

NEMZETI
KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM
VEZETŐ-ÉS TOVÁBBKÉPZÉSI INTÉZET

ÁRVA ZSUZSANNA - SZABÓ TAMÁS

Közlekedéspolitikai



Budapest, 2014

A tananyag az ÁROP-2.2.19-2013-2013-0001 Elektronikus képzési és távoktatási anyagok készítése című projekt keretében készült el.

Szerzők:

ÁRVA ZSUZSANNA - SZABÓ TAMÁS

Kiadja:

© NKE, 2014

Felelős kiadó:

PATYI ANDRÁS
rektor



Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
www.ujszechenyiterv.gov.hu
06 40 608 608



A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai
Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg.

Tartalom

I. A közlekedési ágazat szabályozó mechanizmusai és stratégiai irányai	4
1. Bevezetés	4
2. A szabályozó mechanizmusok	4
3. Hazánk közlekedéspolitikájának stratégiai irányai	5
Önellenőrző kérdések	7
II. A közlekedéspolitika megújuló intézményrendszere	8
1. Az igazgatást végző szervezetrendszer	8
2. Gazdasági társaságok részvétele a közlekedéspolitikában.....	9
Önellenőrző kérdések	11
III. A közúti közlekedés	12
1. A közúti közlekedés műszaki elemei.....	12
2. A közlekedési ágazat munkamegosztásának lényegi formái	13
3. Közúti áruszállítás.....	15
4. Közúti személyszállítás.....	16
Önellenőrző kérdések	19
Fogalomtár	20
Felhasznált irodalom	21

I. A közlekedési ágazat szabályozó mechanizmusai és stratégiai irányai

1. Bevezetés

A közlekedés terén alkalmazott szabályozás elemzése során fontos figyelmet szentelni a közúti közlekedés gyakorlatát érintő közösségi jogalkotáshoz, amely napjainkra szervesen beépült a nemzetállam közlekedéspolitikájának gyakorlatába. Ez, a szabályozás tekintetében igyekszik leépíteni a közlekedési **szolgáltatások szabad áramlásának** gátjait, (gondoljunk csak a postai szolgáltatások vagy a menetrend szerint végzett közúti személyszállításra) valamint támogatja azon törekvéseket, amelyek a nemzetállamok közötti közlekedés-hálózat **infrastruktúrájának fejlesztésére** irányulnak. Mind a két fejlesztési irány a szabad áru- és munkaerő-áramlást hivatott szolgálni.

Az európai irányelvek hazai joggyakorlatba történő átmenetése némi disszonanciát okozott, mert sok esetben az irányelvek és a nemzetközi gyakorlat szigorúságát meghaladó szabályozások a hazai közlekedési, szállítási piac egyes résztvevőit hátrányos helyzetbe hozta.¹ Ebből is látszik, hogy az imént említett két irányvonal szoros összefüggésbe hozható az európai közösséget egyéb módon irányító politikák - mint például a kereskedelmi, versenyjogi, területi vagy akár a környezetvédelmi - szabályozó rendszerével. Ennek révén pedig közvetve és közvetlenül hat a közlekedési szektor egyes nemzetállamokban kifejtett teljesítményére.

2. A szabályozó mechanizmusok

A közlekedési ágazat a gazdaság egyik legfontosabb motorjaként hozzájárul a gazdasági és társadalmi célok megvalósításához. Ebben a szinergiában nem pusztán a nyersanyag, áru, kész- és félkész termékek áramlására, hanem a lakossági mobilitásra is nagy hangsúly kerül: hiszen az emberi erőforrások versenyében a közlekedés fontos szerepet kap a mobilitáson keresztül. Épp ezért a közlekedéspolitikában jelentős rendeltetés jut a **szociális szempontoknak**, ezzel is elősegítve a munkához, a **társadalmi közjavakhoz** - például egészséges életmódhoz vagy a kultúrához - **való hozzájutás esélyének egyenlőségét**.

A fentiekből látszik, hogy a közlekedési módozatok teljesítése nélkül más iparágak működése is ellehetetlenül, hiszen a termékek előállításához szükséges **alanyagok, félkész és késztermékek** jellemzően nem esnek egybe a gyártás, feldolgozás vagy az értékesítés helyszínével. Ezért a szállítás költsége nyilvánvalóan megjelenik majd a kereskedelmi árakban is, amelyek torzulhatnak akkor, ha a piac szabályozása elmarad. Az árak emelkedése viszont az **árak szabad áramlásának** - ezért az európai közösség irányelvei érvényesülésének - gátló tényezőjévé válhat.

A szállítási szolgáltatások további sajátossága, hogy az egyes **közlekedési alágazatok** (pl.: közúti, vasúti, vízi, légi) **egymással is versenyeznek**, ezért ezeket a szolgáltatásokat, illetve azok működtetését (pl.: igénybevételi vagy fejlesztési támogatás) szabályozni kell. Erre napjainkban egyre nagyobb hangsúly helyeződik, mert ugyan az egyes alágazatok infrastruktúrája eltérő - és ezért nem egyenlő eséllyel versenyeznek a piacon -, így például a nagyobb környezeti terhelés és egyéb externáliák (pl.: zajterhelés, balesetek, stb.) miatt a közúti áruszállítástól **nagyobb preferenciát** és támogatottságot kap a **vasúti szállítás**.

Az egyes közlekedési módozatokon belül megjelenő vállalkozások sok esetben közszolgáltatást ellátó vállalkozás-ként is megjelennek. Ebben az értelemben ezek közösségi igényeket szolgálnak ki, tehát **közszolgáltatást végeznek**.

„A közszolgáltatás a szolgáltatások azon sajátos típusa, melynek legfőbb jellemzője a **közösségi jelleg**. **Közszolgáltatás mindazon - az állam, a helyi önkormányzatok, vagy más szervezetek által nyújtott - szolgáltatás, amely**

1 Példaként említhető az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK irányelve egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 61/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról, illetve az ehhez kapcsolódó hatósági rendeletek.

a lakosok széles körének nyújt valamilyen ellátást, és nem minősül az állam egyoldalú közhatalmi aktusának. Olyan szolgáltatás tehát, amelynek megszervezéséért végső fokon az állam vagy a helyi önkormányzat felel, és amely mindenki számára azonos feltételek mellett vehető igénybe. A közszolgáltatásból való kizárás csak jogszabály alapján lehetséges.”²

A fogalom kapcsán meg kell említenünk a közszolgáltatási feladatokat ellátó vállalatok működéséből fakadó veszteséget, illetve annak finanszírozását. Tekintettel arra, hogy a személyszállítás az állam vagy az adott önkormányzat közszolgáltatási kötelezettségei közé tartozik, de a fizetendő díjakról, tarifákról szociálpolitikai szempontokat is figyelembe véve a közszolgáltatás megrendelője dönt, továbbá a tevékenység területenként változó hatékonysággal működik, az egyes gazdasági társaságok (szolgáltatók) veszteségét a közszolgáltatási szerződésben meghatározott módon a megbízó (az állam vagy önkormányzat) megtéríteni köteles. „... meg kell határozni a helyi személyszállítási közszolgáltatásra, így különösen a közszolgáltatási menetrendre, annak módosítására, a díjrendszerre és a közszolgáltatási kötelezettség körébe eső személyszállítási szolgáltatást végző közlekedési szolgáltató kiválasztására, valamint annak esetleges veszteségei ellentételezésére vonatkozó rendelkezéseket.”³

A közlekedési ágazat további fontos jellemzője, hogy a benne **működő vállalatok méretük, tulajdonviszonyuk és pénzügyi stabilitásuk jellemzői alapján eltérőek.** A közszolgáltatást végző vállalatok zöme állami tulajdonban van, amely tulajdonjogot többségüknél a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. gyakorolja. A közszolgáltatásokat jellemzően a feladat- és hatáskör szerint érintett minisztérium vagy helyi önkormányzat rendeli meg és megköti a szolgáltatóval a megrendelt feladatra irányuló szerződést. A közszolgáltatások e téren működő tulajdonviszonyi anomáliájának róják fel, hogy **a megrendelő** - legalábbis a menetrendszerinti személyszállítás vonatkozásában - **és a szolgáltató** közvetve egy és **ugyanaz:** nevezetesen az állam. Ezt a helyzetet fogja feloldani a személyszállítási szektor liberalizációja, amellyel a piac megnyílik valamennyi új belépő és szolgáltatás előtt.

