával azonosítottam a jogharmonizációval összefüggésben a csatlakozásig még megoldandó feladatokat, illetve teljesítendő kötelezettségeket. *A jogharmonizációval kapcsolatban – a lehetőségeket és rendelkezésre álló forrásokat is figyelembe véve – tett legfontosabb megállapítások:*

A **91/440 (EGK) irányelv**ben foglalt előírások egyikét sem sikerült maradéktalanul teljesíteni, ugyanakkor megállapítható, hogy az irányelv rendelkezéseinek jelentős része beépült a magyar vasúti működést szabályozó jogrendbe. (A hazai vasúti jogharmonizálás eddigi legjelentősebb fejleménye a vasútról szóló Vasúti törvény megalkotása és elfogadása volt. E törvény - mint azt az irányelv egyes cikkelyeit elemző részben bemutattam -, a 91/440 (EGK) irányelv számos előírását beépítette a magyar jogrendbe.) *Az*

irányelvvel való harmonizálás előkészítése még nem történt meg. Véleményem szerint csak az infrastruktúra-üzemeltető és a szállító vasúttársaság szervezeti szétválasztása, a nyereség- és veszteségszámlák elkülönítésén túli, szervezeti egységenkénti önálló mérleg készítése biztosíthatja a megfelelő pénzügyi átláthatóságot. A szervezeti átalakítást (vállalkozó vasút, pályavasút, pályakapacitás elosztó szervezet, engedélyező testület) úgy kell megvalósítani, hogy a személy- és áruszállítási tevékenység későbbi szétválása is megoldható legyen (Molnár 1998). További feladatot jelent a 2001/12 (EK) irányelvben rögzített, a közösségi vasutak fejlesztését célzó kiegészítések mielőbbi magyar jogrendbe történő átültetése.

A **95/18 (EK) irányelv harmonizálása** érdekében - a 2001/13 (EK) irányelvben foglalt kiegészítésekkel együtt - a Vasúti törvény módosítása szükséges, azután egy miniszteri rendeletet kell alkotni. A szállító vasúttársaságok engedélyezését a már meglévő Vasúti Felügyelet keretén belül célszerű megvalósítani. Mivel a más tagállamban kiállított engedély elvileg lehetőséget ad a külföldi vasúttársaságoknak arra, hogy Magyarországon pályakapacitást igényeljenek, nem valószínű, hogy Magyarországon az európai irányelvek átvételéből adódóan számos engedélyezési kérelem kerül majd benyújtásra.

A 95/19 (EK) irányelv jogharmonizációs előkészítése megtörtént, de az infrastruktúra-kapacitások elosztásáról és a pályahasználati díj felszámításáról szóló rendelet helyébe egy részletesebb szabályozás lépett életbe (**2001/14 (EK) irányelv**). A lényegében új irányelv is szigorúan rögzíti, hogy a pályakapacitás elosztásával foglalkozó szervezetnek a szállítási tevékenységet végző vasúttársaságtól el kell különülnie. Az átmeneti mentesség kérésétől független az infrastruktúra-kapacitásokat elosztó, valamint üzemirányító, minőségellenőrző, a biztonsági előírásokat meghatározó és betartásukat ellenőrző szervezet felállítása. A szállító vasúttársaságok pályához való hozzáféréseinek egységes és diszkriminációmentes biztosítása érdekében a forgalomirányítási szolgálatnak a szállító vasúttársaságtól független szervezethez kell tartoznia; ez a megoldás egyébként az európai gyakorlattal is harmonizálna.

A szükséges jogszabályi változások elengedhetetlen feltétele a magyar vasút jövője és az ország EU csatlakozása szempontjából is. *A 95/18, a 95/19 és a 96/48 (EK) irányelvek jogharmonizációjának előkészítése megtörtént.* Az EU-konform vasúti közlekedési koncepció kialakításának nemcsak a vasúti közlekedési EU-

jogszabályok átvételére kell irányulnia, hanem *figyelembe kell vennie a csatlakozási Fehér Könyv többi fejezetét is* (Rixer 2000a I. rész)

Közép-Kelet-Európában a vasúti szállítási piacon versenyképes szállító vasúttársaság üzemeltetéséhez – fejlesztések, beruházások megvalósítása miatt – jelentős állami forrás szükséges. Ellenkező esetben nem biztosítható, hogy a piaci versenyhelyzetbe kerülő MÁV Rt. képes megtartani jelenlegi piaci részesedését, és várhatóan elveszíti legjövedelmezőbb szolgáltatásait (IC-EC, tranzit-áruszállítás).

