



## VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A vasúti közlekedéssel kapcsolatos európai politika célja az egységes európai vasúti térség létrehozása. A vasúti ágazat piaci verseny előtti megnyitása 2001-ben vette kezdetét, és a folyamat tíz év leforgása alatt három jogszabálysomagot és egy átdolgozást eredményezett. Az egységes európai vasúti térség kiteljesítésére irányuló negyedik jogszabálysomag elfogadására 2016 áprilisában (műszaki pillér) és 2016 decemberében (piaci pillér) került sor.

### JOGALAP ÉS CÉLKITŰZÉSEK

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (1) bekezdése. A közös közlekedéspolitika célja a versenyfeltételek és a szolgáltatásnyújtás szabadságának biztosítása. Ehhez a műszaki, igazgatási és biztonsági szabályok harmonizálására van szükség, ami alapvető fontosságú a nemzeti vasúti rendszerek közötti kölcsönös átjárhatóság biztosítása érdekében. Az eltérő környezet- vagy fogyasztóvédelmi intézkedések szintén megkövetelhetnek bizonyos harmonizációt a versenytorzulás megelőzése és az új vállalatok könnyebb piacra lépése érdekében.

„Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” ([COM\(2011\) 0144](#)) című, 2011-es fehér könyvében a Bizottság azt a célt tűzte ki, hogy 2050-re biztosítani kell, hogy a közepes távolságú személyszállítás nagyrészt vasúton történjen. Középtávon (2030-ig) a meglévő nagy sebességű vasúthálózat hosszát a háromszorosára kell növelni és valamennyi tagállamban sűrű vasúthálózatot kell fenntartani. Hosszú távon pedig teljes mértékben ki kell építeni az európai nagy sebességű vasúthálózatot.

### EREDMÉNYEK

#### A. Kölcsönös átjárhatóság

A nagy sebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 1996. július 23-i [96/48/EK](#) és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2001. március 19-i [2001/16/EK irányelvekkel](#) az Európai Unió elindított egy folyamatot, amelynek célja, hogy megvalósuljon a tagállamok vasúti rendszereinek kölcsönös használata, valamint az akadálytalan és biztonságos átjárás egyik tagállam vasúti hálózatából a másikba. Ezen irányelvek alkalmazása során számos műszaki megoldást dolgoztak ki (ezek az úgynevezett átjárhatósági műszaki előírások, vagy ÁME-k). Ezek elsősorban olyan alapvető fontosságú szempontokra terjednek ki, mint az ellenőrző rendszerek, a biztonság, a jelzőrendszerek, a telematikai



alkalmazások az áru fuvarozási szolgáltatásokban, a nemzetközi forgalomban dolgozó személyzet képzése, a teherkocsik, valamint a zajcsillapítás.

A két fent említett irányelvet módosította és aktualizálta a 2004. április 29-i [2004/50/EK irányelv](#). A hagyományos vasúti rendszerekről szóló irányelv alkalmazási körét kiterjesztették a teljes európai vasúti hálózatra, hogy az megfeleljen az európai vasúti hálózatnak a nemzeti és nemzetközi áruszállítási szolgáltatások előtti, 2007 januárjára és a nemzetközi személyszállítás előtti, 2010 januárjára tervezett teljes megnyitása által támasztott követelményeknek. A 2008. június 17-i [2008/57/EK irányelv](#) – amelyet később a [2009/131/EK](#) és a [2011/18/EK irányelv](#) is módosított – egységes szöveggé dolgozta át a korábbi irányelveket. A negyedik vasúti jogszabálycsomag részeként magára a 2008/57/EK irányelv átdolgozására is sor került a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2016. május 11-i [\(EU\) 2016/797 irányelv](#) révén.

A vasutak kölcsönös átjárhatóságát gátló műszaki akadályok csökkentése érdekében a vasúti ágazat képviselői és a Bizottság 2005-ben, 2008-ban és 2012-ben egyetértési megállapodásokat írtak alá az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS) bevezetéséről és fejlesztéséről. A közelmúltban, 2016-ban, egy új egyetértési megállapodás rögzítette az aláíró felek közötti együttműködés fő célkitűzéseit és 2016-tól vállalt kötelezettségeit. Az ERTMS-hez kapcsolódó négy egyetértési megállapodás [itt](#) érhető el.