További **fontos sajátossága a közlekedésnek**, hogy az egyes országokban működő alágazatok **szolgáltatási területe nem szorítható államhatárok közé**, amely maga után vonja a nemzetközi szállítmányozást érintő egyezmények betartásának követelményét. Ez a jellegzetesség nem pusztán az áruszállításra jellemző, mert hazánk vonatkozásában, az utóbbi évtizedben egyre inkább teret nyert a személyszállításban is. A határokon belül utazó szempontjából ennek azért van jelentősége, mert a nemzetközi személyszállítási szolgáltatás keretében a vasúttársaságoknak jogukban áll utasok felvételét és leszállását biztosítani a nemzetközi útvonalon található bármely állomáson, beleértve az ugyanazon tagállamban található állomásokat is - ez utóbbi lehetőséget hívja a szakirodalom „**kabotázsnak**”. A kabotázs tehát azt jelenti, hogy **egy határokat átszelő járat megállhat belföldön is**, és joga van az adott ország határain belül is utasokat szállítani, mégpedig a saját maga által meghatározott feltételek és árak mellett. Jó példája ennek a gyakorlatnak a „**RailJet koncepció**”, amelyet az ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) az **Oszták Szövetségi Vasutak** dolgozott ki.

Ennek köszönhetően gyorsan és kényelmesen utazhatunk számos ausztriai város és Budapest viszonylatában úgy, hogy a szerelvény számos hazai és osztrák város állomásán is megáll. Ez az infrastruktúrához való hozzáférési gyakorlat **a hazai menetrend szerinti közúti közlekedésben a piac liberalizációjáig nem működik.**

3. Hazánk közlekedéspolitikájának stratégiai irányai

a. A stratégiai irányok

A **közlekedés-szervezés és -fejlesztés** megvalósításának **célja** a társadalom mikro-, mezo-, és makro-szinten megjelenő tagjainak, csoportjainak igényeit jobban kielégítő korszerű és biztonságos, valamint a környezeti terhelést csökkentő közlekedés megteremtése.

A fenti törekvések megteremtése és a közlekedési rendszer hatékonyságának növelése, nemzetközi integrációja az ország tartós gazdasági növekedésének feltétele. Ennek részeként, a fenntartható mobilitás érdekében a közlekedést racionalizálni kell az alábbi szempontok mentén:

2 Dicső László: A helyi közszolgáltatások szervezése, Damex Művek, Budapest, 2010, 7-8.

3 Részlet a személyszállítási szolgáltatásokról szóló, 2012. évi XLI. törvény 5. § 2. bekezdéséből

- **gazdaság és társadalom igényeinek**, valamint az extern-hatások csökkentésének figyelembevételével;
- továbbá **a rendelkezésre álló források optimális** - az egyes területi egyenlőtlenségek figyelembe vételével történő - **megosztásával**.

Hazánk közlekedéspolitikájába foglalta a tagjelölt országok (például korábban Horvátország vagy Románia, jelenleg Szerbia), valamint a perifériás régiók közlekedési hálózatának bekapcsolását a magyar közlekedési rendszerbe, amely a Kárpát-medence vonatkozásában stratégiai jelentőséggel bír mind a közúti- és vasúti-, mind a vezetékes szállításban. Ennek érdekében a közlekedési szakmapolitika a szállítás átszervezésekor vállalta a **regionális különbségek csökkentésével** a területi esélyegyenlőségek megteremtését. Stratégiai célul tűzte ki a forgalmi torlódások és az azzal járó környezeti terhelés és egyéb ártalmak csökkentését. A fejlesztések során előtérbe került a közlekedésben az intermodalitás megteremtése, **a közlekedési módok összekapcsolása** a közlekedési csomópontok létrehozásával. Összességében elmondható, hogy a fejlesztések középpontjában olyan integrált közlekedési rendszer kiépítése áll, amely a közvetett (pl. externáliák) költségek által befolyásolt reális személy- és áruszállítási igények magas színvonalú kielégítésével és szolgáltatásaival gazdaságélénkítő hatást fejt ki.

b. A stratégiai irányok által kijelölt feladatok

Mivel Magyarország a Kárpát-medence közlekedése szempontjából is fontos stratégiai szerepet tölt be, az uniós csatlakozását követően vállalta, hogy elősegíti a páneurópai folyosó hazai szakaszának fejlesztését, amelynek eredményeként korszerűsíti - és részben korszerűsítette - a gyorsforgalmi utakat, vasúti törzsvonalakat, az országos vízi hálózat kikötőit, továbbá fejleszti a regionális repülőtereket. Tekintettel a fentiekre és az ezekkel kapcsolatosan megnövekedett forgalomra, a fejlesztések állandó célja **az útburkolatok és egyes műtárgyak** (hidak, felüljárók) folyamatos **karbantartása, és teherbírásának erősítése**. Ezzel párhuzamosan pedig kell teremteni **az alacsony emissziójú közlekedési módokat** (vízi és vasúti) versenyképességének növelését.

Magyarország idetartozó vállalása volt - főként azzal, hogy a schengeni határszélle vált - az **államhatárok megközelíthetőségét elősegítő** beruházások megvalósítása, valamint a követelményeknek megfelelő határátkelőhelyek létesítése. Ennek kapcsán számos keleti és déli határátkelőhely került felújításra. A kohéziós politikák fontos célkitűzése közé tartozik a leszakadó, **halmozottan hátrányos helyzetű** (ún. 3 H-s) **térségek felzárkóztatása**, amelynek szerves részeként előírásra került a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatosan a személyszállítás színvonalának emelése a multimodális közlekedés megteremtésével.

Az **élhetőbb nemzetállam megteremtése** érdekében az egészség megőrzése, a környezet védelme ugyancsak stratégiai részcélként szerepel hazánk közlekedéspolitikájában, amely ezt többek között a korábbi járműpark környezetbarát technológiára történő cseréjével, illetve az áruszállítás területén a kombinált megoldások előtérbe helyezésével, továbbá intelligens közlekedési rendszerek elterjesztésével kívánja elérni. A szabályozó mechanizmusok fejezetben már említett **üzemeltetési feltételrendszer reformját** követően, az EU-konform piacsabályozás valamint intézményi- és ellenőrzési háttér kialakítása, az infrastruktúra használati díj, illetve utazási kedvezmények megújítása továbbá a szállításból, közlekedésből származó kiegészítő bevételek szerzése is stratégiai részét képezik az ország közlekedéspolitikájának.

