

A vasúti kétnyelvűség ügye

(A vasútállomások és vasúti megállók megjelölése a nemzeti kisebbség nyelvén - az események áttekintése és a törvényjavaslatok elemzése)

Történelmi előzmények

A magyar nyelvhasználat kérdése már a két világháború közötti Csehszlovákiában is két évtizeden át megoldatlan problémát jelentett a vasúti közlekedésben. Miközben a kisebbségi nyelvhasználatot a jogszabályok viszonylag korán (1920 és 1926) részletesen rendezték a hivatali érintkezés területén, a vasút esetében a kérdés jogi rendezésére csak az ország fennállásának utolsó évében, 1938-ban került sor. A magyar nyelv használatának hiánya annál szembetűnőbb volt, mivel a csehországi német nyelvű területeken a cseh-német kétnyelvűség mindvégig érvényesült a gyakorlatban.

A vasútállomások a településekkel párhuzamosan 1920-tól kaptak szlovák hivatalos nevet. Ez azonban kezdetben nem minden esetben volt lehetséges, mivel a magyarok területeken számos településnek még egyszerűen nem volt szlovák neve, amelyet csak később alkottak meg.¹ A csehszlovák törvények alapján a településeknek hivatalos kisebbségi neve is lehetett, ilyen esetben ezt is feltüntethették a vasútállomáson.²

A két világháború között a magyar kisebbség szószólói azonban nemcsak a településnevek feltüntetését követelték a vasútállomásokon és vasúti megállóhelyeken, hanem a vasútnak a közönséggel történő kommunikációja során a teljes kétnyelvűség megvalósítását tűzték ki célul.

Az Esterházy János által 1936-ban megfogalmazott memorandum³ külön foglalkozik a vasúti nyelvhasználatról: *„Követeljük a nyelvtörvény rendelkezéseinek kiterjesztését a posta és a vasút összes intézményeire...Meg nem felelő állapot forgalmi szempontból is, hogy magyar vidéken a vasúti állomásokon kizárólag államnyelvű feliratok vannak, ezért követeljük, hogy a vasúti jegyeket is kétnyelvű szöveggel adják ki, hogy így a magyar utas ellenőrzést gyakorolhasson, követeljük továbbá, hogy a vasút épületein, berendezésein, a vasút és minden közlekedési vállalat kocsijain magyar feliratok is legyenek. Követeljük, hogy a kisebbségi járások területén, a postán, a vasúton, a vonatokon és minden közlekedési vállalatnál csak magyarul tökéletesen tudó egyéneket alkalmazzanak, elsősorban olyanokat, akik magukat magyar nemzetiségűeknek vallják.“*

Bár még 1936-ban személyesen Eduard Beneš köztársasági elnök is ígéretet tett *„a vasút körül észlelt nyelvi sérelmek“* megszüntetésére, a kérdés csak 1938-ban került jogi rendezésre. 1938. március 4-én jelent meg a *Vasút- és Postaügyi Minisztérium* rendelete, amely előírta, hogy a magyar többségű községekben, amelyek magyar többségű bírósági járások körzetében fekszenek, a vasúti hivatalokban

¹a települések hivatalos „csehszlovák” nevének megállapítására a 266/1920 számú törvény, illetve az azt végrehajtó 324/1921-es kormányrendelet alapján került sor

<http://www.juls.savba.sk/ediela/varia/18/pages/Toth.pdf>,

http://lazarus.elte.hu/hun/digkonyv/szakdolg/bsc/2010-szabo_m%20.pdf

² 1928-tól (106/1928 Sb. Vyhláška ministra vnitra ze dne 22. června 1928 o vydání úředního seznamu míst na Slovensku), lásd. korabeli fényképek például a dunaszerdahelyi vasútállomásról

³Memorandum a kisebbségek nyelvjogi és kulturális követeléseiről ügyében, 1936. szeptember 3.

(és postahivatalokban) kétnyelvű – szlovák és magyar – feliratokat kell elhelyezni (tájékoztató táblák, sorompók előtti figyelmeztető táblák) és kétnyelvűek lesznek azok a vasúti nyomtatványok, amelyek a közönség kezébe kerülnek (menet- és poggyászigjegyek, szállítójegyek, munkás- és diákigazolványok). A rendelet azt is előírta, hogy a hatálya alá eső helyeken szolgáló vasúti alkalmazottak kötelesek lesznek elsajátítani a magyar nyelvet és számukra szükség esetén nyelvtanfolyamokat is indítanak. A rendezés azonban meglehetősen felemásra sikerült és a fogadtatása is ehhez hasonló volt. A kétszeres megszorítás (magyar többségű község magyar többségű járásban) eleve kizárta a Losonci, Lévai, Rozsnyói vagy Rimaszombati járás magyar többségű településeit és maga az 50%-os határ is indokolatlanul magas volt. A rendelet 121 vasútállomásra vonatkozott. Tényleges végrehajtására azonban már nem került sor, mivel annak csak 1938 júniusában kezdtek neki, és a nemzetközi helyzet változásával a probléma hamarosan tárgyalanná is vált.⁴

A második világháborút követően Csehszlovákiában a nemzetiségek által lakott települések nevét a közlekedésben, vagyis a közúti helységnévtáblákon, irányjelzőtáblákon vagy a vasúti névtáblákon nem lehetett feltüntetni. A kisebbségi helységnévanyagot általában mindenhol próbálták kiszorítani, még a kisebbségi nyelven írt sajtóból is. A rendszerváltozás után a közúti helységnévtáblákat a magyarlakta településeken a helybeliek spontán kezdték kihelyezni, amit az ún. „táblaháború” követett. Ennek lezárásaként 1994-ben született meg az ún. „táblatörvény” (191/1994 sz.tv.), amely bizonyos korlátozásokkal⁵, de a legalább 20%-os magyar lakossággal rendelkező települések nevét kötelezően kihelyezni rendelte. A közúti irányjelzőtáblákon azonban mai napig nincs feltüntetve a települések kisebbségi neve, mivel ezt csak a települések belterületének határát jelző helységnévtáblákra vonatkozóan írja elő a törvény, ugyanígy a településrészek névtábláinak kérdése sincs megoldva.

Miközben a települések közúti forgalom számára történő megjelölését a szlovákiai magyar közösség a totalitárius rendszer bukását követően azonnal igényelte, szinte megmagyarázhatatlan módon, a vasúti közlekedés vonatkozásában ugyanez iránt érzékelhető külön igény sokáig nem fogalmazódott meg. Ennek magyarázata csak részben kereshető abban, hogy a vasút épületein kellett volna kihelyezni a táblákat, amely intézmény hagyományosan nacionalista hozzáállásról ismert. (pl. hiába szabadult meg a Csallóközben található Alistál község 1990-ben az 1947-ben művileg kreált hivatalos névtől és lett szlovák tükörfordításban hivatalosan „Dolný Štál”, a vasút 2005-ig nem volt hajlandó lecserélni a „Hroboňovo” állomásnevet, Nagymegyér (Veľký Meder - korábban: Čalovo) esetében is hasonló volt a helyzet⁶)

Törvényi szabályozás megszületése

⁴Az adatok Simon Attila: Egy rövid esztendő krónikája (89.o.) című könyvéből származnak

⁵A szlovák történelmi személyek nevéből képzett szlovák névvel rendelkező települések lemaradtak a törvény mellékletét képező listáról, így azok magyar nevét továbbra sem lehetett kihelyezni

⁶Pedig a vasutakról szóló törvény 2010-ig egyértelműen előírta, hogy az állomásnévnek azonosnak kell lennie a településnévvel és csak indokolt esetben lehet a nevet kibővíteni, amennyiben több állomás is található egy településen (164/1996 § 19 (2) „Návrh na rozhodnutie o názve stanice (zastávky) podľa odseku 1 písm. a) predkladá prevádzkovateľ dráhy príslušnému dráhovému správnenému úradu. Prevádzkovateľ dráhy je pri návrhu názvu stanice (zastávky) viazaný názvom obce. 10) V odôvodnených prípadoch na rozlíšenie názvu niekoľkých staníc v jednej obci, prípadne jej časti možno názov stanice (zastávky) rozšíriť.”)

A magyar nyelv használatára vonatkozó vasutat érintő igény első konkrét megfogalmazására a kisebbségi nyelvhasználati törvény 2010-es módosításakor került sor. A *Szlovákiai Magyarok Kerekasztala* által közzétett – a jogsegélyszolgálat keretében készült - kisebbségi nyelvtörvény-javaslat külön foglalkozott a vasútállomások felirataival.⁷

A kormányhivatal által előkészített törvénymódosítási javaslat szövege már tartalmazott a helységneveknek a vasúti állomásokon történő feltüntetéséről szóló rendelkezést.⁸ Ez viszont még a közúti helységnévtáblákhoz hasonló módon kötelező jelleggel írta volna elő a kisebbségi helységnév feltüntetését. A rendelkezés ilyen alakban szerepelt a kisebbségekért felelős kormányalelnök által 2010. november 16-án nyilvánosságra hozott, „társadalmi vitára“ bocsátott törvényjavaslat szövegében is.

A *Híd* párt képviselői és koalíciós partnereik között az ún. Koalíciós Tanács keretében folytatott tárgyalások során azonban ez a kogens rendelkezés (hasonlóan több más rendelkezéshez) átalakult és végül csupán lehetőségként került megfogalmazásra. A tárcaközi egyeztetésre bocsátott törvénytervezetben már így szerepelt. A tárcaközi egyeztetés során a törvényjavaslat véleményezésébe a nyilvánosság is bekapcsolódhat, a *Szlovákia Magyarok Kerekasztala* által benyújtott észrevételek 39. pontja a lehetőségként megfogalmazott rendelkezés módosítását javasolta kogens megfogalmazásra, továbbá a kormányalelnök irodájához eljuttatott törvényjavaslatában felhívta a figyelmet egyéb módosítást igénylő jogszabályokra is, többek között a vasutakról szóló 513/2009 sz. törvény módosításának szükségességére.

A helységnevek vasútállomásokon történő feltüntetése a kormány által 2011. március 2-án elfogadott törvényjavaslat szövegében is csak lehetőségként szerepelt⁹, és a törvénytervezet a parlament elé is így került. A parlamenti tárgyalás során a bekezdés még kiegészült - *Matovič* képviselő javaslatára - a kisebbségi nevet tartalmazó felirat szlovák felirathoz viszonyított elhelyezkedéséről és betűméretéről szóló rendelkezéssel.¹⁰ A törvényt 2011. május 25-én szavazta meg a parlament először, majd a köztársasági elnök vétóját követően 2011. június 28-án másodszor. A törvény 2011. július 1-én lépett hatályba.

Az elfogadott törvény tehát az eredeti javaslathoz és a *Szlovákiai Magyarok Kerekasztala* által megfogalmazott igényekhez képest kevesebbet biztosított. A kormányalelnök által „társadalmi vitára“ bocsátott eredeti javaslat a közúti helységnévtáblákhoz hasonló módon kötelezően előírta volna a nemzetiségek által lakott településeken a helységnév kisebbségi nyelven történő feltüntetését a vasútállomásokon is, ez a javaslat azonban még a tárcaközi egyeztetésig sem jutott el. A Kerekasztal javaslata pedig a vasútállomásokon a többi tájékoztatás (pl. menetrendek) kisebbségi nyelvű feltüntetését is kötelezően előírta volna, valamint a vasutakról szóló törvény módosításának szükségességére is felhívta az illetékesek figyelmét.

