

Koós Gábor (ELTE ÁJK, konzulens: Dr. Berke Barna egyetemi adjunktus): A vasúti teherszállítási üzletág piaci liberalizációja az Európai Unióban[1]

Debreceni Jogi Műhely, 2005. évi (II. évfolyam) OTDK Különszám, (2005. július)

I. Bevezetés

A közlekedési politika, s ezen belül a vasúti szabályozás napjainkban talán az Európai Közösség egyik legdinamikusabban változó területe. Ez a jelenleg közösségi szinten is formálódó ágazati szabályozás Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozásával hazánkra nézve is új kihívást jelent. Hazánk a többi államhoz hasonlóan igyekszik megfelelni a Bizottság által támasztott követelményeknek, melynek eredményeként egy várhatóan eredményesebb, hatékonyabb, környezetbarátabb gazdálkodás születik a Közösség keretein belül. Ez a folyamatos változás, a fokozatos kiteljesedés teszi érdekessé a közlekedéspolitikai szabályozásának alakulását.

A közlekedési szektorban végbemenő folyamat nem példa nélkül álló a közösségi jogban, hanem a piacnyitási folyamat szerves része, egy újabb állomása. A piacnyitás a közlekedési szektoron kívül érintett olyan hasonlóan hálózathoz kötött területeket, mint például a távközlési politika. Ugyanakkor magán a közlekedési szektoron belül is végbement már a légi és közúti közlekedést illetően a liberalizációs folyamat.

Ebben a dolgozatban ennek a folyamatnak a következő állomását, a vasúti közlekedés területén végbemenő piacnyitási folyamatot szeretném áttekinteni. Ezen belül is szeretném a figyelmemet a teherszállításra összpontosítani. A dolgozat azért korlátozódik a teherszállítási ágazatra, mert itt a személyszállítási ágazattal ellentétben a szabályozás szempontjából egy többé-kevésbé „befejezett” folyamatot láthatunk. Így áttekinthetővé lesznek a szabályozási nehézségek, valamint a szabályok gyakorlati megvalósulása során felmerült problémák, valamelyest előrejelezhetőek a folyamat egyes mozzanatai. A személyszállítási ágazat talán még a teherszállításnál is terheltebb gazdaságon kívüli szempontokkal, s éppen ezért a terület megnyitása a verseny számára még komolyabb nehézségek elé állítja a Bizottságot. Ezek a jövőben megoldásra várnak, jelen körülmények között ezek a kérdések azonban nehezen megítélhetőek.

A vasúti szektor speciális jellege ellenére az utóbbi időszakban mind nagyobb érdeklődésre tart számot, a gyakorlati hatások okán fokozott figyelmet szentelnek az ezen a területen bekövetkező változásoknak. A szektor problémái egyre nyilvánvalóbbak, mára már a mindennapi életünk során is érzékelhetőek. A vasút mind a személyszállítás, mind a teherszállítás területén teret veszített a többi közlekedési ágazat javára, miközben a közutak túlsúlyoltak, a légi közlekedésben rendszeresek a késések, és egyre romló tendenciát mutatnak a légszennyezettségi adatok. Az Európai Unió e problémák megoldását a vasúti közlekedés újbóli felélesztésében látja. A vasút újbóli felélénkítésének egy lehetséges módja a szektor területén eredményesebb verseny kibontakoztatása. Ettől a vasút mutatóinak javulását, a személy- és áruforgalom nagyobb mennyiségének sínekre terelődését remélik. Ennek érdekében az elmúlt másfél évtizedben e céloknak megfelelően kísérelték meg a szektor átalakítását.

Az Európai Bizottság (továbbiakban: Bizottság) álláspontja szerint az egyes országok vasúti rendszereinek technikai különbségei, az interoperabilitás hiánya mellett a nemzeti vasúti közlekedési és biztonsági szabályok eltérései is felelősek a vasúti piac tagállamok mentén történő széttagolódásáért. Ezekből a különbözőségekből a tagállami határok átlépésekor jelentős többletköltség és idővesztés adódik[2], s ebből következően a vasút a többi

közlekedési ágazattal szemben jelentős versenyhátrányba került a nemzetközi szállítás területén. Amellett, hogy az egykori tagállami piacok az eltérő technikai feltételek, az interoperabilitás hiánya miatt átjárhatatlanok, az államok jogi úton is igyekeztek állami társaságaik pozícióit az esetleges versenytársak távoltartásával a lehető legteljesebb mértékig őrizni. A piacok ilyen tudatos elszigetelten tartása, a tagállami monopol társaságok pozícióinak őrzése ellentmond az egységes belső piac követelményének, hiszen az eltérő tagállami szabályozás és a versenykorlátozások a belső piac fragmentálódásának irányába hatnak. Mindaddig, amíg egy társaság a piaci működés szempontjait nem mérlegeli kellőképpen, a gazdaságosság szempontját a veszteségek esetére szóló állami garanciavállalásban bízva nem érvényesíti következetesen, a veszteségek egyre halmozódnak, a fejlesztések elmaradnak és a vasút a külső versenyben szükségszerűen alulmarad. A Bizottság megítélése szerint a piacnyitás, a versenyszabályok következetes alkalmazása serkentőleg hat a vasúti működésre[3]. Míg a belső verseny megteremtése a vasúti szektoron belül generál fejlődést, addig az ezáltal eredményesebbé váló ágazat a többi közlekedési ágazatnak jelent majd konkurenciát. Az egymással versengő vasúti társaságok a szolgáltatások színvonalának emelkedését, s ezáltal közvetve a külső versenyképességet mozdítják majd elő.

Amennyiben a nemzetközi vasúti áruszállítás gyorsabbá és versenyképesebbé válása elől sikerül elhárítani az akadályokat, a hosszabb távú szállítások egy részét sikerülhet a sínekre terelni. Ennek megvalósítása javíthat a veszteséges, az állami költségvetések számára jelentős teherként jelentő állami vasutak anyagi helyzetén[4], serkentőleg hathat a komoly nehézségekkel küzdő közlekedési szektor számára, orvosolhatja a szociális problémák egy részét, amelyeket a vasúti társaságok sorozatos átszervezése generál, és serkentőleg hathat az Európai Unió alapszabadságainak megvalósítására. Egy megerősödött vasút kihívást jelenhet a többi ágazat számára, lehetővé teszi a gazdaságosabb forrásallokációt, jelentősen csökkentve a környezetszennyezés és a túlzásfoltóság okozta problémákat.

Ezen okokból kifolyólag az 1990-es években az Európai Közösség (továbbiakban: Közösség) felhagyott addigi politikájával, s igyekezett erősíteni a versenyt a közlekedés piacán rivalizálásra kényszerítve az egyes ágazatokat egymás között, és a piac szereplőit az ágazatokon belül is. Bizonyos okokból ez a folyamat a vasúti szektorban némileg később kezdődött, mint más ágazatokban, ahol már megvalósult a nyitott áruszállítási piac.[5]

A jelentőségéből adódóan már az Európai Közösséget alapító Római Szerződésben[6] helyet kapott a közlekedés, és ezen belül a vasúti szektor szabályozása. A kereskedelmi és a mezőgazdasági politika mellett ez a harmadik terület, amely külön politikában nyert szabályozást.

A külön politikában való elhelyezés tágabb lehetőséget nyitott a Közösség számára a szabályozás kialakítására. Nem kényszerült a nemzeti jogrendszerek összehangolására, hanem saját normák és döntések útján irányíthatta a folyamatot, jelölhette ki a szabályozás kereteit. A Római Szerződés 71. cikke a Bizottságot a kitűzött közlekedéspolitikai célok érdekében széleskörű cselekvési jogosultságokkal ruházta fel. E tágon megvont kompetenciára azonban azért is szükség volt, mert a szabályozás megszületésekor az egyes nemzeti szabályozások között nagy különbségek voltak, s a vasút stratégiai jelentőségére tekintettel az államok nem is kívántak lemondani erről a szabályozási jogosultságukról. Ebből adódóan bár a közösségi szabályozás lehetősége adott volt, az erőteljes tagállami ellenállás és a szignifikáns különbségek késleltették a folyamatot. Nem volt egyszerű feladat megtalálni a szektor közös nevezőit, s így sokáig nem is lehetett lerakni a közös politika alapjait, a szabályozás javarészt olyan szekunder szabályokra korlátozódott, amelyek egy konkrét kérdést rendeztek.

Ez a szektor bizonyos értelemben kettős természetűnek mondható. Egyszerre eszköze a közös piac megvalósításának és maga is része a közös piacnak, éppen ezért az Európai Unió

szükségesnek látja ezen a területen is a szolgáltatások szabadságának megvalósítását és a verseny alapú működés elősegítését. Ami a szolgáltatások szabadságának megvalósítását illeti „a Bíróság és a Bizottság határozata szerint a Római Szerződés általános szabályai a közlekedés területén is alkalmazandóak, kivéve azokat a területeket, amelyek esetében a szerződés kifejezetten ellenkezőleg rendelkezik. Így például a szerződésnek a szolgáltatások szabadságára vonatkozó szabályai (59. cikk) nem alkalmazhatóak a közlekedés területén. A 61. cikk kifejezetten úgy rendelkezik, hogy a közlekedési szolgáltatásokat a Római Szerződés erre vonatkozó közlekedési előírásai irányítják.”[7] A szolgáltatásokra vonatkozó általános szabályok tehát nem érvényesülhetnek a speciális szabályok érvényre jutása miatt. Amellett, hogy a vasút jelentős szolgáltatás-nyújtóként részt vesz az alapszabadságok megvalósításában, maga is egy szolgáltatási szektor, ahol az egyes szolgáltatók részére meg kell teremteni a szolgáltatás-nyújtás feltételeit. Ennek a területnek a harmonizálása elengedhetetlen feltétele az Európai Unió alapszabadságai megvalósításának. Elképzelhetetlen az áruk és személyek szabad mozgása vagy a szolgáltatások szabad nyújtása úgy, hogy a közlekedés feltételrendszere tagállamonként eltérő. A 2001. évi első vasúti szabályozási csomagnak a jelentősége abban áll, hogy a vasúti társaságok, a szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások, valamint a nagy szállítási igényű cégek[8] számára újabb területet nyit meg a versenyre. Úgy kell tehát a verseny feltételeit kialakítani, hogy az újonnan piacra lépőknek lehetőséget nyissanak a versenyhelyzet teremtésére, s az ily módon nyitottá váló piacon a verseny fennmaradását megfelelő versenyszabályok alkalmazásával biztosítsák.

A jelenlegi megközelítés szerint a közlekedési szektor különleges tulajdonságai[9] nem indokolják, hogy a versenytől elzárt területként működjön, hanem sokkal inkább egy mennyiségi korlátozásoktól mentes, hatékony, a szabad verseny számára nyitott területként. Ez konfrontálódik a tagállamok által hosszú évtizedeken át hangoztatott nézettel, mely szerint éppen ezek a sajátosságok indokolják a közlekedési szektoron belüli versenykorlátozást, valamint a piac feldarabolását.

Az államok jó része ragaszkodva az állami monopólium formájában működő vasúti társasághoz, idegenkedve fogadta az újszerű intézkedéseket. Az egyetlen vasúti társaságban függetlenségük zálogát látták, míg a versenytársakban veszélyt saját társaságukra nézve. Az államok a nemzetközi közlekedési piacok jogi rendjének meghatározásánál történetileg a „szuverenitás” tételéből indultak ki. A vasúti infrastruktúra üzemeltetése, és a síneken a tényleges közlekedés megvalósítása az egységes állami vasúttársaság kezében volt. Minden olyan szállítási cselekmény, amely egy állam „felségterületéről” indult ki, vagy ott végződött, az adott állam ügyének volt tekinthető. Nem a szállítás hatékonysága, hanem a szállító nemzetisége volt perdöntő. A külföldi szállítás devizát vitt külföldre, hazai vállalkozások piaci helyzetét veszélyeztette, nem is beszélve a hazai munkahelyekről. A határokon átívelő szállítás engedélyezése javarészt a kétoldalú egyezményekben foglaltakra korlátozódott.[10] Értelmetlen lett volna ezen erőteljes állami támogatásban részesített vállalatokkal szemben oly módon versenyt támasztani, hogy újabb síneket fektetnek, az állami vasúttársaság tulajdonában lévő infrastruktúra pedig nem volt nyitott más vállalkozások számára.[11]

Nem egységes azonban a tagállamok álláspontja a liberalizáció elutasítását illetően sem. Egyes tagállamokban (mint például Hollandiában) már közvetlenül a II. világháborút követően a vasútnak a többi szállítási ágazat ellenében a piacon versenyeznie kellett szemben az állami eszközökkel, a közúti közlekedés versenykorlátozásával (kapacitás- és árkorlátozások) való mesterséges védelem helyett, és így ezeknek a vasúttársaságoknak módjukban volt hozzácsatlakozni a piaci versenyhez. A tagállamoknak a reformokkal szembeni álláspontját nagymértékben meghatározták a gazdaságföldrajzi adottságok, valamint ezzel összefüggésben az állami vasúttársaságok piaci szerepe és jelentősége. A nagy síkterülettel rendelkező országok, (mint Németország, Olaszország vagy Franciaország) nagyméretű,

egységes vállalatokat alakítottak ki, amelyek hosszútávon áruk tömegét szállították, s így nagy jelentőségre tettek szert. Ezzel szemben Belgiumban és Hollandiában nem alakultak ki ilyen nagyméretű monopol társaságok, s ezek kezdettől fogva versenyben álltak más közlekedési módozatokkal. Bizonyos álláspontok szerint Franciaország igyekezett lehetőség szerint a piacnyitó intézkedéseknek csak a szükséges minimumát teljesíteni és állami társaságát továbbra is a lehetséges mértékig befolyása alatt tartani. Ezzel szemben Németország elsősorban gazdasági okokból igyekezett megfelelni a struktúra-átalakítás vele szemben támasztott követelményeinek. Nagy-Britanniában vagy Németországban már közösségi kezdeményezés nélkül is legkésőbb a kilencvenes évek közepére a legmesszebbmenőig végbement a vasúti szektor megnyitása mind a személy- mind pedig a teherszállítást illetően.[12] Németországban az 1994-ben alkotott vasúti törvénnyel megvalósult az infrastruktúra és szolgáltató-vasút létrehozása, a szolgáltatásnyújtás szabadsága szállítási szolgáltatás-nyújtóként, vagy infrastruktúra-üzemeltetőként. Ekkortól a korábban a német állami vállalatok (Deutsche Bundesbahn és Deutsche Reichsbahn) kezelésében lévő sínhálózatot megnyitották minden Németországi székhelyű vasúttársaság számára. Ennek köszönhetően a német vasúti infrastruktúrán mintegy 200 társaság üzemeltet szerelvényeket.[13] Megvalósult 1999-re az 5 részvénytársaságból álló konszern, a DB AG konszern létrehozása. Az Egyesült Királyságban 1993-ban adtak ki egy vasutakat szabályozó törvényt, amely megteremtette az első olyan vasúti szerkezetet, amelyben az infrastruktúra és a szolgáltatás elválasztása megtörtént. Itt megkezdtek a vasút privatizációját is, majd ennek hátrányos következményeit látva ismét erősíteni kezdték az állami befolyást.

