

Hosszú távú pályaműködtetési szerződés a Magyar Állam és a vasúti pályahálózat működtetői között

A címben szereplő kérdésre vonatkozó hatályos EU-s irányelv és az ennek alapján módosított magyar vasúti törvény vonatkozó rendelkezéseinek bemutatása taglalja azokat a kereteket, amelyek szükségessé tették az EU által előírt szerződés megkötését, és meghatározzák alapelveit, valamint lényegi tartalmát.

Az alapelvek és a legfontosabb tartalmi elemek ismertetése egy olyan, a Szemlében viszonylag keveset érintett területre – vasúti jog – irányítják az Olvasók figyelmét, amely egyéb forrásból nehezebben hozzáférhető.

DOI 10.24228/KTSZ.2017.3.4

dr. Cseh Erzsébet

e-mail: cseh@tav.hu

1. BEVEZETÉS

"A vonat nem síneken,
hanem egyetlen iszonyú pengeén futott"

Krasznahorkai László:

Északról hegy, Délről tó, Nyugatról utak, Keletről folyó

A nemzeti fejlesztési miniszter és a MÁV Zrt. mint a vasúti pályahálózat működtetője - a nemzetgazdasági miniszter egyetértésével – az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv (2012. november 21.)¹ (a továbbiakban nemzetközi rövidítéssel: Recast) és az ennek alapján módosult vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXII. tv. (a továbbiakban: Vasúti tv.) alapján 10 éves hatályú pályaműködtetési szerződést (a továbbiakban: pályaműködtetési szerződés vagy PMSZ) kötött a MÁV Zrt. vagyongazdálkodásába, tulajdonába, jogszertű használatába tartozó vasúti pályahálózat működtetésére 2015. december 21-én. (Azonos rendszertű, csak a szükségszerű eltéréseket tartalmazó, szerződés jött létre a GYSEV Zrt. pályaműködtetési tevékenysége szabályozására is.)

A fent hivatkozott jogszabályi rendelkezések alapján a pályaműködtetés mint állami feladat finanszírozása vonatkozásában minimum 5 éves hatályú állami finanszírozási kötelezettség áll fenn, amelynek keretében az állam a pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült, és a hálózat-hozzáférési díjból, valamint a vasúti társaság egyéb üzleti tevékenységéből nem fedezett, indokoltnak elismert pályaműködtetési költségeket köteles megtéríteni. A Magyar Állam tehát, a legalább szükséges 5 éves időtartamon felül 10 éves időtartamra kötötte meg a szerződést.

2. A PÁLYAMŰKÖDTETÉSI SZERZŐDÉS MINT KÖZIGAZGATÁSI SZERZŐDÉS

A vasúti pályahálózat működtetésének, ami a Vasúti tv. 3 § (1) bekezdése szerint állami feladat, feltételeit az állam nevében eljáró miniszter és a pályaműködtetők szerződésben rögzítik, amely szerződés közigazgatási szerződésnek minősül.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelve (2012. november 12.)

A közigazgatási szerződés² mint az állami szereplők gazdasági feladatainak ellátását szabályozó atipikus szerződés lényege az, hogy a közfeladat ellátására, közszolgáltatásra kötelezett állam gazdasági szereplőn keresztül teljesíti valamely feladatát, ezt finanszírozza és biztosítja a feladatok ellátáshoz szükséges hatáskört.

A szerződéstípus fő jellemzői³:

- A közigazgatási szerződést közjogi személy köti gazdasági szereplővel, a közjogi jogi személy hatáskörébe tartozó, állami vagy önkormányzati feladat ellátására, amely feladat megvalósításához a szerződő közigazgatási félnek vagy nincsenek meg, vagy nem elégségesek az eszközei.
- A felek közötti alá-fölérendeltségi viszony a szerződéskötés és a teljesítés szakaszában a felek között átmenetileg szünetel, mellérendelt viszony jön létre, önálló rendelkezési joggal. A szerződés megkötésével, e jogviszony keretében a közigazgatási szerv lemondhat valamely hierarchikus jogosítványáról, amely a szerződés nem teljesítése esetén féleledhet, azonban az utóbbi nem szükségszerű, a szerződésszegés jogkövetkezményeinek feltételei is lehetnek polgári jogi alapúak.
- A szerződés alapján a szolgáltatás-ellenszolgáltatás egyenértékűségét kell megteremteni. A kötött költségvetési keretek miatt, e feltétel nem biztos, hogy teljesül. A szerződő fél számára az elvégzett konkrét megállapodás szerinti feladat ellátásának ellenértéke, általában költségtérítés formájában, vagy keret meghatározásával jogszabályban történik, kizárva a keresztfinanszírozást.
- A szerződésben rögzítettek a teljesítés feltételei (időszak, a szolgáltatás gyakorlásának módja követelményei, kapcsolattartás, adatkezelés) és arra vonatkozó szerződéses feltételek, ha a szerződő fél nem a szerződésnek megfelelően teljesít.
- Gyakori, hogy a szolgáltató szerződésszegése az alá-fölérendeltségi viszonyt helyreállítja,

tehát a közigazgatási szerv közvetlenül alkalmazhat szankciót a másik féllel szemben, a szerződésszegő közigazgatási szervvel szemben a bírósági jogorvoslat a lehetősége áll fent a szolgáltatót ért hátrány kiegyenlítésére.