A nemzeti és nemzetközi áru fuvarozási szolgáltatások piacát 2007. január 1-jén teljes körűen megnyitották a verseny előtt. A nemzetközi áru fuvarozási hálózat jobb kihasználása és kölcsönös átjárhatóságának javítása érdekében az Európai Unió a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i [913/2010/EU rendeletben](#) kilenc versenyképes európai áru fuvarozási folyosót jelölt ki. Ennek célja az volt, hogy a vasút más szállítási módokkal szemben versenyképesebbé váljon a több tagállamon áthaladó áruszállítás tekintetében. A 913/2010/EU rendeletet módosította a 2013. december 11-i [1316/2013/EU rendelet](#), amely létrehozta a 2014-2020-as időszakra vonatkozó Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt. 2015-ben az Európai Stratégiai Beruházási Alapról, az Európai Beruházási Tanácsadó Platformról és a Beruházási Projektek Európai Portáljáról szóló, 2015. június 25-i (EU) [2015/1017 rendelet](#) módosította az 1316/2013/EU rendeletet. A [COM\(2016\)0597](#) bizottsági javaslat célja az volt, hogy meghosszabbítsa az Európai Stratégiai Beruházási Alap időtartamát, továbbá hogy technikai javításokat vezessen be az említett alapra és az Európai Beruházási Tanácsadó Platformra vonatkozóan. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság (TRAN) 2017. március 23-án szavazott a javaslatról, amely az intézményközi tárgyalásokot követően 2017. október 16-án lépett hatályba.

A negyedik vasúti jogszabálycsomag révén hatályon kívül helyezték a vasúttársaságok elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1969. június 26-i [1192/69/EGK rendeletet](#) és azt felváltotta a 2016. december 14-i (EU) [2016/2337 rendelet](#). A negyedik vasúti csomag eredményeként módosították továbbá a vasúti személyszállítási közszolgáltatási kötelezettségről szóló, 2007. október 23-i [1370/2007/EK rendeletet](#) is. A közszolgáltatási kötelezettségről szóló rendeletként is ismert, 2016. december 14-i (EU) [2016/2338 rendelet](#) módosítja



az [1370/2007/EK rendeletet](#), és foglalkozik a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca megnyitásának kérdésével.

#### **B. Az Európai Vasúti Ügynökség**

A 2004. április 29-i [881/2004/EK rendelettel](#) létrehozták a lille-i és valenciennes-i (Franciaország) székhelyű Európai Vasúti Ügynökséget (ERA), amelynek célja az európai vasúti rendszer átjárhatóságának és biztonságának javítása. Az európai vasúti hálózat egészében az ÁME-k harmonizációját, nyilvántartásba vételét és figyelemmel kísérését, valamint az európai vasutak számára közös biztonsági célok kitűzését határozták meg az ügynökség fő feladataként. Az ügynökség maga nem rendelkezik döntéshozatali hatáskörrel, hanem segíti a Bizottságot a határozati javaslatok kidolgozásában. 2008. december 16-án az [1335/2008/EK rendelet](#) új feladatokkal bízta meg az ERA-t. 2016. május 11-én a negyedik vasúti csomag részeként az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről szóló (EU) [2016/796 rendelet](#) hatályon kívül helyezte a 881/2004/EK rendeletet és annak helyébe lépett, hogy hozzájáruljon az egységes európai vasúti térség továbbfejlesztéséhez és hatékony működéséhez, biztosítsa a vasúti biztonság és átjárhatóság magas szintjét, valamint javítsa a vasút versenyképességét. Jelenleg az ERA az egyetlen hatóság, amely hatáskörrel rendelkezik ahhoz, hogy a határokon átnyúló tevékenységekre szánt járművekre (mozdonyokra és vasúti kocsikra) vonatkozó járműengedélyeket és a több tagállamban működő vasúttársaságok számára biztonsági egységes tanúsítványokat állítson ki.

