

KÖZLEKEDÉSTECHNIKAI NAPOK

Szabályoztak, Szabályoztunk, Szabályozzunk?

Alcím:

A vasúti áru fuvarozás szabályozása, árudíj szabások, szállítmányozás belföldi és nemzetközi forgalomban a kezdetektől napjainkig

2016. szeptember 20.

Árudíj szabások a kezdetektől napjainkig

Viczay László ny. árukezelési szakértő

lviczay@gmail.com

A vasutak működése, szabályozása, a vasúti díjszabások szoros kölcsönhatásban állnak:

- a mindenkori technikai és gazdasági fejlettséggel
- a társadalmi és politikai viszonyokkal
- történelmi eseményekkel
- a mindenkori jogi szabályozással

**Tekintettel a rendelkezésre álló idő
rövidségére, valamint**

**170 év alatt alkalmazott díjképzések,
díjszabások sokféleségére,**

**az előadásom a történelmi események és a
vasutak kölcsönhatására irányul,**

a díjszabások és a díjképzési módszerek a

„Melléklet”-ben található.

Díjszabások

A díjszabásokról általában

**A fuvardíjakat és az egyéb teljesítmények
elvégzése után járó
díjakat és költségeket
(fuvarköltség)
alapvetően az állomásokon manuális módon
kellett megállapítani,

melyet csak a technika – pl.: informatika –
fejlődésével lehetett kiváltani !**

A DÍJSZABÁS

- a fuvarozás feltételének, a díjszámítás módjának, valamint a fuvarozó teljesítményei ellenében fizetett díjaknak rendszerezett, könnyen áttekinthető összeállítása
- a díjszabást a köznapi szóhasználatban gyakran tarifának nevezik. A tarifa arab eredetű szó, mely eltérő minőségben vásárolható áruk, illetőleg igénybe vehető szolgáltatások árait feltüntető jegyzéket jelent

A szolgáltatás tárgya szerint

- **személyekre**, valamint a személyfuvarozással kapcsolatban továbbítandó úti poggyászok fuvarozására vonatkozó
személydíjszabás
- **árúk és élőállatok** fuvarozását szabályozó
 - **árudíjszabás**
 - **kombinált fuvarozási díjszabás**
 - **szállítmányozási díjszabás, stb.**

Díjszabások osztályozási szempontjai

A díjszabásokat különböző szempontok alapján osztályozhatjuk:

Közlekedési ágak szerint

- vasúti,
- hajózási,
- közúti,
- légi

Érvényességi terület szerint

A díjszabás **érvényességi területe** alapján:

- belföldi
- nemzetközi
- a közlekedési vállalat saját munkaterületére (egyszerű fuvarozásokra) érvényes díjszabást,
- több közlekedési vállalat munkaterületére érvényes (összetett fuvarozásra) átmenő díjszabást.

Ez utóbbi ismét lehet:

- csatlakozó forgalomra közös megegyezés alapján életbeléptetett kombinált, vagy átrakási díjszabás,
- valamennyi közreműködő fuvarozó ráfordítását magában foglaló, közösen kidolgozott köteléki díjszabás.

A DÍJSZABÁSOKKAL SZEMBENI ELVÁRÁSOK

- a önköltség alapján a fenntartáshoz és fejlesztéshez, valamint a tisztessége haszonhoz szükséges **bevételeket,**
- tegyék érdekeltté a fuvarozatókat a **fuvarozási eszközök minél jobb kihasználásában,**
- **ösztönözzenek a korszerű, környezetbarát fuvarozási módok** igénybevételére,
- biztosítsák a **fuvarozási igények egyenletesebbé tételét,**
- tegyék lehetővé a közlekedési al-ágazatok profiljának megfelelő fuvarpiaci szegmens megtartását, bővítését (piaci viszonyok!!!)

Tarifapolitikai célkitűzések

A díjszabás tarifapolitikai célkitűzései alapján említést tehetünk:

általános fuvarfeladatra érvényes feltételeket tartalmazó **általános díjszabás**

valamint

különleges díjszabási elbánásban részesülő fuvarfeladatokat szabályozó

különleges (speciális) díjszabás- ról

Díjszabásokkal szembeni követelmények:

- *alaki, formai*
- *fuvarjogi*

Alaki követelmények:

- egyszerűség,
- áttekinthetőség,
- feleljen meg a vasutak által kidolgozott "Mintadíjzabás" alaki és formai követelményeinek (elsősorban a nemzetközi vasúti díjzabások, UIC 920/8. sz. döntvénye)
- (a díjzabásokat az előírt formában kell meghirdetni.) ??????