Az Európai Unió célkitűzései találkoztak ezeknek az államoknak a vasút revitalizálására vonatkozó elképzeléseivel, s újabb lökést adtak ezeknek az elgondolásoknak. Ezen államok elsősorban gazdasági megfontolásból döntöttek a vasút fejlesztése mellett. Németországban például az állami költségvetés tehermentesítése volt az elsődleges cél a reform megindításakor, amit a német állam újraegyesítése és a rendkívül rossz helyzetben lévő keletnémet vasúttársasággal való egyesülés csak súlyosbítni látszott.[14]

Az 1960-as és 1970-es években a szektor szabályozása pusztán a legalapvetőbb versenyszabályok betartására, a pénzügyek jobb átláthatóságának megvalósítására korlátozódott. Ekkoriban a vasutak fejlődésének lehetőségét a nemzeti vasúttársaságok együttműködésében látták. A pusztán együttműködés nem jelentett azonban kellően hatékony eszközt az Unió célkitűzéseinek megvalósításához.

II. A piacnyitás lépései

„Az Európai Unión belüli lassú piacnyitás egyik oka, hogy a nemzeti vasúttársaságok szorosan összefonódnak a tulajdonos állammal. Az Unió vasútpolitikájának egyik sarokköve ezért a vasúttársaságok államtalanítása.”[15] A piacnyitást megelőző időkre ugyanis jellemző volt az állami vasúttársaságok egyeduralma, az államok rákényszerültek mind az infrastruktúra-üzemeltetés, mind pedig a tényleges személy- és teherszállítási tevékenység egyetlen állami társaság keretében való megoldására. Mindaddig, amíg ezek a társaságok meg tudják őrizni a többi társasággal szemben kivételes pozícióikat, amíg nem valósul meg a független engedélyezés és pályacapacitás-elosztás, az államtól való szervezeti, vezetési és anyagi függetlenség, addig a tagállami monopóliumoknak lehetőségük lesz a piacra lépő versenytársaik komoly erőfeszítés nélküli legyőzésére.

A versengő piac megvalósítása tehát első lépésben az állami vállalatok piaci feltételekhez való hozzáigazítását, az irányítás, a társasági szervezet, az igazgatás, az adminisztráció, illetve az igazgatási, gazdasági és számviteli ügyekre kiterjedő belső ellenőrzés államtól függetlenítését feltételezi.[16] A szervezeti függetlenség mellett szükséges megvalósítani az egykori állami társaságok anyagi függetlenítését, számvitelük költségvetéstől való elkülönítését. Elengedhetetlen a közszolgáltatási jellegű tevékenységek elválasztása

szervezetileg és számvitelileg is a piaci jellegű tevékenységtől. Ezek megvalósítása után szükségeszerű megteremteni az ilyen módon függetlenített, illetve újonnan piacra lépő társaságok versenyének feltételeit. Ahhoz, hogy az egy tagállam vasúttársasága a másik területén nyújtson szolgáltatást, igénybe kellett vennie a másik állam társasága által kézben tartott sínhálózatot. Ahhoz, hogy ez megtörténhessen, szét kellett választani a vasúti infrastruktúrát és a vasúti szállítási szolgáltatásokat. Az így függetlenített infrastruktúrát egy megfelelő szerv kezelésébe kellett adni, amelytől aztán a társaságok igényelhetnek használati jogosultságot. Az egykori állami vállalatok mellett biztosítani kell az újonnan létrejött szállítási vállalkozók infrastruktúrához jutását (mivel 2007-től nemcsak a nemzetközi szállítás viszonylatában, de a belföldi áruszállítás céljaira is követelmény lesz a teljes hálózat megnyitása), ami egy egységes engedélyezési rendszer létét feltételezi. Ezzel kiszélesedik a vasúttársaságok köre is. Követelménnyé lesz a kereskedelmi elvek alapján való szervezethez. Az engedély elnyerése esetén lehetőséget nyernek az egységesen kezelt infrastruktúrához jutásra, s ennek fejében bizonyos mértékű díjfizetésre kötelezettek.

Az igazi szemléletváltást a Közösség vasútjainak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK irányelv hozta meg, amely szakított ezzel a tradicionális szemlélettel. Ez az irányelv az együttműködés helyett a szektor szabályozásának célját a piacnyitásban jelölte meg, s ezzel jelentős lépést tett a liberalizálás irányába. Ez azonban még nem jelentette az egységes vasúti piac létrejöttét. Az irányelv már címéből is láthatóan magának vindikálta a korábbi tagállami kompetenciát a vasútfejlesztést illetően. A tagállamok többsége az elmúlt évtizedekben az infrastruktúra-fejlesztést javarészt a közúti szállítás preferálásával képzelte el, a támogatások java részét autópályák építésére, autóutak fejlesztésére fordították. Ahogyan ez egy irányelvben is kifejezésre jut az „infrastruktúrába eszközölt beruházás mértéke és a technológia hosszú évekig nem tette lehetővé a vasúti közlekedés valódi fejlesztéséhez szükséges feltételek megteremtését.”[17] A Közösség a kedvezőtlen tendenciákból okulva szakítani kívánt ezzel a gyakorlattal, és meg akarta állítani a vasút további hanyatlását. Ezt mutatja a 91/440/EGK irányelv rendelkezése is, mely szerint „a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket a nemzeti vasúti infrastruktúrájuk fejlesztése érdekében, adott esetben figyelembe véve a Közösség általános érdekeit.”[18] A vasúti infrastrukturális fejlesztés célul tűzése mellett azonban az igazi előrelépést, az irányelv újítását a piacnyitás jelenti.

Igaz ugyan, hogy ennek az irányelvnek az első cikkét, amely négy pontba szedi a piacnyitáshoz elengedhetetlen célkitűzéseket, a 2001/12/EK irányelv 1. cikkének 2) bekezdése hatályon kívül helyezi, a megjelölt célok és az azokat konkretizáló cikkek a 91/440/EGK irányelvben a kisebb változtatások ellenére továbbra is irányadóak maradnak. A 91/440/EGK irányelvet követte a Tanács 95/18/EK irányelve a vasúttársaságok engedélyezéséről, valamint a tanács 95/19/EK irányelve a vasúti infrastruktúra rendelkezésre bocsátásának és a használati díj megállapításának alapelveiről, majd ezeket követte az ezeket módosító, kiegészítő, illetve hatályon kívül helyező (a 95/19/EK irányelvet helyezte hatályon kívül) 2001. évi első vasúti csomag. A piacnyitás a szektor sajátos jellemzőiből, a végrehajtás nehézségeiből adódóan, valamint az államok vonakodása okán csak fokozatosan, csomagokban történhetett, hiszen a határokon átnyúló szállítási szolgáltatás előfeltétele a nemzeti szabályozás bizonyos fokú előzetes harmonizálása. Az első csomag kibővíti a korábbi szabályozás kereteit, s a végrehajtás hiányosságaiból okulva pontosítja azokat. Az első csomag végrehajtására és az irányelvek átültetésére kijelölt határidő 2003. március 15-e volt. Ekkorra azonban az akkori tizenöt tagállamból kilenc nem tett eleget kötelezettségének, ezért ezen államok ellen eljárás indult a közösségi jog megsértése címén 2003. október 16-án.[19] A piacnyitás folyamatát a 2004-es második vasúti csomag teljesíti ki. Ez a csomag rendelkezik a 2004/881/EK rendeletben az Európai Vasúti Ügynökség felállításáról, amely már egy magasabb szintű koordináló szerv megteremtését jelenti, valamint három irányelvet is tartalmaz. A 2004/49/EK irányelv rendelkezik a vasútbiztonságról, a 2004/50/EK irányelv a

nagysebességű európai vasúti hálózatok interoperabilitásáról, valamint a 2004/51/EK irányelv a 91/440/EK irányelv módosításáról. A jelenleg készülő harmadik vasúti csomag már a személyszállítási üzletág piacnyitását tűzi ki célul.

II/1. A vezetés függetlensége

Az államtól független, tisztán piaci megfontolásokon alapuló üzletpolitika kialakításához szükség van a társaság vezetésének függetlenségére. A 91/440/EGK irányelv értelmében a vasúti társaságokat a gazdasági társaságokra irányadó szabályok szerint kell igazgatni, s az irányelv külön is kiemeli, hogy ez a szempont még a társaságok „közszolgáltatások nyújtására, állam által előírt kötelezettségeikre, valamint a tagállam illetékes hatóságaival kötött szerződésekre” is alkalmazandó.[20] Ez a korábbi állami vállalatokra nézve a szervezeti átalakulás kötelezettségével jár. Az infrastruktúra kezelése, de legalábbis tulajdonjoga és adminisztratív felügyelete az állam kezében marad, ahogyan egyelőre a személyszállítás is, bár e terület piacnyitásának lépéseit már tervezik, a teherszállítás liberalizációja pedig jelenleg megy végbe. A piacgazdasági alapon szervezett vállalat független vezetéssel rendelkezik, már nincs meg a közvetlen állami befolyásolás lehetősége, s az állammal a közszolgáltatásokra irányuló szerződések megkötésénél is érvényre juttathatja üzleti érdekeit, nem alárendelt félként vesz részt ezekben a tárgyalásokban.

Magyarországon az első lépés ebbe az irányba a MÁV részvénytársasággá történő átalakulása 1993-ban. Ezt részben a piaci érdekek kényszerítették ki, részben a 1994. évi I. törvényben megtestesülő közösségi joganyag átvételére irányuló kötelezettsége. Ezzel megteremtődött egy a kormányzati beavatkozásoktól mentes, független vezetés kialakításának lehetősége. Szakítani kellett az addigi vállalati berendezkedéssel, s ennek érdekében a vállalat szervezetét piaci alapokra kellett helyezni. A MÁV esetében ez „konszernszerű vállalatirányítási rendszer és működési mechanizmus”[21] megvalósítását jelentette 2003-ra. Ennek eredményeként jöttek létre a vállalaton belül az önálló üzletágak. „A kvázi vállalatként működő üzletágak profitcentrum alapú teljesítményközpontok. Az üzletágak létrehozásával megvalósult az egyes üzleti tevékenységek EU-előírások szerinti szétválasztása, elkülönült mérése és elszámolása.”[22] Az irányelv értelmében a társaságok szabadon hozhatnak létre nemzetközi csoportosulást más vasúttársasággal, az irányelvben az infrastruktúra igazgatására vonatkozó részek figyelembevételével szabadon alakíthatják ki szervezetüket, szabályozhatják szolgáltatásaik nyújtását, értékesítését és ezek árát, dönthetnek a személyzetről, eszközökről, saját beszerzéseikről, kiterjeszthetik piaci részesedésüket, új technológiákat és új szolgáltatásokat fejleszthetnek ki, beindíthatnak új tevékenységeket a vasúti üzletághoz kapcsolódó területeken.[23] Az irányelvben foglaltak végrehajtása azonban nagyon vontatottan haladt, a tagállamok vonakodtak kiadni kezükből a vasút feletti (legalábbis informális) felügyelet lehetőségét. A Bizottság 1998-ban készült jelentése szerint a vasúttársaságok vezetése csak Finnországban, Svédországban, az Egyesült Királyságban, Ausztriában, Hollandiában és Németországban tett szert az államtól való némi függetlenségre.

II/2. Pénzügyi függetlenítés

A vasúttársaságok függetlenítéséhez elengedhetetlen a társaságok anyagi helyzetének rendezése. Ennek keretében az irányelv elrendeli a „vállalkozások pénzügyi szerkezetének fejlesztését.”[24] Az államoknak törekednie kell a társaságok adósságának csökkentésére, hogy ezek a költségvetési támogatástól függetlenedhessenek, s e tekintetben is megszűnjék az állami befolyás.

Ez a célkitűzés nem a liberalizálási folyamat újítása. Már a piacnyitás megindulása előtt is célul tűzték ki a versenyszabályok tiszteletben tartását, amihez elengedhetetlen feltétel volt az államok által nyújtott támogatásoknak, valamint a társaságok könyvelésének átláthatósága. A transzparencia igényelte az egységes könyvelési feltételeket, s ezek rögzítésére alkották meg az 1192/69/EGK tanácsi rendeletet, majd a 2830/77/EGK tanácsi rendeletet, amelynek köszönhetően a társaságok könyvelése és éves mérlege összehasonlíthatóvá vált. A

2183/78/EGK rendelet a költségszámítás harmonizálására irányult. Már ezeknek az intézkedéseknek a célja is az állam és a társaságok pénzügyi kapcsolatainak üzleti alapokra helyezése volt. Az összehasonlíthatóságtól, az egységes könyveléstől és árképzéstől a tagállami vasutak szorosabb együttműködését remélték.

Az új irányelv előírja tagállamoknak, hogy a „meglévő köztulajdonú vagy irányítású vasúttársaságokkal” eladósodottságuk csökkentésére tervet készítsenek. Az adósság egészen addig a mértékig csökkentendő, amely már lehetővé teszi a „szilárd pénzügyi igazgatást valamint a pénzügyi helyzet javítását.”[25] E célból ezen vállalkozások számviteli részlegein belül külön adósságtörlesztési egység hozható létre, melynek mérlege a visszafizetésig terhelhető a beruházások finanszírozására, valamint a szállítási üzletágból illetve az infrastruktúra-igazgatásból származó többletköltségek fedezésére felvett hitelekkel. Ezeknek a támogatásoknak a megítélésénél a Római Szerződés állami támogatásokról rendelkező 73., 87. és 88. cikkei veendőek figyelembe.[26] Ennek végrehajtása azonban a tőkeinjekciók ellenére sem ment végbe az államok-többségében, sőt 1995-re öt vasúti társaság pénzügyi helyzete vált kifejezetten súlyossá.[27] A 91/440/EGK irányelv csak nagy vonalakban jelöli meg a társaságok pénzügyi megerősítésére és az államtól való függetlenség elnyerésére irányuló célokat, a végrehajtás hiányosságai folytán szükség volt az irányelvben foglaltak konkretizálására. A 2001/12/EK irányelv szerint a vasúttársaságnak „az államtól elkülönített vagyonnal, költségvetéssel és könyveléssel kell rendelkeznie.”[28] Az állami finanszírozástól való függetlenség elengedhetetlen feltétele a társaságok állami befolyásolástól való mentességének megvalósításához. Mindaddig képes az állam a társaság piaci döntéseit befolyásolni, és ezáltal a versenyt is torzítani, amíg fennáll az anyagi úton történő befolyásolás lehetősége. Éppen ezért tilalmazott a vasúttársaságok további finanszírozása; pusztán bizonyos tevékenységek (pályafenntartás, kombinált fuvarozás támogatása vagy a környezetvédelmi fejlesztések) esetében megengedett az állami szerepvállalás. Szigorodott a közszolgáltatás támogatására nyújtott pénzek kiutalása is, ezek is a teljesítmény után, előre kiszámítható módon kell megillessék a társaságokat.