Önellenőrző kérdések:

1. Mi a közszolgáltatás fogalma?

Közszolgáltatás mindazon – az állam, a helyi önkormányzatok, vagy más szervezetek által nyújtott – szolgáltatás, amely a lakosok széles körének nyújt valamilyen ellátást, és nem minősül az állam egyoldalú közhatalmi aktusának

2. Mi a közlekedés-szervezés és -fejlesztés megvalósításának célja?

A társadalom mikro-, mezo-, és makro-szinten megjelenő tagjainak, csoportjainak igényeit jobban kielégítő korszerű és biztonságos, valamint a környezeti terhelést csökkentő közlekedés megteremtése.

3. Milyen szempontokat érdemes figyelembe venni a közlekedés racionalizálása során?

A gazdaság és társadalom igényeinek, valamint az extern-hatások csökkentését, a rendelkezésre álló források optimális - az egyes területi egyenlőtlenségek figyelembe vételével történő – megosztását.

4. Mi a kabotázs?

A kabotázs azt jelenti, hogy egy határokat átszelő járat megállhat belföldön is, és joga van az adott ország határain belül is utasokat szállítani, mégpedig a saját maga által meghatározott feltételek és árak mellett.

5. Milyen stratégiai feladatai és célkitűzései vannak az államnak a közlekedéssel kapcsolatban?

A fejlesztések állandó célja a közlekedési infrastruktúra (vasúti pályák, az útburkolatok és egyes műtárgyak (hidak, felüljárók) folyamatos karbantartása, és teherbírásának erősítése. Ezzel párhuzamosan meg kell teremteni az alacsony emissziójú közlekedési módokat (vízi és vasúti) versenyképességének növelését. Elő kell segíteni az államhatárok megközelíthetőségét elősegítő beruházások megvalósítását és a halmozottan hátrányos helyzetű térségek felzárkóztatását.

II. A közlekedéspolitikai megújuló intézményrendszere

1. Az igazgatást végző szervezetrendszer

A közlekedés alapvető feltételeit alágazati (közúti, vasúti, vízi és légi közlekedés) törvények szabályozzák. A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény példáján bemutatva érzékelhető, hogy a törvényi szabályozási szint kifejezetten meghatározza a közlekedéssel kapcsolatban ellátandó feladatokat, amelyek megvalósítása a Kormány, a miniszterek, államigazgatási szervek, valamint az egyéb költségvetési szervek hatáskörébe tartozik. **Kifejezetten állami feladatok** az alábbiak:

- a közúti közlekedés hatósági, igazgatási és nyilvántartási feladatainak ellátása;
- a járművek műszaki vizsgálata,
- a közúti közlekedési szakemberek és a közúti járművezetők vizsgáztatása,
- a közúti közlekedés biztonságát szolgáló nevelés, felvilágosítás és propaganda.

Az **állami és a helyi önkormányzatoknak közösen kell ellátniuk** a közúti közlekedés tervezését, fejlesztését, szabályozását és ellenőrzését, a közúti közlekedés szervezeti és működési feltételeinek meghatározását, valamint a közúthálózat fejlesztését, fenntartását, üzemeltetését.

Önkormányzati feladat a helyi közutakon, a helyi önkormányzat tulajdonában álló, közforgalom elől el nem zárt magánúton, valamint a tereken, parkokban és egyéb közterületeken a járművel történő várakozás biztosítása.

a. Kormány

A közlekedéspolitikai terén kiemelendő a Kormány **rendeletalkotási jogköre**, amellyel alapvetően határozza meg a közlekedéspolitikai keretét. A Kormány jogosult továbbá arra is, hogy a közlekedési ágazat terén jelentős **nemzetközi szerződéseket** kössön meg.

Szintén a Kormány határozza meg az **országos közúthálózat távlati szerkezetét a gyorsforgalmi- és főúthálózat nagytávú tervében** (továbbiakban Terv). A Terv tartalmazza az országos közúthálózat legalább 15, legfeljebb 30 éves időtávban tervezett célállapotát, így a fejlesztéssel érintett utak és útszakaszok, továbbá a fejlesztéssel nem érintett úthálózat útkategória be- vagy átsorolását, keresztmetszeti jellemzőit, térbeli elhelyezkedését, valamint a beruházással érintett utak és útszakaszok átminősítésére vonatkozó feltételeket. A gyorsforgalmi- és főúthálózat Tervben meghatározott útjait figyelembe kell venni a Fejlesztési Program végrehajtása, az Országos Területrendezési Tervről szóló törvény készítése, valamint a nagytávú fejlesztések helybiztosítására irányuló intézkedések során.

A Kormány előírja az országos közúthálózat fejlesztésével kapcsolatos feladatokat, a fejlesztések megvalósításának időbeli ütemezését. Ennek dokumentuma a **hosszú távú közúthálózat-fejlesztési program** (a továbbiakban: Fejlesztési Program). A Fejlesztési Program 15 éves távlatban tartalmazza a beruházások útkategória besorolását és keresztmetszeti jellemzőit. A Fejlesztési Program társadalmi egyeztetése során közre kell adni a fejlesztési célok fontossági sorrendjét, és be kell mutatni a személy- és áruszállítási szükségletek tervidőszakra előrebecsült adatait, illetve az infrastruktúra-fejlesztés közlekedési alágazatonként tervezett ráfordítási adatait. A Tervet és a Fejlesztési Programot a Kormány ötévente aktualizálja.

b. Az ágazati miniszterek

A **közlekedésért felelős miniszter** -aki jelenleg a Nemzeti Fejlesztési Miniszter- feladata, hogy az **állami teendők ellátását koordinálja**. A közlekedési ágazat azonban több miniszter összehangolt munkáját érinti, hiszen szinte az összes miniszter feladat- és hatáskörét érinti a közlekedési ágazat. A miniszter esetében kiemelendő a rendeletalkotási jogkör, amelyre felhatalmazás esetén van lehetőség, valamint az ágazati és stratégiai irányítás és a felügyelet.

c. *A Nemzeti Közlekedési Hatóság*

A Nemzeti Közlekedési Hatóság a közlekedésért felelős miniszter irányítása alatt működő **központi hivatal**, élén az elnök áll. A Hatóság a feladatait a központi szerve és különös hatáskörű országos illetékességű elsőfokú szervei útján látja el.

A Hatóság központi szerve a Központ, amelyet a Hatóság elnöke közvetlenül vezet, az **elsőfokú szervei** az alábbiak:

- Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal
- Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal
- Légügyi Hivatal.

A Központ és a Hatóság elsőfokú szervei szintén **országos illetékességgel** járnak el. Az első fokú szervek a közigazgatási hatósági hatáskörüket önállóan gyakorolják. A Kormány közlekedési hatóságként több ügytípusban a Nemzeti Közlekedési Hatóságot jelölte ki, mely hatáskört megosztva gyakorolja a fővárosi és megyei kormányhivatal járási hivatalaival, valamint a fővárosi és megyei kormányhivatal közlekedési felügyelőségeivel. Szintén a Hivatalt jelölte ki a Kormány légiközlekedési hatóságként, valamint vasúti igazgatási szervként és hajózási hatóságként.⁴

d. *A megyei és fővárosi közlekedési felügyelőségek*

A **megyei és fővárosi közlekedési felügyelőségek** a megyei és fővárosi kormányhivatalok közlekedési szakigazgatási szervei. A megyei és fővárosi közlekedési felügyelőségek által első fokon hozott döntés elleni fellebbezést a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központja bírálja el.

e. *Helyi önkormányzatok*

A helyi önkormányzat képviselő-testülete (közgyűlése) gondoskodik a **közúti közlekedéssel összefüggő helyi önkormányzati feladatok** ellátásáról, így különösen a gyalogos-átkelőhelyek megvilágításáról a település belterületén, a gyalogos-átkelőhelyhez vezető szilárd burkolatú járda, gyalogút, kerékpárút és gyalogos felállóhely, és egyéb gyalogos biztonsági berendezések létesítéséről és fenntartásáról, valamint a gyalogosok részére szolgáló vasúti gyalogos-átkelőhely és a kizárólag kerékpárosok közlekedését szolgáló vasúti átjárók létesítéséről és fenntartásáról.