Fuvarjogi elvárások:

a díjszabások kiadása kötelező, tehát a fuvaroztatók felé ki kell hirdetni, ????????

a díjszabásoknak tartalmazniuk kell vasúti társaság szolgáltatásainak díját, a díj megállapításának módját és feltételeit

a díjszabások magasabb szintű jogszabály - pl. Polgári Törvénykönyv - rendelkezéseivel nem ellenkezhetnek,

(a díjszabások hatósági árait csak az árhatóság módosíthatja, [1990. évi LXXXVII. Törvény az árak megállapításáról])

DÍJSZABÁSI RENDSZEREK

- értékrendszer,
- raktömeg, vagy kocsiúrrendszer,
- övezeti rendszer,
- óradíjas rendszer,
- órakilométer-díjas rendszer,
- vegyes díjszabási rendszer,
- fuvarozási értékrendszer,
- kocsidíjas rendszer
- stb.

Részletes magyarázat a Mellékletben !

Alapvető, hogy a díjak megállapításánál a következő szempontokat vették (veszik) figyelembe:

- a fuvarozási távolságot
- a fuvarozott áru milyenségét - áruosztályozás
- a fuvarozott áru tömegét
- egyéb szempontokat, pl.: a fuvarszközök kihasználása, a fuvarozás gyorsasága

A kezdetek

Történelmi áttekintés

A társadalom és a vasutak kapcsolata

➤ **A vasutak megjelenése előtt** →

- Feudális viszonyok, önellátó gazdálkodás, manufaktúrák
 - kis távolságra
 - csekély fuvarozási igény

➤ **ipari forradalom** →

(1769. és 1850. között először **Nagy-Britanniában**, majd **Európa és Észak-Amerika** egyes régióiban zajlott le.

A **19. században** újabb forradalmi változásokhoz vezettek és továbbgyűrűztek az egész világra (**második ipari forradalom**).

• **Gyárak megjelenése** →

Ipari termelés, tőkefelhalmozás

Fuvarozási igény megnő

- nagy távolságra
- nagy árumennyiség

• **Vasutak építése** →

A vasutakat külön erre a célra alakult **magán** társaságok építik !

Az első vasúti rendszerek

- **16. századi bányákba** telepített fa nyompálya
A nyompályákon gördülő csilléket emberi erővel mozgatták
- **1760-as évek angliai újítás** volt a vasból készült pálya, amelyen megjelentek a lóvontatású eszközök is

1769 és 1850 között

első ipari forradalom

a 19. század

újabb forradalmi változásokhoz
vezetett és továbbgyűrűzött az egész
világra

második ipari forradalom

➤ 1825-ben **George Stephenson** a Locomotion No. 1 nevű mozdonyával nyitották meg a világ első közforgalmú gőzüzemű vasútját

Stockton és Darlington között,

amelynek fia, Robert Stephenson a főmérnöke

➤ 1829. Az első modern gőzmozdony, melyet Stephenson

➤ ***Rocket***

névre keresztel, 42 km/ó sebességgel száguld

➤ 1835. május 5-én megnyitják

Brüsszel és Mechelen között
az **európai kontinens** első közforgalmú vasútvonalát

➤ 1836-ban a király vasútépítéseket lehetővé tevő
törvényt fogadott el

➤ 1846. július 15-én nyitották meg mai **Magyarország**
területén az első vonalat

Pest és Vác között

➤ 1847-ben már a **Pest–Szolnok** 99 km hosszúságú
szakasz is elkészült

170 év

➤ **Győr Sopron Ebenfurti Vasút**

1876. január 2. **Győr és Sopron** között,

1879. október 28. **Sopron és Ebenfurt** közötti szakasz

1897. december 19. (csatlakozó)

➤ **Fertővidéki Helyiérdekű Vasút**

➤ 1898. a **Ganz** gyár első **háromfázisú villamos vasútja** üzemel a Genfi-tó mellett. (**Kandó Kálmán**)

➤ A kormány már 1867-ben felhatalmazást kapott államkölcsön felvételére, 1868-ban ezzel a felhatalmazással élve felvásárolta a csődbe ment *a Magyar Északi Vasutat*