Sajnos azonban a realitások nem teszik lehetővé a nemzeti vasút infrastruktúra fejlesztéséhez szükséges erőforrások rövid időn belüli biztosítását. A normatív támogatás helyett továbbra is a pénzügyi kormányzattal való tárgyalások során, kompromisszumos megoldással kell megelégedni.

A leginkább veszteséges szolgáltatások piacán működő MÁV Rt. elviselhetetlen terhet róna az állami költségvetésre és ez a nemzeti szállító vasúttársaság összeomlásához vezethet.

A probléma alapvetően az, hogy hogyan lehet a magyar vasúti infrastruktúrán a jelenleginél nagyobb és jövedelmezőbb forgalmat lebonyolítani úgy, hogy annak jelentős részét a nemzeti szállító vasúttársaság végezze, mindezt az EU irányelvekben foglaltak betartásával.

A kérdés megválaszolása igen bonyolult, hiszen egyrészt a pályainfrastruktúra versenyképes kialakítását (megfelelő színvonalú pályacapacitás biztosítását), másrészt a liberalizálandó vasúti szállítási piacon a nemzeti szállító vasúttársaság jelenlegi pozíciójának megőrzését kell biztosítani.

Az alapvető hiányosság a magyar vasút elmaradottságából adódó versenyképtelenség. Ez vonatkozik mind a kincstári vagyon részét képező vasúti pályára és tartozékaira, mind a gördülőállományra, mind pedig a hatékony működésben nem kellően érdekeltté tett humán erőforrásra.

Az állami költségvetés teherbíró-képessége, illetve a csatlakozásra megcélzott időpontig a szükséges fejlesztések végrehajtása, és a humán erőforrás képzésének időigényessége miatt a piaci versenyre való felkészülés lehetősége csak időnyeréssel biztosítható.

Az értekezés negyedik fejezetében határoztam meg a pályahasználati díj bevezetését **kiváltó tényezőket**, a díjképzés alapjait és stratégiai céljait. A pályahasználati díj meghatározásához vizsgáltam a különböző árképzési

rendszereket, kvalitatív módszerekkel összehasonlítottam és elemeztem a különböző európai országokban alkalmazott díjmodelleket, annak érdekében, hogy azok adaptálható elemeit a saját, szolgáltatásalapú modell megalkotása során fel tudjam használni. A pályakapacitás igénybevétele során fizetendő díj meghatározásának lehetséges módozatait elemezve, a kétlépcsős, kétrészes tarifarendszer alkalmazását javasoltam.

A **piaci hatások érvényesülése** a piaci mechanizmusok révén a szállító vasúttársaságokat a költségek csökkentésére és a szolgáltatások minőségének javítására ösztönzi. Az **új pályakapacitási piacon** értékesítésre kerülő „terméket (vonat útvonalakat)” a jövőben tehát díjasítani kell. Ez a pályakapacitás-gazdálkodás jelenleg érvényben levő vasúti önköltségszámítási rendszerének módosítását fogja eredményezni.

A vasúti áruszállítás versenyképességének javítását és a nemzetközi áruszállítás potenciáljának kihasználását segíti a *Transzeurópai Gyorsforgalmi Áruszállítási Vasúthálózat*³⁴ kialakítása (Hanreich, Meyer 1999).

Az információs technológia fejlődésével a menetrend-szerkesztési folyamat sebessége és érzékenysége is nő, egyúttal a pályakapacitást igénybe vevők száma is emelkedhet, és olyan vasútvonalak kerülhetnek kijelölésre, amelyek több infrastruktúra-üzemeltető hálózatán is áthaladnak. A hálózat kialakítása során a szállító vasúttársaságok számára az infrastruktúra-üzemeltetők az általuk közösen alapított pályakapacitást értékesítő ügynökségek útján ún. „*egyablakos kiszolgálást*” tesznek lehetővé. Ez a vasúti áruszállítási teljesítmény növekedését segíti elő, s egyúttal az infrastruktúra-üzemeltetők együttműködését is megköveteli. Ezáltal a jövőben várhatóan egyszerűsödik a vonat útvonalak igénylése, a traszok elosztása (Rixer 2001).

Az új lehetőségek komoly kihívást jelentenek a magyar vasutak számára is és mielőbbi reagálást igényelnek a még hagyományos szervezeti keretek között működő vasútállalatoktól. Mindez azt jelenti, hogy a hazai vasúti intézményrendszer gyökeres átalakítása tovább már nem halasztható.