A **fővárosi önkormányzat** a főváros közigazgatási területén lévő, közúttal érintkező szilárd burkolatú járda, gyalogút, gyalogos felállóhely szegélye, és ezek egységes kialakításának a követelményeit rendeletben határozza meg.

2. Gazdasági társaságok részvétele a közlekedéspolitikában

A stratégiai irányoknak és az azokkal összhangban történt változásoknak megfelelően az állam tulajdonosi jogköre visszaszorult és a szubszidiaritás elvének hatására a szektor vállalatainak felelőssége konkrétabbá vált. A közszolgáltatási és fenntartói kötelezettségek miatt továbbra is megmaradt az **állam meghatározó szerepe a személyközlekedési szolgáltatások és a közlekedési infrastruktúra fenntartásában**. Ezekben a feladatokban kiemelt fontosságú szerepet kapott a MÁV Zrt, a MÁV START Zrt, a GySEV Zrt., a Magyar Közút NZrt., és Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt, amely utóbbi 2013. november 1-vel kezdte meg a tevékenységét.

Az **infrastruktúra-fejlesztés és területrendezés összehangolása** érdekében a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. 1999-től gondoskodik a gyorsforgalmi úthálózatok engedélyezési és kivittelt terv szintű tervezéséről, 2007-től pedig a társaság az EU-s forrásokból megvalósuló közút- és vasút-hálózatfejlesztési programjainak megvalósítója. A kormányzat 2007-2013 közötti programozási időszakban több mint 2000 Mrd Ft értékű, a közúti és vasúti infrastruktúrát érintő beruházást valósít meg, ebből közel 1500 Mrd Ft értékűt a NIF Zrt. gesztorálásában, amely a Közlekedésfejlesztési Operatív Program (KözOP) keretein belül valósult meg.

⁴ A részletes hatásköri megosztást a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. r. 4-8. §-a tartalmazza.

A **környezetvédelem és a közlekedésbiztonság, valamint a közlekedési kutatás és fejlesztés irányításában** szerepet vállaló Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. a tudományos tagozatain és regionális irodáin keresztül végzi az alkalmazott kutatási-fejlesztési, mérési-vizsgálati, valamint szakértői tevékenységét annak érdekében, hogy elősegítse az Országgyűlés és a Kormányzat közlekedési ágazatot érintő döntéseinek tudományos megalapozását. A szervezet egyben a regionális irodáin keresztül hatékonyan tudja kifejteni a területi közösségi közlekedést fejlesztő működését, amelynek keretein belül többek között ajánlásokat tesz az elektronikus jegy- és bérletrendszer bevezetésére, valamint a hálózati struktúravizsgálataival közreműködik a tarifaközösségek és közlekedési szövetségek megalakulásában.

Önellenőrző kérdések:

1. Milyen céljai vannak a közúti közlekedés állami szabályozásnak?

A közúti közlekedés hatósági, igazgatási és nyilvántartási feladatainak ellátása, a járművek műszaki vizsgálata, a közúti közlekedési szakemberek és a közúti járművezetők vizsgáztatása és a közúti közlekedés biztonságát szolgáló nevelés, felvilágosítás és propaganda.

2. Melyek azok a feladatok, amelyeket az államnak és a helyi önkormányzat közösen kell ellátnia?

Az állami és a helyi önkormányzatoknak közösen kell ellátniuk a közúti közlekedés tervezését, fejlesztését, szabályozását és ellenőrzését, a közúti közlekedés szervezeti és működési feltételeinek meghatározását, valamint a közúthálózat fejlesztését, fenntartását, üzemeltetését.

3. Milyen szervek vesznek részt a közlekedési igazgatásban?

A Kormány, az ágazati minisztérium, a Nemzeti Közlekedési Hatóság, a fővárosi és megyei kormányhivatalok közlekedési felügyelőrségei és a fővárosi és megyei kormányhivatalok járási hivatalai illetve a helyi önkormányzatok

4. Melyek a Nemzeti Közlekedési Hatóság elsőfokú szervei?

A Közúti Gépjármű-közlekedési Hivatal, Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal és a Légügyi Hivatal.

5. Milyen gazdasági társaságok vesznek részt a közlekedéspolitikai megvalósításában?

Kiemelt fontosságú szerepet kapott a MÁV Zrt, a MÁV START Zrt, a GySEV Zrt., a Magyar Közút NZrt., és Nemzeti Útdíjfizetési Szolgáltató Zrt.

III. A közúti közlekedés

1. A közúti közlekedés műszaki elemei

Annak érdekében, hogy a közlekedéspolitikát alakító viszonyokat tisztán lássuk, az irányító hatóság és EK irányelvek mellett tárgyalandó téma a közúti közlekedésben résztvevő műszaki elemek, illetve az azokhoz kapcsolható közvetett vagy közvetlen költségek. Mivel ezek egy része közvagnak minősül, a korábban a stratégiai irányelvekben megfogalmazott feladat-ellátás mentén fenntartásukért az állam a felelős: ennek értelmében a fenntartás költségei is a központi költségvetést terhelik.

a. A közúti pálya

A közúti pályákat számos szempontrendszer szerint különböztethetjük meg. Ez az osztályozás történhet az **illetékes felügyeleti szerv** szerint vagy akár a **fenntartói munkákat elvégző illetékessége alapján**. A felügyelet szerint történő csoportosítás esetén léteznek az országos közutak és gyorsforgalmi utak, amelyekkel kapcsolatos feladatokat a Magyar Közút NZrt. munkáján keresztül a közlekedésért felelős tárca lát el, továbbá léteznek az önkormányzatok kezelésébe tartozó közutak, amelyekkel összefüggő feladatot a megyei és városi közlekedés-felügyeleti szervek végzik. Léteznek közvetlen tevékenységekhez kapcsolódó utak, amelyek valamilyen gazdálkodáshoz, termeléshez köthetők, valamint magánszemélyek által használt, jellemzően saját ingatlanon lévő utak. Ezek az ún. saját használatú utak.

Az utakat feloszthatjuk **feladat-ellátásuk** szerint is. Eszerint különbséget tehetünk közutakban úgy, mint:

a, gyorsforgalmi utak – amelyek határátlépesi pontok, az országos közúthálózatra csatlakozó csomópontok között, emelt szintű szolgáltatást biztosítva teremtik meg a közúti hálózati kapcsolatot

b.) **főutak** – 1,2 illetve 3 számjeggyel jelölt országos közutak, amelyek a nemzetgazdaság gerincét képezik - illetve azon belül is lehetnek:

- elsőrendű (országos és nemzetközi jelentőséggel bíró) és
- másodrendű utak (ez utóbbiak a megyék, városok közötti forgalmat bonyolítják le)

c.) **alsórendű utak**, 4 vagy 5 számjeggyel jelölt országos közutak amelyek lehetnek:

- összekötő, bekötő utak és
- állomáshoz vezető utak.

