

Emlékeztető

A Vasúti Egyeztető Bizottság (VEB) üléséről

Készült: 2012. március 23-án a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
(1011 Budapest, Vám utca 5-7.) 709. számú tárgyalójában

Résztevők:

1. a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) képviselőjében
 - Németh Lászlóné miniszter
 - dr. Völner Pál infrastruktúra államtitkár
 - dr. Fónagy János parlamenti államtitkár
 - dr. Kerékgyártó János főosztályvezető
 - Kovács Mónika osztályvezető
2. a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Személyközlekedési Igazgatóság képviselőjében
 - Dóka Gábor vasúti közlekedési vezető szakértő
3. a Vasutasok Szakszervezete (VSZ) képviselőjében:
 - Meleg János
 - Papp Zoltán
4. a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete (PVDSZ) képviselőjében:
 - dr. Laboda József
 - Enzsől Róbert
5. a Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete (MTSZSZ) képviselőjében:
 - Buzásné Putz Erzsébet
 - Sulyok László
6. a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete (VDSZSZ) Szolidaritás képviselőjében:
 - Bárány Balázs Péter
 - Gaskó István
 - Halasi Zoltán
7. a Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) képviselőjében:
 - Dr. Dancsa Attila
8. a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége (VFSZSZ) képviselőjében:
 - Hankó János
 - Gedeon Ferenc

Németh Lászlóné miniszter asszony köszöntötte a megjelenteket. Kifejezte a Kormányzat vasúti közlekedés iránti elkötelezettségét. Kinyilvánította, hogy bízik a szakmai kérdések szakvezetői körben történő egyeztetésének sikerében, egyúttal kérte, hogy a miniszteri szintű közbenjárást igénylő kérdésekről kapjon tájékoztatást.

Dr. Völner Pál államtitkár úr ismertette, hogy a Széll Kálmán Tervben rögzített irányokhoz igazodva folyamatban lévő, a közösségi közlekedési ellátórendszer strukturális átalakítására irányuló intézkedések részeként került sor a közúti és vasúti menetrendi kapacitások teljes körű felülvizsgálatára, amelynek eredményeként - a menetrendek összehangolásával - 2012. április 15-től a vasúti közlekedésben mintegy 8 %-os mértékű teljesítmény-csökkentésre kerül sor.

A kínálat szűkítése elsősorban azokban a viszonylatokban történik meg, amelyeken az utasok száma nem érte el a vasúti közlekedésre jellemző mértéket, továbbá azokat a vonatokat érinti, amelyek az utasszámlálás adatai alapján kihasználatlanul közlekedtek. Az elsődleges cél az állandó költségek, így pl. a menetrend eszközígyényének csökkentése volt. Ezen túlmenően a drágább M41-es vontatású vonatok helyett az olcsóbban üzemeltethető Bz motorvonatok alkalmazására törekedtünk.

Az intézkedésre egy korszerű, hosszú távon fenntartható és finanszírozható, hatékonyan működő közösségi közlekedési rendszer kialakítása érdekében van szükség. A pályaállapot, eljutási idő, járműállomány alapján versenyképes vonalakra – a közlekedéspolitikai célkitűzésekkel összhangban – változatlanul elsődleges szempont a vasút előnyének érvényesítése az autóbuzsos alternatívákkal szemben. A közösségi közlekedés átalakításáról van szó, és nem a vasúti közlekedés ellehetetlenítéséről. A mostani menetrendi intézkedés mellett a kedvezményrendszer átalakítása is napirenden van. Cél a hatékonyabb közösségi közlekedés. Ennek megfelelően az autóbuzsos közlekedésben is kapacitásszűkítő intézkedések várhatóak, amelyek a Volán társaságok legnyereségesebb, a versenyképes szolgáltatási színvonalat nyújtó IC vonatokkal párhuzamos távolsági járatait érintik. Hangsúlyozta, hogy a menetrendi intézkedés vasútvonalak bezárásával nem jár együtt, a személyszállítást a tárca valamennyi vonalon fenn kívánja tartani.