⁷<http://www.kerekasztal.org/2010/11/az-szmk-kisebbségi-nyelvhasználati-törvényjavaslatának-alpelvei/>

⁸<http://uj szo.com/online/kozelet/2010/11/11/kisebbségi-nyelvhasználat-szinte-azonos-az-szmk-es-a-hid-javaslat>

⁹ „(3) Označenie obce v jazyku menšiny sa v obci podľa § 2 ods. 1 môže uvádzať aj pri označení železničnej stanice, autobusovej stanice, letiska a prístavu.“

<http://www.rokovania.gov.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=19316>

¹⁰(3) Označenie obce v jazyku menšiny sa v obci podľa § 2 ods. 1 môže uvádzať aj pri označení železničnej stanice, autobusovej stanice, letiska a prístavu. Označenie obce v jazyku menšiny sa zobrazuje pod názvom v štátnom jazyku s rovnakým alebo menším typom písma.

Az ügy kapcsán közvetett jelentőséggel bír az is, hogy a kisebbségi nyelvhasználati törvény 2011. július 1-én hatályba lépett módosítása eltörölte az ún. táblatörvényt¹¹, amely a közúti helységnévtáblák kihelyezését szabályozta. A táblatörvény rendelkezéseit részben beépítette a kisebbségi nyelvhasználati törvénybe, viszont megszűnt az a jogállapot, amely egyes magyarlakta települések nevének feltüntetését nem tette lehetővé, mivel azok hiányoztak a táblatörvény mellékletéből. (pl. Párkány, Gúta, Pered, stb.) A táblatörvény további korlátozó rendelkezései is hatályukat veszítették.¹² A módosítás során – a kisebbségi szakértők hangsúlyos javaslata ellenére – azonban nem sikerült a szlovák jogrendbe 1994-ben bevezetett és nemzetközi összehasonlításban egyedülálló terminológiai anomáliát eltávolítani, amely a kisebbségi nevek esetében az „*elnevezés*” (názov) helyett a „*megjelölés*” (označenie) szavat használja, melynek eredeti jogpolitikai célja feltehetően a kisebbségi név alacsonyabb státuszának jogi megalapozását szolgálta.¹³ Ezzel a szlovák jogszabályok és a Szlovák Köztársaság által ratifikált nemzetközi szerződések (nyelvi karta, kisebbségi keretegyezmény) közötti terminológiai eltérés is fennmaradt – amely szerződések természetesen elnevezésekről, helynevekről szólnak. A törvénymódosítás a településrész-névtáblák ügyét sem oldotta meg és az irányjelző táblák kérdésével sem foglalkozott, s amint később kiderült, a vasútállomások és megállókat kérdésével sem szabályozta a szlovákiai körülmények között végrehajtható módon.

A törvény hatálybalépése után

A Pozsony-Komárom közötti vasútvonal feliratainak kérdése azért is került a figyelem középpontjába, mivel a 2011-ben ezen a vasútvonalon felújítást végeztek, amelynek keretében nemcsak a vasúti síneket, hanem az állomások, peronok, és más objektumok is felújításra kerültek, ezen túl 2012 márciusától a személyszállítást egy magántársaság vette át, amely új vasúti szerelvényeket állított üzembe, és felújított arculattal és feliratozással látta el a megállókat is. Kézenfekvőnek tűnt, hogy ez már a kisebbségi nyelvhasználati törvényben biztosított magyar helységnév feltüntetésével és kétnyelvű tájékoztatás kihelyezésével valósuljon meg.

Az első konkrét igény a törvény hatálybalépését követően nem egész két hónappal két csallóközi település, *Nagyabony* község (2011. augusztus 25.) és *Dunaszerdahely* városa (2011. szeptember 6.) részéről jelentkezett, amikor a Pozsony-Dunaszerdahely közötti vasúti vonal felújításához kapcsolódó építési eljárás során a kisebbségi nyelvtörvényre hivatkozva kérték a településnév kihelyezését magyar nyelven is. A *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatal (Úrad pre reguláciu železničnej dopravy)* kérelmeiket azzal az indoklással utasította el, hogy a szóban forgó eljárásnak a „*név módosítás*” nem tárgya, amely csak a vasút javaslatára indult eljárásban, külön határozat kiadásával lehetséges. A következő év folyamán további települések is eredménytelenül kérték a magyar nyelvű tábla kihelyezését (pl. Köbölkút, Szepsi, stb.)

2011 őszén kezdődtek a névtelen és névvel vállalt civil akciók is, amelyek az állami elutasítást tapasztalva a 2012-es év során bontakoztak ki. (festékszóróval felfújtt magyar helységnevek, utastájékoztatók magyar nyelven megafonnal, kihelyezés iránti kérelmek, levelek, magyar feliratokat

¹¹ 191/1994 sz. tv. a településeknek nemzetiségi kisebbségi nyelven történő megjelöléséről (1994. július 7.)

¹² Pl. „2.§ A hivatalos kapcsolatokban, főként a közokiratokon, a települési bélyegzőkön, a kartográfiai művekben és a postaforgalomban a településnevek kizárólag hivatalos nyelven használatosak.”

¹³ A két világháború közötti időszakban a jogszabályokban a „*názov v jazyku národnej menšiny*” kifejezést használták

kihelyező performanszok, stb.) 2011. szeptember 6-án a „Kétnyelvű Dél-Szlovákia“ aktivistái a párkányi vasútállomáson megafonon magyarul és angolul is bemondták a vonatok érkezését. Kisvideójukban a hiányzó magyar nyelvű feliratokra is felhívták a figyelmet.¹⁴ 2011. októberében jelentek meg az első civil akciók a vasúti megálló épületére festékszóróval felfújt magyar helységnevek alakjában, dokumentáltan az elhanyagolt ekeli állomás volt az első helyszíne az ilyen jellegű civil aktivizmusnak.¹⁵ 2012 februárjában folytatódtak a festékszórós akciók. A felső-csallóközi Légről, Úszorról, Nagypakáról, Szentmihályfáról¹⁶ és Ekecsről adtak hírt ilyen feliratokról. Ezeket a vasút kezelője rendszerint napokon belül lefestette.

2012. február 16-án a „Kétnyelvű Dél-Szlovákia“ aktivistái egy nemzetközi gyorsvonaton az utasoknak szóló tájékoztatást magyar nyelven is bemondták, akciójukról egy kisvideót tettek közzé. A csoport sajtóközleményében felhívta a figyelmet a hiányzó magyar nyelvű névtáblákra is, amelyek kihelyezését a kisebbségi nyelvhasználati törvény lehetővé tenné és összeállították a törvény hatálya alá tartozó azon magarlakta települések jegyzékét (108 település), ahol összesen 125 működő vasútállomás és/vagy megállóhely található.¹⁷

Az előrehozott választások előtt (2012. február 22-én) az *Új Szónak Érsek Árpád*, a közlekedésügyi minisztérium Most-Híd által jelölt államtitkára még azt állította, hogy „ha az önkormányzat kérvényezi, hogy a vasútállomáson magyarul is feltüntessék az adott település nevét, akkor ez meg fog történni...Mivel a vasútállomás az állami részesedésű vasúttársaság tulajdona, ezért az önkormányzat nem helyezheti el ezeket a táblákat, de ha kérvényezi, akkor a minisztérium a törvény értelmében eljár az ügyben”.¹⁸ Érsek Árpád szerint a helységnévtábla kihelyezésének költségei az önkormányzatokat terhelik. Kijelentéseire 2012. március 2-án a „Kétnyelvű Dél-Szlovákia“ nyílt levélben reagált¹⁹, melyben felhívták a figyelmet arra, hogy „a törvény alapján a táblák elhelyezése a vasúttársaság döntésén múlik. A vasúttársaság nem köteles a község kérvényét sem pozitív, sem negatív értelemben figyelembe venni. És főleg nem köteles a táblákat kirakni Érsek Árpád minisztériumának lett volna lehetősége arra, hogy a vasúttársaságot a táblák kihelyezésére utasítsa. Erre kiváló példa lehetett volna a frissen felújított Pozsony – Dunaszerdahely nyomvonal, melynek minden állomásán és megállóhelyén új /egynyelvű/ táblák kerültek elhelyezésre. Ez azonban nem történt meg.”

2012. március 10-én az előrehozott választásokon a SMER 44 %-ot kapott, amellyel megszerezte a parlamenti helyek 55 %-át és egyszínű kormány alakult. A SMER ismételten a kisebbségi „status quo” fenntartására tett ígéretet (amelybe a jelek szerint a kisebbségi jogokat biztosító szabályozás végrehajthatatlanságának fenntartását is beleértették). Ennek ellenére a *kisebbségékért felelős kormányalelnök* tisztségét hamarosan megszüntették és helyette létrehozták a *kisebbségügyi kormánybiztos* jóval korlátozottabb hatáskörrel és szereppel bíró tisztségét, amelyet az immár ellenzéki Híd pártnak ajánlottak fel. (A tisztséget 2012. júniusától A. Nagy László töltötte be.)

Miután *Köbölkút* község polgármestere jelezte a *Kormányhivatal Nemzeti Kisebbségi Főosztálya* felé, hogy a vasút nem tett eleget a helységnévtábla kihelyezése iránti kérésüknek, a főosztály a vasúti

¹⁴ „The Párkány projekt I.” <http://www.youtube.com/watch?v=b7QOGLibMys>

¹⁵ <http://kozbeszed.sk/2012/05/16/szlovak-allamvasutak-csak-a-picso-maradhat/>

¹⁶ <http://uj szo.com/online/regio/2012/02/21/magyar-felirat-a-szentmihalyfai-vasutallomason>

¹⁷ „The Párkány projekt II.” <http://www.ketnyelvu.info/project/the-parkany-project-2/>

¹⁸ <http://uj szo.com/napilap/kozelet/2012/02/22/magyar-helynev-a-vasutallomasokon-csak-kerni-kell>

¹⁹ <http://www.bumm.sk/65890/ersek-arpadot-kerdezi-a-ketnyelvu-del.html>

névtáblák ügyében tárgyalást kezdeményezett az illetékesekkel, melyek 2012. április 11-én kezdődtek, amikor a *közlekedésügyi minisztérium* és a pályavasút (*ŽSR*) képviselőivel megbeszélést tartottak a kérdésről, a vasút szerint a kisebbségi nyelvtörvény rendelkezése nem végrehajtható, mivel hibás a benne szereplő terminológia, nincs összhangban a vasutakról szóló törvénnyel és nincs végrehajtását biztosító szabvány. (Külön érdekes, hogy a kisebbségi nyelvhasználati törvény módosításakor a tárcaközi egyeztetés során²⁰ mindezt miért nem jelezték.)

A komáromi „*Fontos vagy!*” civil szervezet 2012. április 19-én levelet juttatott el a vasúthoz, amelyben magyar nyelvű helységnév és feliratok kihelyezését kérte.²¹ Április 24-én a dunaszerdahelyi „*Pázmáneum Polgári Társulás*”²² is hasonló kéréssel fordult a vasúthoz és a *Regiojet* vasúti társasághoz. A vasút május 4-én kelt azonos tartalmú válaszában²³ mindkét civil szervezet kérését elutasította, arra hivatkozva, hogy a törvények összhangjának hiánya miatt kérésük a gyakorlatban nem kivitelezhető. A vasút elutasítására válaszul a „*Fontos vagy!*” civil szervezet május 24-én performanszot²⁴ tartott a komáromi vasútállomáson, ahol kétnyelvű feliratot helyeztek ki és a szlovák tájékoztatás után megafonon keresztül magyarul is tájékoztattak a járatok indulásáról.

