

VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS 2.

A Kormány [T/18308](#) számon benyújtott közlekedési tárgyú törvényeket módosító javaslata kiter a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény módosítására is. Célja a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitásához kapcsolódó 2016/2338/EU rendelet hazai átültetése. Az Infojegyzet a vasúti személyszállítási piac hazai és Európai Uniói helyzetét, a piac liberalizációjának eddigi lépéseit tekinti át.

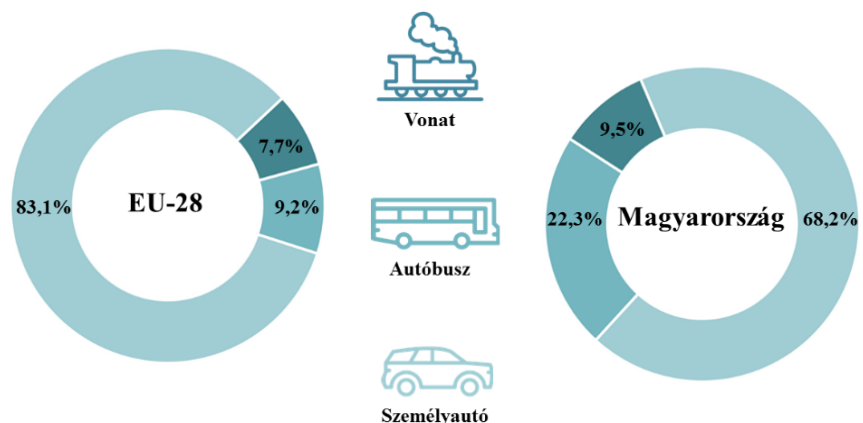
Vasúti személyszállítás

Az Európai Bizottság 2011-ben elfogadott, egységes európai közlekedési térség megvalósításáról szóló [Fehér Könyve](#) célul tűzte ki, hogy a közepes távolságú személyszállítási szolgáltatások többsége 2050-re ne közúton, hanem vasúton történjen. Ehhez képest ma a vasút modális részaránya a legalacsonyabb a belföldi személyszállításon belül (EU-28: 7,7%, Magyarország: 9,5%, [Eurostat 2015](#)). 2015-ben a vasút közlekedésen belüli aránya 11 tagállamban volt magasabb az EU-átlagnál: Ausztria, Belgium, Csehország, Dánia, Egyesült Királyság, Franciaország, Hollandia, Magyarország, Németország, Svédország és Szlovákia.

A személyszállítási piacon az **intermodális verseny** meghatározó tényezői közé tartozik a menetdíj/utazási költség és az utazási idő. Bár az egyes közlekedési módok közötti aktuális választás mindig az utazó féltől valamint a rendelkezésre álló közlekedési alternatíváktól függ, megállapítható, hogy jelenleg a vasút tényleges versenytársa nem a személyautó, hanem az autóbuszos személyszállítás. A 300 km távolság feletti belföldi vagy nemzetközi utak esetén az autóbusz a hosszabb utazási idő ellenére a vasút alternatívája lehet, ha az időtöbbletet alacsonyabb menetdíjakkal ellensúlyozzák (Európai Bizottság, [2016](#)). A 300 km távolságnál kisebb belföldi utak esetén a két közlekedési mód viteldíját rendszerint relatív sebességük és gyakoriságuk határozza meg.

- A TEN-T (transzeurópai közlekedési hálózat) EU projekt keretében a tagállamok teljes közlekedési infrastruktúráját (közút, vasút, légi- és vízi közlekedés) egy integrált hálózattá alakítják.
- Az egységes európai vasúti térség kialakításának célja, hogy az Európai Unión belül egy, a jelenleginél versenyképesebb és hatékonyabb belső piac jöjjön létre.
- A vasúti áruszállítás (2007) és a nemzetközi személyszállítási piacok (2010) már liberalizáltak, a következő lépés a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása.
- A belföldi személyszállítási piac megnyitása lehetővé teszi, hogy a jövőben valamennyi Európai Uniói vasúti társaság szolgáltatásokat nyújthasson az EU egész területén.
- Az áru- és személyszállítás vasútra terelése a károsanyag-kibocsátás csökkentése szempontjából is fontos. 2015-ben a teljes károsanyag-kibocsátás 25,8 százalékáért a közlekedési szektor felelt, melyen belül a vasút részesedése 0,5 százalék volt, szemben a közúti közlekedés 72,8 százalékával.

1. ábra: Az egyes személyszállítási eszközök megoszlása a megtett teljes belföldi utaskilométer arányában (2015)



Forrás: Infoszolg/[Eurostat](#)

Míg a kelet-európai EU-tagállamokban jellemzően az autóbuszos közlekedés gyorsabb, mint a vasúti, és az üzemeltetők magasabb viteldíjat állapíthatnak meg; addig a nyugat-európai országokban inkább fordított a helyzet (Európai Bizottság, [2016](#)).