Az országos közúthálózat (vagy pálya) részei az alábbiak szerint csoportosíthatóak:

megnevezés	hosszúság [km]*
Gyorsforgalmi utak	1.273
Országos közutak	31.628
Összekötő és bekötő utak	22.688
Egyéb (pl. állomáshoz, gyorsforgalmi úthoz vezető) utak	647

Az országos közutak hossza 31 628,1 km. Az országos közúthálózat bonyolítja le az ország teljes közúti forgalmának mintegy 75 %-át. Az országos közutak hosszának 27 %-a településeken halad keresztül, tehát a települések helyi for-

* Az adatok a Magyar Közút Zrt. nyilvántartásából a 2011. június 15. állapotot tükrözik

galmának lebonyolításában is jelentős szerepet játszanak. Az országos közutakon 7 324 db híd, 1 785 db közúti-vasúti keresztezés (amelyből 1 461 db szintbeli, ebből 55 db biztosítás nélküli), ezen kívül 8 633 db közúti csomópont és 4 372 db szintbeli gyalogos átjáró található.⁵

A fenti adatok nagyjából a gazdasági fejlődésnek megfelelő állapotot tükrözik, viszont az útburkolatok minőségi paraméterei jelentősen elmaradnak a nemzetközi követelményektől. Ezért az új utak létesítésénél vagy a meglévő pályák korszerűsítésénél a tervezést megelőzően útparaméter-vizsgálatokat végeznek. Ilyenek lehetnek az út bármely szakaszán biztonságos haladási sebesség [km], a legnagyobb ívsugarú kanyar [m], esetleg a legnagyobb lejtő [%] vagy az előzési távolság [m], illetve a belátható útszakaszon történő megállási hossz [m]. Ezeket az adatokat az Országos Közutak Tervezési Szabványa pontosan megjelöli.

Ezeket a pályákat az állam nem csupán **megépíti**, hanem a közszolgáltatási kötelezettségéből fakadóan – a Magyar Közút Nzrt.-n keresztül fenn is tartja, **üzemelteti** is azokat. A feladatok közé tartozik a folyamatos burkolati minőség ellenőrzése, amely tevékenységhez szorosan kapcsolható a figyelő- és segítő szolgálat. A közútkezelő vállalatok a téli üzemeltetés során - az úthálózat járhatóságának biztosításával - stratégiai szereplőivé válnak az ország életének.

A közúti közlekedés fontos részei az **úttartozékok** (pl. jelzőtáblák, kilométer-kövek és - táblák) és a **közúti jelzések** (pl. jelzőtáblák és útburkolati jelek), de a **közlekedés-biztonsági berendezések**, valamint a **közvilágítással kapcsolatos berendezések**, amelyeket a településeken és azok bevezető szakaszain alkalmaznak. Az előbbieken túl ilyen berendezések lehetnek a vezetőoszlopok - amelyek célja a jó optikai vezetés - és a **vezető korlátok**, amelyek a veszélyes útszakaszokon az út szélét jelölik. A **közúti műtárgyak** a közút terepviszonyainak eltérőségéből fakadóan a **közlekedést akadályozó tényezők** elhárítására szolgálnak.

Ilyenek lehetnek például:

- alagutak,
- támfalak, bélelő falak,
- hidak és átereszek,
- hó-védművek.

A közúti közüzem zavartalan biztosítása megkívánja az üzemanyag-töltőállomás, valamint a fiziológiai szükségletek kielégítésére szakosodott vendéglátóhelyek egyre inkább kiterjedő hálóját.

b. A közúti gépjárművek

Közúti gépjárműnek nevezzük az olyan személyeket vagy egyéb anyagokat szállító közlekedési eszközt, amely nincs kényszerpályához kötve (ld. kötöttpályás közlekedés), és a továbbításhoz szükséges erőgépet foglalja magába, miközben közúton közlekedik.

A legáltalánosabb felosztás szerint léteznek ún. **személy- és haszongépjárművek**. Értelemszerűen a különbséget a rajta vagy benne szállított „matéria” teszi. Viszont ennek ellenére az autóbusz - tekintettel arra, hogy díj ellenében (is) szállít - haszongépjárműnek minősül.

A statisztikai besorolás – amely a rendeltetésre fókuszál – **személyszállító és áruszállító** járművek szerint történik.

2. A közlekedési ágazat munkamegosztásának lényegi formái

Közlekedési munkamegosztásról az egyes alágazatok közötti **arányosított szállítási teljesítmény elosztáskor** beszélünk.⁶

Az érintett szektorban lezajló munkamegosztás változása egyfelől a technikai és technológia trendek változásával, másfelől az Európai Unió szabályozásával folyamatosan változik. Az egyes alágazatokat szállítási célokra igénybevevők az igényeik szerint differenciálnak, amely kapcsán a munkamegosztásnak számos formája alakult ki.

⁵ Forrás: Magyar Közút Zrt.

⁶ [Borotvás E. 1991.]

A közlekedési alágazatok közötti munkamegosztásban az alábbi formák értelmezhetőek:

- a szállítás tárgya (személy vagy áru),
- az igénybevett eszközök (közút, vízi út, vasút, légi szállítás esetleg csővezetékes),
- az igények kielégítésében résztvevő szektorok (pl. ipar, mezőgazdaság, stb.),
- igények területi sajátossága (infrastruktúrával való ellátottság),
- befolyásoló időhorizontja, jellege és eszköz szerint is.

A fentiekből látszik, hogy az egyes eszközök közötti **munkamegosztást** egyrészt az eltérő **alágazati technológiák**, másrészt a szállítási feladatokkal szemben támasztott, **különböző minőségi elvárások tényezői** alakítják. Ebből következik, hogy a közlekedéspolitiká és a munkamegosztás kölcsönhatásban vannak, és folyamatosan alkalmazkodva változnak.

A munkamegosztás tekintetében további különbséget tudunk tenni a **szállítás dimenziói** között, amelyek szerint a szállítás lehet:

- **vertikális**: olyan szállítási láncok esetében, amelyek **áru- vagy termékcsoportha** specializálódtak. (Ilyen lehet például az ömlesztett mezőgazdasági termék, hűtött félkész áru stb.)
- **horizontális**: szinergiában működő **szállítási eszközök kapcsolata** (Ide tartozik a intermodális menetrend-szerinti közlekedés)

Ugyancsak a közlekedéspolitikát befolyásoló alágazati csoportosítás a munkamegosztás **időhorizont szerint** történő csoportosítása. Eszerint a közlekedéspolitikában ismeretes az operatív feladatokat meghatározó **rövidtávú** célrendszer, amely a közlekedés eszközzel kapcsolatosan egy-két év távlatában határozza meg a feladatokat. Ide sorolhatóak például a közüzemű személyszállítás esetében az időszakos javítások és gumiköpeny cserék.

A **középtávú** munkamegosztásról öt-tíz éves periódust figyelembe véve beszélhetünk. Ez a feladat az alágazati struktúraváltás, amely főként az igények változásából vagy technológiai fejlődésből eredő, igény-korrekcióit követi nyomon és képezi le.

A munkamegosztás **hosszútávú vagy távlati** értelemben vett időszáma tíz-húsz év, amely a gazdaság fejlődésének nyomában az újonnan megjelenő ágazatok és közlekedési alrendszerek fejlesztésével kapcsolatos. Ilyen jellegű változások a főként a betelepülő nagyvállalatok és nemzetközi irányelvek trendjeire, valamint szállítási szolgáltatások igényeire épülő beruházásokkal (pl. autópálya-építés, városi közlekedés-fejlesztés, vasúti vonal villamosítása, stb.) összefüggésbe hozható munkamegosztási átalakulások.

Ahhoz, hogy a közlekedéspolitiká a különféle távlatokkal stratégiát alkothasson, a trendek és irányelvek szemléletén túl az igényeket is figyelembe kell vennie.

