

VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS

A Kormány [T/4682.](#) számon nyújtotta be a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény módosításáról szóló törvényjavaslatot. Az Infojegyzet bemutatja a magyar vasúti személyszállítás helyzetét és a legfontosabb uniós szabályozási előírásokat.

- A szolgáltatások minőségének fejlesztésével növelhető a vasúti személyszállítás teljesítménye.
- A helyközi személyszállításban továbbra is a közúti közlekedés növekedése várható.
- A vasúti infrastruktúra további fejlesztése szükséges villamosítással és a kétirányúsítások további kiépítésével.
- A magyar vasút fontos része az európai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedési hálózatnak.
- Az Európai Unió célja az egységes közlekedési térség létrehozása szabályozással és fejlesztések finanszírozásával.
- 2010. január 1-je óta a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacai nyitottak, több országban azonban továbbra is megmaradtak a nemzeti monopóliumok.

A vasúti személyszállítási közszolgáltatás az infrastruktúra-hálózat fontos eleme, ugyanakkor jelentős társadalmi közérzeti tényező, valamint a közös európai térség négy szabadság elvének egyik érvényesítési eszköze.

Helyközi közlekedés

Magyarországon a vasúti közlekedésnek gyengébb a versenyképessége a közúti közlekedéshez képest, ennek fő oka a személyszállításban az integrált, ütemes menetrend, illetve a tarifaközösségek hiánya. Emellett hazánkban kevés az intermodális átszállású állomás is, ezek továbbfejlesztése a jövőben fontos megoldandó feladatot jelent („Az [intermodális csomópont](#) a településhálózat és a többsíkú közlekedéshálózat különféle egymásra épülő kapcsolódási tereiben spontán létrejövő és/vagy tudatosan kialakítandó többfunkciós, kapcsolódásokat - utazási láncokat - átszállásokat magas szintű szolgáltatásokkal biztosító csomópont”). A megfelelő sűrűségű, a szolgáltatásaiban minőségi, komfortos és megbízható vasút (például az elővárosi vagy a nemzetközi közlekedésben) növekvő utas számot érhet el. Fontos elvárás például a versenyképes eljutási idő mellett a megfelelő átszállási idő biztosítása is a különböző közlekedési szolgáltatók összehangolásával vagy az állomások színvonalának emelése (akadálymentesítés, P+R parkolók fejlesztése is).

Országos vasúti személyszállítási teljesítmény (1000 utas/év)					
	2008	2009	2010	2011	2012
Elővárosi	52 637	52 191	55 116	58 120	58 769
Távolsági	12 117	11 652	13 103	13 580	13 893
ebből IC	6 307	6 368	6 535	7 013	6 949
Regionális	41 222	40 340	34 263	36 378	35 262
Nemzetközi	1 929	1 979	1 988	2 408	2 670
Összesen	107 905	106 161	104 471	110 486	110 596

Forrás: Infoszolg/[Nemzeti Közlekedési Stratégia – 2013](#)

A magyar vasúti személyszállítás 95 százaléka 2012-ben közszolgáltatás volt. A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ prognózisa szerint az esetlegesen elmaradó fejlesztések miatt a helyközi személyszállításban a következő időszakban is leginkább a közúti közlekedés növekedése várható, bár annak dinamikája elmarad a 2000-2008 közötti időszakétól.

VASÚTI INFRASTRUKTÚRA

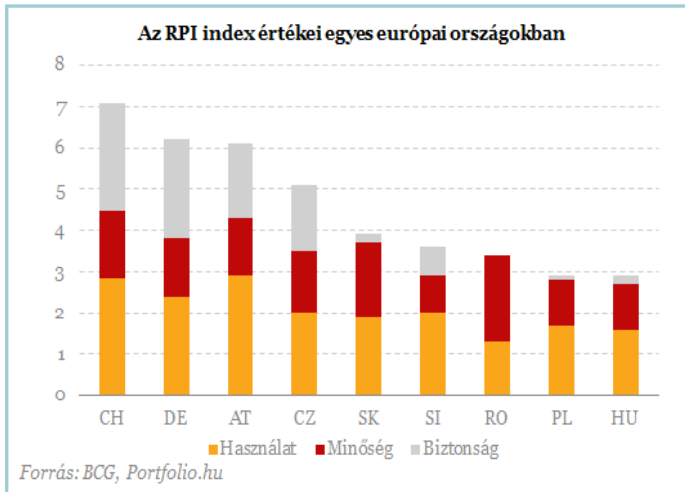
Magyarországon a nagyvasúti hálózat sűrűsége megfelelő, de fejlesztésre szorul mind a villamosítottág, mind pedig a pályák állapota (főleg a kétirányúsítottág). Ez azért is fontos, mert a villamos vontatás és az energia-visszatáplálásra alkalmas rendszereknek köszönhetően a vasút energiatakarékos közlekedési módnak számít.