A közösségi közlekedés jelenlegi finanszírozási helyzetében átfogó változásokra van szükség a szektor életképességének megőrzéséhez. A meglévő gazdasági keretek között a kölcsönösen elérhető jobb működésre kell törekedni, amiben számít a szakszervezetek partnerségére is.

Bárány Balázs Péter úr jelezte, hogy a menetkedvezmények családtagoktól történő megvonásának kérdését a korábbi javaslatuk ellenére a mai megbeszélésen nem kívánják napirendre tűzni. A szakszervezet álláspontja szerint a vasutas munkavállalókat, azok családtagjait és a nyugdíjazott munkavállalókat megillető utazási kedvezmény átgondolása időszerű, ugyanakkor biztosítani szükséges, hogy a vasutas családtagok számára e változás jelentős sérelemmel nem járjon. A tervezett járatirítésekkel összefüggésben méltánytalannak tartja, hogy az internetről kell megtudniuk a tárca változtatási terveit, egyúttal kifogásolja, hogy e jelentős kihatással járó menetrendi intézkedésekkel kapcsolatban nem került sor előzetes egyeztetésekre a vasutas szakszervezetekkel. Meggyőződése szerint a járatok alacsony kihasználtsága az infrastruktúra állapotára (lassújelek, 20-30 km/h átlagos eljutási sebesség) vezethető vissza. A pályaállapotok megfelelő (mintegy 60-80 km/h eljutási sebességet biztosító) szintre hozásának a MÁV Zrt. vezetősége által becsült költségigényét eltúlzottnak tartja. Szükséges lenne megtudni, mekkora ráfordítással

lehetne normális körülmények között működtetni a kérdéses vonalakat. Véleménye szerint a vasútvezetés felelőssége, hogy nem szorgalmazza a fejlesztést és hagyja elenyészni a vasutat.

Dr. Völner Pál államtitkár úr utalt arra, hogy a jó pályaállapot önmagában nem garantálja a megfelelő kihasználtságot. Példaként említette az 5. sz. Komárom-Székesfehérvár vonalat, amely a 80 km/h eljutási sebesség és a megfelelő járatgyakoriság ellenére sem jellemezhető jelentős utasforgalommal. Ami a menetrendet illeti, a tárca nyitott arra, hogy a változások életbe lépését követően a bizonyítottan szükségessé váló korrekciókat a menetrendi szerkezeten elvégezze.

Hangsúlyozta, hogy a Vasúti Egyeztető Bizottság az érdekvédelem körébe tartozó kérdések megvitatására hivatott. Az, hogy a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a magyar állam, mint megrendelő képviselőjeként eljárva milyen szintű helyközi személyszállítási szolgáltatást rendel meg a társaságoktól, alapvetően szabályozási kérdés, és nem e fórum kompetenciája.

A vasutas dolgozói és hozzátartozói kedvezményekkel kapcsolatban elmondta, hogy nem a teljes elvonás a cél, a döntéshozók olyan konstrukció bevezetésén gondolkodnak, amelyben a kedvezmény igénybevétele az igényjogosultak számára feltételhez kötötten (pl. havi utazási kártya megvásárlása esetén) válna elérhetővé. Ez segítené a nem valós utazási igények visszaszorításában.

Az utazási kedvezmények napirenden lévő átalakításával összefüggésben beszámolt arról, hogy a 6 év alatti gyerekek és a 65 év felettiak díjmentességét, a diákok bérletkedvezményeit és a fogyatékos személyek kedvezményét a Kormány fenn kívánja tartani, egyéb kategóriákban a kedvezmény üzleti megtérülési alapon, a közlekedési szolgáltatók által biztosított üzletpolitikai kedvezmény formájában kerülne bevezetésre.

