

Iktatószám:
Ügyintéző: dr. Bertha György

MVH/192/41/2007

A Magyar Vasúti Hivatal 46/2007. számú határozata

A **Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.**-t (székhely: 1066 Budapest, Teréz Krt. 62.)

kötelezem

hogy a határozat jogerőre emelkedését követő 60 (hatvan) napon belül alakítson ki olyan gyakorlatot a menetvonal-kiutalásokkal kapcsolatban, amelynek eredményeként a pályahálózat-kapacitás biztosítása:

- hozzáférésre jogosulttól érkező érvényes menetvonal-igénylésre küldött
- írásbeli vagy elektronikus hitelesítésű értesítésnek megfelelő tartalmú
- szerződésen

alapul.

A **Magyar Államvasutak Zrt.**-t (székhely: 1062 Budapest, Andrássy út 73-75.)

kötelezem

hogy a határozat jogerőre emelkedését követő 60 (hatvan) napon belül biztosítsa, hogy:

- az általa működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat kapacitásának rendelkezésre bocsátására a pályahálózat működtetésére vonatkozó érvényes működési engedélyének megfelelően, érvényes belső megállapodás vagy pályahasználati szerződés alapján,
- saját kapacitás-igény esetén az igénybevételre a Működési és Szervezeti Szabályzata szerint szerződés aláírására jogosult személy által igényelt menetvonal szabályszerű kiutalásával és elfogadásával

kerülhessen sor.

Egyben **kötelezem** a Magyar Államvasutak Zrt.-t, hogy a határozat jogerőre emelkedését követő 15 (tizenöt) napon belül fizessen **50.000.000,- Ft**, azaz Ötvenmillió forint piacfelügyeleti bírságot.

A **MÁV Cargo Zrt.**-t (székhely: 1133 Budapest, Váci út 92.)

kötelezem

hogy a határozat jogerőre emelkedését követő 60 (hatvan) napon belül biztosítsa, hogy a kapacitás-igénybevételére csak a Szervezeti és Működési Szabályzata alapján szerződés aláírására jogosult személy által igényelt menetvonal szabályszerű kiutalása és elfogadása esetén, a Hálózati Üzletszabályzatban és a hálózat-hozzáférési szerződésében foglalt

feltételeknek megfelelően kerülhessen sor.

A megjelölt társaságok a jelen határozatban foglalt kötelezettség teljesítésével kapcsolatos intézkedéseikről e határozat jogerőre emelkedését követő 30 (harminc) napon belül kötelesek a Magyar Vasúti Hivatalt értesíteni. Felhívom a figyelmet, hogy amennyiben a kötelezettségnek – felróható módon – határidőben nem tesznek eleget, 1.000.000,- Ft-ig (Egymillió forint) terjedő, ismételten is kiszabható eljárási bírsággal sújthatók.

A piacfelügyeleti bírságot a Magyar Vasúti Hivatalnak a Magyar Államkincstár által vezetett 10032000-00289256-00000000 számú számlájára történő átutalással kell megfizetni. A pénzfizetési kötelezettség elmulasztása késedelmi pótlék fizetési kötelezettséggel jár.

E határozat ellen fellebbezésnek helye nincs, de jogszabálysértésre hivatkozással bírósági felülvizsgálata kérhető. A keresetlevelet három példányban a Magyar Vasúti Hivatalnál a felülvizsgálni kért határozat közlésétől számított 30 (harminc) napon belül kell benyújtani vagy ajánlott küldeményként postára adni.

E határozat a közlés napjával jogerőre emelkedik.

Indokolás I.

