



1056. Budapest, Vigadó tér 2. "Kossuth-múzeumhajó"; Tel: (70) 3451153; mahosz@freemail.hu

---

MAHOSZ/006/2008.

**Marton Tamás úr**  
osztályvezető

KÖZLEKEDÉSI, HÍRKÖZLÉSI ÉS ENERGIAÜGYI MINISZTERIUM

Budapest

Tisztelt Osztályvezető Úr!

Megtisztelő megkeresése alapján Szövetségünk – a tagszövetségek véleménye alapján – kialakította álláspontját a víziközlekedésről szóló 2000. évi 42. törvény módosításának tervezetéről, valamint a folyami információs szolgáltatásokról szóló miniszeri rendelet tervezetéről, továbbá az ahhoz csatolt támogatási célkitűzésről.

Kérjük, hogy véleményünket, amely a magyar hajózási vállalkozások túlnyomó többségének álláspontját tükrözi, döntésük meghozatalakor szíveskedjenek figyelembe venni.

A víziközlekedésről szóló 2000. évi 42. törvény módosításának megküldött tervezetében foglaltakkal kapcsolatban nem kívánunk észrevételt tenni, ugyanakkor jelezzük, hogy az utóbbi évek nagy rendezvényeivel kapcsolatosan bekövetkezett súlyos érdeksérelmeink kapcsán – e törvényt is érintő – javaslatcsomagot készítünk elő, amely azonban még nincs benyújtható állapotban. Kérjük, hogy várhatóan a törvényt is érintő javaslataink tárgyba vételét a jövő évi jogszabály-módosítások tervezésénél figyelembe venni szíveskedjenek.

Jelezzük továbbá, hogy a törvény 5. fejezet 34.§-ában megfogalmazott előírás, amely szerint magyar lobogós hajó parancsnoka és első helyettese csak magyar vagy EU tagállam állampolgára lehet, ismereteink szerint nem egyezik meg más uniós államok (pl. Németország) gyakorlatával, azaz nem korlátozzák hajóik személyzet ellátási lehetőségeit. Tapasztalataink szerint nem áll rendelkezésre elegendő EU-s hajóvezető, így a hajók folyamatos üzemeltetése érdekében a magyar/EU-s szakemberhiány rákényszeríti a magyar vállalkozásokat idegen, nem EU-s munkaerő igénybevételére. Ezt több esetben kénytelen úgy megtenni, hogy a „papírral” rendelkező szerényebb képességű magyar parancsnok mellett a tárgybeli törvényi kötelezettség miatt – jelentős többletköltséggel – megfelelő tudással rendelkező más, pl. ukrán hajóvezetőt foglalkoztat. A fentiek értelmében kérjük a törvény következő módosítása alkalmával a magyar/EU tagállam állampolgár megkötés megszüntetését. Erre vonatkozó szövegjavaslatunkat a fent jelzett csomag részeként benyújtjuk.

A folyami információs szolgáltatásokról szóló miniszteri rendelet tervezetéről, továbbá az ahhoz csatolt támogatási célkitűzésről szóló anyagról kialakított véleményünket az 1. sz. mellékletben foglaltuk össze.

Köszönjük, hogy véleményünket kifejthettük.

Budapest, 2008. szeptember 1.

Tisztelettel:

Horváth Imre  
főtitkár

## 1. SZ. MELLÉKLET

### **A folyami információs szolgáltatásokról szóló miniszteri rendelet tervezetéről, továbbá az ahhoz csatolt támogatási célkitűzésről szóló anyagról kialakított vélemény**

A Folyami Információs Szolgáltatásokról (a továbbiakban. RIS) általános véleményünk az, hogy a rendszer segíti a biztonságos hajózást, a hatóságok részére áttekinthetőbbé teszi a hajóforgalmat, az arra alkalmas készülékeknél opcionálisan bővíthető kiegészítő szolgáltatásai révén üzemeltetési előnyökkel szolgál, tehát bevezetési szándéka elméleti szinten kétségkívül pozitív.