- A közigazgatási szervvel szerződő fél számára fennáll a bírósághoz fordulás lehetősége és a szerződés garanciális feltételeinek nyilvánossága.

E feltételeknek a vasúti pályahálózat működtetésére vonatkozó, 2011-2015. között és 2016-2025. között hatályos pályaműködtetési szerződések megfelelnek, – de megfeleltek az Európai Unióhoz történt csatlakozásunkat megelőzően kötött, 1995. február 1. és 1996. december 31. között és 2001. január 1. 2002. december 31. között hatályos szerződések is, – mert mindegyik szerződés a megkötéskor hatályos vasúti törvény szerinti, állami kötelezettséget jelentő vasúti pályahálózat működtetés ellátására vonatkozó pályaműködtetési feltételeket határozta meg az állammal kötött szerződés formájában.

A pályaműködtetési szerződések, így a hatályos PMSZ is, a szerződés közigazgatási szerződéses jellegére tekintettel különleges státuszúak.

3. AZ EURÓPAI UNIÓ NORMÁINAK MEGFELELŐ PÁLYAMŰKÖDTETÉS

Magyarország az Európai Unióba történt belépésével 2004. május 1-jétől – egyebek mellett – kötelezettséget vállalt arra, hogy az Európai Unió normáinak megfelelően működteti vasúti pályahálózatát.

Az első, uniós normáknak megfelelő PMSZ megkötésének kötelezettségét, az első vasúti csomag, ezen belül a 2001/14/ EK irányelve⁴ 6. Cikk (3), és ennek alapján a Vasúti tv. határozta meg.

A feltételek tagországi teljesítésére vonatkozóan az EU Bizottság széleskörű vizsgálatot folytatott 2009-2010. években.

² Harmathy Attila: A közigazgatási szerződések kialakulása és fejlődési folyamata Bp. Akadémiai Kiadó, 1977.

³ Olajos István: A közjogi szerződések jelentősége az agrár- és környezetjogban. A támogatási szerződések eljárásjogi helye és szerződési létszakai Pázmány Law Working Papers 2012/26 alapján

⁴ A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (2001. február 26.). létszakai Pázmány Law Working Papers 2012/26 alapján

Az EU Bizottság az első vasúti csomag nem megfelelő implementálása miatt – több más tagország mellett, Magyarországgal szemben is – kötelezettségzegési (infringement) eljárást kezdeményezett C 473/10. szám⁵ alatt, majd az Európai Bírósághoz fordult.

A mulasztás indokait az „Issues referred to court” c. dokumentum Magyarország vonatkozásában egyebek mellett abban jelölte meg, hogy Magyarország nem határozott meg olyan feltételeket, amelyek biztosítanák a pályaműködtetők pénzügyi egyensúlyát, az állam nem kötött a pályaműködtetővel hosszú távú pályaműködtetési szerződést.

Az Európai Bíróság 2013. február 28-án, a C-473/10. számú ügyben hozott ítéletében Magyarországot a két kereseti pontban elmarasztalta, amelyből egyik a pályaműködtetés állami finanszírozásának nem megfelelő volta, tehát a pályaműködtetési szerződés hiánya volt. Az ítélet a jogsértés megállapítására szorított.

A kimentés emellett sem volt eredményes, hogy az ítélet meghozatalakor már volt hatályos pályaműködtetési szerződés az állam és a pályaműködtetők között, mivel a vizsgálat 2010-ben lezárult, a szerződéskötés dátuma pedig 2011. augusztus 24-e.

A 2011. augusztus 24-én megkötött, 2011-2015. között hatályos pályaműködtetési szerződést⁶ (a továbbiakban: Első EU-konform pályaműködtetési szerződés) írásom részletesen nem elemzi, néhány kérdést azonban e szerződéssel összefüggésben is kiemel.