2012. május közepén a *Regiojet* négy megállóban (Nagypaka, Kispaka, Nagyabony, Szentmihályfa) a saját maga által állított üvegezett várakozón a magyar helységnévet is feltüntette (azonban a szlovák névnél jóval kisebb betűméretben).²⁵

2012. június 8-án „*Fontos vagy!*” civil szervezet újabb levelet írt, ezúttal a személyszállítást lebonyolító, szintén állami tulajdonú vasúti társaságnak (*Železničná spoločnosť Slovensko- ŽSSK*). Levelükben a komáromi vasútállomás tájékoztató feliratainak a szlovák mellett magyar nyelven történő feltüntetését kérték.²⁶ A vasúttársaság válaszában elutasította a magyar nyelvű tájékoztató feliratok kihelyezését²⁷, arra hivatkozva, hogy az utasokat az állomásokon nemzetközileg érthető piktogramok segítik, valamint a jegypénztárak tábláin a szlovákon kívül még két világnyelven is olvasható a felirat. *”Más, kétnyelvű információs táblák használatát a ŽSSK jelenleg nem fontolgatja”* - állt válaszlevelükben.

2012. június 15-17. között a „*Kétnyelvű Dél-Szlovákia*” önkéntesei az ekeli vasútállomás épületét felújították és kétnyelvű információs táblákkal, menetrendekkel látták el. A civil szervezet június 18-án nyílt levélben fordult A.Nagy Lászlóhoz: *„Arra kérjük Önt, mint a nemzetiségekért felelős kormánybiztos, tegyen meg mindent az ekeli vasúti megállóhely, az ország első kétnyelvű állomásának megmaradásáért és a vasúti kétnyelvűség gyakorlatba való átültetéséért”*. A kormánybiztos úgy nyilatkozik, hogy *„az ekeli állapot megőrzése mellett a többi magyarulta település kétnyelvű feliratainak érdekében is közben kíván járni.”*²⁸ A magyar nyelvű táblát azonban

²⁰ <http://www.rokovania.gov.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=19316>

²¹ <http://www.hirek.sk/belfold/20120419142747/Magyar-feliratot-a-revkomaromi-palyaudvar-epuletere.html>

²² <http://www.pazmaneum.com/index.php/tarsulasunk-hirei/291-a-szlovak-vasuttarsasagnak-irt-leveluenk.html>

²³ <http://www.bumm.sk/68708/elutasította-a-szlovak-vasut-a-fontos-vagy-mozgalom-kereset.html>,
<http://www.pazmaneum.com/index.php/tarsulasunk-hirei/302-elutasito-valaszt-kapott-dunaszerdahely-is.html>

²⁴ <http://www.bumm.sk/69058/civil-performansz-a-komaromi-vasutallomas-magyar-felirataiert.html>

²⁵ <http://www.kerekasztal.org/2012/05/megis-lehetett-elorelepes-tortent-a-vasuti-ketnyelvuseg-teren/>

²⁶ <http://www.bumm.sk/69622/ujabb-lepes-a-komaromi-vasutallomas-magyar-felirataiert.html>

²⁷ <http://www.bumm.sk/70592/a-zssk-is-elutasította-a-fontos-vagy-mozgalom-kereset.html>

²⁸ <http://uj szo.com/online/kozelet/2012/06/19/ketnyelvu-feliratok-a-nagy-utananez-mit-tehet>

két munkanapon belül, március 19-én már el is távolítják. A vasút sajtóosztályának munkatársa az Új Szónak tett nyilatkozata szerint „Azért döntöttünk így, mert a jelenlegi jogszabályok nem teszik lehetővé ilyen táblák elhelyezését”.²⁹ Az ekeli polgármester asszony a magyar tábla kihelyezése és eltávolítása kapcsán azt nyilatkozta az Új Szónak, hogy „az ekeliakat nem igazán hozta lázba a megállóhely felújítása és a körülötte zajló huzavona”³⁰. A polgármester asszony nyilatkozata után 2012. június 22-én egy tábla jelent meg a leszerelt magyar tábla helyén „Ekel-t érdekli!” felirattal³¹. Ezen a napon A. Nagy László kormánybiztos személyesen felkereste az aktivisták által felújított ekeli vasútállomást, hogy a helyszínen tájékozódjon.³² Találkozott az ekeli polgármester asszonnal is.

2012. június 26-án A. Nagy László kisebbségügyi kormánybiztos a vasút és a közlekedésügyi minisztérium illetékeseivel tárgyalt a kisebbségi nyelvű helynévtáblák ügyében. Egy munkacsoport felállítását határozta el, amely a *kisebbségügyi kormánybiztos hivatala*, a vasút és a közlekedésügyi minisztérium képviselőiből áll és a szükséges törvénymódosításokat kidolgozza. A kormánybiztos szerint rövid időn belül megoldás születhet és a „magyar nyelvű táblák kihelyezésének nincs politikai vagy szakmai akadálya”.³³ 2012. július 4-én tárgyalt először a munkacsoport, amely a *kisebbségügyi kormánybiztos hivatala*, a vasút és a közlekedésügyi minisztérium képviselőiből állt. A közlekedésügyi minisztérium új álláspontja szerint nem kell megváltoztatni az 513/2009 számú vasúti törvényt, hanem alsóbb szintű jogszabállyal, kormányrendelet kiadásával kellene megoldani a problémát. A munkacsoport tárgyalásai alapján a *kormánybiztos hivatala* és a *kormányhivatal jogi főosztálya* kidolgozott öt megoldási lehetőséget, ezekből azonban hármat eleve nem támogatott. A javasolt mindkét változat a *kisebbségi nyelvhasználati törvény* és a *vasutakról szóló törvény* módosítását is magába foglalta, különbség csak abban lett volna, hogy míg az egyik javaslat alapján a *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatal (Úrad pre reguláciu železničnej dopravy)* szerepet kapott volna a kisebbségi nyelvű tábla kihelyezésére irányuló eljárásban, a másik alapján nem. 2012. augusztus 26-án A. Nagy László kisebbségügyi kormánybiztos a SITA hírügynökségnek kijelentette, hogy „Hamarosan kezdeményezni fogom a kisebbségi nyelvhasználati törvény módosítását annak érdekében, hogy kétnyelvű feliratokat lehessen elhelyezni a vasúti pályák mentén is. Ez lesz a kormánybiztosi hivatal alapvető próbatétele”³⁴. Végül 2012. október 30-án találkozott a *kisebbségügyi kormánybiztos* a közlekedésügyi minisztérium államtitkárával, hogy a kérdésről a megoldási javaslatok alapján tárgyaljanak. A kormánybiztos elmondása szerint a tárgyalások azonban novemberben megszakadtak, mivel a közlekedésügyi minisztérium a törvénymódosítás lehetőségét végül elutasította. Megoldásként egy alacsonyabb szintű jogi norma, kormányhivatali rendelet kiadását javasolták, ezt azonban a *kormánybiztos hivatala* nem tartotta elfogadhatónak.

A közlekedésügyi minisztérium szóvivője³⁵ 2012. november 27-én úgy nyilatkozott, hogy két lehetőséget fontolgatnak: a kétnyelvű táblát vagy közvetlenül a vasútállomás épületében

²⁹ <http://uj szo.com/online/kozelet/2012/06/21/a-felujitast-koszonik-az-ekel-tablat-nem-kerik>

³⁰ <http://uj szo.com/online/kozelet/2012/06/21/a-felujitast-koszonik-az-ekel-tablat-nem-kerik>

³¹ <http://uj szo.com/foto/2012/06/22/ekelt-erdekli>

³² <http://www.narodnostnemensiny.gov.sk/vyhlasenie-splnomocnenca-vlady-sr-pre-narodnostne-mensiny-vo-veci-dvojjazycnosti-v-zeleznicnej-doprave/>

³³ <http://www.bumm.sk/70315/megoldas-szulethet-a-vasuti-tablak-ugyeben.html>

³⁴ <http://www.parameter.sk/rovat/belfold/2012/08/26/kormanybiztosi-hivatal-probatetele-ketnyelvu-vasuti-tablak>

³⁵ <http://www.hirek.sk/belfold/20121127131010/Megis-lesznek-ketnyelvu-vasuti-tablak.html>

közleményként helyeznék el, vagy azt egy közeli telken helyezhessék el az önkormányzatok. A kisebbségi megjelölés ugyanakkora, vagy kisebb betűtípussal szerepelhetne a szlovák név alatt. A táblák nagysága, betűtípusa, színe és elhelyezése olyan lenne, amelyeket nem lehetne összetéveszteni a vasútállomások hivatalos megjelölésével. A hatóság arra is ügyelne, hogy ne veszélyeztessék a vasút működését és ne akadályozzák az állomásra, illetve a környező ingatlanokra való bejutást. A táblák elkészítésének és elhelyezésének költségét a településeknek kellene állnia. Két és fél hónappal később a szóvivő úgy nyilatkozott, hogy a minisztérium tudatosítja a kétnyelvű megjelölés megoldásának szükségességét. *„Ezzel a problémával már hosszabb ideje foglalkozunk. Sajnos a jelenlegi jogi szabályozás nem teszi lehetővé a kétnyelvű táblák elhelyezését.”* A szóvivő elmondása szerint a 2013-as év második felében a tárca a vasutakról szóló törvény nagyobb módosítását fogja kezdeményezni. *„Ennek része lesz e kérdés megoldása is”.* Szavai szerint a minisztérium a módosítást a kisebbségek képviselőivel együttműködve fogja előkészíteni és nem áll útjába semmiféle párbeszédnek.³⁶

2012. december 8-án a *„Kétnyelvű Dél-Szlovákia”* aktivistái egy kétnyelvű helységnévtáblát helyeztek ki az *ekeli vasútállomáson*, ahonnan novemberben már a lefestett szlovák tábla is eltűnt.³⁷

2012. december 12-én a *közlekedésügyi minisztérium* szóvivőjének nyilatkozata szerint a kisebbségügyi kormánybiztos, a vasút és a közlekedésügyi minisztérium vasúti főosztályának tárgyalásai még folyamatban vannak. *„Arra törekszünk, hogy ezt a kérdést haladéktalanul megoldjuk minden fél melegegdedtségére”.* Nyilatkozata szerint kétnyelvű táblák lesznek, csak elhelyezésük módját keresik, egyelőre azon gondolkodnak, hogy a kétnyelvű tábla költségeit a községek állják, amelyeknek megfelelő telket kellene találniuk erre a célra az állomás közelében.³⁸

2013. január 10-én a *Szlovákiai Magyarok Kerekasztala* levélben megszólította azokat a magyarlakta településeket, amelyek rendelkeznek működő vasútállomással, vagy vasúti megállóhellyel. Egy mintalevelet bocsátott rendelkezésükre, amellyel a vasúthoz fordulhatnak. A Kerekasztal ezúttal egy a hatályos törvényi keretekkel összhangban levő megoldást szorgalmazott. A vasúttársaság korábban azzal érvelt, hogy az állomásnevek nem azonosak a települések neveivel (pl. Komárno – Závody), ezért nem kivitelezhetőek a kisebbségi nyelvhasználati törvény rendelkezései. A Kerekasztal önkormányzatokhoz eljuttatott mintalevele nem az állomásnév magyar nyelvű fordítását kérte, hanem a hivatalos állomásnév megváltoztatását úgy, hogy annak része legyen a település magyar megnevezése is (pl: Komárno Závody / Komárom Gyártelep). Így a kisebbségi megnevezés a menetrendek és az online keresők részévé is válna. A vasútnak szánt levél továbbá a vasúti feliratok és egyéb nyilvánosságot tájékoztató információk kétnyelvű feltüntetését is kéri. Az akció célja volt a tömeges igény érzékeltetése az illetékeseknél, mivel részükről sorozatosan felmerült az az állítás, mely szerint a községek részéről nem mutatkozott igény a kétnyelvűség iránt a vasúti közlekedésben. A Kerekasztal összesen 92 településhez juttatta el továbbküldés céljával