Papp Zoltán úr átadta a VSZ menetkedvezmény-üggyel kapcsolatos, az javaslatot tartalmazó levelét. Megítélése szerint a közösségi közlekedés egyéni közlekedéssel szembeni versenyképessége a kiindulópont, egy versenyképes, vonzó tömegközlekedési rendszer kialakítását kell előmozdítani, melyben a lehetőségekhez mérten a vasút preferenciáját kell érvényesíteni a közút alapvető rá- és elhordó szerepe mellett. Hangsúlyozta, hogy a vasút az elmúlt években jelentős változásokon ment át, a munkavállalók száma nagymértékben csökkent. Véleménye szerint a járatritkítás eredményeként olyan csekély megtakarítás realizálható, ami felveti a tervezett intézkedések felfüggesztésének indokoltságát, és a célok elérése érdekében szükséges lépések alapos, előzetes egyeztetésének igényét.

Dr. Völner Pál államtitkár úr utalva a vasúti ágazat fejlesztését illetően az EU által megfogalmazott közép- és hosszú távú közlekedéspolitikai célkitűzésekre hangsúlyozta, hogy a finanszírozási lehetőségek és az elvárások közötti összhang sajnos nem adott, a Kohéziós Alap 2014-től tervezett csökkentése is behatárolja a lehetőségeket.

A Parlamenthez benyújtott és a tervek szerint 2012. július 1-jével hatályba lépő személyszállítási törvény egyértelműen rögzíti a kötőpályás közlekedés elsőbbségét, és megteremti a vasúti közlekedés menetrendi, tarifa- és fejlesztéspolitikai intézkedésekkel történő támogatásának jogszabályi kereteit.

Utalt arra, hogy a MÁV Zrt. vezetőségének másfél éve tett nyilatkozata szerint a vasúti közlekedésben 12 Mrd Ft megtakarítási lehetőség rejlik. A tárca azóta is hiába várta a vasúttársaság konkrét menetrendi intézkedésekre vonatkozó javaslatát.

Megerősítette, hogy az NFM nyitott a menetrendi korrekciókra: a módosítások április 15-i bevezetését követően folyamatosan figyelemmel kíséri az utasforgalom alakulását, érdemben megvizsgál minden beérkező észrevételt, és amennyiben a mobilitási igények kielégítése intézkedést igényel, megteszi a szükséges lépéseket. Ismételten rögzítette, hogy a menetrend megrendelése az NFM döntése és felelőssége, jelen fórum napirendjére a vasutas munkavállalókat közvetlenül érintő kérdések tartoznak, azokban kell kompromisszumot elérni.

Dr. Dancsa Attila úr véleménye szerint a szakmai szervezetek képviselőit az a kettősség frusztrálta, hogy miközben a sajtó konkrétumokról tudósított, a vasútvezetés részéről folyamatos tagadással szembesültek. Felhívta a figyelmet arra, hogy a Kormány a vasút versenyképességét erősítő közösségi közlekedési koncepció elkészítésére vonatkozóan tett ígéretet, ezzel szemben most - fiskális szempontok miatt - vasúti kínálatszűkítést jelentő takarékosági intézkedések bevezetését tervezi. Érdeklődött, hogy mi alapján döntött a tárca a teljesítménycsökkentésről, egyúttal kifejezte aggályát, hogy bár vonalbezárásra nem kerül sor, az egyes vonalakon drasztikus mértékű járatritkítás az utasok vasúttól történő elpártolásához vezethet. Utalt továbbá arra, hogy az intézkedések több esetben nem veszik figyelembe a hivatásforgalmi igényeket (pl. Balassagyarmat – Ipolytarnóc vonal). Álláspontja szerint – különösen vidéken - valós a vasúti dolgozók (mozdonyvezetők, fűtőházi alkalmazottak) elbocsátástól való félelme a menetrendi intézkedések kapcsán.

Dr. Völner Pál államtitkár úr ismételten elmondta, hogy az intézkedések kiindulópontját az utasszámlálási eredmények képezték. A jelenlegi gazdasági helyzetben és elvárások mellett (deficitcél, Kohéziós Alap felfüggesztése) a Kormány pénzügyi mozgástere erősen behatárolt. Emlékeztetett arra, hogy a Kormány 2010-ben és 2011-ben is biztosította a vasút finanszírozásához azt a 40 Mrd Ft-os többletet, amit a szigorú megtakarítási elvárások szerint az ágazattól eredetileg el kellett volna vonnia. A mostani intézkedés célja tehát nem politikai kérdés, hanem gazdasági kényszerhelyzet.