- A vasúti pályahálózatot a magyarországi pályaműködtetők (MÁV Zrt. és GYSEV Zrt.) évtizedek óta megszakítás nélkül működtetik, azonban 2011-ig nem volt formalizált az állami kijelölés a pályaműködtetésre, amely kijelölés az Első EU-konform pályaműködtetési szerződés megkötésével megtörtént. [Vasúti tv. 3. § (2) d)]

- A 2001/14/ EK irányelve 6. Cikk (3), és ennek alapján a Vasúti tv. 3 éves finanszírozás kötelezettséget ír elő az állam felé. A szerződés hatálya 5 év, tehát hosszabb, mint amit a jogi normák előírtak.
- Kiemelendő továbbá az Első EU-konform pályaműködtetési szerződés vonatkozásában a finanszírozási kockázat kezelésének módja. A pályaműködtetés finanszírozásának elsődleges eszköze a központi költségvetésről történő finanszírozás. Az Első EU-konform pályaműködtetési szerződés megkötésének időszakában nem lehetett garantálni, hogy a központi költségvetésről történő finanszírozás megfelelő mértékű legyen. Ezért be kellett építeni végső lehetőségként az akkor hatályos Vasúti tv. 28/A. § által biztosított azon finanszírozási módot, amely szerint Magyar Állam készfizető kezesként felel azon vasúti társaság állam által indokoltan elismert és az állam által meg nem térített költségei finanszírozására felvett hitele és annak ügyleti kamatai megfizetéséért, amellyel az állam a pályaműködtetési szerződést kötött. Ki kell emelni, hogy e lehetőséggel a pályaműködtetési szerződést kötő felek kizárólag akkor élhettek, ha nem találtak megfelelő, e rendelkezésen kívüli finanszírozási megoldást. Lényeges a hitelfelvételre adott állami kezesség készfizető jellege és az, hogy a hitelt az államadósság kalkulációjánál is figyelembe vették.

A hitelfelvételre vonatkozó fenti klauzula volt az egyetlen olyan elem, amelyben az Első EU-konform pályaműködtetési szerződés tartalma eltért az európai pályaműködtetési szerződéskötési gyakorlattól.

A MÁV Zrt. a szerződéskötést megelőzően elemezte a francia, az osztrák, a holland, a szlovák pályaműködtetési szerződést, és vizsgálta a svéd modellt is, ahol nem kötnek szerződést, hanem rendeletben rögzítik a pályaműködtetés feltételeit, valamint részt vett a CER (Community of European Railway and

⁵ A Bíróság (első tanács) 2013. február 28-i ítélete. Európai Bizottság kontra Magyarország; Tagállami kötelezettségzegés - A közösségi vasutak fejlesztése - A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztása - A vasúti infrastruktúra használati díjának felszámítása - 91/440/EGK irányelv és 2001/14/EK irányelv - Hiányos átültetés. C-473/10. sz. ügy

⁶ A 2011-2015. között hatályos, a nemzeti fejlesztési miniszter és MÁV Zrt. mint pályaműködtető által – a nemzetgazdasági miniszter egyetértésével kötött pályaműködtetési szerződés

Infrastructure Companies) által működtetett hosszú távú pályaműködtetési szerződések (Multi annual contracts with the State for the network operation, a továbbiakban: MAC's) tartalmát elemző munkacsoportban is.

E tanulmányoknak köszönhetően tarthatta meg a 2016-2025. között hatályos, 2015. december 21-én aláírt PMSZ az Első EU-konform pályaműködtetési szerződés szerkezetét, lévén az Első EU-konform pályaműködtetési szerződés szerkezete és fő tartalma előre vetítette a Recast szerinti elvárásoknak való megfelelést. Olyan szerződés készült 2011-ben, – részben annak köszönhetően, hogy részt vettünk a CER MAC's és a Recast előkészítését támogató munkabizottságaiban, – amely megfelelt a későbbi tételes jogi normáknak is. Teljesen új elemkénti kiegészítési kötelezettség csak a környezeti hatásokra vonatkozó klauzula beépítésére vonatkozóan állt fenn.

4. A HATÁLYOS PÁLYAMŰKÖDTETÉSI SZERZŐDÉS

4.1. A szabályozás fő tartalma

Az első vasúti csomag nem határozta meg pontosan a pályaműködtetési szerződések minimális tartalmát.

A pályaműködtetési szerződések feltételrendszerét először részletesen a Recast határozta meg, amelynek tartalmát 2015. június 16.-áig kellett a nemzeti jogba átültetni. Ennek alapján módosult Vasúti tv. is.

E feltételrendszer mellett a pályahálózat működtetést jelentősen befolyásoló irányelvi szabályozási tétel a vasúti infrastruktúra elemeinek jegyzéke (Recast I. melléklet).

Megemlítendő az az irányelvi feltétel is, amely kiszélesítette az alapvető (lényegi) funkciók körét, a menetvonalak elosztásával az infrastruktúra használatára vonatkozó díjképzéssel, a díjak megállapításával kapcsolatos döntéshozatalon felül, e körbe tartozónak határozta meg a díjbeszedését is. Az ezzel a tárgygyal összefüggő pályaműködtetői függetlenség feltételeit írásom nem taglalja.