Vasúttársaságok	Engedélyezés éve
Bécs-Győr Vasút	1838
Magyar Középponti Vasút	1844
Sopron-Bécsújhelyi Vasúttársaság	1844
Mohács-Pécsi Vasúttársaság	1854
Budapest Déli pu.-Székesfehérvár vasútvonal	1859
Balatoni különvonat első indítása	1862
Arad-Temesvári Vasút	1868
Bánréve-Ózd-Nádasdi Helyiérdekű Vasút	1870
Bátaszék - Dombóvár - Zákányi (Duna-Drávai) Helyiérdekű Vasút	1870
déli Duna-híd (budapesti déli összekötő Duna-híd)	1872
Arad-Körösvölgyi Vasút	1875
Budapest-Soroksári Helyiérdekű Vasút	1880
Budapest-Zimonyi Vasút	1880
Debrecen-Hajdúnánási Helyiérdekű Vasút	1880
Budapest-Pécsi Vasúttársaság vonalának pályája	1882
Budapest-Szőnyi Vasút	1882
Budapest-Ferencváros-Kiskunhalas-Kelebia	1883
Budapest-Fiume vonal	1883

Vasúttársaságok	Engedélyezés éve
Barcs-Pakráci Helyiérdekű Vasút	1884
Bihari Helyiérdekű Vasút	1885
Borosjenő-Csermór Helyiérdekű Vasút	1888
Békés Vármegyei Helyiérdekű Vasút	1889
Balatonszentgyörgy-Somogyszobbi helyiérdekű vasút	1893
Békés-Csanádi Helyiérdekű Vasút	1893
Budapest-Esztergomi Helyiérdekű Vasút	1893
Baja-Zombor-Újvidéki Helyiérdekű Vasút	1894
<i>Boldva-völgyi Helyiérdekű Vasút</i>	1895
Bicske-Székesfehérvár-Sárbogárdi Helyiérdekű Vasút	1896
Az észak-balatoni vasút vonala	1896
Bakóca-Felső-Mindszent-Komlói Helyiérdekű Vasút	1897
Békéscsaba-Békés-Véztői Helyiérdekű Vasút	1904
Balaton Vidéki Vasút	1907
Borzsavölgyi Gazdasági Vasút	1907
Baja-Gara-országhatári Helyiérdekű Vasút	1908
<i>Bajai vasúti-közúti Duna-híd</i>	1909
Börgönd-Tapolca Veszprém-Alsóörs	1909
Szabadbattyán-Tapolca	1909
Debrecen-Nagyvárad Helyiérdekű Vasút	1910
Baja - Bezdán - Zombor – Apatin	1912
Bodrogközi Gazdasági Vasút	1912

**1686. –tól 1867.-ig Magyarországon
az
osztrák császár-magyar király-ok**

***korlátlan, ellenőrzés nélküli hatalmat
törvényesítő ideológiát
érvényesítenek***

- **1686.** június 18. és szeptember 2. között Budát visszafoglalták a töröktől
- **I. Lipót** (1640 – 1705 német-római császár, magyar király) Magyarországot fegyverrel visszafoglalt területnek tartotta
- **1687**-ben az uralkodó **országgyűlést** hívott össze Pozsonyba, ahol a magyar nemesség lemondott
 - a szabad királyválasztás jogáról, és elismerte
 - Habsburg-ház férfi ágának örökös jogát a Magyar Királyság trónjára
- **1848–1849-es szabadságharc**
 - 1849. áprilisában Debrecenben üléselő magyar Országos Honvédelmi Bizottmány Kossuth Lajos vezetésével kiadta a Függetlenségi Nyilatkozatot, majd április 14-én kimondták a Habsburg-ház trónfosztását
- **Haynaunak a rémuralma** (1849–1851)
- **Bach-korszaknak** nevezett éveket (1851–1859)
- **1849-1865 Absolutismus kora** Magyarországon
- **Kiegyezés 1867.** június 8-án lépett érvénybe **„DUALIZMUS” kora**
 - alkotmányos monarchia
 - a hadügy, a külügy és a pénzügy **közös irányítása**

A kereskedelem, a vasútszabályozás

**osztrák szabályok szerint, vagy
osztrák mintára épült**

**A jelenlegi Magyarország
közforgalmú vasútjainak története az**

1846. július 15-én megnyílt

Pest – Vác közötti gőzvontatású vasút

átadásával kezdődött, leszámítva az

1840.-ben megnyílt

Pozsony – Nagyszombati lóvontatású vasutat

1840. Pozsony-Nagyszombati

vasútvonalat az **Első Magyar Vasúttársaság** építette és üzemeltette

- Az egy-egy szerelvényt alkotó két-két **személykocsin** az első, második és harmadik osztályú **helyek** rendre **15, 10 és 5 krajcárba kerültek mérföldenként**
- A **teherfuvarozás** díja **mérföldenként és fontonként 2,5 illetve 2 krajcár** volt
- Az árukat két **áruosztályba** sorolták
- A csőd elkerülhetetlennek látszott annak ellenére is, hogy a vasúti törvény rendelkezéseiben meghatározott szállítási díjakat túllépték
- a társaságot végül **eladták** 1872-ben a **Vágvölgyi vasútnak**