Megítélésünk szerint a RIS akkor tölti be ténylegesen szerepét (gazdasági és biztonsági hatásait), ha annak valamennyi eleme rendelkezésre áll. Erre utal az EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK IRÁNYELVE (2005. szeptember 7.) 12. cikk (2) bekezdése, amely szerint „A tagállamok megteszik azokat az intézkedéseket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a 4. cikkben meghatározott követelményeknek legkésőbb az 5. cikkben említett, a vonatkozó műszaki iránymutatások és előírások hatálybalépésétől számított 30 hónap elteltével megfeleljenek. A műszaki iránymutatások és előírások az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetésüket követő napon lépnek hatályba.”, azaz – megítélésünk szerint – a RIS bevezetésének kötelezettségére vonatkozó 30 hónapos határidő az utolsó „iránymutatás” (vagyis rendelet) kihirdetésének napjától számítható.

Az eddig kihirdetett három rendelet a RIS tervezésére, megvalósítására és működtetésére, a hajósoknak szóló hirdetésményekre és helyzetmegállapító és nyomon követő rendszerekre vonatkozóan csupán kisebb részleteit szabályozza a RIS-nek. Nem került még kihirdetésre a legfontosabb rendelet, ami a *belvízi közlekedésben alkalmazott elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszerre (a belvízi ECDIS) vonatkozó műszaki előírásokat* tartalmazná és az egész rendszer alapját képezi, azaz hiányzik az az uniós szabvány, amely véglegesen meghatározza az elkészítendő elektronikus térképek és a megjelenítő berendezések műszaki követelményeit. E térképek aktualizált adatokkal történő hozzáférhetősége nélkül a RIS nem érheti el célját. Nem került kihirdetésre a szintén fontos RIS-elem a *belvízi hajózásban alkalmazott elektronikus hajózási adatszolgáltatásra vonatkozó műszaki előírások* sem.

Megítélésünk szerint a RIS egyes elemeinek szigetszerű bevezetése nem helyes, különösen nem az, ha az érintett szervezetek (hajózási vállalkozások – a veszélyes áru szállítókat kivéve) az AIS önálló rendszerbe állításából nem élveznek közvetlen biztonsági hasznot, hiszen a hajókon nincsenek (EU szabvány hiányában) szabványos ECDIS készülékek, amelyeken az AIS adatai megjeleníthetők lennének. Szövetségünk Rajnán, Majnán és a DMCS-n is tevékenykedő tagjaitól származó információ szerint pusztán a holland tengeri szakaszokon üzemel a RIS rendszer és egyenlőre nem látszik nyoma az ottani bevezetésnek. A magyar hajózási vállalkozások korai tehernek ítélik meg a rendelet-tervezetben meghatározott eszközök beszerzését annak jelentős beszerzési költségei és a számukra mérhető haszon közti aránytalanság miatt, ezért azt látjuk indokoltnak, hogy a magyar kötelező bevezetés tervezett legkorábbi dátumát az EU irányelvekhez igazodóan, de a teljes Duna-Majna-Rajna víziútrendszeren történő legkésőbbi bevezetési határidőhöz célszerű igazítani (tudomásunk szerint pl. Németországban a kérdés döntéshozatali szinten még napirendre sem került).

A magyarországi bevezetést továbbá akkor célszerű kötelezővé tenni, ha a Duna-Majna-Rajna víziútrendszer által érintett országokkal Magyarország megállapodást köt az adatok kölcsönös, térítésmentes cseréjéről.

A bevezetési határidők meghatározásánál fontosnak tartjuk figyelembe venni azt is, hogy a beruházási költségek ne okozzanak versenyhátrányt sem más közlekedési ágakkal (elsősorban a közúti fuvarozással) sem a külföldi lobogó alatt hajózással szemben.

A rendszer bevezetését a tervezet több helyen a NAIADES programra, ill. EU irányelvekre hivatkozva indokolja. A magyar belvízi hajózási ágazat számára a NAIADES programból eddig a kötelezettségek jutottak. Örömmel vennénk, ha ezek mellett az előnyöket is élvezhetnénk, azaz a Magyar Kormány (a holland, német állam saját lobogójának nyújtott támogatásához hasonlóan) biztosítaná számunkra és támogatná többek között pl. a belvízi hajózás piaci növekedését (tőkéhez jutás, finanszírozás, adókedvezmények), a flottafejlesztést (innováció, modernizáció), a hajósképzést, imázsának megteremtését, megerősítését stb.