A Recast 30. cikke alapján, annak V. melléklete a pályaműködtetésre pontos tartalmat ír elő:

„V. MELLÉKLET AZ ILLETÉKES HATÓSÁGOK ÉS A PÁLYAHÁLÓZAT-MŰKÖDTETŐK KÖZÖTTI SZERZŐDÉSEK ALAPEL- VEI ÉS PARAMÉTEREI (lásd a 30. cikket)

A szerződéses megállapodásnak pontosítania kell a 30. cikk rendelkezéseit, valamint tartalmaznia kell legalább a következő elemeket:

1. azok az infrastruktúrák és kiszolgáló létesítmények, amelyekre a szerződés vonatkozik, a II. mellékletnek megfelelő szerkezetben. Ez a pont magában foglal minden infrastruktúraműködtetési kérdést, beleértve a már üzemelő infrastruktúra karbantartását és felújítását is. Adott esetben új infrastruktúra létrehozására is kiterjedhet;
2. a II. mellékletben felsorolt infrastrukturális szolgáltatásokra, a karbantartásra, a felújításra, illetve a fennálló karbantartási és felújítási lemaradások kezelésére kiutalt kifizetések vagy pénzeszközök szerkezete; adott esetben ide tartozhat az új infrastruktúrára kiutalt kifizetések vagy pénzeszközök szerkezete is;
3. felhasználó-központú teljesítménycélok, a következő elemeket tartalmazó mutatók és minőségi szempontok formájában:
 - a) a vonat teljesítménye például a vonalsebesség és a megbízhatóság szempontjából és az ügyfélelégedettség;
 - b) hálózati kapacitás;
 - c) vagyonkezelés;
 - d) a tevékenységek mennyisége;
 - e) biztonsági szintek; valamint
 - f) környezetvédelem;

4. az esetleges karbantartási lemaradások mértéke és azok az eszközök, amelyeket kivonnak a használatból, ezért változást idéznek elő a pénzmozgásokban;
5. a 30. cikk (1) bekezdésében említett kedvezmények, kivéve azokat, amelyek a 30. cikk (3) bekezdésével összhangban hozott szabályozó intézkedésekkel kerülnek végrehajtásra;
6. a pályahálózat-működtető minimális jelentéstételi kötelezettségei a jelentés tartalmára és gyakoriságára vonatkozóan, ideértve az évente közzéteendő információkat is;
7. a szerződés megállapított időtartama, amelynek adott esetben összhangban kell állnia a pályahálózat-működtető üzleti tervének, koncessziójának vagy engedélyének időtartamával, valamint az állami díjképzési rendszerrel és díjképzési szabályokkal;
8. a nagyobb üzemszünetek és vészhelyzetek kezelésére vonatkozó szabályok, ideértve veszélyhelyzeti terveket a szerződés idő előtti felbontását és a felhasználók megfelelő időben történő tájékoztatását is;
9. az abban az esetben meghozandó helyreigazító intézkedések, ha bármely fél megszegi szerződéses kötelezettségeit, illetve, ha rendkívüli körülmények befolyásolják a közfinanszírozás hozzáférhetőségét; ez magában foglalja a szerződés újratárgyalására és idő előtti felbontására vonatkozó feltételeket és eljárásokat.”

A fentiekkel azonos feltételeket határoz meg Vasúti tv. 3. melléklete is.

4.2. A hatályos pályaműködtetési szerződés fő tartalma

A 2016-2025. között hatályos pályaműködtetési szerződés⁷ jogszabályi alapját első sorban a Recast, a Vasúti tv. és végrehajtási rendeletei, a

nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény, az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI. tv., valamint a Ptk. képezik. A cikk részletes jogszabályjegyzéket tartalmaz.

A végleges szerződéses tartalmat hosszú előkészítés előzte meg. Egyes feltételek – pl. tárgyi hatály, finanszírozás egyes feltételei, indokolt költségek elemei – kidolgozása során komoly szakmai viták alakultak ki, amelyeket sikerült rendezni.

A megkötött szerződés leglényegesebb tartalmi elemei a következők:

- a) A 2016-2025. között hatályos PMSZ a kötelező 5 évvel szemben 10 éves hatályra szól a kiszámítható finanszírozás megteremtése érdekében. A 10 éves hatályon belül az éves költségterítés mértékét az adott év költségvetési törvénye és annak végrehajtási rendelete tartalmazza, amelynek megfelelő támogatás mértékét felek ún. Éves költségterítési záradékban rögzítik.

A támogatás mértéke 2016-ban a MÁV Zrt. vonatkozásában 69 121,- MFt. volt.

A támogatás mértéke 2017-ben a MÁV Zrt. vonatkozásában 69 743,- MFt. A 2017. évre vonatkozó Éves költségterítési záradék aláírása a cikk lezárásakor még nem történt meg, de a Magyarország 2017. évi központi költségvetéséről szóló 2016. évi XC. törvény és annak végrehajtására vonatkozó 55/2016. (XII. 21.) NGM rendeletben foglaltak szerint a támogatás mértéke a fentiek szerint meghatározott.