<http://www.parameter.sk/sk/sekcia/z-domova/2012/11/27/dvojazyzne-tabule-na-zelezniciach-mala-riesit-subnorma>, <http://www.bumm.sk/75826/ket-javaslat-van-a-vasuti-allomasok-magyarul-valo-feltuntetesere.html>

³⁶ <http://www.teraz.sk/slovensko/smk-madarcina-stanice-slovensko/37289-clanok.html>

³⁷ <http://www.youtube.com/watch?v=5YM4HKfk7pc>

³⁸ <http://spravy.pravda.sk/domace/clanok/252260-boj-o-nazvy-sa-presunul-na-zeleznice/>

a mintalevelet. A megszólított önkormányzatok mintegy kétharmada pozitívan reagált a kezdeményezésre, köztük több szlovák nemzetiségű polgármester is.³⁹

A Magyar Közösség Pártja (MKP) 2013 februárjától több helyen is vasúti táblákat állított⁴⁰: Ekecsen (Okoč), Kisújfalun (Nová Vieska) és Szepsiben (Moldava nad Bodvou), Órsújfalun (Nová Stráž), Csallóközarányoson (Zlatná na Ostrove). A magyar nyelvű táblákat a vasútállomáshoz közel, magánterületen helyezték el. A párt további táblák kihelyezését helyezte kilátásba. *„A táblák most magánterületen vannak, nem ez a végső cél, hanem az, hogy a vasútállomásra kerüljenek. Ha odaraknánk, akkor onnan egy nap alatt leszerelnék. Mi viszont azt szeretnénk, hogy egyrészt a szlovák társadalom szokjon ehhez hozzá, másrészt a magyarok támogatását is szeretnénk elérni - ha látják a táblát, tudatosítják, hogy semmi rendkívüli nincs ebben”* - nyilatkozta Berényi József, az MKP elnöke.⁴¹

Bugár Béla 2013. február 15-én az Új Szónak nyilatkozva kijelentette, hogy a Híd javaslatot dolgozott ki a vasúti kétnyelvűség rendezésére *„A közlekedésügyi minisztérium ezt már korábban is ígérte, ezen tárgyalások alapján készítettük el a mi verzióinkat”* – jegyezte meg a Híd elnöke. A közeljövőben szeretnék ezt az érintett települések polgármestereivel is megvitatni. *„Komáromban és Kassán hívjuk össze őket, hogy össze tudjuk vetni az igényeket és a lehetőségeket”* – nyilatkozta. Bugár szerint a legegyszerűbb és egyben legveszélyesebb megoldás lenne megnyitni a 2011-ben módosított kisebbségi nyelvhasználati törvényt. *„Ott csak átírnánk a vonatkozó részt. De számolni kell azzal is, hogy ha megnyitjuk, néhány nacionalista smeres benyújt hozzá egy javaslatot, és ront a helyzeten”*.⁴² A lényeg, hogy a kormány érezze a nyomást, vagyis hogy van igény a kétnyelvű táblákra. *„Ezért jobb a civil táblaállító kezdeményezések, mert a kormány vagy a hivatalok illetékesei azok mögött nem sejtene politikai motivációt”* – vélte Bugár.⁴³

2013. február 17-én az MKP tábla-kihelyezési akcióira reagálva a vasút szóvivője úgy nyilatkozott⁴⁴, hogy *„Azt, hogy magánterületeken táblákat helyezzenek el, nem tilthatjuk meg nekik”*. A szóvivő elmondta: a vasút már többször megerősítette, tiszteletben tartja a kisebbségi nyelvhasználatról szóló törvényt, ám az nincs összhangban a vasútról szóló törvénnyel. Szerinte ennek bizonyítéka az is, hogy a vasút delegálta képviselőit a kisebbségügyi kormánybiztos által létrehozott munkabizottságba, amelynek célja, hogy olyan törvényi változásokat készítsen elő, amelyek a gyakorlatban is megvalósíthatóak. *„Szlovákia jogrendje nem teszi lehetővé, hogy a vasút engedélyeket adjon ki az állomások más nyelvű megnevezésére, még akkor sem, ha eleget szeretnének tenni a hasonló jellegű kezdeményezéseknek”*.

2013. február 20-án Komáromban és február 25-én Kassán⁴⁵ találkoztak a Híd képviselői és azok a polgármesterek, akiknek községe érintett a kétnyelvű vasúti táblák elhelyezését illetően. A találkozókat a Híd kezdeményezte. A polgármesterek aláírtak egy nyilatkozatot, melyben az illetékes állami szervekhez fordultak, hogy tegyék meg a szükséges lépéseket a vasútállomások és vasúti megállóhelyek kisebbségi nyelvű megjelölését ellehetetlenítő akadályok felszámolása

³⁹ <http://www.televizio.sk/2013/03/vasuti-ketnyelvuseg-az-onkormanyzatok-is-kerik/>

⁴⁰ <http://ujso.com/online/regio/2013/02/13/hol-allit-magyar-vasuti-tablakat-az-mkp>

⁴¹ <http://www.mkp.sk/cikkek/hirek/2013/03/07/csallokozaranyoson-magyar-nyelvu-vasuti-tablat-allitotunk>

⁴² <http://ujso.com/online/kozelet/2013/02/15/tobbfrentos-nyomasgyakorlas-tablaugyben>

⁴³ <http://ujso.com/online/kozelet/2013/02/15/tobbfrentos-nyomasgyakorlas-tablaugyben>

⁴⁴ <http://ujso.com/online/kozelet/2013/02/17/a-vasut-nem-engedelyezheti-a-magyar-helysegnevtablakat>

⁴⁵ <http://ujso.com/online/kozelet/2013/02/25/kassan-is-targyalt-a-hid-a-vasuti-tablakrol>

érdekében. A nyilatkozatban felszólították a kormányt, hogy ténylegesen foglalkozzon ezzel a kérdéssel, amely a nemzeti kisebbségek megalapozott követelésén alapul.

2013. március folyamán⁴⁶ a vasút kategorikusan elutasította több önkormányzat az iránti kérelmét, hogy a vasút – törvényi hatáskörével élve - kezdeményezze a vasútállomás nevének módosítását a *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatalnál*. A vasút a többi tájékoztató felirat kétnyelvű alkalmazása iránti kérelmeket is visszautasította. (A névmódosításra vonatkozó kérelmeket a *Szlovákiai Magyarok Kerekasztala* által januárban kezdeményezett akcióba bekapcsolódva küldte el több tucat önkormányzat (lásd fentebb), amelyeknek eleget téve a vasútnak lehetősége lenne a magyar helységneveket - azt a hivatalos állomásnév részévé téve - a törvények módosítása nélkül is feltüntetni.⁴⁷) Válaszlevelében a vasút leszögezte, hogy a kisebbségi nyelvhasználati törvény vonatkozó rendelkezése fakultatív és nem kötelező, továbbá helységnévről szól, miközben a vasút csak az állomásnév kihelyezésére köteles, amelyet egy saját belső műszaki normájuk szabályoz, és álláspontjuk szerint a kisebbségi jogok gyakorlása nem lehet hatással az állomás-megjelölés országosan egységes szabályaira. Az önkormányzat névváltoztatás iránti kérését „*összhangban a kisebbségi nyelvtörvénnyel, a vasúti törvénnyel és azzal a ténnyel, hogy minden állomásnak már van neve*” megalapozatlannak tartják, és nem fogják kezdeményezni. Az egyéb tájékoztató feliratok kétnyelvű kihelyezése iránti kérelmet szintén azzal az indoklással utasították el, hogy az csak fakultatív és nem kötelező. A nyilvánosság tájékoztatására szolgáló feliratokat, összhangban saját belső szabványukkal, államnyelven teszik közzé. Minden szükséges feliratot már kihelyeztek, ezeket nem fogják kisebbségi nyelvű szöveggel kiegészíteni „*ami összhangban áll*” a kisebbségi nyelvtörvénnyel. Zársóként még azt is elutasították, hogy a bármiféle „*orvoslásra*” lenne szükség, nem követtek el hibát, csupán betartják a „*Szlovák Köztársaság törvényalkotó szerve által elfogadott hatályos jogi előírásokat*”. Ebben a válaszában a vasút végre egyértelműen kimondta, hogy a kisebbségi nyelv használatára csak akkor és csak olyan mértékben lesz hajlandó, amekkora mértékben erre jogszabály kimondottan kötelezi, a pusztán lehetőségként megfogalmazott rendelkezések alapján erre sem most, sem a jövőben nem hajlandó. Erre a tényre minden törvénymódosítási javaslatnak figyelemmel kellene lennie.

2013. március 21-én újabb táblákat helyezett ki az MKP a vasútállomások közelében⁴⁸: Oroszkán (Pohronský Ruskov), Ipolyságon (Šahy), Barsbesén (Beša) és Kéménden (Kamenín)

A *Híd párt első törvénymódosítási javaslatát*⁴⁹ 2013. április 26-án terjesztette be a Szlovák Nemzeti Tanács elé. (A törvényjavaslatok részletes elemzését lásd alább). A törvénytervezet tartalmát a *Szlovákiai Magyarok Kerekasztala*⁵⁰ és az *MKP* is élesen bírálta.⁵¹

2013. május 15-én az MKP elnöke, *Berényi József* alternatív törvénytervezetet küldött a Híd elnökének, *Bugár Bélának* címezve. Kísérőlevelében *Berényi* a javaslatok mérlegelésére kéri *Bugárt*,

⁴⁶ http://istvanzacharias.eu/resources/File/odpoved_zeleznic_sr_na_dvojjazycnost.pdf

⁴⁷ <http://www.kerekasztal.org/sk/press/vasuti-ketnyelvuseg-a-magyarlakta-telepulesek-27-a-mar-elkuldte-kervenyet-2/>

⁴⁸ <http://www.hirek.sk/belfold/20130321184544/Ujabb-magyar-vasuti-helysegnevtablakat-helyezett-ki-az-MKP.html>

⁴⁹ <http://www.nrsr.sk/web/Default.aspx?sid=zakony/cpt&ZakZborID=13&CisObdobia=6&ID=505>

⁵⁰ <http://kitekinto.hu/karpat-medence/2013/05/22/kerekasztal-alkalmatlan-a-most-hid-torvenyjavaslata>

⁵¹ <http://felvidek.ma/2013/05/vasuti-ketnyelvuseg-az-mkp-es-a-kerekasztal-is-biralta-a-most-hid-javaslatat/>, <http://www.szabadsag.com/berenyi-visszalepes-a-most-hidnak-a-vasuti-ketnyelvuseggel-kapcsolatos-torvenyjavaslata/>

mivel az „*Önök által benyújtott javaslat több pontban sérti a szlovákiai magyarok nyelvhasználati érdekeit.*” Bugár válaszában leszögezte: „*Nem osztozunk azon véleményén, hogy ez a javaslat „több pontban sérti a szlovákiai magyarok nyelvhasználati érdekeit”, ezért nem áll szándékunkban visszavonni.*”

A Most-Híd törvényjavaslatát 2013. június 4-én első olvasatban elvetette a Smer-es többségű parlament, így az második olvasatba nem került. Ezt követően a Híd elnöksége felszólította delegáltját A.Nagy Lászlót, az alig egy éve kinevezett nemzeti kisebbségekért felelős kormánybiztos, hogy mondjon le hivataláról.⁵² Bugár Béla szerint: „*Nem láthatjuk tovább el ezt a tisztséget, mert az egyik oldalon azt állítják, hogy a kormánybiztosnak vannak bizonyos hatáskörei, a másik oldalon meg a mintegy kilenc hónapon keresztül tartó tárgyalásainak a vasutasokkal meg a közlekedési minisztérium államtitkáraival az az eredménye, hogy a képviselők lehetetlenné tették ezt az eredményt a gyakorlatba átültetni. Nincs értelme, hogy egy ilyen tisztséget továbbra is betöltsön*”. A törvényjavaslat kapcsán még megígérte, hogy „*Fél év múlva ismét beterjesztjük, de az már egy durvább verzió lesz*”⁵³. A. Nagy László 2013. június 5-én lemondott. A kormányhivatalt ezt követően a választási ciklus végéig már csak egy megbízott ügyvivő irányította.