#### **C. Szociális harmonizáció**

A 2005. július 18-i [2005/47/EK tanácsi irányelv](#) a határokon átnyúló interoperábilis szolgáltatásokat ellátó utazó munkavállalók alkalmazási feltételeit szabályozza a vasúti ágazatban. Az irányelv a vasúti ágazat európai szociális partnerei között létrejött megállapodáson alapul. Ezenkívül a 2007. október 23-i [2007/59/EK irányelv](#) harmonizálja a mozdonyokat és vonatokat működtető uniós mozdonyvezetők képzésére és minősítésére vonatkozó minimumkövetelményeket. Az irányelv szerint minden mozdonyvezetőnek rendelkeznie kell vezetői engedéllyel és egy harmonizált kiegészítő tanúsítvánnyal. Az irányelv ennek alapján rendelkezik a képesítések kölcsönös elismeréséről. 2011 októbertől óta tanúsítvány vagy engedély jogosítja fel a munkavégzésre azokat a mozdonyvezetőket, akik egy másik tagállamban határokon átnyúló szolgáltatást, kabotázs szolgáltatást vagy áruszállítást teljesítenek, továbbá azokat, akik legalább két tagállamban dolgoznak.

#### **D. A vasúttársaságok infrastruktúrához való hozzáférése**

A vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i [95/18/EK irányelv](#) szerint a vasúttársaságoknak működési engedéllyel kell rendelkezniük ahhoz, hogy valamennyi tagállam infrastruktúrájához hozzáférhessenek. Az engedélyt bizonyos közös feltételek (jó hírnév, megfelelő pénzügyi helyzet és szakmai alkalmasság) teljesítése esetén adja ki a vállalat székhelye szerinti tagállam. Ezt az irányelvet módosította a 2001. február 26-i [2001/13/EK irányelv](#), amely rögzíti a vasúti szállítási tevékenység gyakorlásának az Unió teljes területén érvényes (biztonsági, műszaki, gazdasági és pénzügyi) működési feltételeit, és szabályozza azt az engedélyezési



eljárást, amely lehetővé teszi a vasúti áruszállítási szolgáltatások nyújtását az európai nemzetközi vasúthálózaton.

Ezt követően az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i [2012/34/EU irányelv](#) hatályon kívül helyezte a [95/18/EK](#) és a [2001/13/EK irányelvet](#), és azok helyébe lépett. Az irányelv egyetlen szövegben foglalja össze a vasút fejlesztésére (itt lényeges elem többek között az infrastruktúra működtetésének és a szállítási tevékenységeknek a szétválasztása), a vasúttársaságok engedélyezésére és az infrastruktúra használati díjának felszámítási rendszerére vonatkozó főbb elveket. Az irányelv általában ösztönzi a versenyt azáltal, hogy nagyobb átláthatóságot biztosít a piacra lépési feltételek tekintetében, egyértelmű számviteli elkülönítést ír elő és megerősíti a nemzeti szabályozó testületeket. Részletesebben meghatározza a hálózathoz és a szolgáltatásokhoz való hozzáférés feltételeit, valamint a díjak felszámítására vonatkozó szabályokat.

A negyedik vasúti csomagot azért hozták létre, hogy kiteljesítse az egységes európai vasúti térséget és javítsa a kölcsönös átjárhatóságot. Az volt a célja, hogy a nemzeti személyszállítási szolgáltatások minőségének és hatékonyságának javítása érdekében megnyissa a verseny előtt a tagállami belföldi piacokon nyújtott vasúti közszolgáltatásokra vonatkozó közbeszerzéseket. 2016. december 14-én elfogadták az (EU) [2016/2370 irányelvet](#) (más néven: irányítási irányelv), amely a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében módosította a 2012/34/EU irányelvet.

A vasúttársaságok engedélyezéséről szóló, 1995. június 19-i [95/18/EK irányelvet](#) is módosították a 2004. április 29-i [2004/49/EK irányelvvel](#), amely a vasúttársaságok infrastruktúra-használatát biztonsági tanúsítványhoz köti. A vasútbiztonsági irányelvként is ismert, 2008. december 16-i [2008/110/EK irányelv](#) módosította a 2004/49/EK irányelvet. A negyedik vasúti csomag részeként a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) [2016/798 irányelv](#) hatályon kívül helyezte a 2008/110/EK irányelvet.