Ami a foglalkoztatási kérdéseket illeti, megítélése szerint a természetes munkapiaci folyamatok (nyugdíjazás, fluktuáció) mellett a létszámgazdálkodást proaktív módon előre tervező vállalati hozzáállással biztosítható, hogy ne történjen súlyos érdeksérelem.

Enzsöl Róbert úr szerint elsődlegesen a döntés váratlansága okozott feszültséget. Probléma, hogy nem látható, milyen koncepcióba illeszkedik bele a kormányzat menetrendi intézkedése: aktuális problémakezelésről van szó, vagy egy hosszú távú folyamat kezdeti lépéséről, a foglalkoztatási hatások ugyanis ettől függően eltérőek. A 2012. évi létszámterv az intézkedéssel nem számolt, a foglalkoztatási hatás bizonyosan negatív lesz, amit egyéb kedvezőtlen körülmények (Munka Törvénykönyvének változása stb.) is súlyosbítanak. Fontosnak tartja, és a tárca partnerségét kéri abban, hogy a menetrendi intézkedésnek ne legyen olyan foglalkoztatási hatása, ami a MÁV Csoport vállalatainál 2012-ben kényszerített elbocsátáshoz vezet. Sajnálatosnak tekinti, hogy a Kormány vasútbarát elkötelezettsége a konkrét döntések, intézkedések szintjén nem érződik. Nézete szerint a jelenlegi vasúti kínálatszűkítés szakmailag ellentmond a mellékvonalak tavalyi ütemezett újranyitásának és a személyforgalom további szakaszokon történő újrafelvételére vonatkozóan tett kormányzati ígéreteknek.

Dr. Völner Pál államtitkár úr megerősítette, hogy a menetrendi változtatásoknak nem lesz számottevő kihatása a foglalkoztatottságra, a vasúti dolgozók esetében lényeges létszámleépítésre az intézkedés kapcsán nem kell számítani. A létszámkérdést a MÁV szervezeti átalakításával összefüggésben kívánja a tárca vizsgálni.

Hankó János úr kifejezte, hogy április 15-től nem csak egy egyszerű menetrend-változás történik. Az intézkedésnek sok embert mélyen érintő, fájdalmas kihatásai lesznek. Érdeklődött, hogy történt-e előzetes felmérés, azt mikor, ki végezte, továbbá biztos-e a bevezetés időpontja, mivel információi szerint a MÁV Start Zrt. nem kapott megrendelést.

Dr. Kerékgyártó János főosztályvezető úr beszámolt arról, hogy a tervezett menetrendi módosítások utasforgalmi felmérések eredményein alapulnak, melyet az NFM - háttérintézménye bevonásával, illetve koordinálásában - 2011 nyara óta folyamatosan végzett. A döntés-előkészítés közlekedéspolitikai szakmai alapon összeállított szempontrendszer figyelembevételével történt. A menetrendi kínálat összehangolása során fontos szempont volt, hogy a változásokkal lehetőség szerint eszközök, járművek szabaduljanak fel. Az így átirányítható mozdonyokkal, kocsikkal és motorvonatokkal színvonalasabban szolgálhatók ki a másutt fokozottabban jelentkező utazási igények. Az intézkedés célja a legkisebb utasérdek-sérelem mellett az alágazatok közötti munkamegosztás arányának helyreállítása úgy, hogy a közforgalmú közlekedési ellátórendszer vonzereje összességében növekedjen.

