



ORSZÁGGYŰLÉSI KÉPVISELŐ

Országgyűlés Hivatala

Irományszám: T/17796/4.

Érkezett: 2005 NOV 07.

Módosító javaslat

Dr. Szili Katalin asszonynak
az Országgyűlés elnökének

Helyben

Tisztelt Elnök Asszony!

A Házszabály 94.§ (1) bekezdése és a 102.§ (1) bekezdése alapján *a vasúti közlekedésről szóló T/17796. számú törvényjavaslathoz az alábbi*

m ó d o s í t ó j a v a s l a t o t

terjesztjük elő:

1. A törvényjavaslat 14. § (1) bekezdésének az alábbi módosítását javaslom:

14. § (1) Országos vasúti pályahálózat működtetését – a (2) bekezdés figyelembe vételével - olyan gazdasági társaság végezheti, amelynek egyedüli tagja (részvényese) a Magyar Állam.

2. A törvényjavaslat 14. §-ának az alábbi új (2) bekezdéssel történő kiegészítését javaslom (a módosító javaslat elfogadása esetén a § további bekezdéseinek számozása értelemszerűen változik):

„(2) Országos vasúti törzshálózati pályát – a 40. és a 41. §-okban, továbbá a 88. § (2) bekezdésének d) pontjában meghatározott társaság kivételével – integrált vasúti társaság nem működtethet.”

3. A törvényjavaslat 86. § (2) bekezdésének az alábbi módosítását javaslom:

(2) A törvény 53. §-a (1) bekezdésének f) pontja és 14. §-ának (2) bekezdése 2007. január 1-jén lép hatályba.

4. A törvényjavaslatnak az alábbi új 88. §-sal történő kiegészítését javaslom (a módosító javaslat elfogadása esetén a törvényjavaslat további §-ainak számozása értelemszerűen változik):

„88. § (1) A kizárólagos állami tulajdonban álló integrált vasúti társaság tekintetében 2006. december 31-ig megvalósul az egyes vasúti közlekedési tevékenységek jogi személyiség szerint történő szétválasztása.

(2) Az (1) bekezdés szerinti szétválasztással létrejön

a) egy kizárólagos állami tulajdonban álló pályavasúti társaság – a d) pontban meghatározott vasúti pályák kivételével - az országos pályahálózat működtetésére;

b) egy kizárólagos állami tulajdonban álló országos közforgalmú vasúti társaság vasúti személyszállítási tevékenység végzésére;

c) egy országos közforgalmú árufuvarozási illetve vontatási tevékenységet végző vasúti társaság;

d) egy többségi állami tulajdonban álló, közforgalmú integrált vasúti társaság a Záhony térségében lévő széles nyomtávolságú vasúti pályák és az azok működtetéséhez szükséges normál nyomtávolságú vasúti pályák, továbbá az e pályák csatlakozó pályáinak és tartozékainak működtetésére, továbbá az eltérő nyomtávolságú hálózatok átjárhatóságának biztosítására és a határforgalom lebonyolítására, valamint az e tevékenységgel összefüggő vasúti árufuvarozási és vontatási szolgáltatási feladatok elvégzésére.

(3) Az (1) bekezdés szerinti szétválasztás végrehajtásának tervét a Kormány hagyja jóvá.”

5. A törvényjavaslat 1. számú melléklet II. pontjának az alábbi módosítását javasolom:

II. Egyéb országos törzshálózati vasúti pályák

Budapest – Esztergom (2)

Esztergom – Almásfüzitő (4)

Székesfehérvár – Komárom (5)

Fertőszentmiklós – országhatár (9)

Győrszabadhegy – Veszprém (11)

Felsőgalla – Tatabánya – Oroszlány (12)

Hegyeshalom – Porpác (16)

Szombathely – Nagykanizsa (17)

Körmend – Zalalövő (22)

Tapolca – Ukk (26)

Szabadbattyán – Tapolca (29)

Budapest – Nagykanizsa – Murakeresztúr – országhatár (30)

Balatonszentgyörgy – Tapolca (30b)

Kaposvár – Fonyód (36)

Pusztaszabolcs – Dunaújváros (42)

Dunaújváros – Paks (42)

Mezőfalva – Rétszilas (43)

Sárbogárd – Börgönd (45)

Rétszilas – Bátaszék (46)

Dombóvár – Bátaszék (50)

Gyékényes – Barcs – Szentlőrinc (60)

Villány – Mohács (65)

Pécs – Villány – Magyarbóly – országhatár (66)

Budapest – Vácrátót – Vác (71)

Galgamácsa – Vácrátót (77)

Aszód – Balassagyarmat – Ipolytarnóc – országhatár (78)

Budapest – Hatvan – Miskolc – Sátoraljaújhely – országhatár (80)

Hatvan – Somoskőújfalu – országhatár (81)

Hatvan – Újszász (82)