Magyar Középponti Vasúttársaság (1844-1850)

- **1846**-ban az **első** magyar közforgalmú vasutat

Pest és Vác között

a Magyar Középponti Vasúttársaság építette és helyezte üzembe 33,6 km **díjszabási falragaszok**
Az árukat három **áruosztályba** sorolták

- 1847. szeptember 1. **Pest-Cegléd-Szolnok** 99 km
- 1848. augusztus 20. **Pozsony-Marchegg** 17 km

Összesen: 149 km

➤ **1898.** a **Ganz** gyár **első háromfázisú villamos vasútja** üzemel a Genfi-tó mellett. (**Kandó Kálmán**)

➤ A kormány már **1867**-ben felhatalmazást kapott **államkölcsön** felvételére, **1868**-ban ezzel a felhatalmazással élve **felvásárolta** a csődbe ment a **Magyar Északi Vasutat**

➤ A Közmunka- és Közlekedésügyi **Minisztérium 1869**-ben **elrendelte**, hogy az államkincstár kezelésébe vett vasút és a közeljövőben megnyíló Zákány-Zágráb vonal neve **Magyar Királyi Államvasutak** legyen – így alakult meg a mai **MÁV** jogelődje.

➤ Ettől az évtől a vasútnál az állami szerepvállalás egyre erősödött: az első, törvényi felhatalmazáson alapuló államosításra 1876-ban kerül sor.

➤ **A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium**

1869-ben elrendelte, hogy az államkincstár kezelésébe vett vasút és a közeljövőben megnyíló Zákány-Zágráb vonal neve

Magyar Királyi Államvasutak
legyen – így alakult meg a mai MÁV jogelődje.

Ettől az évtől a vasútnál az állami szerepvállalás
egyre erősödött:

az **első**,
törvényi felhatalmazáson alapuló

államosításra 1876-ban
kerül sor.

A hazai vasúttársaságok államosítása

Vasúttársaság	Vonalhálózat hossza	Államosítás időpontja
Magyar Északi Vasút (MÉV)	126 km	1868. december 10.
Magyar Keleti Vasúttársaság (MKV)	603 km	1876. február 1.
Vágvölgyi Vasút (VVV)	140 km	1879. december 27.
Tiszavidéki Vasút (TVV)	604 km	1880. január 1.
az ÁVT Bruck–Győr–Újszőny vonala	115 km	1882. december 20.
Első Erdélyi Vasút (EEV)	290 km	1884. január 1.
Duna–Drávai Vasút (DDV)	165 km	1884. január 1.
Alföld–Fiumei Vasút (AFV)	393 km	1885. január 1.
Pécs–Barcsi Vasút (PBV)	74 km	1889. január 1.
Magyar Nyugati Vasút (MNyV)	304 km	1889. január 1.
Első Magyar–Gácsországi Vasút (EMGV)	135 km	1889. január 1.
Magyar Északkeleti Vasút (MÉKV)	559 km	1890. január 1.
Osztrák–Magyar Államvasút-Társaság (ÁVT/OMÁV)	1207 km	1891. január 1.
Arad–Temesvári Vasút (ATV)	55 km	1891. január 1.

**A különböző vasúttársaságok által
épített vasútvonalak összeérnek**



**Megjelenik az igény a több
vasúttársaság vonalain történő
fuvarozásra !**



**Speditőrök
köteléki díjszabások**

Minden vasúttársaság saját szabályai alapján, egyedi díjak számításával fuvarozott ! (pályáról-pályára)

Díjszabási szabadság elve érvényesül !!!!

A díjakat

„Hirdetmény” -ben

teszik közzé

(az árukat több áruosztályba sorolják !!!!)

➤ 1890-ben Bernben kötötték meg az első

Nemzetközi Vasúti Árufuvarozási Egyezmény-
t,

mely 1893-ban lépett hatályba

➤ az Egyezményben részes vasúttársaságok közös fuvarozást végeznek

➤ A díjakat minden vasúttársaság saját maga állapítja meg

**(díjak beszedése, felosztása
köteléki díjszabások)**

1914 - 1918. I. Világháború

Tönkretette a :

- Társadalmi
- Politikai
- Gazdasági viszonyokat
- A vasutakat
- A vasúti kapcsolatokat
- Átszabta az országhatárokat
- Új országok, új vasutak alakultak

Mindent újra kellett építeni !!!