A vasúti piac helyzete az EU-ban

2007 óta az Európai Bizottság az **RMMS** (Rail Market Monitoring Scheme, Vasúti piac nyomonkövetési rendszer) kérdőíveken keresztül adatokat gyűjt az EU-tagállamok vasúti piacának fejlődéséről. Az adatszolgáltatás 2015 óta tagállami kötelezettség ([A Bizottság 2015/1100 végrehajtási rendelete](#)), mely eredményeiről a Bizottság két évente jelentést készít. A legutóbbi, [ötödik vasúti jelentést](#) és a hozzá kapcsolódó bizottsági munkadokumentumot ([SWD\(2016\) 427 final](#)) 2016 decemberében fogadták el. A jelentésben elemzett 2014-es adatok szerint továbbra is jelentős különbségek vannak az egyes EU-tagállamok között. A vasúti hálózat korszerűsítését célzó jelentős beruházások ellenére több kelet-európai tagállamban még mindig vannak olyan regionális hálózatok, ahol a személyvonatok maximális sebessége 120 km/h vagy ennél kevesebb. Ide tartoznak a Balti államok, Lengyelország, Magyarország, Románia és Bulgária. A tagállamokban a vasúti személyszállítás iránti kereslet 2014-ben 429 milliárd utaskilométer volt, melynek kb. 6 százalékát a nemzetközi személyforgalom adta. A vasúttal közlekedők aránya Ausztria (12,1%) és Dánia (10,1%) után Magyarországon (9,9%) volt a legmagasabb. A személyszállítási piac nyitottságát tekintve a tagállamok többségében a hagyományos szolgáltatók piaci részesedése 80 százalék feletti (kivételem Lengyelországban: 44,3% és az Egyesült Királyságban: 11%).

A BCG által rendszeresen elkészített tízfokú **Vasúti Teljesítmény Index** (Railway Performance Index, RPI) három dimenzió alapján értékeli az európai országok vasúti rendszerét (áru- és személyszállítás is): a használat intenzitása, a szolgáltatás minősége (a vonat pontossága és gyorsasága, a vasúti utazás megfizethetősége), illetve a biztonság. A BCG 2014-es adatokon alapuló legfrissebb jelentése ([2017](#)) az európai országokat három csoportba sorolta az

RPI értékek alapján (az egyes országok az értékek sorrendjében szerepelnek):

- 6-10 RPI érték: Svájc, Dánia, Finnország, Németország, Ausztria, Svédország, Franciaország;
- 4,5-6 RPI érték: Nagy-Britannia, Hollandia, Luxemburg, Spanyolország, Cseh Köztársaság, Norvégia, Belgium, Olaszország;
- 4,5 alatti RPI érték: Litvánia, Szlovénia, Írország, Magyarország, Lettország, Szlovákia, Lengyelország, Portugália, Románia, Bulgária.

Az utolsó kategóriába tartozó országok szinte mindegyike gyengén szerepelt a vasúti biztonságot tekintve (kivételem Írország). A jelentés megállapította, hogy a vasúti rendszer teljesítménye, valamint az állami támogatások és beruházások összegeként definiált állami kiadások között pozitív korrelációs kapcsolat van. A teljesítmény és a liberalizáció mértéke között azonban csak gyenge kapcsolatot találtak.

A VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK PIACÁNAK LIBERALIZÁCIÓJA

Az Európai Unió versenypolitikája keretében igyekszik ösztönzőleg fellépni annak érdekében, hogy az egyes tagállamok az olyan általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat, mint a közlekedés, nyissák meg a verseny előtt annak pozitív hatásai miatt. A liberalizáció melletti érvként jellemzően a választási lehetőségek bővülését, az árscökkenést és a szolgáltatás színvonalának emelkedését hozzák fel (Európai Bizottság [honlapja](#)). A vasúti liberalizáció célja mindemellett az is, hogy a vasút mind az áru-, mind pedig a személyszállítás esetén a közúttal szemben egy versenyképes és vonzó alternatívát jelentsen. A vasúti közlekedéssel kapcsolatban az EU egy **egységes európai vasúti térség** létrehozására törekszik, melyben a vasúti rendszerek kölcsönösen átjárhatók. A koncepció keretében a teljes vasúti piac megnyitására sor kerül. A piacnyitás 2001-ben vette kezdetét, ma az ágazatban a belföldi vasúti személyszállítás az egyetlen, mely liberali-

zálására még nem került sor. A vasúti árufuvarozás (nemzeti és nemzetközi szinten is) 2007 óta, a nemzetközi vasúti személyszállítás pedig 2010 óta nyitott a verseny előtt. 2011-ben a közlekedésről szóló [Fehér Könyv](#) a vasúti szolgáltatások piacnyitásának szándékát megerősítette.