Vámosgyörk – Gyöngyös (85)

Füzesabony – Eger (87a)
Nyékládháza – Tiszapalkonya-Erőmű (89)
Miskolc – Bánréve – országhatár (92)
Bánréve – Ózd (92)
Miskolc – Tornanádaska – Hídvégardó – országhatár (94)
[Budapest – Szolnok – Debrecen – Nyíregyháza – Záhony – országhatár (100)]
Szerencs – Nyíregyháza (100c)
Debrecen – Nyírábrány – országhatár (105)
Debrecen – Füzesabony (108)
Apafa – Mátészalka (110)
Nyíregyháza – Nyírbátor (113)
Mátészalka – Tiborszállás – Ágerdömajor – országhatár (115)
Tiszatenyő – Szentés – Hódmezővásárhely – Makó (130)
Szeged – Békéscsaba – Kötegyán – országhatár (135)
Budapest – Lajosmizse – Kecskemét (142)
Bátaszék – Baja – Kiskunhalas (154)
Kiskunhalas – Kiskunfélegyháza (155)
Budapesti körvasutak
[Záhony normál nyomtávú hálózat
Záhony széles nyomtávú hálózat]
Záhony térségében lévő széles nyomtávolságú vasúti pályák és az azok működtetéséhez szükséges normál nyomtávolságú vasúti pályák

Indokolás

A Kormány 2185/2005. (IX. 9) Korm. határozata a vasúti közlekedéspolitika stratégiai kérdéseiről és annak mellékletét képező intézkedési terv 3. pontja szerint:

„Át kell térni egy, az EU liberalizációs és versenyszabályozási programjának megfelelő többszereplős piaci modellre. Átfogó pénzügyi-gazdasági vizsgálat alapján ennek keretében el kell végezni a MÁV Rt. önálló infrastruktúrakezelő, illetve személyszállítást végző társaságokra való szétválását. Határidő: 2007. január 1.”

Az idézett kormányhatározat időszerű, hiszen a közép-kelet európai országok közül egyedül Magyarországon nem történt meg az állami vasúti monopólium átalakítása, a vasúti közlekedés EU normáknak megfelelő, többszereplős piaci modell szerinti kialakítása.

A törvény tervezete ugyan meghatározza a működés feltételeit integrált vasúti társaság és önálló vasúti társaságokba szervezett vasúti tevékenységek esetére, azonban nem mondja ki a MÁV Rt. tevékenységeinek jogi személyiség szerint történő szétválasztását.

A törvényjavaslat javasolt kiegészítése garanciát jelent arra, hogy a magyar vasúti közlekedés végérvényesen és visszavonhatatlanul az európai integráció irányába fejlődjön.

A magyar-ukrán vasúti határátmenet és térsége speciális, hiszen eltérő nyomtávolságú vasutak között kell biztosítani az átjárhatóságot. Ennek a feladatnak a megoldását szolgálja a Záhony térségében működő széles nyomtávolságú hálózat, valamint a nyomtávolság-különbség áthidalását a tengelyátszerelő illetve áru-átrakó, átfejtő berendezések.

A határátmenet diszkriminációmentes kiszolgálása, a vasúti vállalkozások számára vonzóvá tétele, a kapacitások kihasználásának növelése, a térségi logisztikai vállalkozások bekapcsolása, a magántőke bevonása a fejlesztésekbe indokoltá teszi a széles nyomtávolságú hálózat, valamint a nyomtáváltásból adódó feladatok (tengelyátszerelés, áruátrakás, stb...) és a határforgalom lebonyolításának önálló társaságba szervezését, az állami tulajdon megtartása mellett.

A modell illeszkedik az európai gyakorlathoz, hiszen a spanyol/francia határmenetben (Figueras-Perpignan) koncessziós társaság, a lengyel/ukrán határmenetben (Hrubieszow-Izov) pedig a széles nyomtávolságú hálózat üzemeltetésére létrehozott társaság látja el a határ-átmeneti feladatokat.

A záhonyi társaság azért kell, hogy országos közforgalmú legyen, mert tevékenysége az országos közforgalmú hálózat működtetés érdekében történik Záhony és Eperjeske határátmenetekben, azaz ő biztosítja az interoperabilitást a széles nyomtávolságú kelet-európai hálózatok és a magyar országos közforgalmú hálózat között.

Az 1. számú melléklet módosítására azért van szükség, mert így a helyére kerül a 100-as vonal (az európai törzshálózat részeként és az egyéb országos törzshálózati pályák

kategóriában is szerepel) és elkülönül a széles és annak működtetéséhez nélkülözhetetlen normál hálózat. A normál hálózat külön feltüntetése nem szükséges, hiszen vagy a vonalhoz, vagy a széles működtetéséhez szükséges.

Budapest, 2005.november.7.



Gazda László

országgyűlési képviselő

MSZP



Tóth Sándor

országgyűlési képviselő

MSZP