- b) A Recast kötelező tartalomként jelöli meg vagyonkezelésre vonatkozó rendelkezések szerepeltetését a szerződésben, amely teljesül.
- c) A szerződés tárgyi hatálya a teljes működtetett vasúti infrastruktúrára kiterjed, bár erre vonatkozóan a Vasúti tv. az állami finanszírozási kötelezettséget az országos jelentőségű vasútvonalakra írja elő.

⁷ A 2016-2025. között hatályos, a nemzeti fejlesztési miniszter és MÁV Zrt. mint pályaműködtető által – a nemzetgazdasági miniszter egyetértésével kötött pályaműködtetési szerződés

„**Vasúti tv. 28. § (1)** Az állam nevében a miniszter - az államháztartásért felelős miniszter egyetértésével - legalább ötéves szerződésben kötelezettséget vállal az országos jelentőségű vasútvonalakat tartalmazó vasúti pályahálózat működtetését végző pályahálózat-működtetőnek a pályahálózat működtetésével kapcsolatban felmerült, és a hálózat-hozzáférési díjból, valamint a vasúti társaság egyéb üzleti tevékenységéből nem fedezett, indokoltan elismert költségei megtérítésére (a továbbiakban: pályaműködtetési szerződés).”

A tárgyi hatály kiterjesztésének indoka a következő; A pályaműködtető által működtetett vasúti infrastruktúra tulajdontól függetlenül nyílt hozzáférést (Vasúti tv. 49. §). A pályaműködtető a vasúti infrastruktúrához a Recast és a Vasúti tv. rendszerében nyílt hozzáférést köteles biztosítani, továbbá a pályavasúti szolgáltatásokat is megkülönböztetés-mentesen köteles nyújtani, ezért indokolt a teljes működtetett vasúti infrastruktúra bevételekkel nem fedezett indokolt költségeinek megtérítése az állam részéről. A pályaműködtetői indoklást az állam elfogadta.

- d) A PMSZ, mivel a pályaműködtető bevételei alapvetően a pályavasúti szolgáltatások díjaiból származnak, részletesen foglalkozik a pályavasúti szolgáltatások feltételrendszerének leírásával. Megjegyzem, hogy a kiszolgáló létesítmények üzemeltetési feltételeiben jelentős változás állt be, amely a működtetés terjedelmét befolyásolhatja. (Recast 13. cikk) A résztéma önmagában olyan összetett és terjedelmes, hogy erre a tanulmány nem tér ki.
- e) Kiemelt funkciója a szerződésnek, hogy a szerződés alapján az állam megtéríti a pályaműködtetőnek a bevételeivel nem fedezett indokolt költségeit, és 5 éven belül köteles biztosítani, hogy az állami finanszírozás legalább egyensúlyban legyen. Ez utóbbi feltételt különösen a 10 éves hatály miatt külön is vizsgálni kellett, amelyben konszenzus született. Ezen belül a hatályos pályaműködtetési szerződés lehetővé teszi:

- a fent jelzett finanszírozási egyensúly feletti állami finanszírozást,
- lehetővé válik továbbra is a költséghatékony-ságot ösztönző kiegészítő támogatás elszámolása,
- a költségterítés – az első három és az utolsó két hónap eltérő összegű folyósítása mellett egyenletes havi finanszírozással történik,
- lehetővé válik az átcsoportosítás az üzemeltetési és felújítási költségterítési elemek között,
- a pályaműködtető az éves elszámolásban áthúzódó felhasználásként jogosult rögzíteni azon eljárások részleteit, amelyekből fedezethiány jogcímén jogszerűen már jelentős kockázattal tudna csak visszalépni (lekötött költségterítés),
- az indokolt költségek körében lehetővé válik a Szolgáltató által nyújtott támogatás elszámolása, megrendelői kontroll mellett stratégiai célokat támogató és a pályaműködtető társadalmi szerepvállalásból adódó körben.

A pályaműködtetőnek a keresztfinanszírozás kizárásának biztosítása érdekében a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságban belüli számviteli elkülönítéséről szóló szabályait be kell tartania. [50/2007. (IV.26.) GKM-PM együttes rendelet]

Az állam a költségterítés fedezetét részben hiteltől (EIB hitel) biztosítja. Megjeleníti a szerződés ezen a refinanszírozás tényét rögzítve, hogy a hitel folyósításában beálló esetleges hiány, vagy késedelem nem járhat az állam finanszírozási kötelezettsége elmaradásával, vagy késedelmével, és hogy az EIB hittel összefüggő költségek indokolt költségként definiálhatók.

- f) A Vasúti tv. 28. § (5) bekezdése és a 28/A § szerinti fejlesztések illetve az ilyen céllal biztosított állami támogatások bevonása a PMSZ tárgyi hatálya alá jogszabályi kötelezettség. A kötelezettségnek a pályaműködtetési szerződés úgy felel meg, hogy bevonja a szerződés tárgyi hatálya alá mind a költségvetési forrásból, mind az EU támogatásból megvalósuló fejlesztéseket, megtartva az e körbe tartozó fejlesztésekre vonatkozó külön szerződéskötés rendszerét, és évente aktualizálja a stratégiai fejlesztésekre vonatkozó dokumentumokat.