A távolsági személyforgalomban a sugárirányú összeköttetések a jellemzőek a fővárossal vagy a megyeszékhelyekkel, a regionális központok egymással kevésbé vannak kapcsolatban.

Fontos a fejlesztések során a lassújelek megszüntetése, a kapcsolódó biztosítóberendezések és építmények felújítása és az elektronikus ügyintézés elterjesztése is.

Európai összehasonlításban, a Boston Consulting Group által kidolgozott Railway Performance Index (RPI) értékei azt mutatják, hogy a magyar vasúti infrastruktúra Európában átlagosnak mondható kihasználtság mellett működik, azonban a szolgáltatás minősége és biztonsága alacsonyabb a régiós átlagnál.

Az index készítői azt is megvizsgálták, hogy az egy főre jutó, vasútra költött állami támogatások és beruházások milyen kapcsolatban állnak az elért összpontszámmal. A legtöbb országban hasonló kapcsolat áll fenn a ráfordítások és az eredmény között, Magyarországon viszont az állami pénzköltés a legkisebb haszonnal jár (Portfolio, 2014. április 28.).



JOGSZABÁLYOK

- [2012. évi XLI. törvény](#) a személyszállítási szolgáltatásokról;
- [2005. évi CLXXXIII. törvény](#) a vasúti közlekedésről;
- [168/2010. \(V. 11.\) Korm. rendelet](#) az országos törzshálózati, regionális és egyéb vasúti pályák felsorolásáról;
- [271/2009. \(XII. 1.\) Korm. rendelet](#) az országos működési engedély alapján végzett vasúti személyszállítás részletes feltételeiről;
- [85/2007. \(IV. 25.\) Korm. rendelet](#) a közforgalmú személyszállítási utazási kedvezményekről;
- [263/2006. \(XII. 20.\) Korm. rendelet](#) a Nemzeti Közlekedési Hatóságról.

Vonalbesorolás és sebességkorlátozások a pályahálózaton:

Vonalbesorolás	vágányhossz [km]	sebességkorlátozás [km]						
		állandó	ideiglenes	összes	állandó	ideiglenes	összes	
A A transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák	3759	11 14	30%	357	10%	1471	39%	
B Nem a transz-európai vasúti áruforgalmi hálózat részét képező országos törzshálózati vasúti pályák	1680	67 4	40%	135	8%	810	48%	
C Regionális vasúti pályák	1373	75 9	55%	93	7%	852	62%	
D Egyéb vasúti pályák	1643	73 4	45%	133	8%	867	53%	
Összesen:	8455	32 81	39%	719	9%	4000	47%	

Forrás: Horváth: vasútfelvezetési koncepció

KÖZLEKEDÉSPOLITIKA AZ EU-BAN

A közlekedés a Római Szerződés óta az Európai Gazdasági Közösség egyik legelső közös szakpolitikája volt. Az Európai Uniónak ugyancsak kiemelt célja az egységes közlekedési térség létrehozása. Ezt egyfelől jogi szabályozással, másfelől az infrastruktúra fejlesztésének finanszírozásával kívánja elérni.

Fehér könyv a közlekedésről

A 2011-es [közlekedési Fehér Könyv](#) az egységes európai közlekedési térség kialakítását tűzte ki célul:

- a személyszállítás belföldi piacának megnyitása a verseny előtt, közbeszerzési szerződéseket csak pályázati eljárással lehessen elnyerni;
- az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) szerepének erősítése, a járműveknek egységes típusengedély, a vasúttársaságoknak egységes biztonsági tanúsítvány bevezetése;
- egységes árufuvarozási folyosó, egységes pályahasználati díjak bevezetése;
- tényleges és megkülönböztetés-mentes hozzáférés az infrastruktúrához az üzemeltetés és a szolgáltatásnyújtás szétválasztásával.

Az Európai Bizottság 2013-ban elfogadott és beterveztett, a hat jogszabályjavaslatból álló **negyedik vasúti csomagja** ([IP/13/65](#)) négy fő területből áll:

- **EU-szerte érvényes engedélyek** a vonatoknak – egyetlen biztonsági tanúsítvány;
- **működő struktúra** – meg kell erősíteni a pályahálózat-működtetőket és szét kell választani az üzemeltetési és a közlekedtetési feladatokat;
- **jobb hozzáférés a vasúthoz** – a személyszállítási piac megnyitása új belépők előtt;

- **képzett munkaerő** – a személyzet képzése és érdekvédelme.