A szervezeti és számviteli elkülönítés egymással szorosan összefüggenek. A számviteli elkülönítés elengedhetetlen feltétele a vasúti társaság szervezetén belül az egyes egységek szervezeti elkülönítése. A magyar szabályozás szerint elkülönítendő a pályavasút, a központi háttér és irányító szervezet, illetve a vállalkozói vasút. Ez utóbbin belül elhatárolandó egymástól a személyszállító vállalkozói vasúti és az áru fuvarozó vállalkozói vasúti tevékenység, valamint a vontatási és jármű-karbantartási szolgáltató tevékenység.[29] A törvény definíciója szerint a számviteli elkülönítés ezeknek a szervezeteknek az eszközeit, forrásait, humán erőforrásait érintő elkülönítés, az eszköz-, forrás- és eredmény számláknak az elkülönített vezetése, az egymás közötti szolgáltatások elszámolása, a társaságon belüli egyszerűsített mérleg és eredmény-kimutatás készítése, valamint az elkülönített üzleti terv készítése és elkülönített kontrolling-tevékenység működtetése.[30]

Ami a MÁV-ot illeti, megvalósult a vállalat strukturális átalakítása, létrejött a MÁV-on belül az egyes ágazatoknak megfelelő szervezet és irányítás és ezzel összefüggésben végbement a számviteli elkülönítés is. Létrejött a számvitelileg elkülönült pályavasúti szervezet és forgalomirányítás. A tájékoztatások szerint 2002. január 1-jétől számvitelileg önállóvá vált az áru fuvarozási üzletág, amely átveszi a gépészeti szakigazgatóságtól a teherkocsikat. 2003. január 1-jétől számvitelileg önállóvá vált a személyszállítási szakterület is, amely átvette a személyszállító kocsikat és motorkocsikat a gépészeti szakigazgatóságtól.[31] A közszolgáltatási tevékenység ellátásából eredő veszteségek a költségvetésből pótolandók ki, hiszen a közszolgáltatást ellátó szerv e veszteséges tevékenység ellátására nem kötelezhető. Ezek az állami támogatások azonban nagy körültekintéssel kezelendők, mert a verseny torzítására alkalmas források lehetnek. Ha egy társaság egyszerre lát el a közszolgáltatások körébe tartozó személyszállítási feladatokat, valamint teherszállítási feladatokat, fennáll

annak veszélye, hogy az államtól kapott támogatást a személyszállítási ágazat helyett az annál nyereségesebb teherszállítási ágazatba fekteti, elhanyagolva ezzel személyszállítási fejlesztési kötelezettségeit, és versenyelőnyre szert téve a versenytársakkal szemben az áruszállítás piacán. Ennek kiküszöbölésére szolgál az ellenőrzést megkönnyítő egységes és átlátható számvitel megvalósítása.

Ami a MÁV pénzügyi helyzetét illeti, 2003-ban megállt a veszteségek növekedése, „a pénzügyi helyzet javítása azonban további intézkedéseket igényel, ami a kormány terveiben is szerepel... Az éves költségek és ráfordítások mértéke csökkent a 2002. évihez képest.”[32] Könnyítés, hogy a magyar állam átmeneti mentességet élvez a közlekedés területére irányadó rendelkezések alkalmazása alól, mert ennek a derogációnak köszönhetően mintegy 25 milliárd forintot takarít meg a magyar vasút.[33] A vasúti törvény 2001-es módosítása következtében a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. tekintetében is irányadó a pályavasút és a vállalkozó vasút számviteli elkülönítésére vonatkozó rendelkezése.

II/3. A szolgáltató és a vállalkozó-vasút elkülönítése

A következő lépést, az újabb társaságok síneken való megjelenését előkészítve rendelkezik a 91/440/EGK irányelv az infrastruktúra fenntartásával kapcsolatos vasúti tevékenység és a vállalkozói vasúti tevékenység különválasztásáról. Ennek két aspektusa a számviteli szétválasztás és az intézményes elkülönítés. Ez utóbbiban mind az európai szintű mind az azt átültető magyar szabályozás annyiban enged könnyebbséget, hogy nem szükséges az intézményes elválasztás, hanem elegendő a két szegmens szervezeti elkülönítése.[34] A Bizottság megerősítette a német gyakorlatot, mely szerint a vállalkozói vasút és az infrastruktúra-vasút jogilag elkülönítetten, azonban egy holding formájában összekapcsolt vállalkozásokként is működhetnek, amennyiben a hálózat kielégítően független.[35] A 2001/12/EK irányelv annyiban módosít ezen, hogy a két terület elkülönítésére azonos vállalkozáson belül elhatárolt részlegeket szervezzenek meg, vagy az infrastruktúra-igazgatás feladata egy külön szervezeti egységre ruházandó.[36] A 91/440/EGK irányelv rendelkezésének értelmében „infrastruktúra-üzemeltető minden olyan közszervezet vagy vállalkozás, amely elsősorban a vasúti infrastruktúra létrehozásáért és fenntartásáért, továbbá a szabályozási és biztonsági rendszerek működéséért felelős.”[37] Ezek a feladatok a „hálózaton vagy annak egy részén belül különböző szervezetekre vagy társaságokra ruházhatók”. [38] Ez az irányelv – ahogyan ezt a preambulumban előforduló erre vonatkozó nagyszámú utalás is mutatja - nagy hangsúlyt fektetett az infrastruktúrához való diszkriminációmentes hozzáférésre.[39] A közösségi szabályozás értelmében az infrastruktúra-kezelő szerv lehet vasúttársaság vagy „bármilyen más igazgatás.”[40] Ezt a feladatot az egyenlő feltételek biztosítása és a hátrányos megkülönböztetés elkerülése végett olyan szervezetre vagy vállalkozásra kell bízni, amely maga nem lát el szállítási szolgáltatási feladatot, míg a hálózat tényleges fenntartásával járó feladatok ellátását, a hálózat használatáért járó díj beszedését, a karbantartás és finanszírozás feladatát vasúttársaságokra vagy más szervezetekre testálták. Ezeknek az irányelv értelmében az államoktól független jogállású, belső ügyeik intézésében szabad infrastruktúra-igazgatónak kell lenniük, melyeknek külön eredmény-kimutatással és mérleggel kell rendelkezniük. Az infrastruktúra-igazgató dolgozza ki a rendelkezésre álló hálózat hatékony kihasználására vonatkozó beruházási és pénzügyi programokat tartalmazó tervet.[41]

Ezzel összhangban a vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény megkülönbözteti a pályacapacitás elosztásáért és a pályahasználati díj megállapításáért felelős szervet, ez az egyszemélyes állami tulajdonban lévő korlátolt felelősségű társaság formájában működő vasúti pályacapacitás-elosztó szervezet (a továbbiakban: VPSZ), valamint a sínhálózat tényleges fenntartását és a díjak beszedését végző szervezetet illetőleg társaságokat. Az előbbi szerv szervezetileg és döntéshozatali rendjében is független a vállalkozói vasúttól és a sínhálózatot ténylegesen fenntartó vasúti társaságtól.[42] Ez a szerv az európai szabályozásnak

megfelelően a pálya igénybevételére irányuló kérelmek elbírálása előtt legalább négy hónappal közzéteszi a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium hivatalos lapjában a rendelkezésre álló hálózat leírását, a pálya-használat kiosztásának elveit, az elnyerés feltételeit valamint az esetleges kedvezményeket (Hálózati Üzletszabályzat), melyet a gazdasági- és közlekedési miniszter valamint a pénzügyminiszter együttesen hagy jóvá.[43] Ezután államigazgatási eljárás keretében dönt a kapacitáselosztásról és a pályahasználati díjról. Ha a pályakapacitás-elosztó szerv megalapozottnak találja a kérelmet, értesíti határozatáról a kérelmezőt és a pálya üzemeltetőjét. Ha a kérelmet elutasítja, egyeztetést kezdeményez a kérelmező és a pálya üzemeltetője között. Amennyiben ez sem vezetne eredményre garanciális elemként a határozattal egyet nem értő kérelmező vagy infrastruktúra-igazgató a Központi Közlekedési Felügyelet szervezetén belül működő Pályahasználati Testülethez, mint másodfokon eljáró hatósághoz fordulhat. A vasútállalat kérheti a VPSZ pályakapacitás elosztás tárgyában hozott határozatának módosítását hátrányos megkülönböztetésre hivatkozva, vagy abban az esetben, amennyiben a VPSZ nem tartotta be a pályakapacitás kiosztását szabályozó rendeletben foglaltakat.[44] A VPSZ-nek az egységes gyakorlat biztosítása érdekében figyelemmel kell lennie az Európai Unió tagállamainak hasonló feladatot ellátó szerveinek gyakorlatára, valamint a szomszédos országok hatóságainak ilyen jellegű tevékenységére[45], és hasonló kötelezettség terheli a Pályahasználati Testületet is annak érdekében, hogy ne legyen földrajzi tagolódás alapján megosztottság a pályák elosztásának rendjét illetően.

Érdekes eleme a VPSZ hatáskörének a túlterhelt pályaszakaszokkal kapcsolatos intézkedési lehetősége. Túlterheltnek minősül az a pályaszakasz, amelyen a benyújtott kérelemhez vagy kérelmekhez képest nem áll rendelkezésre a szükséges pályakapacitás. Abban az esetben, ha a kérelmező és a pálya üzemeltetője közötti konfliktust a VPSZ egyeztetés útján sem tudja feloldani, akkor a vitás pályaszakaszt túlterheltként tüntetheti fel. Ez értelemszerűen a legkedveltebb, leginkább használt, legjövödelmezőbb vonalakat jelenti. Ezekkel a szakaszokkal kapcsolatban a VPSZ-nek nagyon erős jogosítványa, hogy túlterhelt pályaszakaszra a Hálózati Üzletszabályzatban elsőbbséget biztosíthat a közszolgáltatást (is) ellátó vállalatoknak a többi kérelmezővel szemben. „A VPSZ ezen kívül más közlekedéspolitikai célokból is biztosíthat elsőbbséget a túlterhelt vasúti pályaszakaszon.”[46] Ez összhangban van ugyan a közösségi szabályozás túlterhelt infrastruktúrára vonatkozó szabályozásával, azonban némileg körülhatároltabb a magyar szabályozásban megfogalmazottaknál azon prioritások köre, amit a pályakapacitás-kiosztó szervezet a használati jog megadásakor érvényre juttathat. Meghatározó a szolgáltatás fontossága más, az e szolgáltatás végett kizárt szolgáltatásokhoz viszonyítva. Ez egy nehezen ellenőrizhető, szubjektív elemet visz a szabályozásba. Kiemelt fontosságúak a közszolgáltatások, valamint a vasúti áruszállítás fejlődését elősegítő, de hangsúlyozottan hátrányos megkülönböztetéstől mentes intézkedések, valamint fontos szempont az is, hogy a kizárt szolgáltatás milyen hatással van a tagállamközi szolgáltatásnyújtásra. Itt is érvényesül a vasút pozitív diszkriminációja azáltal, hogy az irányelv lehetőséget biztosít a tagállamnak az érintett szolgáltató számára kártérítés nyújtására abban az esetben, ha ez a bevételkiesés „a kapacitás bizonyos szolgáltatásokra való fenntartásának” lenne köszönhető.[47]

Ez nagyon jelentős lehetőség az állam kezében a pályakapacitás-elosztás számára kedvező befolyásolásáról, hiszen alighanem a legnagyobb gazdasági jelentőségű vonalokról van szó. Kétségtelen, hogy közszolgáltatások esetén igazolható ez a kitétel, a „más közlekedéspolitikai célok” azonban talán nem kellően precíz meghatározás. Ezeknek a frekvenciált vonalaknak a kiosztásánál aggályos lehet, hogy egy állami szerv dönt az odaítélésről olyan piacon, amelyen az egykori állami társaságból létrejött állami vállalat is szállítási szolgáltatásokat nyújt. Elkerülhetetlen egy központi pályakapacitás elosztó szerv működtetése, s ez célszerű, hogy állami kézben legyen, megfontolandó lehetne azonban talán a szolgáltatók részvétele az

elosztásban. Ez némileg kontrollt jelenthetne, a piaci megfontolásoknak könnyebben lehetne érvényt szerezni, s talán a döntések vállalatok általi elfogadását is előmozdítaná. Nem kevésbé lehet problematikus a hálózat bizonyos szolgáltatóknak való fenntartása miatt infrastruktúrához nem jutott szolgáltatók „kárpótlásának” kérdése. Amellett, hogy ez adott esetben jelentős gazdasági teherterhelés is lehet, nem lesz könnyű ezen kárpótlás megállapítása és odaítélése sem.

A magyar jogszabály szerint a pályavasút, a személyszállító vállalkozó vasút illetve az árutovábbító vállalkozó vasút tevékenysége megfelelő számviteli elkülönítettség esetén egy szervezetben is ellátható.[48] A pályavasút köteles analitikus és főkönyvi könyvelésében a kincstári tulajdonban lévő eszközöket a saját tulajdonában álló dolgoktól elkülönítetten nyilvántartani.[49] Ennek azért lesz jelentősége, mert az országos közforgalmú vasúti pálya[50] és tartozékai az állam kizárólagos tulajdonában vannak.[51] Ezen „kincstári” vagyron kezeléséről és az állami tulajdonú pályahálózat működtetéséről az állam a vasúttársasággal szerződésben állapodik meg.[52] Arról, hogy a tulajdonosi jogokat gyakorló Kincstári Vagyonkezelő Igazgatóság a vasúti pályahálózatot és annak tartozékait mely vasúti társaságnak, vagy pályavasútnak adja át a szerződésben (a közösségi jogi előírásoknak megfelelően legalább három naptári évre) a közlekedési és vízügyi miniszter dönt.[53] Kérdéses, hogy mennyire transzparenszek ezek a kritériumok, s mennyiben nyitott az egyes pálya-üzemeltetők számára a sínhálózatához hozzáférés lehetősége. Ennek a társaságnak az állam, amennyiben a pályahasználati díj és a pályavasút egyéb üzleti tevékenységéből származó jövedelem nem fedezi a felmerült költségeket, az 1993. évi XCV. törvény 7/B §-ban meghatározott jogcímenek költségei kiegyenlítésére támogatást juttat. Ennek értelmében az infrastruktúra állami tulajdonban marad, s kezelését az állam által kiválasztott vállalkozó végzi, s amennyiben ez a vállalat számára veszteséges volna, az állam kompenzációra is hajlandó. Ez az infrastruktúra-elkülönítést pontosító 2001/12/EK irányelv előírásainak megfelel ugyan, azonban az állam általi kiválasztás, de még inkább a szükséges kompenzáció relativizálhatja a költségvetéstől való függetlenséget. „Közérdekből az infrastruktúra hatékony üzemeltetésének előmozdítása érdekében az infrastruktúra-igazgatónak az államtól független jogállást és a belső ügyeik intézésére szabadságot kell adni, míg a tagállamoknak meg kell tenniük a vasúti infrastruktúra fejlesztéséhez és biztonságos használatához szükséges intézkedéseket.”[54] Erre a pálya fenntartása, korszerűsítése, valamint a biztonsági szabályok és szabványok megállapítása és alkalmazásuk ellenőrzése végett van szükség. A pályafenntartás nem tartozik az igazán nyereséges üzletágak közé, azonban a többi ágazat számára elengedhetetlen feltételeket teremt meg, s így az államnak ésszerű érdeke akár támogatások útján is a szolgáltatások nyújtásának lehetősége biztosítása végett fenntartani, különösen a nagy tőkeigényű és hosszabb távon megtérülő innovációs beruházások megvalósítása tekintetében. Ezeket az állami kiegészítő támogatásokat azonban elkülönítetten kell kezelni[55], ezért is van szükség a számviteli szétválasztásra, hiszen azon társaságok esetén, ahol intézményi megosztásról nem, csak szervezeti megosztásról beszélhetünk, ez az összeg keresztfinanszírozás útján más üzletágakba is folyhatna.[56]

A szolgáltatói és az infrastruktúra-vasút szétválasztásának jelentősége abban áll, hogy lehetővé teszi a szolgáltatói oldalon az eddig kizárólagos helyzetben lévő állami társaság mellett új társaságok megjelenését a síneken, megteremtve ezzel a verseny feltételeit. A pályaüzemeltetés lehetősége is nyitott bizonyos ésszerű korlátok mellett több társaság részére is. A versenyt némileg befolyásolja, de a hálózat ésszerű kihasználása okán, valamint koordinációs és biztonságtechnikai okokból indokolt egy független, állami kézben lévő kapacitás-elosztó szerv működtetése, még azon az áron is, hogy díjmeghatározó hatásköréből adódóan a versenyt némileg befolyásolhatja. Ilyen módon, habár egyetlen infrastruktúra létezik, a vasúttársaság fogalmának kiszélesítésével több szolgáltató egymással versenyben tevékenykedik. A közösségi szabályozás értelmében „vasúttársaság bármilyen magán- vagy

közvállalkozás, amelynek fő üzleti tevékenysége vasúti áru- vagy személyszállítási szolgáltatások nyújtása annak kikötésével, hogy a vontatást ennek a vállalkozásnak kell biztosítani.”[57] A 2001/12-es irányelv ezt a definíciót egy fontos kitéttel egészíti ki, mely szerint a társaság a „Közösség vonatkozó jogszabályainak megfelelő engedéllyel”[58] kell rendelkezzen, ide tartoznak a csak vontatást végző vállalkozások is. A szállítási szolgáltatást nyújtó vállalkozásokkal szemben is indokolt bizonyos követelmények támasztása.