Az egységes európai vasúti térség kialakítása érdekében 2001 és 2016 között összesen négy jogalkotási csomagot fogadtak el ([2001](#), [2004](#), [2007](#), [2016](#)), továbbá 2012-ben átdolgozásra került az első vasúti csomag ([2012/34/EU irányelv](#)). Az egyes csomagok céljai a következők:

- a vasúti piac megnyitása a verseny előtt,
- az egyes tagállamok vasúti rendszerei interoperabilitásának megteremtése,
- az egységes európai vasúti térség kialakításához szükséges keretfeltételek megteremtése.

A legújabb, **negyedik vasúti csomag** összesen hat jogszabály-módosítási javaslatot tartalmaz, melyek a belföldi vasúti személyszállítási piac fokozatos liberalizálását segítik elő. A technikai jogszabály-javaslatok ([2016/796 rendelet](#), [2016/797 irányelv](#), [2016/798 irányelv](#)) az adminisztratív költségek csökkentését, valamint az új belépők számára a piacra való bejutás megkönnyítését célozzák. A javaslatcsomag másik pillérét a belföldi vasúti személyszállítási piac liberalizációját segítő jogszabály-módosítások alkotják ([2016/2338 rendelet](#), [2016/2370 irányelv](#), [2016/2337 rendelet](#)). A negyedik vasúti csomag értelmében az új belépők 2020-tól nyújthatnak majd kereskedelmi szolgáltatásokat, illetve 2023-tól (bizonyos kivételek mellett) a vasúti közszolgáltatási szerződések odaítéléséről minden uniós vasúti társaság számára nyitott versenyeztetési eljárás keretében kell dönteni.

Az egyes tagállamokban a verseny két formája alakult ki ([SWD\(2016\) 427 final](#)):

- verseny a piacért: közszolgáltatási szerződések alapján egy vállalkozás kizárólagos jogot kap egy meghatározott vonalon való működésre;

- verseny a piacon: két vagy több szolgáltató ugyanazon vonalon működik (nyílt hozzáférés).

A regionális és az elővárosi vonalak kiszolgálását jellemzően közszolgáltatási szerződések alapján működtetik, míg a távolsági és a nagysebességű vasúti járatok gyakran nyílt hozzáférés keretében működnek. Ma a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások kb. kétharmadát közszolgáltatási szerződések alapján látják el. Nyílt hozzáférésű verseny alakult ki (eltérő mértékben) Ausztriában, a Cseh Köztársaságban, Németországban, Olaszországban, Szlovákiában, Svédországban és az Egyesült Királyságban.

BELFÖLDI VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS MAGYARORSZÁGON

Magyarországon a személyszállítási szolgáltatásokról szóló [2012. évi XLI. törvény](#) értelmében a belföldi vasúti és autóbuszos személyszállítási közszolgáltatások ellátása kizárólag közszolgáltatási szerződés keretében történhet. A jelenlegi vasúti közszolgáltatási szerződések 2023. december 31-ig hatályosak (Borbélyné, [2017](#)), melyek keretében a helyközi vasúti személyszállítási közszolgáltatást az állami tulajdonú MÁV-START Zrt., valamint a magyar és az osztrák állam közös tulajdonában lévő GySEV Zrt. biztosítja. Vasúti pályaműködtetési tevékenységet a MÁV Zrt. és a GySEV Zrt. lát el. Piaci szereplők nincsenek jelen egyik szegmensben sem.

A magyar vasúti személyszállítási piac főbb jellemzőit a 2. ábra tartalmazza (4. oldal).

Stratégiák, fejlesztések

A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia ([NKS](#)) és a részét képező Országos Vasútfejlesztési Konceptió (OVK) a vasúti infrastruktúra és szolgáltatások javítására vonatkozó célkitűzéseket és beavatkozási javaslatokat tartalmazza. Az OVK (113-115. o.) nyolc olyan beavatkozási lehetőséget javasol, melyek a meglévő infrastruktúra jobb kihasználása által a személyforgalomnál meghatározó menetidő és szolgáltatási színvonal javítását célozzák. Ilyen például a lassújelek meg-