Az EU-tagországok vasúttársaságai részéről feltehetően a jelenleg is kihasznált vasútvonalakon (*Krétai/Helsinki Páneurópai folyosók*³⁵, *TINA*³⁶ vonalak) mutatkozik

³⁴ TERFF – Transeuropean Railway Freight Freeway's

³⁵ A Krétai/Helsinki Páneurópai folyosók magyarországi szakaszait a 21. melléklet szemlélteti.

majd számottevő pályakapacitás-lekötési igény. Ehhez egyrészt **olyan vasúti infrastruktúra** szükséges, amely a vasúti szállítási igények levezetésére alkalmas és egyúttal versenyképes a szomszédos országok vasúti, közúti és légi közlekedési infrastruktúrájával. Ezen túlmenően biztosított a megfelelő mértékben való kihasználása, továbbá a pályakapacitás a rendelkezésre álló költségvetési támogatás és pályahasználati díj bevételeiből fenntartható és lassan, de folyamatosan fejleszhető. A nemzeti szállító vasúttársaságot ugyanakkor fel kell készíteni (humán erőforrás, tárgyi eszköz, stratégiai szövetség) az európai versenyre. Ugyanis, ha átterelődik a tranzit forgalom a szomszédos országok vasútjaira, akkor az állami forrás kevésnek fog bizonyulni a hazai infrastruktúra szintentartására és a vállalkozó vasút egyidejű életben tartására.

Mivel a magyar vasúthálózat az európai vasúti közlekedési rendszer tekintetében mind K-Ny, mind É-D irányban kedvező földrajzi összeköttetéseket biztosít, ezért csak rövid ideig jelenthet megoldást, hogy a magyarországi vasúti pályáknak az uniós vasutak előtt való megnyitását mindaddig korlátozzák, amíg az infrastruktúra-üzemeltető és szállító vasúttársaság versenyképessé nem fejlődik. Ezzel párhuzamosan legkésőbb a csatlakozás időpontjára a magyar vasútnak is kidolgozott stratégiával kell rendelkeznie, a várhatóan kialakuló nemzetközi vasúti stratégiai szövetségekhez való viszonyát illetően.

A vasúti pályakapacitási piac nem túlságosan dinamikusan változó piac. Viszonylag hosszú időre szóló megállapodások alapján működik, hiszen ebben mindkét fél (infrastruktúra-üzemeltető, szállító vasúttársaságok) érdekelt. A hosszú távú megállapodás *előnye*, hogy hosszabb távra meghirdethető a menetrend és bizonyos speciális vonat útvonalak is kínálhatóak. Emellett csökkenti a szállítási piac résztvevőinek bizonytalanságait is. *Hátránya* viszont, a rugalmatlanabb alkalmazkodás a változó mobilitási igényekhez. További hátrány, hogy a harmadik vasutak részére akadályt jelent a vasúti pályához való hozzáférés és az a körülmény, hogy az újonnan jelentkező szállító vasúttársaságok számára a korábban felmerült költségeket nehéz megváltoztatni. A negatív hatások csökkentésére mozgó ár-záradékkal védekezhet mind az infrastruktúra-üzemeltető (igénynövekedés ellen),

³⁶ TINA – Transport Investment Needs Assessment (Közlekedési Beruházási Igények Felmérése)
Az Európai Unió 1997 májusában Bécsben hozta létre a TINA-titkárságot, azzal a megbízással, hogy kibővítsé az EU hálózatát, beleértve a társult országokét, a Krétai/Helsinki Páneurópai folyosók által alkotott gerinchálózattal. A TINA vasúthálózat magyarországi szakaszait a 22. melléklet szemlélteti.

mind a szállító vasúttársaság (árnövekedés ellen). A szállító vasúttársaság részére a megkötött szerződés biztosítja ugyan a vonat útvonal rendelkezésre állását, de nem garantál fix út árat a teljes időszakra.

A kialakítandó pályahasználati díjrendszerrel kapcsolatban az alábbi **feladatokat** kell megoldani:

- a vasúti pályaszakaszok minőségi kritériumainak (szolgáltatási színvonalának) meghatározása;
- a vonat útvonalak optimális vonatsebességének meghatározása vonatfajtánként;
- csúcsidőszakok rögzítése;
- rendszeres ütemes menetrend, rendszeres forgalom definiálása;
- vasúti pályához kapcsolódó berendezések, műtárgyak teljes körű számbavétele;
- állomások, személy- és teherpályaudvarok, tolatóvágányok használati rendjének kialakítása;
- a szállító vasúttársaságok fizetőképességének megbecsülése;
- díjfizetési feltételek egységesítése, áttekinthető eljárásrend és szabályozás kialakítása.