II/4. Engedélyezés

Meghatározott azonban azon társaságok köre, amelyek vasúti szolgáltatás nyújtására jogosultak. Az infrastruktúra megnyitása a Bizottság olvasatában nem jelenti egyúttal azt is, hogy bármely szolgáltató minden további feltétel nélkül szabadon használhatná a rendelkezésre álló sínhálózatot. Biztonsági okokból a szolgáltatókkal szemben bizonyos követelmények támasztása indokolt. Ezen követelmények korábban tagállamonként eltérőek voltak. Erre hivatkozással egyszerűen tagadhatta meg az egyik tagállam monopol vasúttársasága a másik tagállam társaságának a sínhálózatának használatát. A szakképzés tekintetében támasztott tagállamonként eltérő követelmények következtében szükséges a határátlépéskor a vonat vezetőjének és a teljes kísérő személyzetnek a lecserélése, ehhez kapcsolódóan a szerelvény teljes átvizsgálása és az újracímkézés, ami nem kis idővesztést jelent s a vasút versenyképességének csökkenéséhez vezet. A vasúttársaságok továbbra is abban a tagállamban folyamodhatnak engedélyért, amelyben létrejöttek, viszont a követelményeket egységesítették. Mivel azonban az „egyes tagállamok a 91/440/EGK irányelvben előírtaknál szélesebb hozzáférési jogokat engedélyeztek, ezért szükségesnek látszik az e piacon működő vasúttársaságok számára a méltányos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes bánásmód biztosítása a 95/18/EK irányelvben kinyilvánított engedélyezési elveknek az ágazatban működő valamennyi társaságra történő kiterjesztésével.”[59]

A Bizottság az egységes feltételek megteremtése érdekében kiadta 95/18/EK irányelvét, melyben egy az egész Közösségre irányadó feltételrendszer alapjait rögzíti. Megteremti az egységes, egész Közösségre kiterjedő transzparens feltételrendszert, melynek alapján hátrányos megkülönböztetés nélkül lehet az arra érdemes társaságoknak működési engedélyt kiadni. Ez az irányelv rendelkezik egy az engedélyek kiadására hivatott szervezet létrehozásáról és működésére vonatkozó szabályozás alapjairól is. A szabályozás jelentősége abban áll, hogy felszámolja az e téren a tagállamok szabályai között fennálló különbségeket, ezzel is utat nyitva a határokon átviló szolgáltatásoknak. Az engedélyezési rendszer azonban szükségszerűen egyfajta minimum-követelmény, amely csak bizonyos szolgáltatóknak engedi a piacra lépést. Ezért hangsúlyos az, hogyan veszi át a tagállamok szabályozása ezt a követelményrendszert, fontos a piaci verseny érdekében a diszkriminációmentes, kiszámítható, ugyanakkor szigorúan felügyelt engedélyezési rendszer. A tagállamok kötelesek az engedélyező hatóságuk által az engedélyek megadásakor követett eljárási gyakorlatot közzétenni, és erről a Bizottságot tájékoztatni.[60] Ez az intézkedés is a Bizottság felügyelő és harmonizáló jogosultságát hivatott erősíteni.

„Az irányelv értelmében az engedély egy vállalatnak a tagállam hatósága által kiadott felhatalmazás, elismerve annak vasúttársasági minőségét. E minőség korlátozódhat a szállítási szolgáltatások bizonyos típusainak nyújtására.”[61] Amennyiben a társaság eleget tesz a vele szemben támasztott követelményeknek, jogosult az engedély elnyerésére, azonban pusztán az engedély még nem biztosítja számára a vasúti infrastruktúrához való hozzáférést.[62]

Az engedélyek kiadásáért felelős szervezetet a tagállam jelöli ki.[63] Az ezt a rendelkezést módosító 2001/13/EK irányelv ezt a kitéttet annyiban pontosítja, hogy az igazságosabb engedélyezés érdekében a feladat ellátását olyan szervezetre ruházza, amely maga nem nyújt szállítási szolgáltatásokat, valamint független minden ilyen szolgáltatást nyújtó szervezettől

vagy társaságtól.[64] A szabályozás érthető, hiszen aggályos volna a piaci hozzáférést olyan társaság diszkrecionális döntésétől függővé tenni, amely maga is érdekelt az adott piacon.

Az engedélyek kiadásáért felelős magyar hatóság a Központi Közlekedési Felügyelet. Az 51/1994-es kormányrendelet a vasúti hatóság feladat- és hatásköréről akként rendelkezik, hogy „országos közforgalmú vasúti pálya, az ahhoz csatlakozó üzemi vágány és iparvágány, továbbá mindezek tartozékai létesítését, átalakítását, használatbavételét és megszüntetését a Központi Közlekedési Felügyelet engedélyezi.”[65] Szintén ez a szerv állítja ki a „vasúti személyszállításhoz és a vasúti árufuvarozáshoz, valamint a külön jogszabályban megjelölt tevékenységek ellátásához szükséges hatósági engedélyt.”[66] Ezek nélkül a biztonsági tanúsítványok nélkül nem lehetséges a vasúti pályafenntartó, illetve szolgáltató vasúti tevékenység. Ez a hatóság felel a magyarországi székhelyű társaságok által benyújtott engedélyezési kérelmek elbírálásáért, valamint azon külföldi társaságok engedélyezési kérelmének elbírálásáért is, amelyek „nemzetközi szerződés vagy viszonyosság”[67] alapján jogosultak a magyar infrastruktúrán szolgáltatások nyújtására.[68] Az engedélyező hatóságnak a kérelemről a szükséges információk hozzá történő beérkezésétől számított három hónapon belül döntenie kell. Az esetleges elutasítást meg kell indokolni, s szükséges biztosítani az elutasító határozatok bíróság előtti megtámadásának lehetőségét.[69] Az engedélyező hatóság az engedélyezési eljárásért, valamint a feltételeknek való megfelelés ellenőrzéséért hatósági eljárási díjra jogosult.

Az Európai Unióban valamely tagállam illetékes hatósága által kiállított engedély a magyar hatóság engedélyével azonos módon kezelendő. Az egyes engedélyező hatóságok egymással közvetett úton érintkeznek, tagállamuk haladéktalanul tájékoztatja a Bizottságot az engedély felfüggesztéséről, visszavonásáról, módosításáról, s a Bizottság értesíti a többi tagállam engedélyező hatóságát.[70] A Bizottság a 2001/13/EK irányelvben a korábbiaktól eltérően már az engedély kiadásáról is tájékoztatni rendeli a Bizottságot.[71] Különös kontrollt és egyben komoly garanciát is jelent az engedélyező hatóság azon jogosítványa, hogy amennyiben egy másik tagállam által a területén létrejött vasúttársaság részére adott engedélyt illetően komoly kétsége volna az irányelvben foglaltaknak megfelelést illetően, lehetősége van észrevételét a Bizottság kihagyásával közvetlenül az illetékes hatósággal tudatnia.[72] Így a magyar engedélyező hatóságnak is jogában áll az esetenkénti ellenőrzést olyan társaságokra is kiterjeszteni, amelyek az Európai Unió más tagállamában nyertek működési engedélyt, de a Magyar Köztársaság területén az országos közforgalmú vasúti pályát szállításaikhoz igénybe veszik. Ha egy ilyen társaságnál nem állnak már fenn a működés feltételei, vagy a kiadott engedélyben foglaltaktól eltérően végzi tevékenységét, a Magyarországon székhellyel rendelkező társaságokkal kapcsolatos eljárástól eltérően nem határidőre szóló felszólítás illetve ennek elmulasztása esetén az engedély visszavonása a szankció (vagy szükség esetén az engedély azonnali felfüggesztése), hanem „pusztán” az engedélyező hatóság haladéktalan értesítése. A kiadott engedélyek ellenőrzése terén tehát a tagállamok szabad kezet kapnak bár, az esetleges szankcionálás azonban már az engedélyező tagállam feladata, az ellenőrző hatóság tevékenysége pusztán a jelzésre korlátozódik. Az Európai Bizottság erőteljesebb felügyeleti jogosultságát mutatja, hogy ez utóbbi esetben az ellenőrző tagállami hatóságnak a Bizottságot is értesítenie kell az általa észlelt szabálysértésről.

Így a tagállami hatóságok rendszere egy az egész közösséget lefedő ellenőrző rendszert alkot, s ez a kölcsönös ellenőrzési mechanizmus egyben az eltérő tagállami engedélyezési feltételek helyére lépő egységes struktúra működésének záloga is. A saját illetékességi területükön létrejött társaságok részére engedélyt ők adnak ki, s valamennyi más tagállam hatósága által kiadott engedélyt lehetőségük van ellenőrizni. Ezt mutatja a 95/18/EK irányelv azon rendelkezése is, mely szerint az engedélyező hatóság jogosult bekérni a vasúttársaságtól engedélyt a jogi helyzetét befolyásoló változás, „de különösképpen összeolvadás és beolvadás esetén.”[73] Ezzel elkerülhető, hogy olyan társaság jusson az ellenőrzés

megkerülésével akár csak közvetve is engedélyhez, amelyet az nem illet meg. Az engedélyező szerv lehetőséget kap arra, hogy a biztonságot veszélyeztető társaság működési engedélyét megvonhassa.[74] A már elnyert engedélyt abban az esetben is be kell nyújtania az engedélyező hatósághoz, amennyiben „tevékenységében jelentős változtatásokat vagy terjeszkedést tervez.”[75]

Emellett a Bizottság az eddigieknél komolyabb befolyásolási lehetőséget kap az irányelv rendelkezéseinek betartását illetően. A tagállamok a nemzeti és a közösségi jog összeegyeztethetőségének kérdésében és a követelmények diszkriminációmentes alkalmazását illetően közvetlenül a Bizottsághoz fordulhatnak. Ha ezen követelmények teljesülésének hiányát észleli a Bizottság lehetősége van az irányelv helyes értelmezéséről a 226. cikk sérelme nélkül véleményt adni.[76] A korábbi rendelkezésekkel szemben a Bizottság nagyobb hangsúlyt fektet a végrehajtásra és az ellenőrzésre, ami komoly ösztönző erőt jelent a tagállami alkalmazkodásnak.

Igaz ugyan, hogy a Közösség tagállami szervek kompetenciájába utalta az engedélyek kibocsátását az engedélyezés egységességének biztosítása érdekében azonban célszerűnek látta a feltételrendszer alapvető elveit rögzíteni. A szabályozás e tekintetben négy feltételnek való megfelelést ír elő. Az engedélyért folyamodó társaságnak rendelkeznie kell a „jó hírnévvel, a szakmai alkalmassággal, megfelelő pénzügyi helyzettel”, valamint a „fogyasztók és harmadik felek védelme érdekében fontos biztosítani, hogy a vasútállatok a felelősségi kockázatnak megfelelően biztosítva legyenek, vagy azzal egyenértékű megállapodásokat kössenek.”[77]

II/4/A. A jó hírnév

A jó hírnév követelménye akkor teljesül, ha sem a társaságot, sem az irányításáért felelős személyeket nem ítélte el a bíróság súlyos bűncselekmény miatt, beleértve ebbe a gazdasági bűncselekményeket is. Ellenük nem indult csődeljárás, s nem ítélték el őket a szállításra vonatkozó szabályok súlyos megsértése miatt, valamint a „szociális és munkajogi kötelezettségek, beleértve a munka- és egészségvédelemre vonatkozó jogszabályokban előírt kötelezettségek súlyos vagy ismétlődő mulasztása miatti”[78] jogsértést is.

A magyar szabályozás szerint a társaságnak üzleti jó hírnévvel kell rendelkeznie.[79] Ennek megfelelően a vasútállat ellen nem folyhat sem csőd, sem felszámolási eljárás, illetve bizonyos, a vállalat vezetőjével szemben támasztott követelményeknek is meg kell feleljen.[80] A vezetőnek a kérelméhez érvényes hatósági erkölcsi bizonyítványt kell csatolnia. Igazolnia kell továbbá, hogy nem volt vezető, illetve vezető tisztségviselő olyan gazdálkodó szervezetnél, amelynek fizetéseképtelenségét a bíróság jogerősen megállapította illetve olyan vállalatnál, melyet a cégbíróság a cégjegyzékből hivatalból törölt, vagy a szociális, munkajogi illetve vámjogi kötelezettségeinek teljesítésében jelentkező súlyos vagy ismétlődő mulasztás miatt jogerősen marasztalt.[81] A fizetéseképtelenség jogerős bírósági megállapítása, illetve a cégjegyzékből hivatalból történő törlés 5 évig, a szociális, munkajogi és vámjogi kötelezettségszegés miatti marasztalás 2 évig figyelembe veendő kizárási ok.[82]

II/4/B. Megfelelő pénzügyi helyzet

A megfelelő pénzügyi helyzet feltételezéséhez a társaságnak bizonyítania kell, hogy reális feltételek alapján egy 12 hónapos időszak során meg tud felelni a jövőbeni tényleges és lehetséges kötelezettségeinek. A magyar szabályozás ennél némileg szigorúbban kezeli ezt a feltételt. Amellett, hogy a társaságnak rendelkeznie kell a rendes működéshez szükséges pénzügyi eszközökkel, s előreláthatóan tizenkét hónapra várható pénzügyi kötelezettségeinek eleget tud tenni, nem rendelkezhet hat hónapnál régebbi adó-, vám-, járulékfizetési kötelezettséggel illetve egyéb köztartozással. A magyar szabályozás a pénzügyi feltételek között tartja számon a felelősségbiztosítást, vagy azzal egyenértékű intézkedést is, amely az utasoknak, fuvaroztatóknak és harmadik személyeknek okozott károk megtérítésére szolgál. A társaságnak az engedélyezéskor éves beszámolót kell benyújtania a kérelmet megelőző üzleti

évről szigorú könyvvizsgálati szabályok mellett, valamint a benyújtás évére vonatkozó üzleti tervet is mellékelnie kell. Nyilatkozni szükséges a fent említett köztartozási hátralék hiányáról, s emellett csatolni kell egy független könyvvizsgáló nyilatkozatát a társaság pénzügyi teljesítőképességéről.[83]