2007. február 06-án az esti órákban ún. utoléréses baleset történt Almásfüzitő-Komárom állomásközben a jobb vágányon. A balesetben két vonat ütközött össze egymással, vagyis mindkét vonat egyidejűleg ugyanazt a pályakapacitást vette igénybe. A baleset elméletileg lehetséges oka a kapacitások kiosztásának hibája, a kapacitások helytelen rendelkezésre bocsátása, vagy a kapacitáselosztástól függetlenül a vasúti közlekedés szabályaitól eltérő közlekedés. A Magyar Vasúti Hivatal a 2007. február 07-én hivatalból indított piacfelügyeleti eljárásában, mint a természetes monopóliumot képező vasúti pályahálózatok üzleti hasznosítását felügyelő szervezet, a balesetet szenvedett vonatokhoz kapcsolódó kapacitás-elosztási és rendelkezésre bocsátási döntéseket, valamint a tapasztaltak vasúti piacra gyakorolt hatását vizsgálta meg, eljárását a baleset biztonsági rendszereket esetlegesen érintő okainak vizsgálatára – a hatáskörére vonatkozó előírásokra különös figyelemmel – nem terjesztette ki.

II.

A magyar országos jelentőségű pályahálózatokat kizárólag vertikálisan integrált vasúti társaságok működtetik, amelyek tevékenységével a pályakapacitások elosztása összeférhetetlen. Az országos jelentőségű pályahálózatokon, így a baleset helyszínén is, az elosztási szervként működő Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet (amelynek szerepét a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. tölti be, a továbbiakban: VPE Kft.) kizárólagos feladata a pályakapacitás igények összegyűjtése, egyeztetése, és a pályakapacitás kiosztása. A vasúti pálya használatára jogosult szervezetek éves, vagy eseti szinten jelezhetik pályakapacitás-igényüket, vagyis azt, hogy a pályahálózat melyik részét, melyik időszakban kívánják igénybe venni. Ugyanazt a pályakapacitást – a kötött pályán a kitérés lehetetlensége miatt – egyszerre csak egyetlen vasúti jármű veheti igénybe. A pályakapacitást a kapacitás-elosztó szervezet menetvonalak formájában osztja szét. A menetvonal meghatározza, hogy mely pályahálózatrészt mikortól, és mennyi ideig vehet

igénybe a pályakapacitás felhasználója.

A vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 56. § (6) bekezdésében, 62. § (2) bekezdés a) pontjában és 64. § (1)-(4) bekezdéseiben foglaltak szerint az elosztás során a vasúti pályahálózat-kapacitás menetvonal formájában előre, 12 hónapot meg nem haladó időszakra vonatkozóan, illetve eseti igénybejelentés alapján biztosítható. Az integrált vasúti társaság által működtetett vasúti pályahálózat esetében a vasúti pályahálózat kapacitásának elosztására vonatkozó feladatokat a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Szervezet látja el. A hozzáférésre jogosult a vasúti pályahálózat-kapacitásra, valamint a szolgáltatásokra vonatkozó igényét a VPSZ részére jelenti be. Az igénybejelentés ajánlattételre történő felhívásnak minősül. A VPSZ a Hálózati Üzletszabályzatban foglaltaknak megfelelően - az integrált vasúti társaságnak és a hozzáférésre jogosultnak 15 napon belül megküldött értesítésben - meghatározza a hozzáférésre jogosult rendelkezésére bocsátható vasúti pályahálózat-kapacitást, továbbá a hálózat-hozzáférési díjak összegét. Az integrált vasúti társaságot az értesítésben foglaltaknak megfelelő tartalommal a vasúti pályahálózat-kapacitás biztosítása tárgyában a hozzáférésre jogosulttal szemben szerződéskötési kötelezettség terheli.

III.

A balesetben elől haladó, utolért, a MÁV Cargo Zrt által közlekedtetett 45224. sz. nemzetközi tehervonat az Almásfüzitő-Komárom állomásközt is magában foglaló pályakapacitás-igényét nem az éves menetvonal-igénylés keretében jelentette be. Az eseti igényt 10:00 órára a MÁV Cargo Zrt. budapesti regionális igazgatóságának áruirányítója jelentette be a baleset napján. Az igénylés ún. Szállításműködési Információs Rendszeren keresztül történt (az ún. SZIR egy olyan MÁV Zrt. által üzemeltetett on-line rendszer, amely a tehervonatok mozgásának, állapotváltozásának függvényében segíti a forgalom szervezését, kialakítását). A VPE Kft. kapacitáselosztást segítő rendszerének (MELINDA) adatbázisába az igénylő személye nem, csak a „SZIR interface User” jelzés szerepel. A VPE Kft. nyilatkozata szerint a MELINDA rendszer egyes interfacek vonatkozásában abban az időszakban nem a ténylegesen megkért viszonylat hozzárendelését végezte, így történhetett meg, hogy a MÁV Cargo Zrt. Ferencváros-Rajka igényre Lovasberény-Székesfehérvár viszonylat került be a rendszerbe.