A közlekedésügyi minisztérium, ahogy azt előre jelezte, a vasutakról szóló 519/2009. sz. törvény módosítását⁵⁴ kezdeményezte, amelyet a kormány 2013. szeptember 27-én nyújtott be a parlament elé. Azonban ígéretükkel szemben a kisebbségi nyelvhasználat kérdésével egyáltalán nem foglalkoztak a törvényjavaslatban és a kisebbségek képviselőivel sem konzultáltak a témában. A Híd képviselője (Érsek Árpád) módosító javaslatot nyújtott be a törvénytervezethez. 2013. november 27-én a törvényjavaslat tárgyalása során azonban saját javaslatát visszavonta, mivel abban „*jogalkotási hiányosságok merültek fel*”⁵⁵. A tavasszal benyújtott javaslatukkal ellentétben, e visszavont javaslat alapján már nem kérelemre történt volna a táblák kihelyezése és a költségeket sem a települések viselték volna. A parlament így 2013. november 27-én a kétnyelvű feliratok kérdésének megoldása nélkül szavazta meg a vasúti törvény módosítását. (432/2013 sz. módosító törvény)

Ugyancsak 2013. november 27-én fogadta el a parlament a 402/2013 sz. törvényt, amely a vasúti törvényt is módosította és 2014. január 1-ével többek között megszüntette a *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatalt (Úrad pre reguláciu železničnej dopravy)* és helyette létrehozta a *Közlekedési Hivatalt (Dopravný úrad)*, amelyre a vasúti állomás- és megállónevek meghatározásának hatáskörét is telepítette. Érsek Árpád javaslatának hiányossága valószínűleg ezen törvény figyelmen kívül hagyásában rejlett.

A Híd párt **harmadik alkalommal** 2014. január 3-án nyújtott be a vasúti névtáblák kétnyelvűvé tételének ügyében törvénymódosító javaslatot⁵⁶. Ez a javaslat, hasonlóan Érsek korábbi visszavont javaslatához, a kisebbségi nyelvtörvényhez már nem nyúlt volna és csak a vasúti törvény módosításával oldotta volna meg a problémát, viszont már figyelembe vette az éppen megalakult *Közlekedési Hivatalt*, melynek kötelességévé tette volna a vasúti táblákon feltüntetett kisebbségi elnevezések meghatározását. A javaslat kidolgozói a táblák kihelyezésének költségét is

⁵² <http://www.hirek.sk/belfold/20130605164753/Lemondott-hivatalarol-A-Nagy-Laszlo-kormanybiztos.html>

⁵³ <http://ujso.com/online/kozelet/2013/06/05/a-nagy-delutan-jelenti-be-a-donteset>

⁵⁴ <http://www.nrsr.sk/web/Default.aspx?sid=zakony/cpt&ZakZborID=13&CisObdobia=6&ID=722>

⁵⁵ <http://tv.nrsr.sk/transcript?id=113490>

⁵⁶ <http://www.nrsr.sk/web/Default.aspx?sid=zakony/cpt&ZakZborID=13&CisObdobia=6&ID=828>

megállapították, amely számításuk szerint összesen 18 ezer euróval terhelné meg az állami költségvetést (150 tábla 120 euróval számolva).⁵⁷

2014. február 5-én *Bugar Béla* a törvényjavaslat tárgyalásának elhalasztását kérte⁵⁸ a parlamenttől, mivel a törvényjavaslat ügyében a *közlekedésügyi minisztérium* államtitkára levélben több időt és személyes egyeztetést kért a javaslatot benyújtó *Híd* párt elnökétől. A levélben azt írta *Viktor Stromček* államtitkár, hogy a minisztérium hatásköreit illetően „*nincs kifogásuk a szóban forgó intézmény bevezetése, tehát a vasútállomásoknak a szlovák nyelv mellett a nemzetiségi kisebbségek nyelvén való megjelölése intézményének létrehozása ellen*”. Ugyanakkor a javaslat áttanulmányozását követően felhívja a figyelmet „*néhány nyitott kérdésre, melyeket szükséges megoldani annak a szóban forgó törvénybe való befogadásáig, hogy lehetséges legyen a gyakorlatba való átültetése*”⁵⁹. A törvényjavaslat parlamenti tárgyalására a márciusi köztársasági elnökválasztás után került sor, amelyen *Robert Fico* miniszterelnök is jelöltként indult. A törvényjavaslatot végül a *Szlovák Nemzeti Tanács* 2014. április 1-én tárgyalta és nem fogadta el. Az ismételt elutasítást a benyújtók a miniszterelnök magyarlakta településeken elért nagyon rossz eredményességének rovására írták, bosszúnak értékelve azt.

2015. március 17-én a sajtóban megjelent hír szerint az *MKP* által az előző évben az ipolysági vasútállomás közelében elhelyezett magyar névtáblát vandálok megrongálták.⁶⁰

2015. április 16-án a *Kétnyelvű Dél-Szlovákia* aktivistái a dunaszerdahelyi vasútállomás bejárata fölé egy hónappal korábban kihelyezett szlovák felirat alá kihelyezték a város magyar nevét⁶¹, amit a vasút pár napon belül eltávolított⁶².

A *Híd* **negyedik törvénymódosító javaslatát** 2015. augusztus 14-én nyújtotta be a Nemzeti Tanács elé.⁶³ A javaslat szövegében már nemcsak a vasútállomásokról, hanem - helyesen - vasúti megállókról is szól. A törvényjavaslat részletesebb szövegezésű, viszont az állomásnév használatát teljesen a táblára leszűkítve határozza meg. A konkrét nevek meghatározását pedig párhuzamosan a *Közlekedési Hivatal* és a *kormány* hatáskörébe is utalja. Érdekessége, hogy az egy évvel korábbi javaslatban szereplő 18 ezer Euró helyett a táblák kihelyezésének költségét (szintén 144 településsel számolva) már 430 ezer Euróra becsüli. A parlament 2015. október 1-én szavazott a javaslatról, amelynek ismét nem sikerült a második olvasatba jutnia.⁶⁴

2016. január 26-án az anonimitásból kilépett és az *MKP* listáján a parlamenti választásokon *Fiatál Függetlenek* néven induló KDSZ aktivisták figyelemfelkeltés céljával az *Európai Parlament Petíciós Bizottságához* (PETI) fordultak petícióval a vasúti kétnyelvűség ügyében, amit a *Petíciós Bizottság* elnökének adtak át Brüsszelben.⁶⁵

⁵⁷ <http://uj szo.com/online/kozelet/2014/01/27/bugar-18-ezerbe-kerulnenek-a-vasuti-ketnyelvu-tablak>

⁵⁸ <http://tv.nrsr.sk/transcript?id=117268>

⁵⁹ http://www.bumm.sk/archivum/2014/02/06/91810_a-miniszterium-nem-ellenzi-a-vasuti-ketnyelvuseget

⁶⁰ <http://felvidek.ma/2015/03/eltunt-a-magyar-felirat-az-ipolysagi-vasutallomas-toszomszedsagaban/>

⁶¹ <http://parameter.sk/rovat/regio/2015/04/16/civilek-ketnyelvusitettek-dunaszerdahelyi-vasutallomast>

⁶² <http://parameter.sk/rovat/regio/2015/04/19/eltavolitottak-magyar-nyelvu-feliratot-dunaszerdahelyi-vasutallomasrol>

⁶³ <http://www.nrsr.sk/web/Default.aspx?sid=zakony/zakon&MasterID=5607>

⁶⁴ <http://felvidek.ma/2015/10/nem-engedelyezik-a-ketnyelvu-vasuti-tablakat/>

⁶⁵ <http://uj szo.com/online/kozelet/2016/01/26/ep-peticio-a-vasuti-ketnyelvusegrol>

A 2016 márciusi parlamenti választásokat követően a parlamentbe 6,5 %-kal bejutott *Híd* párt részévé vált a Smer vezetésével megalakult új kormánykoalíciónak. Az ekkor még négy párt által 2016. március 22-én aláírt és április 13-án nyilvánosságra hozott koalíciós szerződés⁶⁶ a prioritások között felsorolja a „gyakorlatnak a hatályos kisebbségi nyelvhasználati törvénnyel való összehangolását”. A vasúti feliratok kérdése is ide sorolható. A kormány által 2016. április 13-án elfogadott kormányprogram⁶⁷ „Vasúti közlekedés” című fejezete kimondottan említi a vasúti kétnyelvűség ügyét: a kormány biztosítja a vasúti törvény összehangolását a kisebbségi nyelvek használatáról szóló törvénnyel.⁶⁸

2016. július 14-én *Bukovszky László*, a *Híd* által delegált kisebbségügyi kormánybiztos a Gombaszögi Nyári Táborban tartott előadásában a vasúti feliratok kérdésének megoldását rövidtávon nem tartja valószínűnek⁶⁹, a kormány jogalkotási tervében erre az évre nem szerepel feladatként.

2016 augusztusában az egyik koalíciós párt széthullását és képviselőinek a *Híd* frakciójába történő belépését követően a négy párti kormánykoalíció három pártivá alakult. A *közlekedésügyi minisztériumba* ezáltal a *Híd* delegálhatja az új minisztert. *Érsek Árpád*, - aki a párt vasúti feliratokkal kapcsolatos törvényjavaslatát is jegyezte -, a minisztérium jelenlegi államtitkára lesz az új miniszter⁷⁰. Nyilatkozatában kérdésre válaszolva elutasította a civilekkel való előzetes egyeztetést, mivel már kész törvényjavaslatuk van, ehhez majd legfeljebb a tárcaközi egyeztetés során lehet észrevételeket tenni, amit mérlegelni fognak, ha úgy látják, hogy azok „relevánsak”. A miniszterjelölt sajtónyilatkozataiban a vasúti kétnyelvűség ügyének gyors rendezését ígéri, ugyanakkor kijelentette, hogy a menetrendek kétnyelvűségét „nem igényeljük”. *Bugár Béla* szerint az új miniszter „egy tollvonással” megváltoztathatja a jelenlegi helyzetet⁷¹.