Ahhoz, hogy a stratégiai célok a fejlődést szolgálják a közlekedés teljesítményének mérésére van szükség, amely a közúti közlekedés vonatkozásában jellemzően az alábbi mutatószámokkal történik:

Mutató	Mértékegység
közúti járműállomány összetétele	tehergépjárművek, személygépkocsik, buszok, stb. száma [db]
távolsági és helyi autóbusz-közlekedés	elszállított utasok száma [fő], férőhely-kihasználtság [utas/km], [férőhely/km]
közúti áruszállítás teljesítménye	elszállított áruk tömege [árutonna/km]

3. Közúti áruszállítás

Az áruszállítás vagy másként áru fuvarozás a kereskedelmi láncnak, a kereskedelmi útvonalak révén fontos része volt a nemzetközi gazdaságnak már a középkorban. Akkor, (ahogy ma is) a termelés - elosztás - fogyasztás láncolat összekötő elemeként funkcionált.

Az áruszállításra erősen hat a termelés és a fogyasztás térbeli jellemzője, valamint hazánk esetében a földrajzi elhelyezkedés, lévén a Kárpát-medence tranzit-országaként hazánkon halad át számos nemzetközi gyorsforgalmi út.

a. Az áruszállítást alakító tényezők

„A teheráru szállítások iránti keresletnek a személyközlekedéshez viszonyítva nagyobb a gazdaság általi meghatározottsága, hiszen kedvtelésből aligha végeznek áruszállítást.” Ebből a logikából kiindulva leszögezhető, hogy az áruszállítási igények volumene részben eltérő befolyásoltság alatt van, mint a személyi közlekedés.

Az **áruforgalomra ható tényezők** az alábbiak lehetnek:

- az adott ország területe, népsűrűsége,
- az adott ország gazdaságföldrajzi helyzete: például ebből a szempontból országunk nagyon „szerencsés”, mert Európa szívében, a Kárpát-medence közepén, több nemzetközi gyorsforgalmi út szeli át.⁸
- a kiinduló és célország (helyközi szállítás esetén az adott ország) gazdasági struktúrája;
- az egyes országok közlekedési infrastruktúra fejlettségének szintje;
- és végezetül - ahogy a személyi közlekedésben - itt is meghatározó szerepe van a GDP-nek.

Fontos megjegyezni, hogy a tranzitkereskedelem miatt az áru fuvarozásban a GDP-nek kisebb hatása van az igénybevétel volumenének alakulására, mint a közlekedésben. Gondoljunk a közlekedés fő motivációira: munkába-, iskolába járás, szabadidős tevékenységgel kapcsolatos utazás. Ezek mind fogyasztást indukálnak és növelik a fajlagos gazdasági tevékenységet, az áthaladó tranzitjárművek másodlagos hatása a GDP-nkre szerényebb.

Ugyanakkor a modern termelési rendszerek, amelyek sok esetben távolról szerzik be az alkatrészeket (lásd a magyarországi autóipar résztvevői), különféle raktározási technikákat (pl. just in time, revolving stock) alkalmazva gerjesztik az igényeket és ezzel nagy feladat elé állítják a közúti áruszállítást.

Az európai és a hazai áruszállítási teljesítmények nagy részét közúti járművekkel végzik. A közúti áruforgalomban **elkülönül a belföldi és a nemzetközi forgalom**. Ennek egyik oka az eltérő jogi környezet, a másik pedig a forgalom sajátosságai. Így például az országok közötti nagy távolságú forgalom lebonyolítását jórészt csak nagy teljesítményű, nagy szállító-kapacitású, gyors járműszerelvények alkalmazásával végzik, míg hazai viszonylatban - a viszonylag rövid vagy átlagos fuvarozási távolság miatt - a küldemények nagyobbik hányadát kis- és középkategóriás járművekkel bonyolítják le.

b. A közúti áruszállítás jellemzői

Az 1990-es évektől a vasút szerepe csökkent és a közút fontosabb szerepet kapott.

Előnyök:

- Nem kötött pályán mozog az áru.
- Háztól - házig szállít.
- Csökken az árusérülés kockázata, mert nincs átrakodás.

7 ERDŐSI Ferenc: Európa közlekedése és regionális fejlődése, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2004, 175.

8 Ezért cserébe persze számos externáliát el kell viselni a közlekedőknek (pl. balesetek, zsúfoltság) és az utak menti lakosságnak (pl. környezeti terhelés, emisszió).

Hátrányok:

- Nagyon szennyezi a környezetet
- Nagyon terheli az útvonalakat
- Lassítja a forgalmat)
- Relatíván magasabb baleseti kockázat

4. Közúti személyszállítás*a. A közúti személyszállítás jellemzői*

A személyek helyzetváltoztatásának módja többféle lehet, attól függően, hogy az egyéni lehetőségek mit engednek meg (pl. rendelkezésre áll-e autó, vagy van-e a településen vasúti pályaudvar) **beszélhetünk egyéni vagy tömegközlekedésről**. Ez utóbbin belül - a közútnál maradván - létezik menetrendszerinti, illetve különjáratos tömegközlekedés.

A közhasználatú, menetrendszerinti járatok esetében a közúti közlekedés túlnyomó részét biztosító Volán vállalatcsoport járatai mindenkinek rendelkezésére állnak, amennyiben **megfizeti a viteldíjat és betartja az utazási szabályokat**.

A menetrendszerinti autóbuszos közlekedés gyakorlata megkülönböztet **távolsági (nemzetközi) és helyközi, valamint helyi járatokat**. Ahogy a nevek is tükrözik, a távolsági járatok megyéket átívelő távolságokat tesznek meg, míg a helyközi járatok az adott megye - újabban régió - területén belül végzik a közszolgáltatást. A távolsági autóbuszjáratok feladata nem pusztán a nagy távolságok átívelése, hanem az utazóközönség vasúti csomópontokra történő eljuttatása is. A helyi közlekedésben pedig a település határán belüli megállók között történik a személyszállítás. A menetrendszerinti közúti közlekedés ezen esetében, az adott távolság relevanciájában, az utasok számára alacsonyabb ráfordítást jelent, mint más eszköz használata. Viszont vegyük figyelembe, hogy a helyközi járatok sok esetben – egy nagyobb településen vagy városban áthaladva – ellátnak helyi közlekedési funkciókat is.

A kollektív közlekedésben a menetrendszerinti közlekedésen túl ismeretes még a **szerződéses járatok közlekedése** (pl. munkahely és településközpont között) vagy a **különjáratú közlekedés** (pl. ilyenek lehetnek a kirándulókat vagy a sportolókat szállító buszok.) Ettől a rendszertől időben és térben kényelmesebb az **egyéni közlekedés**, amelyben az utazás időpontja és útvonala az utazó kívánalmai alapján kerülnek meghatározásra (viszont személygépkocsi esetén ez drágább megoldás). Az egyéni közlekedés történhet személygépkocsival, taxival, biciklivel vagy motorkerékpárral.