Az árpolitika nem választható el a beruházási politika által képviselt prioritásoktól. A pályahasználati díjjal szemben egy adott szolgáltatási minőség áll. A szolgáltatások minőségéből származik az a szint, aminek elérése és fenntartása koordinált beruházás-politikát követel meg.

Ebből következik, hogy a közgazdasági alapokon nyugvó *árképzést két tényező határozza meg*: a **társadalmi marginális költségek** (a közvetlenül a hálózat használóira hárítható ráfordítások), továbbá az ún. **illeszkedési költség** (az a ráfordítás, amely azzal kapcsolatos, hogy az infrastruktúra-üzemeltető a mindenkori kereslethez igazítja a szolgáltatás minőségét). Ez azt támasztja alá, hogy a társadalmi marginális költségeknél magasabb szinten kell meghatározni a díjat.

A díj meghatározásával kapcsolatos másik fontos kérdés az állandó és a járulékos költségek költségviselőjének meghatározása. A hagyományos felfogásban az összköltség nagyobb részét az állam fedezte. Manapság azonban, amikor a költségvetés közlekedésre fordítható forrásai korlátozottak az infrastruktúra üzemeltetéséért felelős vállalatokra is jelentősen érvényesülnie kell a hatékonysági követelményeknek. Csak az árképzési módszerrel nem lehet racionálisan ráterhelni az infrastruktúra-üzemeltető összes állandó költségét adott felhasználói körre.

A díjrendszer kialakítása során ezért további kiegészítő elemek figyelembevétele is szükséges. A pályahasználati díj mértékének a vasúti pálya által kínált szolgáltatás minőségének függvényében kell változnia.

Az értekezés ötödik fejezetében részletesen bemutattam és értékeltem az egyes európai országokban alkalmazott díjrendszereket, majd táblázatos és grafikus formában elvégeztem a tarifarendszerek összehasonlító elemzését.

Az európai közlekedéspolitikai célkitűzések egyértelműen megfogalmazzák a szállítási és pályakapacitási piacon működő vállalatok versenyképességének és hatékonyságának javítási szándékát. A környezetkímélőbb, kisebb terület-felhasználással járó és egyúttal energiatakarékosabb közlekedési módokat különböző eszközökkel támogatni kell. Az egyes országok a vasúti áruszállítás versenyképességének emelését a közúti közlekedés externális költségeinek internalizálásával, valamint a vasúti szállítási és pályakapacitási piac liberalizálásával és a vasutak szervezeti átalakításával valósítják meg.

A vasút-privatizáció előnyös a gazdaság számára, hiszen ezáltal az állami szerep világosabb definiálására, az adófizetők pénzének hatékonyabb felhasználására, a vasúttársaságok gazdasági potenciáljának meghatározására és a piac által diktált vasúti beruházások megvalósítására nyílik lehetőség. Ezzel párhuzamosan a személy- és áruszállítási tevékenység jövedelmezőségi számítása objektívvé válik.

A vasúti közlekedésben várható **tendenciák** és **trendek** az alábbiak:

- nemzetközi stratégiai szövetségek kialakulása, alapvetően a nagysebességű vonalak kihasználása, az európai vasúti fuvarpiac minél nagyobb részének megszerzése érdekében;
- versenyképes, jelentős tőkével rendelkező nemzetközi csoportosulások létrejötte (multinacionális szervezetként való viselkedése), a nemzeti vasutak fokozatos háttérbe szorulása, illetve alvállalkozóként való megbízása;
- vasúti személy- és áruszállítási tevékenységek további specializálódása (nemzetközi Eurocity és Intercity társaságok, valamint kombinált áruszállító társaságok létrejötte);
- az egyes vasutak „nemzeti” jellegének érvényesítését fokozatosan az infrastruktúra-üzemeltetők veszik át.

A várható - fentiekből kitűnő - *gyökeres változásokhoz* való alkalmazkodás és a lehetséges vasúti reformok véghezvitele *újfajta szemléletet és gondolkodásmódot* követel meg. Mind az infrastruktúra-üzemeltető, mind a szállító vasúttársaság humán erőforrás-gazdálkodási rendszerének felülvizsgálata (iskolázott, nyelvismerettel rendelkező, adaptív munkaerő iránti igény nő) szükséges annak érdekében, hogy a piaci versenybe eredményesen tudjanak bekapcsolódni. A magyar vasút előtt álló lehetőségek (stratégiai szövetségben való részvétel kezdeményezése, ahhoz való csatlakozás) és veszélyek (forgalomátterelés közútra, szomszédos országok vasútjaival való versenyhelyzet) ezért meglehetősen nagyok.