- g) Az egyetlen tárgykör, amelyet teljesen új alapokra kellett helyezni a hatályos szerződés tartalmában, a környezetvédelem kérdésköre, ebben a tárgyban a 2011-ben kötött szerződés nem tartalmaz rendelkezéseket. A hatályos PMSZ már tartalmaz környezetvédelmi klauzulát.
- h) Az indokolt költségek meghatározása vonatkozásában kiemelkedő jelentősége van annak, hogy mit kell vasúti infrastruktúrájának tekinteni, mit kell pályaműködtetési tevékenységnek tekinteni, amelyeket a Recast alapján a Vasúti tv. részletesebben határoz meg, mint a korábban hatályos szabályozás. Az indokolt költségekre vonatkozó rész meghatározza, hogy miként határolandók el a vasúti pálya üzemeltetési és fejlesztési költségei, ezek hogyan illesztendők be az indokolt költségek rendszerébe. Itt kell megjegyezni, hogy szabályozott pályavasúti szolgáltatási körben és módon észszerű nyereség elszámolható a hatályos pályaműködtetési szerződés alapján. Felmerült az indokolt költségek jogszabályban történő meghatározása, erre azonban nem került sor.
- i) A hatályos pályaműködtetési szerződés teljesítés igazolási rendszere

A pályaműködtetési szerződés teljesítési rendszere, a szerződésben meghatározott, itt nem részletezett határidőkkel a következő:

- A pályaműködtető havi beszámolót nyújt be az NFM-hez, amely minisztérium havi megrendelői teljesítési igazolás kiadásával fogadja el a teljesítést. Ez képezi alapját a havi költségterítés folyósításának.
- A negyedéves teljesítéseket az ún. negyedéves adatszolgáltatás tartalmazza. A 4. negyedéves adatszolgáltatása az adminisztratív terhek csökkentése érdekében az előzetes éves elszámolás részét képezi.
- Az elszámolás során nyilatkozni kell az áthúzódó és az ún. lekötött költségterítések tárgyában is.
- Minden évet végleges éves elszámolás zár, amelyet a megrendelő nyilatkozatban fogad el, amely a szerződés teljesítésének igazolása.

- j) A szerződés tartalmazza a forgalomszünetelés, üzemeltetés alóli mentesülés szabályait, az erre teendő javaslatok feltételrendszerét.
- k) A Felek a pályaműködtetési szerződést évente felülvizsgálják, a felülvizsgálat időpontját követő év részletes feltételrendszerét meghatározzák, a pályaműködtetési szerződést szükség szerint módosítják. Az éves felülvizsgálat célja:

- Megrendelő állam részéről megrendelt, szolgáltató pályaműködtető által teljesítendő szolgáltatási és műszaki feltételek, a vasúti pályahálózat műszaki paramétereire, teljesítménykritériumaira, minőségi mutatóira, egyéb összetevőire és jellemzőire vonatkozó elvárások meghatározása a felülvizsgálat időpontját követő két évre.
- Az éves költségterítési záradék alátámasztására szolgáló pályauzemeltetési és szolgáltatási teljesítmények, és ezek pénzügyi feltételeinek meghatározása a felülvizsgálat időpontját követő évre.
- A Vasúti tv. 28. § (5) bekezdése és 29/A. §-a szerinti forrásbiztosítások feltételrendszerének körülírása a felülvizsgálat időpontját követő évre.
- A pályaműködtetési szerződés szükség szerinti módosítása a jogszabályi környezet változása, a gazdasági, pénzügyi, vasútágazati, társadalmi környezet változása esetén.
- A szerződés teljesítés tapasztalatainak beintegrálása a pályaműködtetési szerződés rendszerébe.

A pályaműködtető az éves felülvizsgálatra vonatkozó javaslatait és a felülvizsgálat dokumentumait minden év május 31-ig köteles benyújtani megrendelő államnak. Az éves felülvizsgálat során megrendelő állam nyilatkozik a felülvizsgálatot követő év előzetes megrendelői finanszírozási kereteiről. A felülvizsgálat eredményét a Felek írásban rögzítik.

A Felek a PMSZ felülvizsgálata, az adott év részletes feltételrendszere és a PMSZ esetleges módosítása tárgyában legkésőbb min-

den évet megelőző év július 31-ig döntenek, azzal, hogy az éves folyósított költségtérítés végleges mértékét a költségvetési törvény alapján határozzák meg.