Figyelembe véve a tényt, hogy a népesség a 2010. évi 10 millió főről 9,5 millióra csökkent, és a népesség előregszik, a háztartások száma (a nagyszámú egyedül élő személy miatt) számottevően emelkedik. Bár az életszínvonal növekedése a mobilitás és a gépkocsiállomány növekedését eredményezi, az egyéni közlekedés pedig az életszínvonalát, mégis a népesség előregedése miatt alacsonyabb ütemben követi, így a közösségi közlekedés – bár csökkenő mértékben, de – változatlanul fontos szerepet játszik.

b. Közúti közszolgáltatási tevékenység

A **menetrend szerinti, közhasznú közlekedés a gazdaság kulcsfontosságú eleme**, mivel annak hatékonysága, biztonsága jelentősen befolyásolja egy térség fejlődését. Az elvárt mértékű szolgáltatás hiánya meggátolhatja a vállalkozások létrejöttét, letelepedését, míg a megfelelő méretű és hatékonyságú rendszer elősegítheti a kiegyensúlyozott regionális fejlődést. Tehát az állam nem pusztán a polgárait nézve vállalkozó kötelezettséget amikor közszolgáltatásként finanszírozza a közúti (vagy egyéb ágazatban működő) közlekedést, hanem az állampolgárok életszínvonalának javítása, a társadalmi közjavakhoz való hozzáféréseinek esélyegyenlőségi céljából is teszi ezt. A közúti menetrendszerinti közszolgáltatásokat az **állam – vagy a helyi önkormányzat – rendeli meg a szolgáltatótól** (azaz a személyszállítás tárgyi, személyi és hatósági feltételeivel rendelkező vállalatától). A szolgáltató a tevékenységének folytatása közben keletkezett hiányt a megrendelő általi, közszolgáltatási szerződésben rögzített módon történő megtérítésére jogosult.

Ennek egyik alapja a **kedvezményes utazási feltételekkel rendelkezők** (pl. nyugdíjas vagy diák) által igénybevett jegy vagy bérletkonstrukciókból keletkező hiány, amelynek módját és mértékét a fogyasztói árkiegészítésről szóló 2003. évi LXXXVII. törvény határozza meg.

„Az árkiegészítés alapja a melléklet szerinti kedvezményes közforgalmú személyszállítás – kivéve a hatósági áras különjáratú autóbusz-szolgáltatást – esetén a tárgyhónapban értékesített jegyek, bérletek darabszáma.”⁹

Figyelembe véve az 1191/69 EKG rendeletben leírtakat elmondható, hogy a közúti közszolgáltatás egy olyan tevékenység, amely **piaci alapon nem lehet gazdaságos** a kedvezmények rendszere miatt, viszont az ebből keletkezett veszteség megtérítéséért az állam törvényi garanciát vállal az alábbiak szerint:

„Az ellátásért felelős közszolgáltatási kötelezettséget abban az esetben tarthat fenn vagy rendelhet el, ha:

- a) az adott közszolgáltatás biztosítását a közérdek megköveteli, és;
- b) a közszolgáltatás gazdaságos ellátása más módon nem biztosítható, továbbá;
- c) a szolgáltatónak kiegyenlíti a közszolgáltatási kötelezettségből eredő valós veszteségét”.¹⁰

Tekintettel arra, hogy a közszolgáltatási kötelezettség elrendelése lehetővé teszi a közlekedési mód választását, amennyiben arra lehetőség nyílik, ezek közül a közösség számára legkisebb költséggel járót kell a megrendelőnek választania.

A fenntartható közszolgáltatási kötelezettségvállalás miatt a jelen közlekedéspolitikája nem kívánja fenntartani csak az igényvezérelt közlekedést, amely viszont a korábbi gyakorlat szerinti, nagy távolságra vonatkoztatott, **alágazati párhuzamosságot (úgy mint közút és vasút) kívánja megszüntetni**. A jelenlegi közlekedéspolitikának hosszútávú (10-20 év) tervezéssel kell átgondolnia azt, hogy miként kezeli a társadalom részéről alapvetően jogosan felmerülő mobilitási igényt, amely egyre több egyéni utazást generál és a tömegközlekedés kihasználtsága, gazdasági fenntarthatósága ellen ható tényező. Emellett nagy környezeti terhelést és túlzásfolttságot okoz az utakon.

Ez utóbbinak számos olyan externáliája van (pl. idővesztés, balesetek számának és útkarbantartási igénybevételnek a növekedése), amely nemzetgazdasági szinten számszerűsíthető.

c. *A menetrendszerinti autóbusz-közlekedésre kötött közszolgáltatási szerződések főbb pontjai*

A közhasznú közlekedés közszolgáltatás, amelyet az 1957-ban aláírt Római Szerződés is eképpen fogadott el. Amint arra már korábban is utaltunk, ez egy olyan szolgáltatás az állam részéről, amelyhez bárki hozzáférhet, amennyiben annak szükséges feltételeit (viteldíj megfizetése és az utazási szabályok betartása) teljesíti. Ennek fejében egy olyan szolgáltatást kap, amely **garantálja az eljutási idő** fajlagos **rövidségét**, annak menetrendszerinti **tervezhetőségét** és viszonylagos **kényelmét**.

Az ilyen kollektív közlekedési lehetőség megteremtése az állam vagy azon keresztül az önkormányzatok feladata, amelyet a területi viszonyoktól függően a felelős minisztérium vagy az adott önkormányzat rendel meg a szolgáltatótól. Ez utóbbi rendelkezik a megfelelő személyi és tárgyi feltételekkel annak érdekében, hogy az alábbiakat biztosítani tudja:

- a járatok pontosságát, menetrendszerűségét;
- a járatok zsúfoltságmentes üzemeltetését,
- az üzemeltetésben lévő utasforgalmi létesítmények és járművek tisztaságát,
- a megbízható, mindenkor aktuális információkat biztosító utas-tájékoztatást;
- az utasok segítőkész ellátását, panaszaik megfelelő kezelését;
- az utasok jegyellenőrzését,

továbbá, a fentiekkel kapcsolatos feladatok elvégzését.

A közúti közszolgáltatások szerződésében szabályozott fő pontok az alábbiak:

I. A szerződés tárgya és időtartama

Tartalmazza a közszolgáltatási feladatokat és annak időbeli hatályát, valamint az azzal kapcsolatos kiegészítő és egyéb tevékenységeket.

⁹ Részlet a fogyasztói árkiegészítésről szóló 2003. évi LXXXVII. törvényből

¹⁰ Részlet az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról szóló 2004. évi XXXIII. törvény 10. §-ból.

II. A felek közszolgáltatással kapcsolatos jogai

Rendelkezik a járatokkal kapcsolatos kizárólagos és az egyes közös vonalakon meglévő különleges jogokról, továbbá az egyes korlátozási lehetőségekről, illetve feladat-átruházási lehetőségekről.

III. A közúti közszolgáltatás feltételrendszere

A szolgáltatások folytonosságának szabályozása, különös tekintettel a vis majorra. Rögzíti a szolgáltató akadályoztatása esetére vonatkozó teendőket. Továbbá a személyszállítási feltételekről szóló tájékoztatás megadása, különös tekintettel a rendelkezésre álló utazási lánc és a társszolgáltatókra való csatlakozási, átszállási lehetőségekre. A szerződés ezen pontja rögzíti a szolgáltatások változtatásával, a menetrend módosításával kapcsolatos teendőket is, amely a tájékoztatáson túl a forgalomfigyeléssel és a zsúfoltságmentesen biztosított utazást foglalja magába. Ugyancsak ez a pont rendelkezik a korábban már említett és elvárt szállítási minőségről is.