Az április közepétől nem közlekedő vonatok az utasszámlálás alapján kihasználatlanak bizonyultak, alacsony költségfedezeti aránnyal működtek, és akár a jelenlegi autóbusszos kínálattal is jól helyettesíthetőek. Ezzel szemben a Volántársaságok esetében Budapestre közlekedő, nagy kihasználtságú és bevételű, nyereséges távolsági járatok kerülnek leállításra a vasút térnyerésének előmozdítása érdekében. Ezáltal milliárdos nagyságrenddel növekedhet az a bevétel, amelyhez a vasút hozzájuthat, amennyiben elszállítja az utasokat. A menetrendi módosítások megrendelése a tárca részéről már aláírásra került, a változásokról a szolgáltatók az előírt meghirdetési határidő betartásával, április 1-jén tájékoztatják az utazóközönséget. Megerősítette, hogy az NFM – indokolt esetben - nyitott a menetrendi korrekciókra.

Elmondta továbbá, hogy a tarifarendszer napirenden lévő felülvizsgálata keretében a Kormány a jelenleginél lényegesen egyszerűbb és olcsóbb árazási rendszer kialakítására törekszik, a díjszabási tervek is a vasút versenyképességének erősítésére, a regionális vasúti közlekedés életre keltésére irányulnak.

Buzásné Putz Erzsébet úrnő köszönetét fejezte ki a találkozó megrendezéséért, egyúttal kérte, hogy a közösségi közlekedéssel kapcsolatos kormányzati elképzeléseket a szakszervezetek összességében megismerhessék. Tudomásul veszik és megértik, hogy a szolgáltatás megrendelése az NFM felelőssége, ugyanakkor megjegyezte, hogy számításaik szerint a bejelentett 8 %-kal szemben lényegesen nagyobb, 13 %-os a teljesítmény-csökkenés mértéke, ami bizonyos vonalakon eléri a 30-40-60 %-ot is. Sok esetben hivatásforgalmi vonatok kerülnének ki a menetrendből.

A foglalkoztatási összefüggések kapcsán utalt arra, hogy a további létszámcsökkentés már a vasútbiztonságot veszélyeztetné, ezért fontos, hogy az intézkedés nem járjon kényszerű leépítéssel.

Dr. Völner Pál államtitkár úr rögzítette, hogy a menetrend-szerkesztés komplexen, az autóbuszos és a vasúti kapacitások együttes figyelembevételével történt. Az utasok számára az áprilisi menetrendváltást követően is megfelelő kínálatot biztosító vasúti és közúti szolgáltatások állnak rendelkezésre a hivatásforgalomban (munkába és iskolába járáshoz). Az esetleges hiányosságokat az érintettek jelzései alapján a tárca kész felülvizsgálni, a szükséges és indokolt kiigazításokat bevezetni.

Hangsúlyozta továbbá, hogy a magántársaságok megjelenésének irányába mutató külföldi tendenciákkal szemben a magyar Kormány fontosnak tartja, hogy a közforgalmú személyszállítási feladatokat továbbra is állami cégek lássák el, ezért a szakmát maximálisan megpróbálja egyben tartani.

Dr. Fónagy János államtitkár úr a közösségi közlekedési ellátórendszer jelentőségére hívta fel a figyelmet: Magyarországon 3200 településnek (ebből valamivel több mint 900-at érint a vasút) naponta 3300 vasúti szerelvény és mintegy 40 ezer autóbuszjárat biztosítja a közforgalmú közlekedést. A közösségi közlekedés közvetlenül 70 ezer embernek ad munkát, a háttérpiacot is beleértve pedig 500-750 ezer ember megélhetését biztosítja. Magyarország európai összehasonlításban kiemelkedő vasúthálózattal, közlekedési szolgáltatásokkal rendelkezik, mely rendszer fenntartása, finanszírozása az államháztartás számára egyre nagyobb terhet jelent, éves szinten mintegy 550 Mrd Ft költségvetési forrást igényel.

A Széll Kálmán Terv, valamint azzal összhangban a 2012. évi költségvetés az Ország teherbíró képességéhez igazodva egyértelműen kijelöli a közösségi közlekedés idei évben érvényes gazdálkodási kereteit. Hangsúlyozta, hogy a kapacitás-kivonással járó menetrendi felülvizsgálat egy olyan kényszerintézkedés, amely nem egyezik meg a kormányzat szakmai szándékával és a politikai törekvések fő irányával. Ez utóbbiak határozottan a közösségi közlekedés, ezen belül is kiemelten a vasút versenyképességének erősítésére fókuszálnak.