#### **E. A vonatok által okozott zajártalom**

A környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló, 2002. június 25-i [2002/49/EK irányelv](#) alapot teremt a vasúti járművektől és infrastruktúráktól eredő zajkibocsátás csökkentésére irányuló közösségi intézkedések elfogadásához. Ennek alapján 2003-ban elfogadták a vonatok által keltett zaj kiszámítási módszerére vonatkozó iránymutatásokat, és 2006 júniusában hatályba léptek az Európai Unióban használt gördülőállományra vonatkozó zajkibocsátási határértékek. 2011 áprilisában a Bizottság egy újabb határozatban módosította a vasúti rendszerben használt járművekre vonatkozó ÁME-ket. 2008. július 8-án a Bizottság közzétette a meglévő vasúti járműállomány zajkibocsátásának csökkentéséről szóló közleményét [COM\(2008\)0432](#), amelyben célul tűzi ki az összes teherkocsi korszerűsítését, és e cél megvalósításának határidejéül 2015-öt jelöli meg. A [2012/34/EU irányelv](#) ezenkívül új, a zaj mértékétől függő díjfelszámítási rendszert (Európai Vonatbefolyásoló Rendszer, ETCS) ír elő annak érdekében, hogy ösztönözze a vasúttársaságokat a vasúti kocsik kisebb zajkibocsátású fékekkel történő felszerelésére. A zajártalomnak megfelelően differenciált infrastrukturális díjrendszer elsősorban azokat a tehervagonokat érinti,



amelyek nem teljesítik a hagyományos transzeurópai vasúti rendszerben használt vasúti járművek által okozott zajártalommal kapcsolatos ÁME-k követelményeit. Amint azt korábban is említettük, a negyedik vasúti csomag, mégpedig a 2016. december 14-i (EU) [2016/2370 irányelv](#) módosította a 2012/34/EU irányelvet a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében.

## AZ EURÓPAI PARLAMENT SZEREPE

Az Európai Parlament jogalkotói hatáskörében a Bizottság legtöbb harmonizációs javaslatát támogatta, ugyanakkor maga is kihangsúlyozott néhány lényeges kérdést:

1. a fenntartható közlekedéspolitikáról szóló, [2008. március 11-i állásfoglalásában](#) a Parlament a műszaki akadályok elhárítása érdekében kifejezetten támogatta az ERTMS/ETCS vasútbiztonsági, ellenőrzési és jelzőrendszerének bevezetését, és az egységes európai vasúti térség létrehozására irányuló intézkedésekre szólított fel;
2. a közlekedés környezetbarátabbá tételéről és a külső költségek internalizálásáról szóló, [2009. március 11-i állásfoglalásában](#) a Parlament felszólította a Bizottságot, hogy haladéktalanul terjesszen elő konkrét javaslatokat valamennyi közlekedési módot illetően. A Parlament ezenkívül felkérte a Bizottságot, hogy könnyen érthető modell alapján nyújtson be átfogó tervet a külső költségek kiszámítására, felszámítására és az általuk gyakorolt hatás értékelésére. A Parlament ezután felkérte a Bizottságot, hogy terjesszen elő egy irányelvjavaslatot a mozdonyokra és kocsikra kivetett – a zajszint függvényében megállapított – díjak beszedésére vonatkozóan, és hogy a vasúttársaságokat ösztönözze arra, hogy haladéktalanul korszerűsítsék járműállományukat alacsony zajkibocsátású járművekkel;
3. „[A közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv](#) végrehajtása: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című, [2015. szeptember 9-i állásfoglalásában](#) a vasúti közlekedés tekintetében a Parlament felszólított a negyedik vasúti csomag gyors elfogadására. Célja az volt, hogy biztosítsa a belföldi vasúti személyszállítási piac kiegyensúlyozott megnyitását, a pályahálózat-működtetők függetlenségét, a közszolgálati szerződések versenytárgyalási eljárás útján történő odaítélését, a legmagasabb szintű vasúti biztonságot és átjárhatóságot, valamint a megfelelő pénzügyi és emberi erőforrásokat, hogy az Európai Vasúti Ügynökség egyablakos ügyintéző pontként működhessen a járműengedélyek és biztonsági tanúsítványok kiadásához.

A TRAN bizottság megvizsgálta a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló felülvizsgált javaslatot ([COM\(2017\)0548](#)). Az Európai Parlament 2018 novemberében állásfoglalást fogadott el a javaslatról. Az együtdöntési eljárás ugyanakkor még folyamatban van, és a végleges megoldásokról még nem született megállapodás a Parlament és az Európai Unió Tanácsa között.

Esteban Coito