II/4/C. Szakmai kompetencia

A szakmai hozzáértés tekintetében a társaságnak igazolnia kell, hogy van, illetve lesz olyan szerve, amely képes a biztonságos és megbízható ellenőrzést és felügyeletet a működés felett ellátni, illetve, hogy rendelkezik az ehhez szükséges tudással és tapasztalatokkal. Igazolni kell továbbá, hogy a vasúttársaság biztonságért felelős személyzete, különös tekintettel a mozdonyvezetőkre, rendelkezik a megfelelő képesítéssel, s ezt a megfelelő okmánnyal igazolni is tudja, illetve képes magas színvonalon szolgáltatások nyújtására. A vonatkozó magyar szabály ennek megfelelően a szolgáltatások biztonságos nyújtásához elengedhetetlen személyi és tárgyi feltételekkel rendelkezés igazolását követeli meg. Szintén hangsúlyosnak tartja a megfelelő üzemirányító és felügyelő szerv szükségességét, valamint a személyzet megfelelő képzettségét és gyakorlatát. A megfelelő képzettségről illetve a járművezetők és más biztonságért felelős személyek továbbképzéséről szóló nyilatkozatot az engedélyezésért benyújtott kérelemhez mellékelni kell.[84]

II/4/D. Az engedély érvényessége

Az engedélyt a Központi Közlekedési Felügyelet határozatlan időre adja ki, és mindaddig érvényes, amíg a vasúttársaság eleget tesz az irányelvben foglalt kötelezettségeinek. Az engedély egyes szolgáltatások nyújtására is kiadható, amennyiben a társaság nem tesz eleget a kérelemben foglalt valamennyi szolgáltatás tekintetében az előírt feltételeknek.[85] Az engedélyező hatóság legalább ötévente elrendelheti az engedély felülvizsgálatát.[86] Amennyiben komoly kétely merül fel az irányelvben foglaltak teljesítését illetően, az engedélyező hatóság bármikor ellenőrizheti azt. Az engedélyt az azt kiadó hatóság felfüggesztheti, illetve visszavonhatja, amennyiben bizonyítást nyer, hogy a társaság nem tud a vele szemben támasztott követelményeknek eleget tenni. Amennyiben a társaság hat hónapra beszünteti tevékenységét, vagy az engedély elnyerése utáni hat hónapon belül nem kezdi meg működését, az engedélyező hatóság jóváhagyásra bekérheti, vagy felfüggesztheti az engedélyt.[87] A csődeljárás vagy más hasonló eljárás alatt álló vasúttársaság engedélyét az engedélyező hatóságnak be kell vonnia, amennyiben „ésszerű időn belül nincs reális kilátás a vállalkozás kielégítő pénzügyi átszervezésére.”[88]

A belföldi székhelyű társaságok alkalmazkodását illetően a rendelet hatálybalépésétől (az Európai Unióhoz való csatlakozás által érintett paragrafusok kivételével 2002. július 1.) számított kilencven napon belül kellett betérjeszteniük engedély iránti kérelmüket a Központi Közlekedési Felügyelethez, s a kérelem jogerős elbírálásáig tevékenységüket működési engedély nélkül is folytathatták.[89] Jelenleg 5 vállalkozás rendelkezik Magyarországon engedéllyel: „MÁV Co., GYSEV PLC., Floyd Ltd., MMV PLC., MÁV Hajdú Vasútépítő Ltd.”[90]

II/5. Az infrastruktúra-kezelés

Az érvényes engedély birtokában azonban a vállalkozónak még nem áll módjában szolgáltatást nyújtani. Ez ugyanis önmagában még nem jogosítja fel az infrastruktúra használatára. A vasúti infrastruktúra igénybevételéről a 95/19/EK irányelv rendelkezett, amit azonban a Bizottság az első vasúti csomagban kiadott a vasúti infrastruktúrapapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelvvel hatályon kívül helyezett. Ez utóbbit is módosította a 2004/49/EK irányelv, amely szigorította és pontosította a korábbi irányelvekkel támasztott követelményeket.

Ahhoz, hogy újabb szolgáltatók is megjelenhessenek az áruszállítás piacán szükséges volt a vasúti infrastruktúra és a szolgáltatási ágazat szétválasztása. Az infrastruktúrakezelés meglehetősen kényes pontja a szabad szolgáltatásnyújtás lehetőségének. Az irányelv szóhasználatában a vasúti infrastruktúra továbbra is „természetes monopólium.”[91] Ebből adódóan az infrastruktúra-igazgatókra rendkívül speciális szabályozás vonatkozik. Feladatuk, hogy minden vállalkozás számára a lehető legnagyobb mértékben lehetővé tegyék az infrastruktúra-használatot. Mindehhez megfelelő mozgásteret kell a körültekintő szabályozás mellett az infrastruktúra kiosztásért felelős szervezet számára biztosítani, hogy megvalósuljon a gazdaságilag hatékony, ugyanakkor egyenlő feltételekkel történő és hátrányos megkülönböztetés nélküli vonalelosztás. Az irányelv által említett „bizonyos rugalmasság”[92] elengedhetetlen a infrastruktúra-kapacitás telítődéséből, a pályák eltérő célra történő (pályák egyes részeit más-más elsődleges felhasználó figyelembe vételével tervezték) kialakításából eredő problémák megszüntetésére. A díjszabási és kapacitáselosztási rendszerek útján gazdasági jelzések közvetíthetők a szolgáltatók felé, melynek köszönhetően azok racionális döntéseket hozhatnak. Ezeknek a díjszabási és kapacitáselosztási rendszereknek kell megteremteniük a szolgáltatók versenyéhez elengedhetetlen feltételeket. Ugyanakkor a monopolhelyzet és a speciális feladat számos kérdést vet fel. Ahhoz, hogy az egyetlen hálózaton az egyes szolgáltatók között ténylegesen verseny bontakozhasson ki, meg kell teremteni az infrastruktúra kiosztásának transzparens feltételeit. A nemzetközi forgalom érdekében fontos a pályahálózat-működtetők közötti együttműködést erősíteni. Az állam érdeke, hogy sínhálózatán élénk verseny bontakozhasson ki. „Ha a kapacitáselosztási folyamat nem tudja teljesíteni a felhasználók igényeit, a pályahálózat-működtetők monopóliumhelyzetéből kifolyólag kívánatos megkövetelni az infrastruktúra-kapacitás felhasználásának és fejlesztési módjainak vizsgálatát.”[93] El kell érni, hogy az infrastruktúra-igazgatók érdekelték legyenek ne csak a hálózat működtetésében, a „hálózati zavarok minimalizálásában, a teljesítmény javításában”, de olyan befektetéseket is vállaljanak, amelyek megtérülése csak hosszútávon várható. Ennek a biztosítására hivatott a pályahasználatért járó díjfizetési rendszer, aminek meg kell találnia az érzékeny egyensúlyt, amely még a piacra lépni szándékozó szállítási vállalkozók és az infrastruktúra-fenntartók számára is előnyös, az esetleges hiányt pedig állami támogatásból szükségszerű finanszírozni. A díjszabás megállapításának nem elhanyagolható a jelentősége sem a vasúti infrastruktúrák, sem pedig a közlekedési módok versenyében, nem kis befolyása van a Bizottság kitűzött céljainak elérésére, a vasúti szállítás újbóli felélesztésére.

A kapacitáselosztás azonban jellegéből adódóan nem problémamentes. Létezik tehát egy független infrastruktúra-igazgató, aki a kérelmezők igényeit elbírálja és közvetíti azt a vasúti pálya fenntartásával foglalkozó társaságok irányába.[94] Ez az infrastruktúra-igazgató szempontjából bizonyos költségekkel járó feladat. „A kapacitás elosztása a pályahálózat-működtető számára költséggel jár, amelyet vissza kell kapnia.”[95] A magyar szabályozás szerint a pályahasználati alapidő egyik része, a lekötési díj rendeltetése a pályahasználati kérelmek kezelésével, a menetvonalak kiutalásával kapcsolatos adminisztrációs költségek fedezése.[96] Ez a szervezet felel tehát a vasúti infrastruktúra állagának fenntartásáért, s a Bizottság rendkívül fontos célkitűzésének, az infrastruktúra-fejlesztésnek a megvalósításáért is. A feladat jelentőségéből adódóan az infrastruktúra-igazgatót a tagállamok többsége igyekezett befolyása alatt tartani. Egyes tagállamokban vitára adott okot a szervezet jogállása, mert a létrehozásáról rendelkező 91/440/EGK irányelv a közszervezeti forma mellett a vállalkozási formában való működést is lehetővé tette.[97] A magyar jogalkotó vasúti társaságoktól független, állami tulajdonú vállalat kezébe tette ezt a feladatot. Fontos megjegyezni, hogy ez a szervezet a Római Szerződés 73., 87. és 88. cikkének tiszteletben tartásával „a feladatokkal, a nagyságrenddel és a pénzügyi szükségletekkel összhangban elegendő finanszírozást ítélnének meg, elsősorban új beruházások fedezése céljából.”[98]

Neuralgikus pontja a szabályozásnak a hálózathoz hozzáférés mellett a hálózat használatáért felszámítandó díjak számítása is. A 91/440/EGK irányelv a díj meghatározását lényegében tagállami hatáskörbe adja az erre vonatkozó szabályok meghozatalának jogosítványával, s pusztán néhány szempontot rögzít. Ennek értelmében a díj megállapításánál el kell kerülni „mindennemű hátrányos megkülönböztetést”, számításba kell venni a kilométer-teljesítményt, a vonat összetételét, minden előírást, amely olyan tényezőkhöz kapcsolódik, mint a sebesség, a tengelyterhelés és az infrastruktúra igénybevételének mértéke és/vagy időtartama.[99] Később a 95/19/EK irányelv, illetve az ezt hatályon kívül helyező 2001/14/EK irányelv már részletesebben szabályozta a kérdést.

Elsősorban azt hangsúlyozza az utóbbi irányelv, hogy a tagállamoknak a díjszabás kérdését egy független igazgatású szervezet útján kell rendezniük. A magyar pályakapacitás-elosztó szerv, a VPSZ független mind a pályavasút társaságaitól, mind pedig a szolgáltatói vasúttól. Az irányelv rögzíti, hogy a hálózati hozzáférés kialakításánál elsődleges szempontnak kell lennie a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat hatékony kihasználásának. Ezt a magyar szabályozás is célul tűzi ki.[100]

Fontos, hogy az infrastruktúra-igazgató által kiszabott díjak mentesek legyenek a hátrányos megkülönböztetéstől, megfeleljenek az általuk közzétett szabályzatban (Magyarországon ez a Hálózati Nyilatkozat) közzétett díjszabási elveknek, s az egész díjszabási rend az általuk működtetett teljes hálózatra irányadó legyen. Fontos garancia a pályahálózat-működtetők működési feltételeinek biztosítása tekintetében az állami garanciavállalás, mely szerint a tagállamok rögzítik annak feltételeit, hogy akár előlegfizetés útján is az infrastruktúra költségei ellensúlyozására a használati díjakból és egyéb üzleti tevékenységből származó bevétel elégtelensége esetén az egyensúlyi helyzet mértékéig állami támogatást nyújt. Azon tagállamokban, ahol a pályahálózat-működtető csak koordinációs feladatokat lát el, mint ahogyan Magyarországon is, a pályahasználati díj a tényleges üzembentartókhoz kerül. Meglehetősen különleges az az intézkedés, mely a díjszabás megállapításában, illetőleg az ehhez kapcsolódó állami támogatásban egy kivételes szempontot juttat érvényre. „Annak az esetleges hosszú távú célkitűzésnek a sérelme nélkül, hogy az infrastruktúra költségeit az egyes közlekedési módok közötti tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes verseny alapján a felhasználók fedezzék, az a tagállam, ahol a vasúti közlekedés képes versenyezni más közlekedési módokkal, a 7. és 8. cikkben meghatározott díjszabási rendszerén belül megkövetelheti a pályahálózat-működtetőtől, hogy kiadásait és bevételeit állami támogatás nélkül tartsa egyensúlyban.”[101] Ennek értelmében a közlekedési ágazatok közötti verseny befolyásolása a tagállami vasutak infrastruktúra-igazgatóinak állami támogatásával mindaddig elfogadható, ameddig az nem képes bevételeit és kiadásait állami támogatás nélkül is egyensúlyban tartani. Ez a némileg diszkriminatívnak mondható kitétel teljes mértékben összhangban van a Bizottság azon célkitűzésével, hogy újra fellendítse a vasúti közlekedést, ugyanakkor a többi közlekedési ágazatra nézve hátrányos következményekkel is járhat. Annak érdekében, hogy az infrastruktúra-igazgatók szolgáltatásaikat nyújtani tudják, ugyanakkor ez ne járjon olyan magas pályahasználati díjjal, ami visszavetné a szolgáltatók megjelenését az irányelv szerint a pályahálózat működtetői bizonyos „kedvezményekben” részesíthetők. Ezek a kedvezmények azonban nem mondhatnak ellent a Szerződés 81., 82., 86. és 87. cikkében foglaltaknak. „A pályahálózat-működtetők az infrastruktúra minden felhasználója számára bevezethetnek díjsökkentési rendszert, és meghatározott forgalomra vonatkozóan adhatnak új vasúti szolgáltatások fejlesztésének támogatására irányuló időszakos kedvezményeket, vagy a nagymértékben kihasználatlan vonalak használatára ösztönző kedvezményeket.”[102] Ezeknek a kedvezményeknek a kivételével azonban pusztán az adminisztráció költségeinek megtakarítására irányulhatnak a kedvezmények.

A pályahasználati díjak megállapításánál az irányelv több elvet is rögzít. Ezek szerint nem lehet kevesebb a minimális szolgáltatások összességéért és a szolgáltatási infrastruktúrához való hozzáférésért megállapított díj az adott vonat közlekedetéséből közvetlenül eredő költségnél.[103] Az így megállapított díj mértékére hatással lehet a torlódási időszakban fellépő kapacitáshiány, valamint növelhető a díj abban az esetben is, ha figyelembe veszik a vonat közlekedtetése által okozott környezeti hatások költségét. Nem kerülhet azonban a vasút versenyhátrányba a többi közlekedési ágazattal szemben, ezért a környezeti hatásért többletdíj csak abban az esetben számítható fel, ha azt a többi ágazatban is hasonlóan meg kell fizetni.

Megállapíthatóak a piaci adottságok megléte esetén az egyensúlyt biztosító pályahasználati díjnál magasabb részesedési díjak is. Nagyon jellemző intézkedése az irányelvnek, hogy nem engedi azonban e felár által kiszorítani az olyan piaci szereplőket, akik a használatból eredő közvetlen költségeket, és a piac által megengedett megtérülési arányt ugyan fedezni tudják ez a felár azonban már megnehezítené piacon maradásukat.[104] A magyar szabályozás is alkalmazni rendeli a felár intézményét olyan esetekben, ha a pályakapacitás valamilyen okból szűkösnek bizonyulna, hogy az igényeket csökkentse vagy alternatív útirányok keresésére ösztönözzön.[105] A szolgáltató vállalatok érdekében fontos követelmény, hogy „a hátrányos megkülönböztetés megakadályozása érdekében biztosítani kell, hogy az egyes infrastruktúraüzemeltetők infrastruktúrájuk egyenlő feltételek melletti használatáért kiszabott díjainak átlagos és határértékei hasonlóak legyenek, és az egy piaci szegmensben belüli hasonló szolgáltatások ugyanazon díjszabás alá essenek.”[106] Ezzel elkerülhető, hogy szomszédos infrastruktúrákat használó két szolgáltató vállalat közül az egyik a pályahálózat működtetőnek fizetett használati díjakban fennálló különbségek okán ne lehessen versenytársa a hasonló szolgáltatásokat kedvezőbb pályahasználati díjak mellett nyújtó vállalatnak.