#### Részletes észrevételeink, javaslataink:

- az AIS alkalmazásának akkor van hajózásbiztonsági hozadéka (értelme), ha folyamatosan aktualizált ECDIS térkép áll rendelkezésre és az ECDIS készülékek rendelkezésre állnak a hajókon, mivel a fő cél nem az, hogy mások (üzemeltető, hatóság, stb) lássák a hajók mozgását (ez járulékos előny), hanem az, hogy a hajók lássák egymást és közlekedésükben, ezért kevésbé akadályozzák őket a külső körülmények, megbízhatóbban lehessen tervezni és teljesíteni, azaz versenyképesebbé, biztonságosabbá váljon a hajózás;
- folyamatosan aktualizált és mindenki számára szabadon hozzáférhető elektronikus hajózási térkép és ECDIS készülék hiányában az AIS elszórt (felesleges) beruházás;
- különösen idő előtti az AIS kötelező használata azon hajócsoportoknál, amelyek versenyképessége nem e rendszer függvénye (helyi élmény és rendezvény személyhajózás); ezek esetében inkább a látásd magad elem hoz majd hasznot, ami azért jelent jóval kisebb érdeket, mert az elenyésző arányt képviselő menetrendi járatok kivételével ezek a hajók éppen az utasok érdekei miatt nem közlekednek korlátozott látási viszonyok között (a Főváros panorámája ekkor nem adható el);
- különbséget kell tenni a nemzetközi áruszállító, a nemzetközi utasszállító, a belföldi utasszállító és az átkelő hajózás piacai között, mert teljesen más szabályok érvényesülnek, jelentősen eltér a jövedelmezőség, eltér az üzemrend;
- a RSOE által elkészített bevezetést támogató program – éppen a hiányzó ECDIS rendelet miatt – hiányos, mert nem tér ki az ECDIS készülékek beszerzéséhez szükséges támogatás megoldására, továbbá a jogszabály tervezet kizárólag az átkelő hajózás támogathatóságát tartalmazza (ez mintegy 10-12 dunai komp), ami az általános uniós szabályozás ismeretében érthető, de a RIS hazai bevezetését nem oldja meg;
- az ECDIS készülékek beszerzése az AIS-nál is lényegesen nagyobb beruházást igényel, azaz ezek finanszírozására is megoldást kell találni;
- az RSOE anyag nincs teljes szinkronban a jogszabály-tervezettel, amely áttételesen sem ígéri a kedvezményes megoldások (pl. közösségi vagy állami készülék kölcsönzés) garantálását, valamint annak bármely részletét;
- az RSOE anyaga olyan szövegrészleteket tartalmaz, amelyek gazdasági döntéshozatalra alkalmatlanok (pl. jelképes összeg – erősen eltérő kinek mennyi

a jelképes összeg), azaz ez vagy konkrét összeg (vagy százalék) kell legyen, vagy elfogadhatatlan bizonytalanságot okoz; egyébként a kauciót rendszert jónak tartjuk, de a részletek (szerződés) pontos ismerete nélkül ez is alkalmatlan a gazdasági döntésre; értelmezésünk szerint az RSOE anyag egyelőre terv, azaz pozitív uniós pénzügyi döntés előtt arra gazdasági terv nem alapozható; ez különösen fontos azért, mert az Unió kifizetési gyakorlata előfinanszírozást igényel, amely hosszasan és nehézkes eljárást követően kerül kiegyenlítésre;