Háború előtt kb. 26 belföldi és 24 nemzetközi közvetlen díjszabás volt érvényben !

1920-as évek vége és az 1930-as évek

- gazdasági válság
- gépkocsifuvarozás előretörése
- az idegen vasutakkal, továbbá
- a hajózással folytatott verseny kiéleződése

jellemezte

1938 - 1945. II. Világháború

Tönkretette mindazt, amit sikerült újjáépíteni, de a károk sokkal nagyobbak voltak !!!!

Plusz:

- **Kelet – nyugati zóna**
- **Szovjet megszállás**
- **Hidegháború**
- **Kereskedelmi embargó**

Ismét mindent újra kellett építeni !!!

1945. után

- **1947. - 1991. A hidegháború**

- **Tervgazdalkodás**

- (Első) hároméves terv, 1947–1949
- Első ötéves terv, 1950–1954
- 1955-ös év csak éves terv készült
- A második hároméves terv, 1958–1960
- Harmadik ötéves terv, 1966–1970

1968. Új gazdasági mechanizmus

- Negyedik ötéves terv, 1971–1975
- Ötödik ötéves terv, 1976–1980
- Hatodik ötéves terv, 1981–1985
- Hetedik ötéves terv, 1986–1990

A vasutakat a Közlekedési Minisztérium szabályozta !

- **1989. Rendszerváltás**
- **2004. EU csatlakozás után**
 - **Vasutak liberalizációja**
 - **vasútvállalatok szétválasztása**
 - **vállalkozó vasút**
 - **pályahálózatot működtető vasútvállalat**
 - **Integrált vasútvállalat**
 - **Pályahasználati díjak bevezetése**

Belföldi árudíjzabások (a teljesség igénye nélkül !)

MVÁ II. Rész Belföldi díjzabás

MVÁ IV. Rész Konténer díjzabás

Katona Díjzabás

Kisáru Díjzabás

Expresszáru Díjzabás

MÁV Cargo Árufuvarozási Üzletszabályzat II. Rész

- "A" Függelék,
- „B” Függelék

Nemzetközi árudíjzabások (a teljesség igénye nélkül !)

- MVÁ III. Rész Nemzetközi díjzabás
- MVÁ VI. Rész Tranzit díjzabás
- ETT
- MTT
- Köteléki díjzabások
- Kivételes díjzabások

Fuvarozási Feltételek

Belföldi

MVÁ I. Rész Általános Fuvarozási Feltételek (ÁFF)

Árufuvarozási Üzletszabályzat

Nemzetközi

CIM Egyezmény

COTIF Egyezmény „B” Függelék (CIM)

SZMGSZ Megállapodás

Megállapodás az SZMGSZ alkalmazására

SZMGSZ Megállapodás

1960 1968 1971 1975 1980 1985 1991 1997 1998 1999 2001 2002 2005

Árudíjsszabások

Kisáru Díjsszabás

- Önköltségi elv
- 4 áruosztály

A díjsszabásokban Alapvető változások nem történtek
Díjtételek változtak

Szerkezetében is új vasúti díjsszabások
Azonos díjszámítási határozmányok belföldi, export-import és tranzit forgalomban

A vasúti árufuvarozási díjak hatósági árak

Nemzetközi árufuvarozási díjak kikerülnek a hatósági árak közül

Belföldi árufuvarozási díjak is kikerülnek a hatósági árak közül

Belföldi darabáru VOLÁN vállaltok

A díjsszabás pénzneme nemzetközi forgalomban EUR

Díjszint rendezés külön díjtételsor belföldi és export-import forgalomban

Export-import díjtételek azonosak a tranzit díjtételekkel

Termelői árrendezés új vasúti díjsszabások

Magánvasutak megjelenése

Felhasznált irodalom

- Dr. Benkő László: Fuvarjog és díjszabás
- Dr. Benkő László: Díjszabáselmélet
- Dr. Magos György: Díjszabási ismeretek (MÁV Tisztképző Intézet jegyzet)
- Nyakasné Dr. Tátrai Judit: Díjszabáselmélet (kézirat)
- WIKIPEDIA
- Dr. Horváth Ferenc: Vasúthistória

Köszönöm figyelmüket !



Viczay László ny. árukezelés szakértő