Igazán jó példája a vasúti szállítás igénybevételét ösztönző szabályozásnak a tagállamok időszakos kiegyenlítési rendszer igénybevételére vonatkozó rendelkezése. „A tagállamok időszakos kiegyenlítési rendszert vezethetnek be, amely a vasúti infrastruktúra használata esetén kiegyenlíti a konkurens szállítási módok bizonyíthatóan kifizetetlen környezeti, baleseti és infrastruktúraköltségeit, amennyiben e költségek meghaladják az ezzel egyenértékű vasúti költségeket.”[107] Ha a pályahálózat működtetője részesül ilyen kiegészítő juttatásban a felhasználókat is hasonló előnyökben kell részesítenie, ami talán kellően hatékony ösztönzést jelent a szállítások síneken történő lebonyolítására. A pálya eredményesebb kihasználására ösztönöz a foglalási díj. Az infrastruktúra-igazgató díjat számíthat fel ugyanis az igényelt, de fel nem használt kapacitásért is. Egyrészt ezzel a saját finanszírozása is könnyebbé válik, másrészt talán némileg korlátozza a „felelőtlen” vagy megalapozatlan pályahasználati igények benyújtását. A magyar rendeletben ez az úgynevezett lemondási díj, melyet a VPSZ-nek úgy kell megállapítania, hogy elérje legalább a lekötési díj mértékét.[108]

A díjak megállapítása elsősorban a vasúti szállítási szolgáltatással kapcsolatban felmerült költségek arányában kell meghatározni, s ennek megtérülése vagy meg nem térülése befolyásolja a szükséges állami támogatás mértékét.

II/6. Kapacitás-elosztás

A vasúti hálózat elosztása a pályahálózat-működtető tevékenységének köszönhetően valósul meg. A pályahálózat kiosztását minden tagállam egy jogi formáját, szervezetét és döntéshozatali rendjét tekintve valamennyi vasúti társaságtól független szervre ruhazza, s ez a szerv lesz a rendelkezésre álló vonalak meghatározott kapacitás-elosztási szabályok szerint történő kiosztásáért felelős. A kapacitáselosztást szabályozó irányelv alapján kialakított tagállami szabályoknak érvényre kell juttatniuk a hátrányos megkülönböztetés tilalmát. Ellenőrizhetetlenséget és veszélyforrást jelenthetne, s egyben a kiosztás monopóliumát

sértené, ha a már elnyert kapacitáshasználati jogosultság további átruházása, az azzal való kereskedés megengedett volna. A magyar szabályozás ezért a cselekményéért mind az átruházót, mind pedig az átvevőt legfeljebb három évre kizárhatja a vasúti pálya igénybevételeiből.[109] A tagállamok infrastruktúra-elosztásért felelős szervei együttműködnek egymással annak érdekében, hogy a határon átnyúló szolgáltatások zavartalanabbak és hatékonyabbak lehessenek. Ennek eszköze a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat keretein belül nemzetközi menetvonalak kialakítása, amellyel elkerülhetővé válnak az olyan helyzetek, amikor azért válna lehetetlenné a vasúti szállítási szolgáltatás nyújtása, mert a szolgáltatáshoz szükséges vonalak valamelyikének rendelkezésre bocsátását a vonalak kiosztásáért felelős szerv valamilyen okból megtagadja. A vonalhasználati engedélyek rendszerint egy szolgálati menetrend időszakára érvényesek, amennyiben egy keret-megállapodás keretében hosszabb időre szóló rendelkezésre bocsátás nem történik. A szolgálati menetrend - az Európai Unió tagállamai pályakapacitás elosztásért felelős szerveinek eltérő megállapodása hiányában - egy naptári évre szólnak.[110] A keret-megállapodások azonban meglehetősen körültekintéssel kezelendők versenyjogi szempontból is, amit az irányelv azon kitétele is igazol, mely szerint ezeknek a megállapodásoknak összhangban kell lenniük a Római Szerződés 81., 82. és 86. cikkeivel, valamint nem lehetnek a pálya kizárólagos használatára feljogosító megállapodások sem, valamint érvényre juttatja a jobb kihasználás célját is azáltal, hogy ennek érdekében az ilyen megállapodások módosíthatóak vagy korlátozhatóak.[111] A keret-megállapodás ilyen módon általában öt évre szól, különösen indokolt esetben azonban akár tíz évre, vagy „nagyléptékű, hosszú távú beruházások esetében” a tíz évet is meghaladhatja. A magyar szabályozás szerint kérelemre lehetséges az egy menetrendi időszagnál rövidebb határozott időtartamra vagy akár eseti igénybevételekre is pályahasználati hozzáférést biztosítani.[112]

A korábban ismertetett rendelkezések, az állami társaságok függetlenítése és piaci alapokra helyezése, a jogi és technikai harmonizáció, a kölcsönös átjárhatóság és a hátrányos megkülönböztetést kizáró verseny biztosításának célja a kapacitás iránti kérelmezők körének kibővítésében érhető tetten. Ahhoz, hogy a határokon átnyúló szolgáltatásnyújtás nehézségeit leküzdjék, és elkerüljék a már fentebb említett költséges és hosszadalmas eljárást a határátkelés alkalmával, lehetővé kellett tenni azt, hogy az egyik tagállamban bejegyzett vasúti társaság szállítási szolgáltatást nyújtson egy másik tagállamban is. A vasút jellegéből adódóan ez alkalmanként több ország sínhálózatának igénybevételeit is jeleneti.

A 91/440/EGK irányelv még csak a nemzetközi csoportosulásokban részt vevő társaságok számára adja meg egy másik tagállamba történő szolgáltatásnyújtás lehetőségét, illetve a kombinált közlekedésben részt vevő társaságok részére biztosít bizonyos jogokat. Ehhez azonban nem csak a fogadó ország, hanem a köztes országok egy nemzetközi csoportba tömörítése volt elengedhetetlen. A csoportosulás jogosítványai közé tartozott ennek megfelelően a szabad belépési és áthaladási jog. Egy államnak módjában állt egy ilyen csoportosulásban való részvétel megtagadásával lehetetlenné tenni a másik állam számára a sínhálózata igénybevételeit, ami gyakorlatilag a szolgáltatás megghiúsítását eredményezte. Minden ilyen határokat átlépő szolgáltatás azonban a nemzetközi kombinált áru fuvarozásban érdekelt vállalat, valamint nemzetközi csoportosulás és a használt infrastruktúra üzemeltetője között létrejött megállapodás eredménye volt. A kombinált fuvarozásban részt vevő vállalatok más államban lévő infrastruktúrához való hozzáférést pártatlanul kellett megítélni. Az igazi előrelépést azonban az jelenti, hogy 2001/14/EK irányelv létrehozta a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózatot, amit a vasúti csoportban nem részes társaságok is használhatnak nemzetközi áruszállítási célokra más vasúttársaság együttműködésétől függetlenül. Az irányelv célkitűzése szerint 2008. március 15-ét követően már nem csupán a TERFN alkotórészét képező vonalakra és az irányelvben meghatározottaknak megfelelő erre ráhordó

vonalakon, hanem valamennyi vasúti vonalon megengedett lesz a szolgáltatásnyújtás. Ezzel lehetőség nyílik a kombinált fuvarozást végző társaságok és a nemzetközi vasúti csoportosulások mellett az egyes vasúti társaságok számára is részt venni a nemzetközi áruszállításban. A második vasúti csomag (2004. április 30-án jelent meg a Közösség hivatalos lapjában, az átültetés határideje 2005. december 31.) ezt a határidőt módosítja, s már 2006. január 1-jétől megnyitni rendeli a közösség társaságai számára valamennyi vonalat.[113] Az irányelv rendelkezése szerint 2007. január 1-jétől már nem pusztán a közösségi szállítás céljára lehet igénybe venni a teljes hálózatot, hanem a belföldi árufuvarozás céljából is. Ez a korábban megjelölt határidőhöz képest lecsökkenti az alkalmazkodásra rendelkezésre álló időt.

A TERFN Európa főbb vonalait jelenti mintegy 50 000 km-es hosszúságban, ami megközelítőleg az európai vonalak harmadát jelenti, s a síneken bonyolított áruforgalom tekintetében körülbelül 70 %-ot. Ebből Magyarországra mintegy 2700 km-es szakasz esik. Magyarország azonban tekintettel a MÁV versenyhátrányára átmeneti mentességet kért és kapott vonalait megnyitásának kötelezettsége alól. Ilyen mentességben részesül Magyarországon kívül Lengyelország is. A mentesség értelmében 2006. december 31-ig a TERFN magyar szakaszának mindössze 20 %-án nyílna csak lehetősége az Európai Unió más tagállamaiból érkező vasutaknak szállítási szolgáltatás nyújtására.[114] Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy nemzetközi csoportosulásban részt nem vevő más tagállami társaság csak abban az esetben léphet a magyar hálózaton piacra, amennyiben a rendelkezésre álló 20 %-os keretet a kombinált szolgáltatást nyújtó vállalatok és a nemzetközi csoportosulások nem használják fel teljes egészében, ezeknek viszont a 20 %-os keretet meghaladóan is lehetőséget kell biztosítani szállítási szolgáltatások nyújtására.

A GVH értékelése szerint a „vasúti közlekedés területén a jogszabályi háttér az európai uniós jogharmonizációs követelményeknek megfelelően alakult át, megteremtve ezzel a lehetőséget arra, hogy a csatlakozást (illetve teljes mértékben a 2006 végéig tartó átmeneti derogációs időszakot) követően más vasúttársaságok piacra lépésével verseny bontakozhasson ki a vasúti szektorban.”[115]

III. Verseny a vasúti szektorban

A közlekedési ezen belül a vasúti szektorban végbement változások még nagyobb hangsúlyt adnak az eddig a közlekedési szektorban nem kellő következetességgel alkalmazott versenyszabályoknak. Egyrészt amennyiben a Bizottság célkitűzései megvalósulnak, a vasút ténylegesen valódi versenytársává válik a többi közlekedési ágazatnak. Amíg ez megvalósul a verseny-felügyeleti teendők javát a vasútnak juttatott versenyelőny biztosítása, a más ágazatokkal szembeni alkalmankénti pozitív megkülönböztetése felügyelete teszi ki. Másrészt a vasúti szektoron belül, az egyes társaságok között is élénkebb verseny bontakozhat ki. Az új szolgáltatók megjelenésével a versenyszabályok közlekedési szektorra való alkalmazása kiteljesedett. Ebben a szektorban a verseny kétdimenziós. Az újabb szereplők megjelenéséig is szükséges volt az állami beavatkozást és árszabályozást a torzításmentes verseny célkitűzésével összeegyeztethetővé tenni. Ennek érdekében ügyelni kellett arra, hogy az állami beavatkozás ne csorbíthassa a versenyszabályok hatékonyságát. Az újabb piaci szereplők megjelenése felértékelte az államtól független piaci szereplők versenytorzító magatartását tilalmazó szerződésbeli cikkek jelentőségét. Ez a terület jellegéből adódóan kimondottan eklatáns példa az ilyen jellegű cselekmények belső piac földrajzi feldarabolására irányuló képességére. A verseny feltételeinek pusztán megteremtése önmagában nem elegendő. A Bizottság a 2001/12/EK irányelvének preambulumban a 11. pontban rögzíti, hogy „kellő mértékű függetlenséggel rendelkező szervezeteket kell létrehozni a verseny szabályozására a vasúti piacon, ha nincsenek ilyen funkciót betöltő szervezetek.” Ez a szervezet lehet a „közlekedésügyért felelős minisztérium vagy más szervezet”, amely szervezetét, pénzügyi döntéseit, jogi felépítését és döntéshozatali funkcióit tekintve „független bármely

infrastruktúra-igazgatótól, díjszabási szervezettől, elosztó szervezettől vagy kérelmezőtől.”[116] Általánosságban a tisztességtelen bánásmódot vagy a hátrányos megkülönböztetést kifogásolhatja a kérelmező. Hivatkozhat a kérelmező arra is, hogy „más sérelem érte, és különösen a pályahálózat-működtető vagy adott esetben a vasúttársaság által elfogadott döntések ellen a következőkkel kapcsolatban: a vasúthálózat-használati feltételek; az abban szereplő követelmények; az elosztási folyamat és eredménye; a díjszabási konstrukció; a fizetendő vagy esetlegesen fizetendő infrastruktúra-használati díjak mértéke vagy struktúrája; biztonsági tanúsítvány, a biztonsági szabványok és szabályok végrehajtása és ellenőrzése”.[117] A díjszabást illetően a szabályozó szerv jogosult ellenőrizni, hogy a pályahálózat-üzemeltető által alkalmazott díjak összhangban vannak az irányelvben foglaltakkal, valamint, hogy azok mentesek-e a diszkriminációtól, valamint a kérelmező és az infrastruktúra-igazgató közötti tárgyalás a díjszabásról csak a szabályozó szerv felügyelete mellett engedélyezhető.[118] Meglehetősen széleskörű jogosítványa a szervnek, hogy a kérelmezőtől, a pályahálózat-működtetőtől, sőt bármely érintett harmadik személytől joga van információt kérni, s a kért adatokat késlekedés nélkül a szerv rendelkezésére kell bocsátani, s az általa hozott határozat az abban érintett valamennyi félre nézve kötelező.[119] Meg kell teremteni azonban a szabályozó szerv határozata elleni jogorvoslat lehetőségét. Amennyiben a pálya-üzemeltető pályahasználati kérelmet utasít el, vagy a kapacitáshasználat alkalmazott feltételei ellen nyújtanak be jogorvoslati kérelmet, helybenhagyhatja a döntést, de akár a döntésnek az általa meghatározottak szerinti módosítását is kérheti.[120] Ez egy meglehetősen erős versenyszabályozó jogosultság, tekintve, hogy a pályahasználati jogosultság megadásában, vagy az abban megállapított díjban a magyar VPSZ által hozott határozatot a verseny-felügyeleti szerv akár az általa elfogadhatónak vélt módon megváltoztathatja. A szabályozó szerv ezen döntése az érintett felekre nézve kötelező, de a felek szükséges esetben a verseny-felügyeleti szerv határozata ellen a tagállami bíróságokhoz fordulhatnak jogorvoslatért.

Magyarországon ezeket a feladatokat az irányelvben előírtakat teljesítve a Központi Közlekedési Felügyelet keretein belül működő Pályahasználati Testület látja el. Másodfokú hatóságként jár el a VPSZ kapacitás elosztásával és pályahasználati díjjal kapcsolatos döntése ellen benyújtott fellebbezések ügyében. Feladatait a törvény a „Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott követelmények, a kapacitáselosztási folyamat és annak eredménye, a megállapított pályahasználati díj mértéke, szintje és a biztonsági tanúsítvány, a biztonsági szabályok és előírások végrehajtásában és ellenőrzésében”[121] jelöli meg.