A hazai vasúti pályahasználati díjrendszer módszertanának meghatározására tett javaslatot a hatodik fejezetben dolgoztam ki. A szolgáltatásalapú modellen nyugvó kétlépcsős, kétrészes tarifarendszer összetevőinek vizsgálata során azonosítottam a pályakapacitás színvonalát meghatározó minőségi paramétereket.

Az általam kidolgozott pályahasználati díj modell kialakításakor logikai modellezési elemeket használtam fel. Definiáltam a pályahasználati díj fogalmát a szolgáltatásalapú modell esetében, majd azonosítottam azon tényezőket, amelyek jól verifikálhatóan írják le az igénybevett pálya műszaki-gazdasági sajátosságait. A szolgáltatás minőségét értékelő tényezőket fontosságuk szerint különböző súlyértékekkel láttam el, majd a pályaráfordítási költségek figyelembe vételével „díjasítottam” az igénybevett szolgáltatást. A modell finomításához feltártam az infrastruktúra-üzemeltető által felkínálható további szolgáltatás-csomagok elemeit, igénybevételük módját és lehetőségét. A módszertan gyakorlati alkalmazhatóságát és megállapításaimat próbaszámításokkal is alátámasztottam.

A módszertan európai vasutakra történő alkalmazásával, a szükséges finomítások elvégzését követően harmonizált európai modell alakítható ki. A nemzetközi szakirodalom és gyakorlati alkalmazások részletes áttekintését követően **kétlépcsős tarifarendszer** kialakítását javaslom, mint a hazai adottságok szempontjából legmegfelelőbb megoldást. E díjrendszer alkalmazása esetén ugyanis az infrastruktúra-üzemeltető által felkínált tarifacsomagok közötti választással az egyes vasút-társaságok a lekötött kapacitással arányos díjat fizetnek.

Összeurópai szinten a szolgáltatásalapú modell alkalmazásával vonalkategóriákra bontva (nemzetközi vasúti törzshálózat részét képező vonalak, vonalszakaszok pl. 260-350 km/h, 160-250 km/h, 100-150 km/h, egyéb vonalak)

célszerű meghatározni a díj nagyságát. A díj akár egyes vonat útvonalak használati jogának ármegállapítását is jelentheti. A míg a 100 km/h-nál alacsonyabb sebességre kiépített pályák esetén - mivel azokon nem várható „tömeges” pályakapacitás igénylés - az adott ország díjrendszerét célszerű érvényesíteni.

A nemzeti vasutak diszkriminációmentes támogatása úgy lehetséges, hogy országon belül megkülönböztetésre kerül, hogy a teljes hálózatot, részhálózatot (régiót) vagy adott vonalat, esetleg csak adott traszt vesz igénybe a szállító vasúttársaság. A nemzeti szállító vasúttársaság a nemzetközi hálózat részét képező vonalak használatáért alacsonyabb díjat fizetne, mert az országos hálózati kapacitás adott részét - (éves/havi) bérlet jelleggel - leköti. Így a kurrens vonalakról - fizetéseképtelenség miatt - nem szorul ki. Ez azonban csak átmenetileg lehet megoldása a problémának.

A feladat megoldása sürgető, hiszen a közeljövőben már kézzelfogható döntés várható a működőképes pályahasználati díjrendszer bevezetésére.

A közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez és működtetéséhez rendelkezésre álló közösségi pénzalapok korlátozottak, tehát a közösségi alapok célzott felhasználása és ellenőrzése mellett mindenképpen szükséges további források bevonása is (pl. magánfinanszírozás). *A magyar vasúthálózat fejlesztésének és modernizálásának forráshiány problémáját a pályahasználati díjrendszer bevezetése önmagában nem képes megoldani.*

A közlekedési szektornak a közlekedési infrastruktúra használói számára út/pályahasználati díj megállapításával pótlólagos forrást kell teremtenie, ugyanakkor az állami szerepvállalás mértékét az újfajta finanszírozási rendszerre történő átmeneti időszakban nem szabad csökkenteni, sőt a felhalmozott elmaradásokat is pótolni kell. A konkrét árak meghatározásában segítséget nyújt a controlling gazdálkodási rendszer; ugyanis méri az infrastruktúra üzemeltetés költségeit, de piacpolitikai szempontok miatt átmenetileg el lehet térni a költségfedezettől.