A 2006. február 06-án érvényes Hálózati Üzletszabályzat 4.2. pontja szerint a menetvonalra és szolgáltatások igénybevételére vonatkozó éves és eseti igényeket a vállalkozó vasúti társaságnak a VPE Kft.-hez elektronikus úton a MELINDA rendszeren keresztül - illetve ennek meghibásodása esetén átmenetileg írásban - kell benyújtani.

IV.

A balesetben hátul haladó, a tehervonatot utoléró 9438 sz. EuRegio személyszállító vonat az Almásfüzitő-Komárom állomásközt is magában foglaló pályakapacitás-igényét éves menetvonal-igénylés keretében jelentette be, amely 2006. október 03-án érkezett a VPE Kft.-hez. Az éves kapacitás-igények rögzítését a VPE Kft. a jogszabályban megadott határidőn túl végezte. A vonatkozó vonat kapacitás-igényét a Menetvonal igénylő lap szerint a MÁV Zrt. Üzemeltetési Főosztályának járattervezője küldte meg a kapacitás-elosztó szervezetnek. A kapacitást az elosztó szervezet munkatársa 2006. december 8-án, a jogszabályban foglalt határidőt követő napon minősítette kiutalhatónak, az igény elfogadására pedig ennél is későbbi időpontban, 2006. december 21-én került sor. A Vtv.-t

megsértve a VPE Kft. a kapacitás-elosztási döntésről a Magyar Vasúti Hivatalt nem tájékoztatta.

Az országos közforgalmú vasúti pálya kapacitásának elosztásáról szóló 67/2003. (X. 21.) GKM rendelet 9. §-a alapján a vasúti pálya igénybevitelére irányuló kérelmeket - az eseti kérelmek kivételével - a következő vasúti menetrend érvényességi időtartamára vagy annak egy részére, a menetrend érvénybe lépését megelőzően legalább tizenkét hónappal kell a VPSZ-hez benyújtani. A VPSZ legalább tizenegy hónappal a vasúti menetrend érvénybe lépése előtt - az Európai Unió tagállamai pályakapacitás-elosztó szervezeteivel együttműködve - előzetes nemzetközi menetvonalakat határoz meg, és biztosítja, hogy az elosztás során a menetvonalakat a lehető legnagyobb mértékben megtartsák. A VPSZ a kapacitáskérelmek benyújtási határideje után legkésőbb négy hónappal elkészíti a vasúti menetrend tervezetét. Azon vasútállomások részére, amelyek a vasúti pálya igénybevitelének a lehetőségét kérték, és a többi érdekelt részére legalább egy hónapot kell biztosítani észrevételeik megtételére.

A Vtv. 61. § (8) bekezdése szerint a vasúti pályahálózat-kapacitás elosztását végző szervezet köteles a Magyar Vasúti Hivatalt az igénybejelentésekről, illetve az elosztás folyamata során hozott valamennyi döntéséről, továbbá a Hálózati Üzletszabályzat szerinti kedvezmény biztosítására vonatkozó tárgyalással kapcsolatos minden lényeges körülményről haladéktalanul tájékoztatni.

V.

Az Almásfüzitő-Komárom állomásközt is magában foglaló pályakapacitást a MÁV Zrt. pályavasúti szervezete működteti. A MÁV Zrt. pályavasúti szervezete a MÁV Zrt. által közlekedtetett vonatoknak a Magyar Vasúti Hivatal által jóváhagyott, a Hálózati Üzletszabályzaton alapuló belső megállapodás, más szervezetek által közlekedtetett vonatoknak pedig a Hálózati Üzletszabályzaton alapuló, érvényes pályahasználati szerződés keretében bocsáthatná a kapacitás-elosztó szervezet által kiutalt pályakapacitást rendelkezésre. Mivel a MÁV Zrt.-nek 2007. február 6-án nem volt érvényes pályahálózat-működtetői engedélye, illetve nem rendelkezett jóváhagyott belső megállapodással, ezért a pályakapacitásokat a megfelelő elosztást követően sem tudta volna megfelelően szabályozott, felelős módon a személyszállító vonat közlekedtetője és a teherszállító vonat közlekedtetője számára rendelkezésre bocsátani.