A verseny felügyeletében a Bizottságra is komoly szerep hárul. Az Európai Bizottság tagállami kérésre illetve saját kezdeményezésre jogosult ellenőrzi a 2001/12/EK irányelv 11. cikkében (a nemzetközi szállításban résztvevő vállalatok pályahasználati jogosultságára vonatkozó szabályok) foglaltak betartását. A Bizottság határozata ellen egy hónapos határidőn belül bármely tagállam a Tanácshoz fordulhat az Európai Bizottság határozata ügyében. A Tanács minősített többséggel egy hónapon belül a Bizottság határozatától eltérő határozatot is hozhat.[122] Az Európai Bizottság emellett nyomon követi a vasúti szállítás műszaki és gazdasági feltételeinek változását, bevonva ebbe a tagállamok és az érintett társaságok képviselőit is. Az Európai Bizottság emellett gondoskodik a tagállami szabályozó szervek közötti együttműködésről is. A Bizottság fő tevékenységi területe a hálózatok használatának és a vasúti ágazat keretfeltételei alakulásának nyomon követése. Az irányelv külön hangsúlyt fektet a legproblémásabb területek ellenőrzésére: az infrastruktúra-használati díjak meghatározására, a kapacitás elosztására, a biztonsági előírások és az engedélyezés, valamint a kialakuló harmonizáció figyelemmel kísérésére.[123]

IV. Összegzés

Az elmúlt tíz évben lezajlott reformfolyamat a vasút pozícióinak megerősítését célozta. A Bizottság a vasúti szektoron belül és a közlekedési ágazatok között igyekezett a verseny elősegítésével eredményt elérni.

A közlekedési ágazatok közötti versenyben az Európai Bizottság a vasút megerősítése érdekében a többi közlekedési ágazattal szemben - esetenként akár hosszú távon is, mindaddig, amíg úgy ítéli meg, hogy a vasút állami támogatás nélkül is képes a többi ágazattal szemben felvenni a versenyt - pozitívan különbözteti meg. Ezt mutatja a például az időszakos kiegyenlítési rendszer. A Bizottság nem érvényesítheti ezen a területen konzekvensen a versenyszabályokat, különösen az állami támogatásra vonatkozó rendelkezéseket nem, mert ezek nélkül a szektor életképtelen lenne. A versenyszabályozás fő feladata a juttatott állami támogatások diszkriminációmentes, gazdaságot élénkítő módon történő elosztása. Annak érdekében, hogy a társaságoknak állami támogatás címén kiutalt összeget csökkentsék, jó megoldás lehet a lehető legkiterjedtebb piaci alapú működés és a támogatásoknak a lehető legszükségesebb mértékre való redukálása.

Ami a vasúttársaságok versenyét, a vasúton belüli versenyt illeti kérdéses, hogy a fent vázolt reformok mennyiben jelentik a határokon átnyúló vasúti szolgáltatások nyújtását, mennyiben valósulhat meg hatékony verseny ezen a területen. A Bizottság célja kezdetben a nemzetközi szolgáltatások piacának megnyitása volt a szolgáltatók számára. El akarták hárítani az akadályokat a határon átnyúló szolgáltatásnyújtás előtt. A kombinált fuvarozásra redukált és vasúti csoportosulások létrejöttéhez kötött szolgáltatásnyújtás helyett el szerették volna érni, hogy egy állam vasúttársasága a másik társaság sínjeit használhassa, s versenyre keljen azzal. Amennyiben hatékonyabban nyújt szállítási szolgáltatást, mint a sínhálózatot fenntartó vállalat, akkor szerezzék meg annak piacait, és kényszerítsék ezáltal egymást hatékonyabb működésre.

Ezt a tagállamok egy része kezdetben nem kívánta vállalni. Kétségtelen, hogy a kevésbé tőkeerős, nem piaci módra szervezett vállalatok, amelyek állami támogatásban részesültek, feltehetően nem fognak könnyedén alkalmazkodni az új feltételekhez. Ez azonban azzal a veszéllyel járhat rájuk nézve, hogy a náluknál erősebb vállalatok megszerzik a nyereséges vonalaikat, s kiszorítják egyúttal az egyetlen nyereséges szegmensből az adott ország vállalatát. A frekvenciált vonalakon igaz ugyan, hogy a kevésbé komoly potenciállal rendelkező társaságok is szerezhetnek sínhasználati jogosultságokat, de rossz anyagi helyzetükből adódóan nem képesek minőségi szolgáltatás nyújtására, nem tudnak kellő számú szakaszt elegendő időre - esetlegesen a kapcsoló vonalakra is jogosultságot szereztve - megszerezni, így nem képesek a versenyre sem. Nem alap nélküli a félelmük, hogy a verseny csak néhány vállalatnak kedvez, akik már felkészültek ezekre a körülményekre, s hiába teremtették meg a feltételeket az európai szállítási piac néhány nagyobb társaság vetélkedésének színhelye lehet, s a kisebb, egykori állami vállalatok eltűnnek majd. Az államháztartást terhelő költségek egy része eltűnik ugyan, de ezzel együtt egy nyereséges üzletágban részesedés lehetősége is.

Ráadásul ez a verseny nem hat szükségyszerűen serkentőleg a tagállamok vasútjainak gazdálkodására és nem oldja meg az állami kezelésű vállalatok pénzügyi gondjait. A kevésbé preferált vonalak fenntartása továbbra is rájuk hárul. Igaz ugyan, hogy a 2004/51/EK irányelv lehetőséget kínál ezeknek a vonalaknak újonnan létrejött társaságok általi kihasználására. A tagállamok belső szállítási piacainak megnyitása a verseny számára valószínűleg ésszerűsíteni fogja ezeknek a vonalaknak a működtetését és feltehetően hatékony alternatívát kínál majd - legalábbis bizonyos szakaszokon - az állami társaság szerelvényeivel szemben.

A Bizottság előírja ugyan az egykori állami vállalatok piaci alapokon történő átszervezését és az így létrejövő társaságok anyagi helyzetének rendezését, azonban ezek megvalósítása - különösen az anyagi helyzet rendezése - az államok nagy részében vontatottan haladnak, míg a piacnyitás határideje egyre sürgetőbben közelít. Amennyiben ezeknek a társaságoknak a függetlenítése megtörténik a következő lépés az infrastruktúra és szolgáltató vasút különválasztása. A kettő egymástól teljesen elkülönülő, más módon kezelendő terület. A szolgáltató vasúttal ellentétben az infrastruktúra-fenntartásra nehezen alkalmazhatók a versenyszabályok. A vasúti infrastruktúra elengedhetetlen feltétele a versenynek, fenntartásához ezért nagyon komoly érdekek fűződnek. Ugyanakkor nagyon fontos biztonságtechnikai érdekek fűződnek a sínek állapotának megőrzéséhez, fejlesztéséhez, a használat koordinálásához, mint ahogyan ezt az Egyesült Királyság példája is mutatja.[124] A síneket célszerű állami kezelésben tartani, és e célra egy központi állami koordináló szervezet szükséges kialakítani, ahogyan ezt az európai szabályozás is előírja. Kérdéses, hogy célszerű-e a kincstári tulajdont képező sínek pályauzemeltető vállalatoknak „rövid” határidőre történő használatba adása. Amennyiben igen, hogyan lehet ezeket érdekeltté tenni a sínhálózat működtetésében? Hogyan lehet a szükséges állami kiegészítő támogatást egyre csökkenteni, s megvalósítható-e ezen társaságok olyan mérvű ellenőrzése, hogy elkerülhető legyen a sínek állapotának romlása? Ez egyben kapcsolódik a pályahasználati díjak megállapításának problematikájához. Hogyan lehet úgy megállapítani ezeket a díjakat, hogy az állami költségvetés számára minél kisebb teherterhelést jelentsenek, ugyanakkor vonzóak maradjanak a szolgáltatók és így közvetve megbízók számára. Mennyiben engedhetőek a tagállami díjszabások között eltérések, hogy ne erősödhesselek egy tagállam szolgáltatói a másik állam szolgáltatóival szemben pusztán az előnyösebb díjszabásnak köszönhetően, ugyanakkor közelítsünk a pályák állami támogatás nélküli, pusztán pályahasználati díjból történő fenntartásához? Valamiféle rugalmasság azonban a pályahálózat-működtetőnek is rendelkezésre kell álljon, hogy a túlterhelt szakaszokat mentesítse, a díjszabás megállapításával gazdaságpolitikai szempontokat juttathasson érvényre. Nem engedhető azonban, hogy a megengedett magasabb díjak valamely szolgáltató piacról való kieséséhez vezessenek, vagy bármilyen módon diszkriminatív legyen a hálózathoz hozzáférés. Nem tisztázott, hogy milyen hatásokkal jár majd egy ilyen struktúraváltás a gazdasági szempontokon túlmenően. Az Európai Bizottság igyekezett nagy hangsúlyt fektetni mind az infrastruktúra-igazgatók, mind pedig a szállítási szolgáltatást nyújtók tekintetében a biztonsági előírásokra, valamint a tevékenység megkezdéséhez szükséges engedélyezési rendszer kialakítására. A Bizottság célkitűzése szerint legalábbis meg kell őrizni a közúti közlekedésnél magasabb biztonsági színvonalat.[125] Az engedélyezési rendszer szabályainak rögzítése elengedhetetlen a diszkriminációmentes szolgáltatásnyújtás megvalósításához. Ennek feltételei elengedhetetlenek egy biztonságos vasút működtetéséhez, ugyanakkor nem kellően következetes alkalmazásuk alkalmas lehet némely társaság versenytől elzárására.

Az ilyen módon kialakított európai szintű és az ennek nyomán kialakított magyar szabályozás lehetővé teszi, hogy a vasút teherszállítási üzletágában megteremtődjenek a verseny feltételei. Vannak azonban még rendezésre váró kérdések, s ezek legtöbbször igazából csak a gyakorlati tapasztalatok fényében, az átültetésre rendelkezésre álló idő eltelte után kaphatunk választ.

Irodalomjegyzék:

1. Christian Jung: Der Verkehr in: Christian Callies-Matthias Ruffert: Kommentar des Vertrages über die Europäische Union und des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft: EUV/EGV. Neuweid., Luchterhand-Verlag, 2002
2. Dausen, Manfred (hrsg.): Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts. Verlag C. H. Beck. München, 2001.

3. Ehrlich Éva: Közlekedés:nemzetközi (európai) irányzatok, magyarországi helyzetkép. Európa 2002. II. évfolyam 3. szám (2001. szeptember).
4. Dr. Rainer Freise: Stand der Bahnreform in Deutschland und Europa. Transportrecht Heft 7/8.
5. Kende Tamás - Szűcs Tamás (szerk.): Az Európai Unió politikái. Osiris Kiadó Budapest, 2002.
6. Lotz Károly: A közösségi közlekedéspolitikai és a magyar felkészülés. Európa 2002. II. évfolyam 3. szám (2001. szeptember).
7. M. Maier-J. H. Dolpheide: Europäische Schienengüterverkehr nach dem Ersten EU-Eisenbahnpaket: Freie Bahn für alle? Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht. 15/2003.
8. WHITE PAPER "European transport policy for 2010 : time to decide."
9. Gazdasági Versenyhivatal BESZÁMOLÓ AZ ORSZÁGGYŰLÉS RÉSZÉRE a Gazdasági Versenyhivatal 2003. évi tevékenységéről és a versenytörvény alkalmazása során szerzett, a verseny tisztaságának és szabadságának érvényesülésével kapcsolatos tapasztalatokról
10. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1991.
11. Bericht über die Wettbewerbspolitik 1993.
12. XXX. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2000.
13. XXXI. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2001.
14. XXXII. Bericht über die Wettbewerbspolitik 2002.

Jogszabályok:

1. 91/440/EK irányelv a Közösség vasútjainak fejlesztéséről
2. 95/18/EK irányelve a vasúttársaságok engedélyezéséről
3. 95/19/EK irányelve a vasúti infrastruktúra rendelkezésre bocsátásának és a használati díj megállapításának alapelveiről
4. 2001/12/EK irányelv a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról
5. 2001/13/EK irányelv a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról
6. 2001/14/EK irányelve a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról 2004/881/EK rendeletben az Európai Vasúti Ügynökség felállításáról
7. 2004/49/EK irányelv rendelkezik a vasútbiztonságról
8. 2004/50/EK irányelv a nagysebességű európai vasúti hálózatok interoperabilitásáról
9. 2004/51/EK irányelv a 91/440/EK irányelv módosításáról
10. 1993. évi XCV. törvény a vasútról
11. 51/1994. kormányrendelet a vasúti hatóság feladat- és hatásköréről
12. 67/2003. GKM rendelet az országos közforgalmú vasúti pálya kapacitásának elosztásáról
13. 66/2003. GKM-PM együttes rendelet a vasúti pályahasználati díjról és képzésének elveiről
14. 34/2003 GKM-PM együttes rendelet a vasúti tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről
15. 15/2002 KöViM rendelet a vasútállatok működésének engedélyezéséről

Internetes források:

1. http://www.europa.eu.int/comm/competition/index_en.html
2. http://europa.eu.int/comm/transport/index_de.html
3. <http://www.gkm.hu/dokk/main/gkm>
4. <http://www.gvh.hu/>
5. <http://www.gysev.hu/>
6. <http://www.kulugyminiszterium.hu/Kulugyminiszterium/hu>
7. <http://www.mav.hu/>

[1] A dolgozat lezárásának ideje: 2004 november

[2] Ez az idő- és pénzveszteség az alábbiakból tevődik össze: a vonat vezető és kiséítő személyzetének kicserélése, a mozdony cseréje, az összetétel igazolása, a vonat átvizsgálása, a veszélyes rakomány megvizsgálása, a vonat iratainak megvizsgálása, a szerelvény kialakítása, a vagonok megjelölése, a vonat ajtóinak záródását jelző berendezés átvizsgálása, esetenként (mint Franciaország és Spanyolország határán) a tengelytáv megváltoztatása. Ezek közül egy tehervonat mozdonyának kicserélése és a szerelvény közlekedésre alkalmasságának átvizsgálása körülbelül 30-40 percet vesz igénybe.

[3] Europe at a crossroads; European Commission, Directorate-General for Press and Communication, Manuscript finalised in June 2003, Europe on the move.

[4] Az állami támogatások és egyéb kiegészítő állami juttatások értéke a vasúti szektorban az Európai Unióban 2001-ben megközelítőleg 40 milliárd €-ra rúgott.

http://europa.eu.int/comm/transport/rail/overview/fascinating_de.htm A letöltés időpontja 2004. 11. 29.

[5] A vasutat leszámítva valamennyi az Európai Unión belüli határokon átnyúló közlekedési ágazatot illetően megvalósult a szolgáltatás szabadsága 1993. január 1-jétől kezdődően.

[6] A közös piacról és az Euratomról rendezett kormányközi konferencia záróokmánya (Róma, 1957. március 25.). Szerződés az Európai Gazdasági Közösség létrehozásáról (1957. március 25.) hatálybalépés: 1958. január 1. Szerződés az Európai Atomenergia-közösség létrehozásáról (1957. március 25.) hatálybalépés: 1958. január 1.

[7] Kende Tamás - Szűcs Tamás: Az Európai Unió politikái. Osiris Kiadó, Budapest, 2002. 339. o.

[8] Ilyen vállalat például a svéd IKEA, amely létrehozta szállításainak megvalósítására az IKEA Rail AB-t 2001-ben, valamint a BASF német vegyipari óriás a Rail4Chem létrehozásával, amit, mint közös vállalkozást a Bertschi AG, a Hoyer GmbH és a VTG-Lehnkering AG-val együtt hozott létre.