Törvénymódosítási javaslatok

A vasút kifogásaira tekintettel az első törvénymódosítási javaslatot a **Szlovákiai Magyarok Kerekasztala** mellett működő jogsegélyszolgálat fogalmazta meg, amelyet még 2012. július 1-én elküldött a kisebbségi kormánybiztosnak.⁷² A javaslatban nemcsak az állomás- és megállónév, hanem minden más, tájékoztató felirat magyar nyelvű feltüntetésének kötelező előírását is javasolták. A javaslat fontosabb jellemzői:

- A kisebbségi nyelvhasználatról szóló 184/1999 számú törvény és a vasutakról szóló 513/2009 számú törvény módosítását tartalmazta
- Javasolta a terminológia módosítását, a „*megjelölés*” helyett mindenütt a „*név*” használatát a törvény szövegében

⁶⁶ <http://www.korkep.sk/cikkek/friss-hirek/2016/04/13/matol-nyilvanos-a-koalicios-szerzodes>

⁶⁷ http://www.vlada.gov.sk/data/files/6483_programove-vyhlasenie-vlady-slovenskej-republiky.pdf

⁶⁸ „Vláda zabezpečí zosúladenie zákona o dráhach so zákonom o používaní jazyka národnostných menšín v oblasti označovania názvov železničných staníc a zastávok na národnostne zmiešaných územiach”.

⁶⁹ <http://ujso.com/online/kozelet/2016/07/14/gombaszog-masodik-napja>

⁷⁰ <http://ujso.com/online/kozelet/2016/08/23/ketnyelvuseg-lesz-a-vasuton-igeri-a-miniszterjelolt>

⁷¹ <http://ujso.com/online/kozelet/2016/08/22/bugar-megoldodhat-a-vasuti-tablak-ketnyelvusitese>

⁷² <http://www.bumm.sk/70227/t-bla-gy-t-rv-nym-dos-t-si-javaslat-a-kerekasztalnak.html>

- nemcsak a vasútállomások és vasúti megállók, hanem ezekkel azonos módon az autóbussz állomások és megállók, a repülőterek és a kikötők kisebbségi nyelvű nevének kihelyezését is egységesen szabályozta
- két alternatív javaslat került megfogalmazásra:
 1. az egyik javaslat alapján a helységnévtáblákhoz hasonlóan minden kisebbség lakta településen (ahol a kisebbségi nyelvet kormányrendelet alapján hivatalos érintkezésben használják) automatikusan ki kellene helyezni a névtáblákat, amelyek nevét a kisebbségért felelős kormánybiztos állapítja meg és ezt követően két hónappal későbbi határidővel a vasútnak azokat ki kell helyeznie, ezen javaslat tartalmazta minden más felirat és utastájékoztató kisebbségi nyelven történő feltüntetésének kötelezettségét is
 - A 2. alternatív javaslat alapján a település határozná a névtábla kihelyezéséről és magáról a névről is, amit a vasútnak 30 napon belül ki kellene helyeznie
- a vasutakról szóló 513/2009 számú törvény módosítása mindkét változatban szabályozta a vasút kötelezettségét a kisebbségi nyelvű tábla kihelyezésére, valamint a *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatal* hatásköreit, kimondva, hogy az állomás vagy megálló neve kötve lenne a település kisebbségi nevéhez.

A Most-Híd párt első törvénymódosítási javaslata

A Híd párt három képviselője – *Érsek Árpád* (volt közlekedésügyi államtitkár), *Solymos László* és *Bugár Béla* – által jegyzett törvényjavaslatot 2013. április 26-án terjesztették be a *Szlovák Nemzeti Tanács* elé. A javaslat két törvény, a 184/1999 számú kisebbségi nyelvhasználati törvény és az 513/2009 számú vasúti törvény módosítását tartalmazta. A törvényjavaslat indoklása szerint a módosítás célja, hogy pontosítsa a jelenlegi jogi szabályozást és a szóban forgó törvényeknek korábbi módosításai során kialakult jogi és terminológiai hiányosságokat eltávolítsa. Tartalmilag a két törvény vasúti névtáblákra vonatkozó rendelkezéseinek összehangolásáról van szó, valamint a módosítási javaslat meghatározza a kezdeményezők, a döntési hatáskörrel rendelkezők és a költségeket viselők személyi körét a kisebbségi nyelvű vasúti névtáblák vonatkozásában, amely a jelenlegi szabályozásból hiányzik.

- A javaslat által módosított kisebbségi nyelvhasználatról szóló törvény a vasútállomások és vasúti megállók esetében a vasúti törvényre utalna, amely magát az eljárást szabályozná.
- A javaslat által módosított vasúti törvény szerint a kisebbségi név feltüntetését a vasútállomásokon és vasúti megállókban azok a kisebbségek által lakott települések kezdeményezhetnék, amelyeknek területén a szóban forgó állomás vagy megálló található. A település egyben javaslatot is tenne a névre (nevekre), amelyet indokolnia kellene. A kisebbségi nyelven történő „megjelölés” költségeit a kérelmező település viselné.
- A javaslat szabályozza a *pályavasút (ŽSR)* arra vonatkozó kötelezettségét, hogy kisebbségi nyelven „megjelölje” az állomásokat és megállókat, feltéve, hogy a *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatal* az ilyen „megjelölésről” dönt
- A javaslat szabályozza a *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatal* hatáskörét, amely a település kezdeményezése alapján dönt a kisebbségi nyelvű megjelölés kihelyezéséről, miután erről kikérte a kormányhivatal véleményét

A javaslat hiányosságai

- **A kihelyezés kérelemre történik:** Szlovákiában a közúti helységnévtáblák esetében a törvény 1994 óta kötelező és automatikus kihelyezést ír elő, amennyiben az adott település megfelel

a törvényi feltételeknek. Logikus lenne, hogy a vasúti közlekedési vonalak mentén ugyanaz a rendszer működjön. Semmi sem indokolja két különböző rezsim alkalmazását a közúti és a vasúti közlekedésben, különösen tekintettel arra, hogy a most pótlandó vasúti megjelölések eleve a települések jóval szűkebb körét érintik, az érintett településeken belül is kevesebb ponton jelennek meg, tehát teljeskörű kihelyezésük anyagi vonzata országos szinten sem lenne jelentős.

- **A kérelem benyújtására a községek jogosultak:** a javaslat szerint azok a községek kérelmezhetik a vasútállomás és vasúti megálló kisebbségi nyelven történő megjelölését, amelyeknek területén azok találhatóak, feltéve, hogy e községek szerepelnek a kisebbségek által (is) lakott települések kormányrendeletben szereplő jegyzékében. A nemzeti kisebbségek által többségben lakott településeken ez valószínűleg problémamentesen meg is valósulhat, az olyan településeken azonban, ahol a nemzeti kisebbség már helyi szinten is kisebbséget alkot, legitim törekvése a többség ellenállásába ütközhet, amely felesleges, akár évekig elhúzódó – megfelelő törvényi szabályozással előre elkerülhető – helyi konfliktusok forrása lehet. Elvi szinten is problematikus, hogy egy a kisebbséghez tartozók számára biztosított jogot/lehetőséget a törvény egy többségi elven választott - államigazgatási feladatokat is ellátó - szerv kérelméhez köti, amely szerv politikailag akár ellenérdekelt is lehet (anyagilag a javasolt szerkezetben egyértelműen ellenérdekelt). A kisebbségi nyelvhasználati jogok a kisebbségekhez tartozó személyek számára biztosítanak lehetőséget nyelvük használatára, amennyiben igényt tartanak rá. Mivel a helyi önkormányzatok (községek) nem kisebbségi önkormányzatok, ezért ennek a nyelvhasználati igényre vonatkozó akarat-kifejezésnek rájuk telepítése jogi szempontból kérdéses. Amennyiben a kisebbségi nyelvű „megjelölés” kihelyezése kérelemhez kötött lenne, további részleteket is feltétlenül szabályozni kellene, amit a módosítási javaslat nem tesz meg. Ha formálisan mégis a község lenne a kezdeményező, biztosítani kellene, hogy ténylegesen a nemzeti kisebbséghez tartozók akarata érvényesülhessen, mivel ez egy számukra biztosított jog. Tehát feltétlenül ki kell alakítani egy olyan mechanizmust, amely a kisebbség akaratát jogilag releváns módon tudja megjeleníteni (például petíció útján, melynek alapján a községeknek már csak formális szerepe maradna). Külön kérdés az állomás vagy megálló kisebbségi nyelvű „megjelölésének” meghatározása, amelyre a módosítás szerint a községnek javaslatot kell tennie. Bár a községnek a konkrét javaslatát meg is kell indokolnia, a kisebbségi „megjelöléssel” kapcsolatos törvényi „elvárások” egyértelmű megfogalmazása további konfliktusokat előzhetne meg. A törvénynek feltétlenül ki kellene mondania, hogy a javasolt állomás vagy megálló „megjelöléseknek” alapesetben a település hagyományos és „helyes” kisebbségi megjelölésével azonosnak kell lennie, és az ettől való eltérés csak indokolt esetben lehetne lehetséges.

Ellentétben a közúti közlekedéssel, a vasúti közlekedésbe az utasok korlátozottabb számú ponton kapcsolódhatnak be, vagyis: habár egy vasúti megálló mindig egy adott településen található, azonban egy-egy vasúti megálló általában több település lakosai számára jelent csatlakozási pontot a vasúti közlekedéshez, ezért problematikusnak tűnik az is, ha a kérelmezésre jogosultak körét nem a ténylegesen használók köre alapján határozzák meg.

- **A község viseli a költségeket:** ez a megoldás mintha szándékosan azért került volna bele a javaslatba, hogy elfogadása esetén a településeket eltántorítsa a kérelmezéstől. Ez ismét konfliktusokat okozhat, hiszen kimondottan érvet szolgáltat a kisebbségi megjelölést elutasítani, megakadályozni szándékozók számára (bár nem nagy összegekről van szó,

azonban ellenérvként a nehéz gazdasági helyzetben racionálisnak beállítható). A községek (helyi önkormányzatok) költségvetése szintén részét képezik az állami költségvetésnek, ezért teljesen indokolatlan, hogy ezt az egyébként egészében véve sem jelentős összeget, ne a vasút közvetítésével biztosítsa az állam, ahogy azt a szlovák nyelvű megnevezésnél teszi. (Időközben a vasúti törvény egy 2014. február 1-től hatályos módosítása⁷³ az elnevezés megváltoztatása esetén annak táblacserével összefüggő költségeit az azt kérelmező településre hárítja) Ennek oka egyszerű: a magyar nemzetiségű állampolgárok éppúgy adófizetők az államnak, mint a többségi nemzethez tartozók. Amennyiben ezzel mégis az önkormányzatok költségvetését szándékoznának külön megterhelni, akkor ez ismét felveti annak a kérdését, hogy az állam milyen módon kompenzálja, pontosabban miért nem kompenzálja az önkormányzatok kétnyelvűséghez kapcsolódó többletköltségeit, miközben nemzetközi kötelezettségvállalásaiból és alkotmányos rendelkezéseiből ez kötelessége lenne.