A Magyar Vasúti Hivatal 20/2006. számú határozatában – többek között – megállapította, hogy a MÁV Zrt. pályavasúti és személyszállítási tevékenységet elkülönülten végző szervezetei között a 2006-os évben belső megállapodás nem volt érvényben, és kötelezte a társaságot annak 2006. december 31-i pótlására, mely kötelezésnek a MÁV Zrt. 2007. február 06-ig nem tett eleget.

A Vtv. 6. § (1) bekezdése szerint a vasúti pályahálózat működtetése működési hatósági engedélyhez kötött tevékenység.

A Vtv. 66. § (1) bekezdése alapján az integrált vasúti társaságnak az általa működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése a vasúti személyszállítást, vasúti áru fuvarozást, valamint a vontatást végző szervezeti egységei, és a vasúti pályahálózat működtetését ellátó szervezeti egysége közötti - a VPSZ által kidolgozott, és a

Magyar Vasúti Hivatal által jóváhagyott - belső megállapodás alapján kerül sor.

VI.

A nyílt hozzáférésű pályahálózatok kapacitásainak igénylésére a megfelelő engedéllyel rendelkező vasúti társaságok jogosultak. Ilyen engedéllyel a MÁV Cargo Zrt. (engedély sz.: VF 2117/5/2005) és a MÁV Zrt. mint a személyszállító vonat közlekedtetője (engedély sz.: VF 390/4/2004) is rendelkeztek. A vasúti pályakapacitás igénylésének törvényes folyamata, hogy a vasúti társaság ajánlattételre hívja fel a kapacitás-elosztó szervezetet (kapacitás-igénylés). A kapacitáselosztási folyamat eredményeként az igénylő egy olyan ajánlatot kap (menetvonal-kiutalás), aminek tartalmi elemeivel, az érvényes pályahasználati szerződés alapján a menetvonalban megjelölt pályahálózat működtetője a pályakapacitást rendelkezésre kell bocsássa.

A kapacitás-igénylés és a rendelkezésre bocsátás nem történt meg szabályosan. A MÁV Zrt. munkavállalója a társaság Működési és Szervezeti Szabályzata alapján szerződést – felhatalmazása esetén is – csak együttesen jegyezhetett volna, a MÁV Cargo Zrt. SZIR rendszerében rögzített „igénye” pedig nem tekinthető ajánlattételi felhívásnak. Az „igényt” a VPE Kft. semmilyen módon nem igazolta vissza, az igény jogilag és tartalmilag megalapozott formában nem állt a VPE Kft. rendelkezésére. A MÁV Zrt. pályavasúti szervezete tehát nem lehetett jogosult a vizsgált pályakapacitást a MÁV Cargo Zrt. vonata számára rendelkezésre bocsátani, a MÁV Cargo Zrt. pedig hasonlóképpen nem vehette volna igénybe a kapacitást. A VPE Kft. nyilatkozata alapján az is kiderült, hogy mozdonyra várás miatt az indulás csak több órás késéssel (16:32-kor) történt meg, azaz a MÁV Cargo Zrt. vonata a pályakapacitást nem a számára szabályszerűen ki nem utalt kapacitásnak megfelelően vette igénybe.

A Vtv. 64. § (2) és (4) bekezdései alapján a vasúti pályahálózat-kapacitásra, valamint a Vtv.-ben meghatározott szolgáltatásokra vonatkozó igénybejelentés a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény 212. § (1) bekezdés szerinti ajánlattételre történő felhívásnak minősül. Az integrált vasúti társaságot a VPSZ értesítésében foglaltaknak megfelelő tartalommal szerződéskötési kötelezettség terheli.

VII.

A fenti megállapítások olyan hiányosságokra mutatna rá, amelyek a tragikus vasúti balesetben közlekedő vonatokon túl az egész vasúti piacot érintő, általános következtetések levonására alkalmasak.