[9] Az Római Szerződés 71. cikke szerint a közlekedés olyan különlegességekkel bír, amelyekre a közös közlekedéspolitikai kialakításánál tekintettel kell lenni. A vasúti szektorban jellemző a természetes monopóliumok létezése. A vasút gazdaságpolitikai célok megvalósításának eszköze, lévén hogy más iparágak inputját képezi, illetve ezek nélkülözhetetlen kiegészítő tevékenysége, valamint az ezt a területet érintő beruházások jelentős hatással vannak a többi gazdasági ágazatra is. Másrészt a közlekedési ágazatok egymással is versenyben vannak, annak ellenére, hogy ugyanazt a szolgáltatást egészen más feltételekkel nyújtják. A közlekedés szolgáltatásai tárolhatatlanok, inputjai nem mobilak és szűkösek. A köztük lévő konfliktusok tisztán piaci eszközökkel nem feloldhatók, ezért speciális szabályozást igényelnek. Továbbá a közlekedési ágazatok, (köztük a vasút is a személyszállítás területén) közszolgáltatást nyújtanak, s ezért nem is kezelhetők a versenyszféra szolgáltatás-nyújtóinak módjára. A piaci alapon működés és a közszolgáltatás céljai egymással konfliktusban vannak, a piaci működés nem egyeztethető teljes mértékig össze a szociális és regionális politikai, gazdaságösztönző szerepvállalással. Emellett rendkívül nagyszámú munkavállalót (együttesen mintegy 10 000 000 embert) foglalkoztatnak. A társaságok piaci pozíciója eltérő, esetleges együttműködésük nemzetközi szabályozást feltételez.

[10] Dauses, Manfred A. (Hrsg.): Handbuch des EU-Wirtschaftsrechts. Verlag C.H. Beck, München, 2001. 9.o.

[11] Dr. Rainer Freise: Stand der Bahnreform in Deutschland und Europa. Transportrecht Heft 7-8. 2003 Juli/August. 265. o.

- [12] Maier/Dopheide: Europäischer Schienengüterverkehr nach dem Ersten EU-Eisenbahnpaket: Freie Bahn für alle? Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht. Heft 15/2003. 456. o.
- [13] Reiner Freise: i.m. 269. o.
- [14] Reiner Freise: i.m. 265. o.
- [15] http://www.gkm.hu/dokk/main/gkm/kozlekedes/eu_integracio/csatlakozas_kozlekedes.html A letöltés időpontja: 2004. 11. 23.
- [16] A Tanács 91/440/EGK irányelve a Közösség vasútjainak fejlesztéséről 4. cikk.
- [17] 2001/14/EK irányelve a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról preambulum (41) bekezdés
- [18] 91/440/EGK irányelv 7. cikk 1) bek.
- [19] Ezek az államok Ausztria, Egyesült Királyság, Görögország, Írország, Németország, Luxemburg, Portugália, Spanyolország és Svédország.
- [20] 91/440/EGK irányelv 5. cikk 1) bek.
- [21] <http://www.mav.hu/?akat=20697> A letöltés időpontja: 2004. 11. 24.
- [22] <http://www.mav.hu/?akat=20697> A letöltés időpontja: 2004. 11. 24.
- [23] 91/440/EGK irányelv 5. cikk 3. bekezdés.
- [24] 91/440/EGK irányelv 1. cikk
- [25] 91/440/EK irányelv 9. cikk 1) bek.
- [26] 91/440/EK irányelv 9. cikk 2)-3) bek.
- [27] COM (1998) 202final 1998. 03. 31. Ezek a görög CH, a portugál CP, a spanyol RENFE, a svéd SJ/BV és a francia SNCF.
- [28] 2001/12/EK irányelv a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról 1. cikk 6. pont 1) bek.
- [29] 34/2003 (V. 28.) GKM-PM együttes rendelet a vasúti tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről 3. § (1) bek. A (2) bek. némi leegyszerűsítéssel ezeket állapítja meg a kis kiterjedésű hálózattal rendelkező társaságokra is.
- [30] 34/2003 (V. 28.) GKM-PM együttes rendelet 2. § (1) bek.
- [31] A MÁV Rt felkészült a csatlakozásra. UIC forráskiadvány. Európa 2002. III. évfolyam 1. szám.
- [32] <http://www.mav.hu/?akat=20697> A letöltés ideje 2004. 11. 23.
- [33] http://www.kulugyminiszterium.hu/Kulugyminiszterium/HU/Tevekenyseg/Europai_Unio/Informaciok/Tematikus_hatterbeszelgetes/Hatterbeszelgetes_Kozlekedespolitika_az_EU_csatlakozas_utan_2003_január_30.htm A letöltés időpontja: 2004. 11. 23.
- [34] 91/440/EK irányelv 1. cikk. Ezzel egybehangzó az irányelv 6. cikkének 2) bekezdése is, amely szerint egy tagállamban „az elkülönítés azonos vállalkozáson belül elhatárolt részlegek megszervezését követeli meg, vagy azt hogy az infrastruktúrát egy külön egység igazgassa.”
- [35] Dr. Rainer Freise: i.m. 274. o.
- [36] 2001/12/EK irányelv 1. cikk 7. pont 2) bek.
- [37] 91/440/EGK irányelv 3. cikk 2. francia bekezdés.
- [38] 2001/12/EK irányelv 1. cikk 4. pont a), 2) bek.
- [39] 2001/12/EK irányelv preambulum 6. pont: A hozzáférési jogot a biztonsági követelményeket betartó és a hozzáférést igénylő vasúttársaságok számára működésük módjától függetlenül biztosítani kell.
- [40] 91/440/EGK irányelv 7. cikk 2) bek.
- [41] 2001/12/EK irányelv 1. cikk 8. pont 4) bek.
- [42] 1993. évi XCV. törvény a vasútról 2/A §.
- [43] 67/2003 (X. 21.) GKM rendelet az országos közforgalmú vasúti pálya kapacitásának elosztásáról 5§ (1); (4) bek.

- [44] 67/2003 (X. 21) GKM rendelet 21. § (1) bek.
- [45] 67/2003 (X. 21) GKM rendelet 11. § (2) bek.
- [46] 67/2003 (X. 21) GKM rendelet 12. § (3) bek.
- [47] 2001/14/EK irányelv a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról 22. cikk 4) bek.
- [48] 1993. évi XCV. törvény 2. § (5) bek.
- [49] 34/2003 (V. 28.) GKM-PM együttes rendelet 9. § (4) bek.
- [50] A törvény értelmező rendelkezése (1993. évi XCV. törvény 15. § j) pont) szerint az a vasúti pálya, amelyen az országos közforgalmú vasutak forgalma lebonyolódik.
- [51] 1993. évi XCV. törvény 3. § (1) bek. Azt, hogy mely eszközök tartoznak a pályavasúthoz a 34/2003 GKM-PM együttes rendelet 9. §-a határozza meg. A GySEV Rt. tulajdonában lévő vasúti pályahálózatnak a Magyar Köztársaság területére eső részére az állam tulajdonában lévő országos közforgalmú vasúti pályára vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni. A GySEV Rt. kincstári tulajdonban lévő országos közforgalmú vasúti pályát is üzemeltet. 1993. évi XCV. törvény 6. § (2) bek.
- [52] 1993. évi XCV. törvény 6. § (1) bek a) és c) pontok.
- [53] 1993. évi XCV. törvény 7. §
- [54] 2001/12/EK irányelv preambulum 8) bek.
- [55] 34/2003 (V. 28.) GKM-PM együttes rendelet 12. § (9) bek. A kincstári tulajdonú eszközök fejlesztéséhez kapott költségvetési juttatást a pályavasútnál hosszúlejáratú kötelezettségként kell kimutatni.
- [56] Ennek tilalmát tartalmazza a 91/440/EGK tanácsi irányelv 6. cikkének 1) bekezdése, mely szerint: „A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy a szállítási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó üzletág és a vasúti infrastruktúra igazgatásához kapcsolódó üzletág könyvelését elkülönítve végezzék. Az e területek egyikének támogatására kifizetett összegek nem irányíthatóak át a másik területére.”
- [57] 91/440/EGK tanácsi irányelv 3. cikk 1. francia bek.
- [58] 2001/12/EK irányelv 1. cikk 4. pont a), 1) bek.
- [59] 2001/13/EK irányelv preambulum 4) bek.
- [60] 95/18/EK irányelv 15. cikk 1) bek.
- [61] 95/18/EK 2. cikk 2. francia bekezdés.
- [62] 95/18/EK 4. cikk 3), 4) bek.
- [63] 95/18/EK irányelv 3. cikk.
- [64] 2001/13/EK irányelv 1. cikk 3. pont.
- [65] 51/1994-es (IV. 8.) kormányrendelet a vasúti hatóság feladat- és hatásköréről 1. § (1) bek.
- [66] 51/1994-es kormányrendelet 5. § (1) bek.
- [67] 1993. évi XCV. törvény 2. § (6) bek b) pont.
- [68] 15/2002. (II. 27.) KöViM rendelet a vasútvállalatok működésének engedélyezéséről 3. §.
- [69] 95/18/EGK irányelv 15. cikk
- [70] 95/18/EGK irányelv 11. cikk 8) bek.
- [71] 2001/13/EK irányelv 1. cikk 6.pont.
- [72] 95/18/EGK irányelv 11. cikk 2) bek.
- [73] 95/18/EK irányelv 11. cikk 5) bek.
- [74] 95/18/EK irányelv 11. cikk 5) bek.
- [75] 95/18/EK irányelv 11. cikk 6) bek.
- [76] 2001/13/EK irányelv 1. cikk 7. pont 2) bek.
- [77] 95/18/EK irányelv preambulum 9. bek.
- [78] 95/18/EK irányelv 6. cikk

- [79] 15/2002. (II. 27.) KöViM rendelet 4. § (2) bek. a) pont
- [80] 15/2002. (II. 27.) KöViM rendelet 5. § (1) bek.
- [81] 15/2002. (II. 27.) KöViM rendelet 5. § (2) bek.
- [82] 15/2002. (II. 27.) KöViM rendelet 5. § (3) bek.
- [83] 15/2002. (II. 27.) KöViM rendelet 8. § (2) bek. d, e, f, g, pontjai.
- [84] 15/2002. (II. 27.) KöViM rendelet 8. § (2) bek. c) pont
- [85] 15/2002. (II. 27.) KöViM rendelet 9. §
- [86] 95/18/EK irányelv 10. cikk
- [87] 95/18/EK irányelv 11. cikk 4) bek.
- [88] 95/18/EK irányelv 11. cikk 7) bek.
- [89] 15/2002. (II. 27.) KöViM rendelet 13. § (3) bek.
- [90] http://europa.eu.int/comm/transport/rail/countries/hu/licence_en.htm A letöltés ideje 2004. 11. 29.
- [91] 2001/14/EK irányelv preambulum (40) bek.
- [92] 2001/14/EK irányelv preambulum (20) bek.
- [93] 2001/14/EK irányelv preambulum (29) bek.
- [94] „A vasúti infrastruktúra hatékony igazgatása, tisztességes és hátrányos megkülönböztetéstől mentes használata megköveteli egy szabályozó szervezet létrehozását, amely ellenőrzi a közösségi szabályok alkalmazását, és jogorvoslati szervként működik, nem érintve az igazságszolgáltatási felülvizsgálat lehetőségét.” 2001/14/EK irányelv preambulum (46) bek.
- [95] 2001/14/EK irányelv (44) bek.
- [96] 66/2003 (X. 21.) GKM-PM együttes rendelet a vasúti pályahasználati díjról és képzésének elveiről 6. § a) pont
- [97] 91/440/EGK irányelv 3. cikk 2. francia bek.
- [98] 91/440/EGK irányelv 7. cikk 3) bek.
- [99] 91/440/EGK irányelv 8. cikk.
- [100] 67/2003. (X. 21.) GKM rendelet az országos közforgalmú vasúti pálya kapacitásának elosztásáról 15. § (1) bek. A nemzetközi törzshálózathoz tartozó pályahálózaton a VPSZ-nek a beérkezett pályakapacitás-igénybevételi kérelmeket egyeztetnie kell az Európai Unió tagállamai pályakapacitás-elosztó szervezeteivel. (2) A nemzetközi törzshálózathoz tartozó vasúti pálya kapacitásának az elosztásánál a VPSZ-nek fokozottan ügyelnie kell arra, hogy maradjon pályakapacitás az - ezt követően érkező - eseti igénybevételi kérelmek teljesítésére.
- [101] 2001/14/EK irányelv 6. cikk 1) bek.
- [102] 2001/14/EK irányelv 9. cikk 3) bek.
- [103] 2001/14/EK irányelv 7. cikk 3) bek.
- [104] 2001/14/EK irányelv 8. cikk 1) bek. A díjak mértéke azonban nem zárhatja ki, hogy az infrastruktúrát olyan piaci szegmensek használják, amelyek legalább a vasúti szolgáltatás következtében közvetlenül felmerült költségeket, s ezen felül a piac által megengedett megtérülési arányt fedezni tudják.
- [105] 66/2003 (X. 21.) GKM-PM együttes rendelet a vasúti pályahasználati díjról és képzésének elveiről 8. § (1) bek.
- [106] 2001/14/EK irányelv 8. cikk 3) bek.
- [107] 2001/14/EK irányelv 10. cikk 1) bek.
- [108] 66/2003 (X. 21.) GKM-PM együttes rendelet 9. § (3) bek.
- [109] 67/2003. (X. 21.) GKM rendelet 6. § (4) bek.
- [110] 67/2003. (X. 21.) GKM rendelet 8. § (2) A vasúti menetrend érvényességi időtartama - az Európai Unió tagállamai pályakapacitás-elosztó szervezeteinek eltérő megállapodása hiányában - minden év december hónapjának második szombatján 24.00 órakor kezdődik és a következő év december hónapjának második szombatján 24.00 óráig tart.

- [111] 2001/14/EK irányelv 17. cikk 1), 2) és 3) bek.
- [112] 67/2003. (X. 21.) GKM rendelet 6. § (3) bek.
- [113] 2004/51/EK irányelv a 91/440/EGK irányelv módosításáról 1. cikk 2) bek. a) pont.
- [114] 67/2003. (X. 21.) GKM rendelet 10. § (2) bek.
- [115] Gazdasági Versenyhivatal BESZÁMOLÓ AZ ORSZÁGGYŰLÉS RÉSZÉRE a Gazdasági Versenyhivatal 2003. évi tevékenységéről és a versenytörvény alkalmazása során szerzett, a verseny tisztaságának és szabadságának érvényesülésével kapcsolatos tapasztalatokról. 4) pont.
<http://www.gvh.hu/index.php?id=3332&l=h> A letöltés időpontja 2004. 11. 29.
- [116] 2001/14/EK irányelv 30. cikk 1) bek.
- [117] 2001/14/EK irányelv 30. cikk 2) bek.
- [118] 2001/14/EK irányelv 30. cikk 3) bek.
- [119] 2001/14/EK irányelv 30. cikk 4), 6) bek.
- [120] 2001/14/EK irányelv 30. cikk 5) bek.
- [121] 1993. évi XCV. törvény 2/D. § (3) bek.
- [122] 2001/12/EK irányelv 1. cikk 11), 4) bek.
- [123] 2001/12/EK irányelv 1. cikk 13), 3) bek.
- [124] A 2000 októberében Hatfieldben történt súlyos baleset mutatja milyen következményei lehetnek a rossz állapotú infrastruktúrának, valamint a koordináció hiányának.
- [125] 2004/49/EK irányelv rendelkezik a vasútbiztonságról preambulum (30) pont