- l) A szerződés tartalmaz minden olyan feltételt, amely a jogok és kötelezettségek egyensúlyát hivatott szabályozni, ezen belül szabályozottak a szerződésszegés következményei mindkét fél, tehát nemcsak a pályaműködtető, hanem az állam vonatkozásában is.
- m) Szabályozottak a szerződés módosítására, újratárgyalására, vitarendezésre, külső szakértő igénybevételére és az idő előtti felbontására vonatkozó feltételek.
- n) A szerződés átmeneti rendelkezései 2 év türelmi időt adnak a pályaszakaszonkénti adatszolgáltatás, szintmérési rendszer mérésének kiterjesztése állomási szolgáltatások vonatkozásában, és a költségtérítés és szolgáltatási szint kapcsolatára vonatkozóan.
- p) A PMSZ mellékletekben szabályozza:
 - a működtetendő vasútvonalak jegyzékét,
 - a fejlesztési, felújítási, karbantartási tevékenység ellátásának részletes feltételeit,
 - a szolgáltatási szint mérésének szabályait,
 - a környezetvédelmi feltételek részletes szabályait,
 - a bevételekkel nem fedezett indokolt költségek ellentételezésére szolgáló költségtérítés számításának, igénylésének és elszámolásának részletes szabályait,
 - a hatékony működés biztosítása ellenőrzésének kontrollját, eljárás rendjét,
 - a megrendelői ellenőrzés általános szabályait.

A szerződés tartalma közzéad, a szerződés hatályos szövegét a pályaműködtetők honlapjain közzé kell tenni.

Biztosítani kell, hogy a pályahálózat potenciális igénybevevői, a vállalkozó vasúti társaságok, illetve a későbbi fuvaroztatók a szerződés aláírását megelőzően kifejtessék véleményüket a PMSZ tartalmáról. A pályaműködtető

köteles ezért honlapján az aláírás tervezett időpontját megelőző 15 nappal megjeleníteni a tervezetet, amely megtörtént.

5. KONKLÚZIÓ

A vasúti pályahálózat működtetésére, amely a Vasúti tv. 3. § (1) bekezdése szerint állami feladat, kötött hosszú távú pályaműködtetési szerződés mint közigazgatási szerződés meghatározó jelentőségű.

A hatályos pályaműködtetési szerződések jelentősége abban áll, hogy hosszú távon, jelenleg 10 évre, a teljes működtetett vasúti pályahálózatra vonatkozóan, kiszámítható feltételrendszer mellett biztosítja a vasúti pályahálózat működtetését. Ennek érdekében meghatározza a pályavasúti szolgáltatások rendszerében az üzemeltetési költségek finanszírozásán felül a fejlesztési feltételeket, az indokolt költségeket, a finanszírozás valamennyi feltételét, a teljesítés és igazolása szabályait, a jogok és kötelezettségek kiegyensúlyozott meghatározása mellett.

Jelentős a szerződés abban a vonatkozásban is, hogy az egyébként szakmai felügyeletet ellátó, a MÁV Zrt. esetében egyszemélyes tulajdonosi jogokat, a GYSEV Zrt. esetén résztulajdonosi jogokat gyakorló miniszter és a pályaműködtetők között e szerződés vonatkozásában mellérendelt viszony létesül, önálló rendelkezési joggal.

A hatályos pályaműködtetési szerződés megfelel az Európai Unió és a Vasúti tv. szabályainak és ennek megfelelően az európai standardnak. Biztosítja, hogy a pályaműködtetők kiszámíthatóan lássák el vasúti pályaműködtetési feladataikat.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Az Európai Parlament és a Tanács az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelve (2012. november 12.)
- [2] Harmathy Attila: A közigazgatási szerződések kialakulása és fejlődé-