Az eseti kapacitás-igénylés rendszere csak akkor működhet jogszerűen, ha a kapacitás-igénylők a kapacitásigénylés felelősségével felruházott képviselőjükön keresztül vesznek részt a folyamatban, a kapacitás-elosztó szerv pedig csak érvényes ajánlattételi felhívásra küldött érvényes ajánlattal reagál. A vizsgálat megállapította, hogy a kapacitás-elosztó szervezet nyilvántartása gyakran az ajánlattételi felhívás elemi információit sem tartalmazza, így például nem állapítható meg, hogy a felhívást az arra feljogosított személy (szerv) küldte-e.

Az éves kapacitás-igénylés rendszerében a folyamat nem a jogszabályokban meghatározott határidőkön belül zajlott, a kapacitás-elosztási döntésekről a döntéseket felülvizsgálni jogosult Magyar Vasúti Hivatal nem kapott tájékoztatást. Mindez olyan bizonytalanságot

kelt a piacon, ami a kapacitás-igényeket szükségtelen mértékben a nehezebben egyeztethető és ellenőrizhető, ezért a némileg nagyobb kockázatot jelentő eseti igénylések irányába torzítja el.

A kiutalt pályakapacitások igénybe vétele csak akkor lehet jogszerű, ha az a Hálózati Üzletszabályzat, illetve érvényes belső megállapodások, pályahasználati szerződések alapján történik.

A vasúti pályakapacitások rendelkezésre bocsátása csak akkor lehet jogszerű, ha az a kapacitás-elosztási szervezet menetvonal-kiutalása, valamint – integrált vasúti társaságnak az általa működtetett, nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózathoz történő hozzáférése esetén – érvényes belső megállapodás alapján történik. Mivel a MÁV Zrt. érvényes belső megállapodással nem rendelkezik, naponta több ezer vonat esetében jogilag nem megfelelő módon történik a vasúti pályakapacitások rendelkezésre bocsátása. Mindez jelentős veszélyt ró a vasúti közlekedésben részt vevők életének és vagyonának biztonságára, illetve a vasúti közlekedési piac többi résztvevőjének anyagi biztonságára.

VIII.

A Vtv. 76. § (1) bekezdés c) pontja szerint ha a Magyar Vasúti Hivatal a piac felügyelete során észleli a működési engedélyhez kötött tevékenység végzésével, a vasúti pályahálózathoz való nyílt hozzáféréssel kapcsolatosan e törvényben, külön jogszabályban, a Hivatal határozatában, valamint a Hálózati Üzletszabályzatban meghatározott valamely kötelezettség megsértését, a jogsértés tényét határozatban állapítja meg, és jogosult a tevékenység végzésének feltételeit megállapítani.

A vasúti piacfelügyeleti bírság mértékére és alkalmazására vonatkozó részletes szabályokról szóló 8/2006. (I. 13.) Korm. rendelet 1. § (1) és (2) bekezdései alapján a Magyar Vasúti Hivatal a piac felügyeletével kapcsolatos tevékenysége során a Vtv. 76. §-ának (1) bekezdése alapján az ott meghatározott kötelezettség megsértőjével szemben a rendeletben meghatározott mértékű piacfelügyeleti bírságot alkalmazhat. A bírság a Vtv. 76. § (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott jogkövetkezmény alkalmazása mellett is kiszabható. A bírság összegét a jogsértő szervezet vasúti közlekedési tevékenységéből származó előző üzleti évi nettó árbevételének százalékában meghatározott felső határára tekintettel állapítottam meg, a jogsértések vasúti tevékenység végzését átfogóan érintő jellegére, valamint a jogsértő szervezet jelentős piaci szerepére figyelemmel.

A határozatban foglalt döntésem a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 71. § (1) bekezdése alapján, a Vtv. 73. § (1) c) pontjában biztosított hatáskörömben eljárva hoztam meg. A határozat elleni jogorvoslati lehetőséget a Ket. 109. § (1) bekezdése alapján állapítottam meg.

Budapest, 2007. május 7.

Aláíró: Antal Dániel elnök