- **A döntési hatáskörök:** a javaslat egyik legproblematisabb része a döntési hatáskörök meghatározása. A javaslat alapján a kisebbségi nyelvű „megjelölés” kihelyezésének három szűrőn is át kell jutnia. A községekről - mint első szűrőről - már fentebb szó volt. A következő szűrő a *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatal*, amely a döntés meghozatala során kikéri a kormányhivatal álláspontját, amelyet egy újabb szűrőnek tekinthetünk. A javaslat megfogalmazása alapján a hivatal „a megjelölés kihelyezéséről” dönt, vagyis ellentétben a szlovák névvel, ahol csak a megnevezés tartalmával kapcsolatosan van döntési hatásköre, a kisebbségi „megjelölés” esetén magáról a kihelyezésről is dönthet. E kérdésben a kormányhivatalnak is beleszólása van, azonban a javaslat nem részletezi, hogy ez a kormányhivatali „álláspont” mennyire köti a *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatalt* (a törvénymódosítási javaslat előkészítői ezt egyébként – tekintettel a kisebbségügyi kormánybiztosra – valószínűleg a kisebbségek érdekében tették be a törvényjavaslatba, azonban ez a pontatlan megfogalmazás miatt visszajára is fordulhat.) Az eddigi tapasztalatok alapján a valóságtól nem teljesen elrugaszkodott aggodalom, hogy a hivatal például egyes szlovák történelmi személyekről elnevezett települések esetén különböző indokokkal elutasítja majd a kisebbségi nyelvű „megjelölés” kihelyezésének jóváhagyását. A javaslat ebben a formában történő elfogadása után például a „Párkány” helységnév feltüntetése iránti évtizedes küzdelem újraindulhat a helyi vasútállomás kapcsán. A *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatal* döntési hatásköre magát a kihelyezést illetően egyértelmű visszalépést jelent. Sőt, valószínűleg ellentétben is áll a kisebbségi nyelvhasználati törvény szándékával, hisz annak a helyzetnek az újratereztését vezeti be, amelyet a táblatörvény hatályon kívül helyezésével megszüntetni kívánt, vagyis egyes kisebbségi helynevek nem lesznek kihelyezhetők. Ugyanis, hiába tartalmazza a törvény lehetőségként a kisebbségi „megjelölés” kihelyezését, ha ezt egy állami szerv döntése – törvényben pontosabban meg nem határozott indokok hiányában is - megakadályozhatja.
- **Határidők:** a törvényjavaslat további hiányossága, hogy nem szab határidőt a táblák kihelyezésére, ami a kisebbségeket érintő ügyeket illetően Szlovákiában a tapasztalatok alapján nem elhanyagolható tényező.
- **A tábla és felirat külalakja, méretei:** a módosítás egyáltalán nem rendezi elvárható pontossággal és megfelelő módon a tábla és a felirat méreteit, színét, betűtípusát. A

⁷³ 513/2009 sz.tv. 30§ (1) e) „označiť názvom prevádzkované stanice a zastávky; zmena názvu stanice a zastávky sa vykoná na náklady toho, z koho podnetu ku zmene názvu dochádza,” - (243/2013 sz.törvényvel)

törvénybe ugyan bekerült az a rendelkezés, hogy a „*kisebbségi nyelvű megjelölést az államnyelvű megnevezés alá helyezik, azonos vagy kisebb betűtípussal* ⁷⁴”, azonban a kisebbségi nyelvű feliratokkal kapcsolatos szlovákiai tapasztalatok semmi jót nem jósolnak. Például, a közúti kisebbségi nyelvű helységnévtábla esetében a tábla küllemét szabályozó hatóságoknak nem volt elegendő, hogy a kisebbségi „megjelölés” külön táblán, az államnyelvű helységnévtábla alatt, eltérő színben szerepel, hanem ezeken túl még kisebb méretű tábla előírásával is kihangsúlyozták a kisebbségi „megjelölés” alacsonyabb státuszát. Ráadásul kisebb méret gyakran már az olvashatóság kárára megy, amely végső soron a tábla funkcióját lehetetleníti el. Ugyanígy, a kisebbségi nyelvű tankönyvekben a törvény hiába írja elő, hogy a szlovák névnek vagy törtjel után, vagy zárójelben kell szerepelnie, a minisztérium a tankönyvkiadók számára már csupán az államnyelv számára kevésbé „méltánytalannak” tartott törtjel használatát írta elő, amely megoldás viszont a kisebbségi nyelvű szöveg olvashatóságát nehezíti a tanulók számára. Semmi sem indokolja azt a feltételezést, hogy a későbbiekben nagyvonalúbbak lennének a kisebbségi nyelvekkel szemben. Sajnos megalapozottan feltételezhető, hogy a kisebbségi vasúti állomás- és megállónevek („megjelölések”) tábláját egy műszaki szabványban - általános jelleggel - kisebb méretű betűtípussal rendelik majd feltüntetni. Éppen ezért indokolt lenne ezt a kérdést törvényi szinten, pontosan szabályozni (vagy az alacsonyabb szintű előírások tervezetét is csatolni a javaslathoz). Az egyenlő betűméret kérdése nemcsak szimbolikus, hanem gyakorlati jelentőségű kérdés is: a kisebbségi nyelvű állomásnévnek („megjelölésnek”) ugyanolyan távolságból kell olvashatónak lennie, mint a szlovák megnevezésnek. Fontos szempont, hogy ha a szlovák megnevezés többszörösen van feltüntetve egy állomáson, megállóban, akkor a kisebbségi „megjelölést” is minden alkalommal ki kell helyezni közvetlenül alatta (vagy utána).

- **A buszállomások és megállóhelyek, kikötők és repülőterek** vonatkozásában a törvényjavaslat nem rendezi a kérdést, pedig nem valószínű, hogy a közeljövőben egyszerűbb lesz egyenként megoldani az egyes részterületeket. Ezek vonatkozásában is mindenképpen pontosítani kellene a szabályozást.
- **További fontos kérdésekkel sem foglalkozik a törvényjavaslat:** például, az irányjelző táblákon is fel kellene tüntetni a kisebbségi „megjelölést”, ha az az adott állomáson, megállóban is fel van tüntetve. A menetrendekben is szerepeltetni kellene a kisebbségi „megjelölést”, ha az az adott állomáson, megállóban is fel van tüntetve (például törtjellel, zárójelben) Hasonló ehhez a kisebbségi „megjelölés” menetjegyeken történő feltüntetése, ettől elválasztandó külön kérdés a kétnyelvű, vagy külön magyar nyelvű menetrend kihelyezése az állomásokon. A tájékoztató feliratok, menetrendek, figyelmeztető feliratok, a menetrendváltozásra figyelmeztető hirdetések kérdését is rendezni kellene, továbbá a hangosbeszélőn történő utastájékoztatók kérdése is ide tartozik. A kisebbségi nyelven történő jegyvásárlás biztosításának kérdése sem elhanyagolható, különös tekintettel arra, hogy a közlekedésügyi minisztérium többször is úgy nyilatkozott, hogy nyitottak a kisebbségekkel történő tárgyalásra. A szabálysértési bírságok kérdésével sem foglalkozik a törvényjavaslat. Miközben a szlovák megnevezéssel történő megjelölés elmaradásával kapcsolatosan a vasúti törvény tartalmaz szankciókat, a kisebbségi nyelven történő

⁷⁴ „Označenie v jazyku menšiny sa umiestňuje pod názvom v štátnom jazyku s rovnakým alebo menším typom písma.”

megjelölés elmulasztásával kapcsolatban a javaslat nem alkalmaz ilyen fokozott törvényi garanciát.

A törvényjavaslat alapján a nehézségek csak részben oldódtak volna meg, illetve áthelyeződtek és más szinten jelentkeztek volna ismét. A módosítás a gyakorlatban csak a magyar többségű helyi önkormányzatok esetében nyújtott volna megoldást, de még ezek esetében is riasztóan hathatott volna a költségek helyi önkormányzatokra történő áthárítása, valamint a *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatal* érdemi döntési hatásköre és a *kormányhivatal* beavatkozása bármely esetben megakadályozhatta volna a magyar név feltüntetését.

A törvénymódosítási javaslatnak azonban legnagyobb hiányossága, hogy valójában az általa javasolt részleges megoldás parlamenti elfogadása (amennyiben feltételezzük, hogy a javaslat a kormánypárttal történt előzetes megegyezés után került a parlament elé) a későbbiekben megakadályozhatja, hogy a vasúti nyelvhasználat vonatkozásában egy komplex és a kisebbségek szempontjából valóban megfelelő rendezés szülessen meg.

Az MKP alternatív tervezete

Az MKP a *Híd* törvénytervezetére reflektálva 2013. május 15-én egy alternatív javaslattal állt elő, amelyben annak hiányosságait orvosolta. A tervezetet megküldte a *Híd* elnökének és annak figyelembe vételét kérte. A tervezet szintén mindkét törvény, a kisebbségi nyelvhasználati és vasúti törvény módosítását tartalmazta.

A kisebbségi nyelvhasználati törvény módosításával:

- a kisebbségek lakta településeken vasútállomások és vasúti megállók, repterek és kikötők megjelölését kötelezően előírná
- egyenlő betűméretet írna elő a feliratokra vonatkozóan
- vasútállomások és vasúti megállók, repterek és kikötők területén kötelezően előírná az utazóközönség tájékoztatását kisebbségi nyelven is.

A vasúti törvény módosításával:

- a vasút működtetőjének (pályavasútnak) kötelességévé tenné az állomások és megállók kisebbségi nyelven történő megjelölését
- a vasút működtetőjének kötelességévé tenné kisebbségi nyelven történő tájékoztatást, ezen belül a kisebbségi állomásnevek használatát
- mindezek elmulasztását szabálysértésnek minősítené és szankcionálná

A Híd további törvénymódosítási próbálkozásai

A Híd további - a vasutakról szóló törvény módosítására irányuló- javaslatai⁷⁵ az első törvénytervezet néhány alapvető hibáját korrigálták. Az első tervezet kapcsán a kritikák nagy része arra irányult, hogy ellentétben a közúti helységnévtáblákkal a vasúti névtábláknál kérelmezéshez kötötték volna a táblák kihelyezését, miközben két évtizede fennállt egy elfogadott rendszer a kisebbségi nevet feltüntető közlekedési táblák kihelyezésénél, amely a kisebbségek lakta településeknél a törvényből fakadó kötelező kihelyezést biztosította. Az eltérő

⁷⁵ Benyújtva: 2. tervezet: 2013. november 26., 3.tervezet: 2014. január 3., 4. tervezet: 2015. augusztus 14.

eljárásnak nincs racionális indoka, különösen tekintettel arra, hogy a vasúti kétnyelvűség csak mintegy másfélszáz települést érint. A további törvényjavaslatok már a törvényből fakadó automatikus kihelyezést írják elő: a vasút működtetője köteles a *Közlekedési Hivatal* (a második javaslatban még *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatal*) döntésének megfelelő kisebbségi megjelölést kihelyezni a kisebbségi nyelvhasználati törvény alapján meghatározott települések körében. Ezáltal a kérelmezési eljárás kapcsán felmerülő kérdések is tárgytalanná váltak.

Az újabb javaslatokban már korrigálták azt a kifogásolt megoldást is, hogy a kisebbségi táblák kihelyezésének költségeit a települések viseljék, ennek ugyanis szintén nincs racionális indoka. A második és harmadik tervezetek a *Vasúti Közlekedési Szabályozó Hivatal, majd Közlekedési Hivatal* költségvetéséből finanszírozták volna a kisebbségi táblák kihelyezését, a negyedik javaslat szerint az állami költségvetésből.

Az újabb javaslatokba nagyon helyesen a kihelyezésre határidők meghatározása is belekerült. Egyrészt a hivatal számára a névjegyzék összeállítása kapcsán legfeljebb három hónap, valamint a táblák kihelyezésére vonatkozóan, amit a hivatal egyedileg határozna meg. A 2014-es tervezetben a pályavasút számára a kihelyezésre legfeljebb három hónap került meghatározásra, ez a 2015-ös tervezetben azonban felpuhult „ésszerű határidőre” (primeraná lehota), ami azért nehezebben megfogható és számon kérhető.