A pályahasználati díj megállapítása alapvetően közlekedéspolitikai kérdés, de természetesen az infrastruktúra-üzemeltető piacpolitikája is befolyásolja. Ha túl magasak a vasúti pályahasználati díjak, akkor az a piaci részesedés csökkenéséhez vezet, míg a közúthasználati díjak bevezetése, emelése ezzel ellentétes hatást vált ki.

A vasúti ár- és díjképzés még nem kellően piaci folyamatok által irányított.

Rövidtávon szükséges megoldani a vasúti közlekedés - más közlekedési módok externális hatásaitól mentes - kompenzációját, míg hosszútávon az egyes közlekedési módok közötti keresztfinanszírozási rendszert kell kidolgozni. Ehhez az európai és nemzeti közlekedéspolitikában határozottabban kell az igényt megfogalmazni (Brener, Pennekamp 1999).

A jövő kihívása a vasútrendszerek (nagysebességű, hagyományos) kölcsönös működtethetőségének megteremtése, s ezáltal a mobilitási igényeket magas színvonalon kielégítő európai vasútrendszer kialakítása.

A folyamatok leglényegesebb eleme ugyanakkor a társadalom számára átlátható, racionális költség-gazdálkodás megteremtése, és kellő szabályozottságának kialakítása a közúti-vasúti szállítási piacon.

8. Új tudományos eredmények (tézisek)

1. tézis: Komplex függvényelemzéssel azonosítottam a vasúti pálya szolgáltatási minőségét meghatározó vektor komponenseit. Az értekezésben feltárt műszaki-, technikai-, technológiai- és gazdasági paraméterek segítségével kvantifikáltam a vasúti pálya szolgáltatási minőségét.
2. tézis: A vasúti pálya szolgáltatási minőségét leíró függvények ismeretében kidolgoztam az azt legjobban leképező pályahasználati díjképzés struktúramodelljét. Ez alapján megállapítható, hogy a pályahasználati díjat a következő összetevők figyelembevételével célszerű meghatározni: pályáhozáférés díja, pályahasználati alapidj, járulékos szolgáltatások díja, felár, kedvezmény, visszatérítés.
3. tézis: Keresleti és kínálati függvényanalízissel és a nemzetközi gyakorlatban alkalmazott díjrendszerek összehasonlító elemzésével igazoltam, hogy a kétlépcsős tarifarendszeren nyugvó vasúti pályahasználati díjképzés képes legjobban megvalósítani az igazságos (társadalmi) tehermegosztást.
4. tézis: Igazoltam, hogy az általam kidolgozott modell alkalmas a vasúthálózat szűk keresztmetszeteinek, „gyenge pontjainak” feltárására.

A modell segítségével kellő részletezettségű információ áll rendelkezésre a kihasznált, túlszűfolt vonalokról (szűk keresztmetszetekről), valamint a vasúti infrastruktúra „gyenge pontjairól”, így ezek felhasználása (a teljesítmény-, színvonal- és költségmutatók számbavétele) elősegíti az infrastruktúra-üzemeltető stratégiájának kvantitatív megalapozását. A kidolgozott modell lehetővé teszi annak számszerűsítését, hogy a hazai vasúti infrastruktúra által nyújtott szolgáltatási színvonal, annak minősége és ára hogyan viszonyul a hasonló tartalmú nemzetközi adatokhoz. Ez megfelelő alapot teremt a versenyképes ajánlattételhez.

5. tézis: Kvantifikáltam az állami költségvetési támogatás és a pályainfrastruktúra állapot (minőség) összefüggéseit.

A feltárt összefüggések alapján pontosan számszerűsíthető, hogy milyen állami források igénybevételel biztosítható a közlekedéspolitikai irányelvekben a vasúti infrastruktúrával szemben támasztott minőségi követelmények teljesítése.

6. tézis: Kidolgoztam a hazai vasúti pályahasználati díj bevezetésének az Európai Unió irányelvekben foglaltakkal harmonizáló, azzal kompatibilis keretfeltételeit.

Vizsgálataim eredményei közvetve elősegítik, hogy a magyar vasutaknál alkalmazásra kerülő rendszer – mint szükséges feltétel – hozzájáruljon a harmonizált európai pályahasználati rendszer kialakításához.