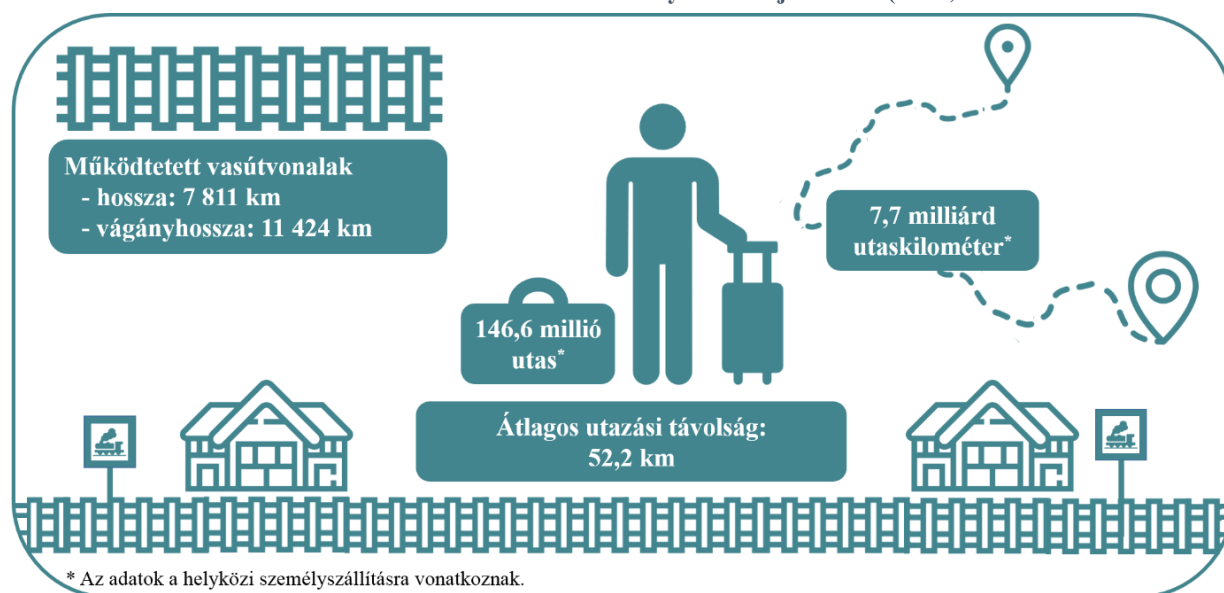
szüntetése, a gördülőállomány felújítása, vagy az autóbuszos és vasúti ráhordó hálózat fejlesztése. A koncepció a további fejlesztésközpontú beruházások között nevesíti a vasúti pályaépítést és a sebességemelést, a korszerű gördülőállomány beszerzését, valamint a modern utastájékoztató kialakítását.

2020-ig több uniós támogatású (CEF, IKOP) vasúti fejlesztés is kezdetét veszi, melyek jellemzően a nagyvárosok vonzáskörzetéhez és a páneurópai közlekedési korridorokhoz (TEN-

T) tartozó vasútvonalak korszerűsítéséhez kapcsolódnak. A vasútfejlesztéseket a magyar kormány 1500 milliárd forinttal támogatja, melyvel 2020-ig 900 kilométernyi vasúti pálya felújítását és a járműkapacitás bővítését kívánja fedezni (MTI, 2017.08.28.).

Az infrastruktúra bővítés ellenére, 2017. októberében civil szervezetek [tiltakoztak](#) a személyszállítási szolgáltatások visszafejlesztése ellen. Ezt a MÁV-csoport [közleményében](#) elutasította.

2. ábra: A belföldi vasúti személyszállítás jellemzői (2016)



Forrás: Infoszolg/KSH (2017): Magyar Statisztikai Évkönyv, 2016

Források:

- [2012. évi XLI. törvény](#) a személyszállítási szolgáltatásokról
- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia ([NKS](#)) – Stratégiai dokumentum (2014)
- Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) Országos Vasútfejlesztési Koncepció (OVK) – Vitaanyag (2013)
- Európai Parlament [honlapja](#)
- Európai Bizottság Mobility and Transport [honlapja](#)
- Európai Bizottság (2016): [Study on the prices and quality of road passenger services](#)
- BCG (The Boston Consulting Group) (2017): [The 2017 European Railway Performance Index](#)
- European Environmental Agency (2017): [Greenhouse gas emissions from transport](#)
- Borbélyné dr. Szabó Ágnes: A közösségi közlekedési közszolgáltatások legnagyobb kihívásai. Előadás, [2017. április 28.](#)
- Helyettes államtitkár: 2020-ig 1500 milliárd forinttal támogatja a kormány a vasútfejlesztést – MTI, 2017. augusztus 28.
- [Infojegyzet 2015/20.](#): Vasúti személyszállítás

Készítette: Vajda Adrienn
Képviselői Információs Szolgálat
E-mail: infoszolg@parlament.hu

infoszolg

Internet: www.parlament.hu/infoszolg
Intranet: intra.parlament.hu/infoszolg/
Tel.: (1) 441-4529; (1) 441-6486