Továbbra is fennálló problémák a tervezetekben:

- **a szabálysértési bírság kiszabásának lehetősége:** A szabálysértési bírságok kérdésével az első tervezethez hasonlóan a későbbi tervezetek sem foglalkoznak. Mivel a szlovák elnevezéssel történő megjelölés elmaradásával kapcsolatosan a vasúti törvény tartalmaz szankciókat, a kisebbségi nyelven történő megjelölés elmulasztásával kapcsolatban is ez kézenfekvő lenne.

- **A kisebbségi nyelvű állomás- és megálló név használatának aránytalan korlátozása:** A 2015-ben benyújtott tervezet a korábbi tervezeteknél részletesebb szabályozást tartalmaz a vasútállomás és vasúti megálló kisebbségi nyelvű nevének használatát illetően is. Ebben előírják, hogy a kisebbségi megjelölés csak a vasútállomás és megálló „épületén” kerül feltüntetésre, a szlovák nyelvű elnevezés alatt, külön táblán „egyforma vagy kisebb” betűméretben. A törvényben leszögeznék, hogy nem része az elnevezésnek és kizárólag az épület megjelölésére használható, és például a menetrendben sem tüntethető fel.

Ez a megoldás kísértetiesen hasonlít a 2011-ben eltörölt táblatörvényben szereplő korábbi megszorításokra. Az 1994-ben elfogadott 191/1994 számú törvény a magyar helységnevet szintén kizárólag a helységnévtáblára korlátozta és külön szakaszban mondta ki, hogy azok a táblán kívül sehol máshol nem használhatóak⁷⁶. 2011-ben - nagyon helyesen - az ilyen nemzetközi kötelezettségvállalásokkal ellentétes szabályozás módosult. A kisebbségi nyelvű településnév a hatályos szabályozás szerint nemhogy használható, hanem kisebbségi nyelvű szöveggörnyezetben a hivatali ügyintézés során a hivataloknak kötelező is ezt használniuk. A 2015-ös tervezet ezzel ellentétes. A kisebbségi elnevezés használatának ilyen leszűkítése visszatérés egy már 2011-ben meghaladott és elfogadhatatlan elvhez, amely szerint a kisebbségi elnevezés pusztán helyi használatra való és használata sérti az államnyelvet, amit ezért a

⁷⁶ „§2 V úradnom styku, najmä na verejných listinách, pečiatkach obcí, kartografických dielach a v poštovom styku, sa používajú názvy obcí výlučne v štátnom jazyku.”

minimálisra kell korlátozni. Az államnyelv és kisebbségi nyelvek használata közötti egyensúly követelményével szembenően nincs összhangban az ilyen megoldás.

A másik hiba a 2015-ös tervezetben, hogy a kisebbségi megjelölést pusztán az épületre korlátozza⁷⁷. Az állomás és megálló szlovák elnevezése nem pusztán az épületen kerül feltüntetésre (van, ahol egyébként épület sincs), hanem a vasútvonal mellett akár több helyen is, külön táblákon. A törvénynek éppenséggel azt kell meghatároznia, hogy ahol az állomás vagy megálló területén kihelyezésre kerül a szlovák elnevezés, ott a kisebbségi megjelölést is fel kell tüntetni. És ez természetesen minden olyan állomás- és megállónévre vonatkozzon, amely esetében van hivatalos kisebbségi nyelvű megjelölés.

- **A kisebbségi megjelölés elhelyezésének és kinézetének meghatározása:** A kisebbségi nyelvhasználati törvénybe⁷⁸ is elég szerencsétlen módon bekerült a betűméretre vonatkozó „*egyenlő vagy kisebb betűméret*”. Ezt megismételni a vasúti törvényben nem hogy felesleges, hanem kimondottan jogalkotási hibának számít⁷⁹. A betűméretre vonatkozó szabályozást csak akkor indokolt szerepeltetni a vasúti törvényben is, ha a jogalkotó a kisebbségi nyelvhasználati törvényben szereplő rendelkezéstől eltérő szabályozást akar megfogalmazni, vagy azt pontosítani kívánja. Ahogy fentebb az első 2013-as tervezet kapcsán leírtuk, ha a törvény arra lehetőséget ad, akkor a műszaki szabvány biztosan kisebb betűméretet fog meghatározni, immár kötelezően. A törvénybe éppenséggel az egyenlő betűméretet szükséges leszögezni, ezt megelőzendő. (Jogilag a legjobb megoldás ennek a kisebbségi nyelvhasználati törvényben történő módosítása lenne). A közúti kisebbségi helységnévtáblák esetében is megoldandó probléma a kis betűméret miatti olvashatatlanság, a vasúti táblák esetében nagy hiba lenne a kisebb betűméret kapcsán már ismert problémának figyelmen kívül hagyása. Alapelv: mivel (kötöttpályás) közlekedési tábláról van szó, annak egyenlő távolságról egyformán olvashatónak kell lennie. (A közúti közlekedési táblák kapcsán a közelmúltban felmerült az államnyelvű és a kisebbségi nyelvű felirat egyetlen táblán, azonos betűméretben történő feltüntetése, a két területet mindenképpen érdemes lenne egységesen kezelni.)

- **A konkrét állomás- és megállónév meghatározása:** A 2015-ös tervezetben problémásnak tűnik a vasútállomás- és megállónévek meghatározására szánt mechanizmus. A javaslat szerint ugyanis kormányrendeletben készülne el egy jegyzék a kisebbségi településeken található állomás és megállónévekről, majd a Közlekedési Hivatal ez alapján döntene a kisebbségi nyelvű „megjelölésről”, mégpedig a törvény (és nem a kormányrendelet!) hatályba lépését követő három hónapon belül. A kihelyezésre a vasút működtetője (pályavasút) köteles, a Közlekedési Hivatal által meghatározott „ésszerű határidőn”(primeraná lehota) belül.

Egyrészt problémát jelenthet a jövőben, hogy magára az elnevezésre nincs konkrétabb követelmény megfogalmazva. Ezt a javaslat kidolgozói is érzékelhették, mivel a 2014-es

⁷⁷ „označenie nie je súčasťou názvu stanice a zastávky a možno ho použiť výlučne na účely označenia budovy stanice a zastávky” (1663-as számú parlamenti iromány, 2. pont)

⁷⁸ §4 (3) „Označenie obce v jazyku menšiny sa v obci podľa § 2 ods. 1 môže uvádzať aj pri označení železničnej stanice, autobusovej stanice, letiska a prístavu. Označenie obce v jazyku menšiny sa zobrazuje pod názvom v štátnom jazyku s rovnakým alebo menším typom písma.

⁷⁹ Legislatívne pravidlá vlády SR, Čl. 7 „Do zákona sa nesmie preberať (recipovať) ustanovenie a) iného zákona, ale použije sa odkaz na iný zákon” http://www.vlada.gov.sk/data/files/6490_legislativne-pravidla-vlady-slovenskej-republiky-schavelne-uznesenim-vlady-slovenskej-republiky-zo-4-maja-2016-c-164.pdf

javaslatukban még szerepelt, hogy a kisebbségi nyelvű állomás- és megálló névnek meg kell felelnie a település kisebbségi nyelvű megjelölésének⁸⁰, ami viszont a 2015-ös tervezetből már kikerült. Továbbra is fennáll annak a veszélye, hogy az állami szervek törvényi megkötés hiányában nyelvi szempontból nem megfelelő névvel látják el az állomásokat és megállókat, ami felesleges konfliktusokat okozhat a jövőben.

Másrészt, míg a kormányrendeletben történő meghatározás egyik oldalról garanciát is jelenthet, másik oldalról viszont meglehetősen rugalmatlan megoldás. Egy újabb megálló létesítését követően, vagy névmódosítás iránti igény felmerülésekor a kisebbségi megjelölés kihelyezéséhez vagy módosításához kormánydöntésre lenne szükség. (Ilyen szituációval mintha egyáltalán nem számolna a törvényjavaslat). Mindenképpen érdemes figyelembe venni, hogy a vasúti törvény 2015. december elsejétől hatályos módosításával⁸¹ az állomás- és megálló elnevezésének meghatározása a Közlekedési Hivataltól átkerült a közlekedésügyi minisztériumhoz.⁸² Talán a jegyzék meghatározásánál ésszerűbb lenne a törvénybe a kisebbségi nyelvű állomás- és megálló névre vonatkozóan tartalmi követelményeket beépíteni és magának a jegyzéknek meghatározását minisztériumi szintre telepíteni, ahogy ez a szlovák elnevezés esetében is működik. Esetleg megfontolható lenne az érintett önkormányzatok és/vagy a kisebbségügyi kormánybiztos vezetésével működő Kisebbségi Bizottság bevonása valamilyen formában az eljárásba.

Az elsőként tárgyalt, 2013-as tervezetnél felsorolt problémák jelentős részét sajnos a további tervezetek sem orvosolták. A kérdés rendezésekor mindenképpen szem előtt kell tartani, hogy maga **a homlokzatra kihelyezett tábla csak egy része a problémának** (ezzel úgy tűnik a javaslatokat benyújtók is tisztában vannak, hiszen Érsek Árpád a javaslat benyújtásakor a parlamentben elmondott hozzászólásában kimondottan hangsúlyozta, hogy „*nagyon kis dologról*”⁸³ van szó.) Politikai haszon tekintetében ugyan érthető kiemelés, hiszen a vasúti közlekedés kétnyelvűvé tételének elemei közül a vasúti épületek névtáblái a leglátványosabbak. Ugyanakkor az erőfeszítéseknek erre az egy elemre való leszűkítése elkerülhetetlenül Patyomkin-faluként hat, tekintve, hogy települések kisebbségi nyelvű megjelöléseinél precedens van arra, hogy e megjelölések nem csak a települések elejét és végét jelző táblákon (azok alatt) jelennek meg, hanem pl. közigazgatási épületeken, közigazgatási határozatokban is. Fontos ezért a megoldás keresése során a teljes képbe behelyezni a problémát és lehetőleg minél nagyobb részt megoldani belőle, különösen, ha a politikai helyzet alakulása erre lehetőséget nyújt. Semmiképpen sem szabadna olyan „kompromisszumot” kötni, amely azon elvek visszahozását jelentené a törvénybe, amit már 2011-ben sikerült meghaladni.

A rövid távú pártpolitikai érdekek mérlegelése mellett nem szabadna elfeledkezni arról, hogy itt egy olyan közösségi ügyről van szó, amely hosszabb ideje áll a szlovákiai kisebbségi magyar társadalom figyelmének középpontjában, amely kérdés a civil társadalom jelentős részét és a magyarlakta települések önkormányzatait is – pártállásra való tekintet nélkül - aktívan

⁸⁰ „Označenie stanice v jazyku národnostnej menšiny musí zodpovedať označeniu obce ustanovenému osobitným predpisom,^{31c} na území ktorej sa stanica nachádza.” (828. számú parlamenti iromány, 5.pont)

⁸¹ 259/2015 sz. törvény

⁸² 102 § (1) ah) „rozhoduje na návrh prevádzkovateľa dráhy o názvoch staníc a zastávok a o ich zmenách okrem názvov zastávok mestských dráh.”

⁸³ „Jedná sa o jednu veľmi malú vec, a to je označenie železničných staníc v jazyku národnostných menšín,..”
<http://tv.nrsr.sk/transcript?id=113246>

bekapcsolta az ügyért folytatott küzdelembe. Feltétlenül illő lenne velük is érdeemben egyeztetni és kikérni véleményüket a törvényjavaslat tartalmát és szövegét illetően - még a törvényjavaslat benyújtása előtt –, már csak azért is, mivel ez magának a törvényjavaslatnak is a javára válna – mind politikai, mind szakmai értelemben.