- si folyamata Bp. Akadémiai Kiadó, 1977.
- [3] Olajos István: A közjogi szerződések jelentősége az agrár-és környezetjogban. A támogatási szerződések eljárásjogi helye és szerződési létszakai A közjogi szerződések, mint az állami szereplők gazdasági feladatainak ellátása Pázmány Law Working Papers 2012/26
- [4] A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (2001. február 26.).
- [5] A Bíróság (első tanács) 2013. február 28-i ítélete. Európai Bizottság kontra Magyarország; Tagállami kötelezettségzegés - A közösségi vasutak fejlesztése - A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztása - A vasúti infrastruktúra használati díjának felszámítása - 91/440/EGK irányelv és 2001/14/EK irányelv - Hiányos átültetés. C-473/10. sz. ügy
- [6] A 2011-2015. között hatályos, a nemzeti fejlesztési miniszter és MÁV Zrt. mint pályaműködtető által - a nemzetgazdasági miniszter egyetértésével kötött pályaműködtetési szerződés
- [7] A 2016-2025. között hatályos, a nemzeti fejlesztési miniszter és MÁV Zrt. mint pályaműködtető által - a nemzetgazdasági miniszter egyetértésével kötött pályaműködtetési szerződés
- EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (2001. február 26.).
- A közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv,
 - Az Európai Parlament és a Tanács az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló 2012/34/EU irányelve (2012. november 12.)
 - A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény
 - Az állami vagyonról szóló 2007.évi CVI. törvény
 - A nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény
 - A közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény
 - 2013. évi V. törvény a Polgári Törvénykönyvről
 - A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény
 - 272/2014. (XI.5.) Korm. rendelet a 2014-2020 programozási időszakban az egyes európai uniós alapokból származó támogatások felhasználásának rendjéről
 - 254/2007. (X.4.) Korm. rendelet az állami vagyonnal való gazdálkodásról
 - 50/2007. (IV.26.) GKM-PM együttes rendelet a vasúti közlekedési tevékenységek vasúti társaságon belüli számviteli elkülönítéséről
 - 55/2015. (IX.30.) NFM rendelet a vasúti pályahálózathoz történő nyílt hozzáférés részletes szabályairól
 - 58/2015. (IX. 30.) NFM rendelet a vasúti hálózat-hozzáférési díjrendszer kereteiről, valamint a hálózat-hozzáférési díjak képzésének és alkalmazásának alapvető szabályairól
 - 56/2015. (IX.30.) NFM rendelet a jogi, szervezeti és döntéshozatali szempontból független pályahálózat-működtető függetlenségi feltételeinek részletes szabályairól
- [3] Olajos István: A közjogi szerződések jelentősége az agrár-és környezetjogban. A támogatási szerződések eljárásjogi helye és szerződési létszakai A közjogi szerződések, mint az állami szereplők gazdasági feladatainak ellátása Pázmány Law Working Papers 2012/26
- [4] A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (2001. február 26.).
- [5] A Bíróság (első tanács) 2013. február 28-i ítélete. Európai Bizottság kontra Magyarország; Tagállami kötelezettségzegés - A közösségi vasutak fejlesztése - A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztása - A vasúti infrastruktúra használati díjának felszámítása - 91/440/EGK irányelv és 2001/14/EK irányelv - Hiányos átültetés. C-473/10. sz. ügy
- [6] A 2011-2015. között hatályos, a nemzeti fejlesztési miniszter és MÁV Zrt. mint pályaműködtető által - a nemzetgazdasági miniszter egyetértésével kötött pályaműködtetési szerződés
- [7] A 2016-2025. között hatályos, a nemzeti fejlesztési miniszter és MÁV Zrt. mint pályaműködtető által - a nemzetgazdasági miniszter egyetértésével kötött pályaműködtetési szerződés

JOGSZABÁLY JEGYZÉK

- A vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról,
- továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/



A long-term railway operation contract between the Hungarian State and the operators of the railway infrastructure

The significance of the railway operation contracts valid for the term 2015-2025 lies in the fact that it ensures that the railway infrastructure is operated on a long-term basis – currently 10 years – for the whole railway network, with predictable conditions. To this end, in addition to the financing of running costs, the contract determines in the system of railway operations the development conditions, the justified costs, all the conditions for funding, the rules for performance and certification, and a balanced definition of rights and obligations.

This contract is also significant because it states that the relationship between the railway operators and the minister for transport – who exercises professional supervision and who has full ownership in the case of MÁV Zrt. and part-ownership in the case of GYSEV Zrt. – is a co-partnership with a separate right of disposal

The present contract is in line with the European Union rules and the Railway Legislation, and accordingly, with European standards. It ensures that the operators of railways can predictably perform their rail servicing tasks.



Ein langfristiger Eisenbahnbetriebsvertrag zwischen dem ungarischen Staat und den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur

Die Bedeutung der für den Zeitraum 2015-2025 gültigen Bahnbetriebsverträge liegt darin, dass der Betrieb der gesamten Eisenbahninfrastruktur langfristig – derzeit für 10 Jahre – mit vorhersehbaren Bedingungen gesichert wird. Zu diesem Zweck bestimmt der Vertrag innerhalb des Systems vom Eisenbahnverkehr neben der Finanzierung der laufenden Betriebskosten auch die Entwicklungsbedingungen, die gerechtfertigten Kosten, sowie alle Bedingungen für die Finanzierung, für die Regeln der Realisierung und ihrer Bestätigung und eine ausgewogene Bestimmung von Rechten und Verpflichtungen.

Dieser Vertrag ist auch bedeutsam, weil er besagt, dass zwischen den Bahnbetreibern und dem Verkehrsminister – der eine professionelle Betreuung ausübt und Alleinbesitzer von MÁV Zrt und Teilbesitzer von GYSEV Zrt. ist – eine beigeordnete Partnerschaftsbeziehung besteht.

Der geltende Vertrag steht im Einklang mit Regelungen der Europäischen Union und des Eisenbahngesetzes, dementsprechend erfüllt die europäischen Normen. Es wird dadurch gesichert, dass die Eisenbahnbetreiber auf vorher kalkulierbare ihren Aufgaben gerecht werden können.

E számunk lektorai

Dr. Békési István

Horváth Lajos

Domokos Ádám

Dr. Péter Tamás

Dr. Hartványi Tamás

Dr. Tiner Tibor

Zsolnay Tamás