A vasút-üzemeltetés költségeinek kb. 80 %-át kitevő állandó költségek számottevő csökkentése a menetrendi intézkedések eredményeként nem várható, erre a szervezet- és intézményrendszer folyamatban lévő, átfogó felülvizsgálata keretében kell megtalálni a megoldásokat. Mindazonáltal nem elhanyagolható a menetrendi összehangolás eredményeként a változó költségekben képződő megtakarítás sem, amellyel, hogy az intézkedés az alágazatok közötti munkamegosztás ésszerűsítése irányába hat.

Felhívta a figyelmet arra, hogy a személyszállítási törvény elfogadása megteremti az egyéves tervezési keretek áttörésének lehetőségét, ezáltal a vasúti pályafejlesztési és -karbantartási ütemezés 5 évre előre tervezhetővé válik, elősegítve az infrastrukturális korlátok lebontását.

Bárány Balázs Péter úr véleménye szerint a megtakarítási kényszer nem magyarázat arra, hogy az ügy idáig eszkalálódott. Ésszerű lett volna a szakszervezeteket bevonni az intézkedés előkészítésébe, ezzel elkerülhetővé váltak volna a tervezett menetrendi struktúrában fellelhető hibák. Indítványozta, hogy a vasúti menetrend következő módosításának előkészítése a szakszervezetek bevonásával történjen.

Véleménye szerint felmerül a kérdés, hogy ha az NFM a vasút prioritásában és regionális tarifákban gondolkodik, ki száll vissza a Kormány mostani intézkedéseivel kiritkított vasúti járatokra. Fontosnak tartaná, hogy a MÁV egy-két vonalon prosperálja újra a közlekedést, ugyanis nehezen hihető, hogy miközben pl. Esztergom - Almásfüzitő között 44 buszjárat üzemel, a MÁV-nak nem rentábilis ez a viszonylat. Kétségét fejezte ki a távolsági buszjáratok csökkentésére irányuló kormányzati szándék sikerességét illetően, meggyőződése szerint e kérdésben érdemi előrelépés mindaddig nem várható, amíg a távolsági vonalakon a pályaállapotok miatt a vasút nem képes reális alternatívát nyújtani (Nagykanizsa - Budapest között pl. 30 %-kal nőtt a vasúti mentidő a lassújelek miatt).

Kifejtette, hogy a vasúti intézményrendszer strukturális működési problémáinak okát a belső számlázások stb. terén tapasztalható visszasságokban látja.

Egyúttal kérte az NFM közbenjárását annak érdekében, hogy a MÁV Zrt. vezetősége a szervezeten belüli feszültség minimalizálására a szakszervezetekkel hosszú távú megállapodást kössön.

Dr. Dancsa Attila úr véleménye szerint nem a párhuzamos közlekedés a probléma, hanem a közúti és vasúti szolgáltatások esetében alkalmazott egységes díjszabás. A közösségi közlekedés gerincét a vasúti közlekedés kell, hogy adja, a buszok funkciója a ráhordás.

Dr. Laboda József úr kérte, hogy a foglalkoztatási gondok kezelésére a tárca adjon megoldási javaslatokat. Egyúttal szorgalmazta a szakszervezetek által kezdeményezett Stratégiai Együttműködési Partnerségi Megállapodás mielőbbi megkötését az NFM-mel.

A megbeszélés azzal a közösen elfogadott felvetéssel zárult, hogy az érdekképviselői szervezetek tudomásul veszik a kialakult helyzetet, illetve a gazdasági kényszerből származó kapacitásszűkítést, az NFM folyamatosan nyomon követi a menetrendi változások végrehajtását, és a rendelkezésre álló keretek között nyitott a menetrenddel kapcsolatban érkező javaslatok vizsgálatára. A vasutat érintő érdemi kérdések megfelelő előkészítése érdekében az NFM továbbiakban is folyamatosan konzultál az érdekképviselői szervezetekkel.

Budapest, 2012. március 23.

Összeállította: Kovács Mónika