- elfogadhatónak tartjuk az osztrák példa átvételét, itt megjegyezve, hogy a Via-Donau gyakorlata szerint a 3 éves kaucióval biztosított kölcsönkészüléket 500,00 EUR összegért vásárolhatják meg a szerződő felhasználók; a támogatási programban kaució összege mellett a maradványértéket is meg kell határozni, átlagosan max. 500,00 EUR mértékben, amely összeget a hajók valamely – jövedelmezőséget jól tükröző műszaki mutatója vagy mutatói alapján – differenciálni látunk szükségesnek;
- nem tartalmazza az RSOE anyag azt sem, hogy milyen mértékűek a felszerelés, az egyéb járulékos eljárások terhei, ezekre is kiterjedne-e a támogatás, ill. hogy a fővároson belül maradó utasszállító hajók esetében honnan származnak majd a kölcsön készülékek, amelyeket az áruszállító hajók a Via.donau-tól kapnak kölcsön Mohácsig (úgy látjuk, hogy e megoldás minden külföldinek jó csak a magyar hajók üzemeltetői járnak rosszul, pl. a külföldinél senki sem vizsgálja a járulékos engedélyek meglétét, de legalábbis nem neki kell finanszírozni azt);
- nem látjuk az anyagban hogyan és mely szervezet működtetné a szakértelmet kívánó készülékcsereket Mohácson és ki fedezné a költségeit ennek a gyakorlatilag folyamatos szolgáltatnak;
- felvetődik továbbá, hogy mi történik azokkal az osztrák kölcsön készülékekkel, amelyek olyan hajóra kerülnek Ausztriában vagy Mohácson, amely magyar kikötőbe érkezik, és hosszabb időt tölt az országban, pl. javít, rakodik, belföldi feladatokat végez (feltehetőleg nem végtelen számú készülék áll rendelkezésre);
- a hatóságok részére rendelkezésre bocsátott adatok bizalmas kezelésének előírását szükségesnek tartjuk; a nem hatóságok részére szolgáló RIS adatok csak az adatszolgáltató (felhasználó) hozzájárulásával legyenek közzé tehetőek ill. értékesíthetők;
- az alacsony jövedelmezőségű – különösen utasszállító – hajózás jelentős arányú állami szerepvállalás hiányában nem képes a RIS összességében igen jelentős terheit, párhuzamosan a Szemleszabályzatban meghatározott egyéb (igen jelentős költségvonzatú) kötelezettségeivel együtt teljesíteni;
- a transponder legegyszerűbb alapváltozatának beszerzési ára 2-3.000,00 EUR között van; a kis és középvállalatok (pl. a kisebb hajóval rendelkező személyhajós vállalkozások) képtelenek ezt a beruházási összeget kitermelni, illetve áthárítani a lakosság a fogyasztók felé, számukra az alapszolgáltatás szükséges, hasznos és elengedhetetlen információs többletet nem biztosít; az általában Budapest térségében működő személyhajók, illetve az általuk végzett menetrendi járatok rádiós biztonsága megfelelő, ezért javasoljuk, hogy a rendszer bevezetése és fenntartása terheinek döntő többségét a magyar állam vállalja át; nem elég a támogathatóságot deklarálni, a támogatást garantálni szükséges.
- javasoljuk, hogy a csak belföldi forgalomban (Magyar Köztársaság határain belül közlekedő) résztvevő hajók kapjanak legalább a 10 § 3.b pont szerinti mentességet az AIS készülék kötelező beépítése alól. Ebben az esetben belföldi forgalomnak tekintjük a Duna és Tisza közötti áthajózó forgalmat is;

- csak akkor tudunk a program mellett kiállni, ha a Kormány gondoskodik elérhető feltételeket tartalmazó pályázati rendszerű támogatásról és az alkalmazási kötelezettségeket az ezekhez jutás lehetőségeihez mérten állapítja meg; a pályázatok alapgondolata az Unió közlekedéspolitikáját tartalmazó Fehér könyvből jól levezethető – a közúti közlekedés okozta környezetkárosítás visszaszorítása pozitív intézkedésekkel;
- a pályázati rendszert is piaci szegmensek szerint látjuk szükségesnek kialakítani (nemzetközi áruszállító, a nemzetközi utasszállító, a belföldi utasszállító, és az átkelő hajózás); mérlegelendő az is, hogy az egyes pályázók jelentősen eltérő alaphelyzete is, mivel nem azonos a teher aránya egy 50 fő befogadó képességű és egy 1000 fő befogadó képességű utasszállító hajó esetében, vagy egy 400 to hordképességű áruszállító hajó és egy 1800 to hordképességű között (a készülékek ára azonos, a jövedelmezőség/teherviselő képesség jelentősen eltér);
- a tervezet kiemelt (bevezetéssel kapcsolatos) jogszabályi szövegét az alábbiak szerint javasoljuk módosítani, mert a RIS bevezetése messze nem csak a hajózási vállalkozások érdeke, hanem az ország és az unió versenyképességének, valamint az élhető környezetet követelő tömegigényre reagálni kívánó politikának is:

„A hajók RIS-felszerelése

#### 9. §

- (1) **A valamennyi** RIS-szolgáltatással<sup>1</sup> ellátott víziúton üzemeltetett és önálló manőverezésre, illetve közlekedésre képes úszólétesítményt – csónak és kishajó kivételével –, az automatikus azonosító rendszerre vonatkozóan a 415/2007/EK bizottsági rendeletben meghatározott követelményeknek megfelelő készülékkel (a továbbiakban: AIS) kell felszerelni.  
*(a készülék felszerelésének csak akkor van hajózársbiztonsági hozadéka azon hajó számára, amelyre felszerelték, ha ő is tájékozódni képes a többi hajó adatai, mozgása felől – ez a teljes körű ECDIS szolgáltatás hiányában nem áll fenn)*
- (2) Működőképes AIS készülékkel nem rendelkező, önálló manőverezésre, illetve közlekedésre képes úszólétesítmény – kishajó **és csónak** kivételével – **a valamennyi** RIS-szolgáltatással ellátott víziúton **nem üzemeltethető. közlekedhet. A RIS szolgáltatás teljessé válását és használati feltételeit a miniszter rendeletben hirdeti ki.**
- (3) Az AIS készüléket **az úszólétesítmény közlekedése során** folyamatosan üzemben kell tartani.  
*(a veszteglés is közlekedés, azaz a hajózársbiztonsági cél ezzel a megszorítással is elérhető, de mégsem kell pl. a sólyán javító hajón, vagy a hónapokra leállított, menedékhelyen, telelőben forgalmon kívül álló hajón üzemeltetni, amelyek gyakran áramtalanításra is kerülnek, és/vagy személyzet sem tartózkodik rajtuk)*
- (4) **A valamely** RIS-szolgáltatással **már** ellátott víziúton közlekedő kompnak, illetve révátkelési szolgáltatásban résztvevő úszólétesítménynek AIS készülékkel történő felszereléséhez pályázati úton elnyerhető támogatás adható a minisztérium fejezetében a RIS fejlesztésére előirányzott forrás terhére.

<sup>1</sup> azaz RIS központ, és szabadon hozzáférhető aktuális elektronikus hajózárs térkép, és elektronikus hajósoknak szóló hirdetésmények, és elektronikus vízállás és jégjelentés, és automatikus azonosító rendszer, és elektronikus bejelentő rendszer, belvízi hajózársban alkalmazott elektronikus hajózárs adatszolgáltatás rendszere a teljes víziúton;

- (5) A közlekedésért felelős miniszter az egyes RIS-szolgáltatások alkalmazását előíró közösségi jogszabály hatálybalépésétől kezdődő 5 év átmeneti időszakra gondoskodik az azt igénylő magyar lobogójú hajók üzemeltetői számára az előírt berendezésekre beszerzési program működtetéséről, amely lehetővé teszi a RIS-ben alkalmazott bármely szükséges hardver és szoftver kedvezményes beszerzését.

*(a közösségi Közlekedéspolitika lehetővé teszi környezetvédelmi érdekből tevékenységek támogatását, amit a RIS messzemenően megvalósít a versenyképesség növelésével és a környezetszennyezés veszélyének minimalizálásával; a MAHOSZ vállalja azt, hogy segíti a program kidolgozását, és végrehajtását, segíti a pályázók közti támogatási arányok kimunkálását, esetleg pályázóként is fellép; ez a bekezdés megvalósítható az RSOE által tervezett rendszerrel is, annak megfelelő átdolgozásával)*

## „Záró rendelkezések

### 10. §

- (1) Ez a rendelet - a (2) és (3) bekezdésben meghatározott kivétellel - a kihirdetését követő 15. napon lép hatályba.
- (2) A rendelet 4. § (2) i) pontja 2008. szeptember 1-jén lép hatályba.  
*(ezt a bekezdést a többszöri átszámozás miatt nem tudtuk azonosítani)*
- (3) A rendelet 9. § (1)-(3) bekezdéseit az (5) bekezdésben meghatározott program kihirdetését követően
- a) a veszélyes árut szállító belvízi hajón egy évvel, de legkorábban 2010. július 1-jétől, valamint
- b) a valamennyi RIS-szolgáltatással ellátott víziúton közlekedő személyhajó-és kemp önálló manőverezésre, illetve közlekedésre képes úszólétesítmény esetében a RIS szolgáltatásra vonatkozó valamennyi műszaki iránymutatás utolsó elemének kihirdetése napjától számított 2 év elteltével, 2010. július 1-jétől, de legkorábban 2012. július 1-étől
- ~~b) az a) pont alá nem tartozó, önálló manőverezésre, illetve közlekedésre képes úszólétesítményre vonatkozóan 2011. július 1-jétől~~
- kezdődően kell alkalmazni."
- (úgy véljük, hogy nem szükséges különbséget tenni a bevezetés időpontja tekintetében a veszélyes áru szállítókon kívüli összes egyéb hajócsoporthoz, különösen nem az áruszállító hajók javára, mivel éppen ez a szegmens kényszerül leginkább a hajóút legteljesebb kihasználására, ami a kockázatot, ezzel együtt az információszükségletet növeli)*