A csomagban a Bizottság javaslatjai:

- A pályahálózat-működtetés – hatáskörök kiterjesztése (beruházás, karbantartás, napi üzemeltetés, menetrend-összeállítás).
- A vasútvonalak működtetőinek és a vonatok üzemeltetőinek szétválasztása.

2010. január 1-je óta a nemzetközi személyszállítási szolgáltatások piacai nyitottak.

Az Európai Vasúti Ügynökség főbb feladatai a következők:

- az európai vasúti rendszer biztonságának megerősítése;
- az európai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságának javítása;
- a járműkarbantartó műhelyek tanúsítására szolgáló európai rendszer kialakítása;
- a mozdonyvezetők egységes képzési és elismerési rendszere létrehozásának elősegítése;
- a közösségi vasutak biztonságáról szóló 2004/49/EK irányelv végrehajtásához szükséges műszaki támogatásról.

További vonatkozó uniós jogszabályok

- Az Európai Parlament és a Tanács [881/2004/EK rendelete](#) az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról (2004. 04. 29.)
- Az Európai Parlament és a Tanács [1371/2007/EK rendelete](#) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (2007. 10. 23.)
- Az Európai Parlament és a Tanács [2012/34/EU irányelve](#) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (2012. 11. 21.)
- A Bizottság [869/2014/EU végrehajtási rendelete](#) új vasúti személyszállítási szolgáltatásokról (2014. 08. 11.)

STATISZTIKAI ADATOK

A KSH [2013-as adatai](#) szerint nemzetgazdaság egészében a **vállalkozások** 2,3 százaléka (39 239) foglalkozik szállítással, raktározással. 2013-ban ebben a nemzetgazdasági ágban valósult meg folyó áron a nemzetgazdasági **beruházások** 18,5, a bruttó hozzáadott érték 6,4 százaléka, valamint itt dolgozott a

teljes munkaidőben **foglalkoztatottak** 7,1 százaléka.

A közösségi helyközi személyszállítás teljesítménye (**utaskiló méterben**) 2013-ban 2%-kal, 23,7 milliárdra nőtt, ezen belül a vasúti (7,8 milliárd) stagnált, az autóbuzsos 1%-kal, a légi személyszállítás 11%-kal emelkedett.

A helyközi személyszállításban a **szállított utasok** számát tekintve az autóbuzs-forgalom részesedése meghatározó, 79%.

A belföldi helyközi személyszállítás teljesítménye módoszatok szerint*



A vasutak 2013-ban a helyközi személyszállításban több mint 148 millió **utast** szállítottak. A vasúti utasszállítás döntő része belföldi (98%). Belföldi viszonylatban az átlagosan megtett út hossza 51 kilométer volt 2013-ban. A vasutat az utazóközönség jelentős része (72%) 50 kilométeres körzetben, veszi igénybe. A **fizető személyszállítás** aránya 78%. Az első osztályon utazók részaránya 10%.

Források:

- [2012. évi XLI. törvény](#) a személyszállítási szolgáltatásokról
- [Az európai vasút előtt álló kihívások](#) – Feljegyzés (Európai Bizottság - Brüsszel, 2013. január 30.)
- [A vasúti piac fejlődésének nyomán követéséről szóló negyedik jelentés](#) – Európai Bizottság (Brüsszel, 2014. június 13.)
- Jelentés a vasúti közlekedés állami támogatási rendszerének ellenőrzéséről – Állami Számvevőszék [1292.](#) sz. jelentés (2012. augusztus)
- [Horváth Zoltán: MÁV csoport vasútfejlesztési koncepció 2014-2020](#) – MÁV Zrt. Projektiroda, 2014.
- [Közérthetően az Európai Unió szakpolitikáiról: Közlekedéspolitika](#) (Európai Bizottság, 2014.)
- [Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia](#) (Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium – 2014. augusztus)
- [Nemzeti Közlekedési Stratégia, Országos Vasútfejlesztési Koncepció](#) (Készítette a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megbízásából a Stratégia Konzorcium – vitaanyag, 2013. október)
- [The 2012 European Performance Index](#) – Boston Consulting Group, 2012. november 19.
- A szállítási ágazat helyzete, 2013 – [KSH, 2014. december](#)

Készítette: Békési Attila
Képviselői Információs Szolgálat
E-mail: infoszolg@parlament.hu



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