

# EMLÉKEZTETŐ

## az MTA Közlekedés- és Járműtudományi Bizottságának üléséről

**Időpont:** 2019. február 20. szerda, 14:00 – 16:15

**Helyszín:** MTA Titkárság  
(Budapest, V. Nádor u. 7. Fsz. 29., Tanácsterem)

Az MTA Közlekedés- és Járműtudományi Bizottsága (KJTb) 2019. február 20-én tartotta idei első ülését, amelynek témájául *Az autóbussos személyszállítás közszolgáltatási szerződéseinek lejártaival létrejövő piacnyitási problémái* szolgáltak. Az ülést **Dr. Timár András** elnök nyitotta meg, aki bevezetőjében az MTA és a Kormány között kialakult vitára utalva az MTA honlapján megjelenő információk figyelemmel kísérésére hívta fel a figyelmet, majd röviden ismertette az MTA VI. Műszaki Osztályának a KJTb tevékenységét is érintő, a közelmúltban hozott határozatait.

**Borbélyné Dr. Szabó Ágnes** (ITM) *Az autóbussos személyszállítási közszolgáltatási jogok pályázatának aktuális kérdései* címmel tartott előadásában a 2019. december 31-én lejáró közszolgáltatási szerződések helyébe lépő, pályázatással kiválasztandó szolgáltatókkal megkötendő új (10 évre szóló) szerződések előkészítésének szabályozását ismertette. Az 1729/2018 (XII. 18) Kormányhatározat szerint 7 nagy- és 7 kis-hálózati modell alapul vételével 2019. június 30-áig befejeződik a pályázati feltételek és versenytárgyalási dokumentációk, a pályázatrendszerének kidolgozása. A helyközi közösségi közlekedésben a közszolgáltatások megrendelését továbbra is az illetékes minisztérium hatáskörében kívánják tartani, ideértve a központi hálózati és menetrend-tervezést és a minőségfelügyeletet, valamint a létrehozandó közösségi közlekedési adattárház működtetését is. A készülő szabályozás célja a közösségi közlekedés szolgáltatásai színvonalának emelése, távlatban a többszereplős versenypiac létrehozása, az utas-jogok érvényesülésének biztosítása, a piacfelügyelet megerősítése, az infrastruktúrához való hozzáférés szolgáltatóktól független biztosítása.

**Dr. Prileszky István** (SZE) *Piacnyitás a menetrend szerinti autóbussos közlekedésben: esélyek és veszélyek* című előadásában az 1370/2017. sz. EK rendeletnek megfelelő, sikeresen működtetett szabályozási rendszer kulcs-elemeit ismertetve elemezte a jól megvalósított piacnyitás esetén kialakuló versenyből származó előnyöket és esetleges hátrányokat. Hangsúlyozta a személyszállítási közszolgáltatás fogalma pontosabb meghatározásának szükségességét, rámutatott a jelenlegi jogi szabályozás főbb ellentmondásaira. Az eredményes szabályozás megalkotásához feltétlenül szükségesnek ítélte megfelelő módszerekkel piacfelmérések és elemzések elvégzését. A pályázati kiírások kidolgozásakor különös figyelmet kell szentelni a feladatok és a felelőségek, illetve a bevételi- és költségkockázatok méltányos megosztására. Megállapította, hogy a piacnyitástól sem a közkiadások csökkenése, sem a szolgáltatók érdekeltségének fokozódása és a szolgáltatások színvonalának javulása automatikusan nem várható, ahhoz a kialakítandó szabályozásnak a gyakorlati tapasztalatok alapján történő rugalmas és folyamatos kiigazítására lesz szükség.

**Ungvári Csaba** (VE) *A VOLÁNBUSZ üzletpolitikájának változása a piacnyitás tükrében* címmel tartott előadásában bemutatta az érvényes közszolgáltatási szerződés alapján a Volánbusz által nyújtott országos és regionális kiszolgálási területeket. A 2019. december 31-ével bekövetkező piacnyitásra készülve ismertette a társaság főbb üzletpolitikai céljait, felsorolva az azok elérését elősegíteni hivatott főbb fejlesztések területeit. Utóbbiak közül kiemelte a járműpark megújítását és fiatalítását (beleértve magyar gyártású autóbusszok beszerzését is), a külső és fedélzeti utas-tájékoztató rendszerek korszerűsítését, a menet-

rendek egyeztetésére irányuló erőfeszítéseket és az autóbuszvezető-utánpótlás biztosítását. A már megvalósult vagy előkészületben lévő fejlesztésekre mutatott be példákat.