IV. A működés feltételei

Ebben a részben kerül rögzítésre a szolgáltató feltételrendszerének biztosítása, illetve felelősségi köre. Ugyancsak itt rögzíti a személyi feltételekre vonatkozó változásokat, amelyek a vezetőktől a szakmai irányítóval bezárólag maguk után vonják a hatósági jelentési kötelezettségét. Itt kerül meghatározásra az elvárt üzem-kapacitáshoz szükséges vagyoni eszközök használata úgy, mint a jegykiadó automata vagy maga az autóbusz. A szerződés ezen pontja rendelkezik az autóbusz állomások és megállóhelyek fenntartásából keletkező feladatok ellátásáról, illetve annak használatáról. A szerződés opcionális pontja lehet a járműpark jellemzőinek kikötése (pl. alacsonypadlós járművek száma és átlagéletkora, stb.), illetve a fennálló kockázatokkal kapcsolatos biztosítások vagy a bevonható alvállalkozói kör nagysága és működésével szemben támasztott feltételrendszere.

V. Pénzügyi feltételek

A szerződés ezen pontjának általános része erősen kötött a számviteli törvény miatt, de specialitását a már korábban is említett, az üzemeltetésből származó veszteségkiegyenlítésről szóló, illetve a technológia sajátosságaként fennálló jegyár-kiegészítésről szóló törvények adják. Az árszabályozás, illetve díjkalkuláció sem szolgáltató szabad árpolitikájának függvénye, hanem például figyelembe veszi az országos bérmegeállapodásban rögzített feltételeket, amelyeket szempontként alkalmaz a díjszabásnál. A mérleg szemléletű számviteli elszámolás kimutatás és üzleti terv alapján történik, amelyben tisztán kell láttatni a közszolgáltatási feladatok eredményét.

VI. Információs kötelezettségek

A közszolgáltatási tevékenységre fókuszált, szakmailag indokolt nyilvántartások naprakész vezetésének formájáról rendelkezik a szerződés e pontja, amelyben a szolgáltató köteles a megrendelőt a közszolgáltatás összes lényeges eleméről, tényéről tájékoztatni. Ide tartozóan a szolgáltató köteles összeállítani az összes, a teljesítményre vonatkozó kimutatást (pl. indított járatok száma, utas-számot és utas-kilométer teljesítményt, menetdíj bevételek, baleseti statisztikák, stb.) A szerződés kiterjed a szolgáltató ellenőrzésére is, amely fókuszálhat a járművek közlekedésbiztonságára vagy a kedvezmények igénybevételeinek jogalapjára, a menetrend betartására, esetleg a gazdálkodás gyakorlatára.

VII. A felek közötti együttműködés

Ez a felek üzleti konstellációjában a jóhiszeműségének alapjait rögzíti, amely kiterjed a problémás esetek kezelésére és az érdeksérelmek rendezésére

VIII. A szerződés megszűnése

Ez a pont rögzíti a szerződés felmondás egyes - rendkívüli vagy rendes - okait és azok fennállásakor a szükséges teendőket. Illetve meghatározza a szerződés lejártakor az esetleges új, belépő szolgáltató (azaz harmadik fél) számára történő átadás részleteit.

IX. Egyéb rendelkezések

Ebbe a pontba kerül mindaz, amit a fenti pontokba a megfelelő jogi és tartalmi forma miatt nem fér bele. Ilyen lehet például a felmerülő jogviták rendezésének kérdése.

Önellenőrző kérdések:

1. Hogyan lehet felosztani a közutakat a feladat-ellátásuk szerint?

Léteznek gyorsforgalmi utak, főutak, amelyek lehetnek elsőrendű (országos és nemzetközi jelentőséggel bíró) és másodrendű utak (ez utóbbiak a megyék, városok közötti forgalmat bonyolítják le), valamint alsórendű utak, amelyek lehetnek összekötő, bekötő utak és állomáshoz vezető utak.

2. Milyen szervezet rendeli meg a közúti menetrendszeri közszolgáltatást?

A közúti menetrendszerinti közszolgáltatásokat az állam vagy a helyi önkormányzat rendeli meg a szolgáltatótól

3. Az egyes közlekedési ágazatok között a munkamegosztásnak milyen formái léteznek?

A szállítás tárgya szerint, az igénybevett eszközök (közút, vízi út, vasút, légi szállítás esetleg csővezetékes) szerint, az igények kielégítésében résztvevő szektorok szerint, igények területi sajátossága (infrastruktúrával való ellátottság) alapján, valamint a befolyásoló időhorizontja, jellege és eszköz szerint.

4. Milyen tényezők hatnak az áruforgalomra?

Az adott ország területe, népsűrűsége, az adott ország gazdaságföldrajzi helyzete, a kiinduló és célország (helyközi szállítás esetén az adott ország) gazdasági struktúrája, az egyes országok közlekedési infrastruktúra fejlettségének szintje és a GDP.

5. Milyen előnyeit és hátrányait tudja megemlíteni a közúti áruszállításnak?

Az előnyök közé tartozik, hogy nem kötött pályán mozog az áru, a háztól-házig szállítás és az, hogy csökken az árusérülés kockázata, mert nincs átrakodás. A hátrányok közé tartozik, hogy nagyon szennyezi a környezetet, nagyon terheli az útvonalakat, lassítja a forgalmat, más alágazatokhoz mérten relatívan magasabb a baleseti kockázat.

Fogalomtár

Közösségi közlekedés:

Menetrend alapján közlekedő gépjárművekkel végzett közforgalmú személyszállítás.

Közúti személyszállítás:

Közúti járművel végzett személyszállítás, valamint a személyszállító gépjármű gépjárművezetővel együtt történő rendelkezésre bocsátása.

Közúti áru fuvarozás:

Közúti járművel végzett áru fuvarozás, valamint az áruszállító gépjármű gépjárművezetővel együtt történő rendelkezésre bocsátása.

Út:

A járművek és a gyalogosok közlekedésére, vagy csak a járművek, illetve csak a gyalogosok közlekedésére szolgáló, e célra létesített vagy kijelölt közterület, valamint magánterület (közút, magánút); magánútnak kell tekinteni az állam vagy az önkormányzat tulajdonában álló területen lévő, közforgalom elől elzárt utat is.

Gyorsforgalmi út:

Az autópálya és autóút.

Közúthálózat:

Az országos közutak és a helyi közutak összefüggő rendszere.

Kabotázs:

A kabotázs alapján egy határokat átszelő járat megállhat belföldön is, és joga van belföldön is utasokat szállítani, mégpedig a saját maga által meghatározott feltételek és árak mellett.

Közúti gépjármű:

Olyan személyeket vagy egyéb anyagokat szállító közlekedési eszközt, amely nincs kényszerpályához kötve (ld. kötöttpályás közlekedés) és a továbbításhoz szükséges erőgépet magában foglalja, és azzal közúton közlekednek.

Felhasznált irodalom

DICSŐ László: A helyi közszolgáltatások szervezése, Damex Művek, Budapest, 2010.

ERDŐSI Ferenc: Európa közlekedése és regionális fejlődése, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2004.

FAZEKAS Marianna: Közigazgatási jog. Különös rész, Osiris, Budapest, 2011.

JÁSZBERÉNYI Melinda – PÁLFALVI József: Közlekedés a gazdaságban, Aula kiadó, Budapest, 2006.

KENYGYEL Ákos (szerk.): Az Európai Unió Közös Politikái, Akadémia Kiadó, Budapest 2010.

KOVÁCS Ferenc: Közlekedéstan, elektronikus jegyzet, Széchenyi István Egyetem, Győr 2002.

KŐFALVY Gyula: Közlekedési Ismeretek, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1998.

Közlekedési kutatási és elemzési hivatalos anyagok.

TURKOVICS István – ROZSNYAI Krisztina – FORGÁCS Anna: Közlekedési igazgatás. In Közigazgatási jog. Különös rész, Complex, Budapest, 2013