**Ács Balázs** (KTI) Az *európai távolsági autóbuszos személyszállítás liberalizálásának tanulságai* című előadásában ugyancsak utalt a használt meghatározások pontatlanságára, megállapítva, hogy az közfinanszírozott (ellenőrzött, támogatott és pályáztatott) közszolgáltatáson kívül minden más közszolgáltatás piaci alapúnak (liberalizáltnak és támogatástól-mentesnek) tekintendő. Felhívta a figyelmet arra, hogy piacnyitás a nem létező piac megteremtéseként és a már meglévő (szabályozott) piacon a valós versenyt ösztönző szabályozásmódosításként is értelmezhető. Az európai fejlődést elemezve megállapította, hogy a távolsági autóbuszos személyszállítás egyre liberalizáltabbá válik, míg hazánkban gyakorlatilag minden országos, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatás közfinanszírozott és a tervek szerint döntően az is marad. Szemléletes képekkel illusztrálta és elemezte a külföldi példákat, rámutatva, hogy a nemzetközivé váló versenyben valós veszély a tőkeerősebb vállalkozások erőfölényének kialakulása. Végül a tennivalókat elemezve rámutatott a szabályozandó területekre, a közlekedésszervezői feladatok pontos meghatározásának és a kitzűzött gazdasági és társadalompolitikai célok elérését valóban elősegítő piaci szabályozás kidolgozásához a nemzetközi tapasztalatok elemzésének és felhasználásának fontosságára.

Az előadásokat követően feltett kérdésekre az előadók válaszoltak. Az így kialakult eszmecsere során **Dr. Csizsár Csaba** és **Dr. Timár András** a piaci szabályozás megbízótól független szervezet általi ellenőrzésének fontosságára hívták fel a figyelmet. **Dr. Monigl János** hangsúlyozta, hogy a piaci verseny és az együttműködés egyaránt fontos, ezért alapvető feladat lenne a közlekedési szövetségek létrehozása, hiszen nem csak az üzemeltetést, de a közlekedéstervezést és

-szervezést is célszerű integrálni. Kiemelten fontos lenne biztosítani, hogy a közlekedésszervező és a megrendelő egyaránt közel azonos információkkal rendelkezzen. **Dr. Fleischer Tamás** a közlekedési szolgáltatások piacán már megjelent innovatív szolgáltatók (pl. Flixbus, Google, Uber) tevékenységére is kiterjedő szabályozás megalkotásának és érvényre juttatásának nehézségeire mutatott rá. A menetrendek lehetséges összehangolásával kapcsolatosan feltett kérdésére **Borbélyné Dr. Szabó Ágnes** kifejtette, hogy erre lehetőséget biztosít majd a jelenleg fejlesztés alatt álló Helyközi Közösségi Közlekedési Információs Rendszer (HKIR). **Dr. Orosz Csaba** megemlítette, hogy bár az autóbuszos személyszállításban a piacnyitást az 1370/2017. sz. EK rendelet szinte „kikényszeríti”, hasonló lépés nem várható a közeljövőben a vasúti személyszállításra vonatkozóan. **Dr. Berki Zsolt** a szabályozás kialakítása során az országos és regionális léptékű modellkísérletek elvégzésének fontosságára és az ezekhez szükséges (bemenő) adatok kellő időben történő előállításának, illetve frissítésének szükségességére hívta fel a figyelmet. **Ungvári Csaba** ehhez kapcsolódóan rámutatott, hogy egyeztetett menetrend már létezik, de elismerte, hogy az a szolgáltatók szorosabb együttműködésével, innovációk alkalmazásával tovább javítható.

A vitát lezárva **Dr. Timár András** elnök, megköszönte az előadóknak a magas színvonalú, érdekes előadásokat, valamint a hozzászólók aktivitását.

Budapest, 2019. február 26.

Dr. Timár András  
elnök

Dr. Török Ádám  
titkár

Melléklet

**Közlekedésbiztonság - Közlekedési környezetvédelem**