

# Közlekedés az Európai Unióban

Bevezetés 2

Fehér Könyv

az EU közlekedéspolitikájáról 4

A közlekedési alágazatok  
közösségi szabályozása 6

A közösségi infrastruktúra  
és fejlesztési programjai 12

A magyar közlekedés integrációja 16

Szerző: Zsolnay Tamás

Kiadó: a Magyar Köztársaság Külügyminisztériuma  
Készítette: KÜM Integrációs és Külgazdasági Államtitkárság

Felelős kiadó: dr. Balázs Péter

# Bevezetés

**A közlekedés jelentőségét mi sem mutatja jobban, mint hogy az Európai Unió GDP-jének mintegy 4%-át adja, több mint 6 millió ember számára nyújt munkát, és további 6 milliót foglalkoztatnak a közlekedési szolgáltatókhoz kapcsolódó területek. A szektor éves növekedése általában 2–3% körül van. Már az Európai Gazdasági Közösséget alapító államok felismerték a közlekedési szolgáltatások jelentőségét, s a kezdet kezdetén, a Római Szerződésben előirányozták egy közös közlekedéspolitikát kialakítását. A kiemelt szerep ugyanakkor abban is megnyilvánult, hogy a közlekedést a szolgáltatások szabad áramlását biztosító rendelkezések mellett külön kezelték.**

A kivételes elbánás több okra vezethető vissza, a közlekedési ágazatot a nemzeti gazdaságpolitika alapelemének tekintették. A tagállamok különböző nemzeti politikát folytattak, s erőteljes állami beavatkozás érvényesült a szabályozásban, a tarifapolitikában és az állami támogatások mértékében. A tagállamok különböző szállítási módokat részesítettek előnyben, és tovább bonyolították a helyzetet a már létező különböző nemzetközi szerződések által kialakított rendszerek. Ez igen jellemző volt a légi és a tengeri közlekedésre, így ezeket az ágakat a Római Szerződés kivette a közlekedésre vonatkozó általános rendelkezések hatálya alól, az Európai Tanács egyhangú, a későbbiekben minősített többséggel hozott döntésével terjeszthette ki az e két területen elfogadott jogszabályok hatályát.

A közös piac kialakítása és hatékony működése szempontjából viszont a különálló nemzeti közlekedési rendszerek léte akadályozó tényezőt jelentett. A szállítási költségek a termékek árának meghatározó részét alkotják, így a piac szabályainak hiánya torzíthatja az áruk szabad áramlását. Ennek megfelelően a Római Szerződés közlekedéssel foglalkozó része előirányozta a közös piac kialakítását hátráltató vagy akadályozó diszkriminatív korlátozások felszámolását. Az alapító szerződés emellett kötelezte a tagállamokat, hogy a közösségi jogszabályok megalkotásáig más tagállamok fuvarozóira nem alkalmazhatnak hátrányosabb szabályokat, mint a hazai fuvarozókra, és előírta, hogy az átmeneti időszak után tilos a fuvardíjak és szállítási feltételek keretében nyújtott bármiféle támogatás, valamint eredet és célállomás tekintetében a különbségtétel. A közlekedési szol-

gáltatások nyújtásának könnyítése érdekében a Római Szerződés előíranyozta a belső határok átlépéséhez kapcsolódó költségek fokozatos csökkentését is. Az állami támogatások nyújtása főszabályként tilos, hiszen torzítja a versenyt, ugyanakkor a közlekedés szervezése, valamint a közszolgáltatás fenntartása érdekében (pl. közforgalmú személyszállításnak) nyújtott támogatás megengedett. Az egyes tagállamok piacának megnyitása elengedhetetlen volt az unió egységes piacának hatékony működéséhez. Az egységes piac programja ezért megkövetelte a közlekedés liberalizációját, azt, hogy a szállítási piacon a szolgáltatások szabad mozgása és a verseny elve érvényesüljön.

A közös közlekedéspolitika mai célja a fenntartható mobilitás. Ennek érdekében kell fejleszteni az egységesített közlekedési rendszereket, növelni a szállítási szolgáltatások hatékonyságát, ami lényeges az EU versenyképességének megőrzéséhez. A gazdasági és szociális összetartozás elengedhetetlen feltétele, hogy a közlekedési ágazat nyújtotta szolgáltatások az EU egész területén, így a kevésbé fejlett régiókban is hozzáférhetőek legyenek.



engem  
is érint

# Fehér Könyv az Európai Unió közlekedéspolitikájáról

**A 2001 szeptemberében megjelent Fehér Könyv 2010-ig vázolja fel a közlekedésfejlesztési, szabályozási irányvonalait. A Fehér Könyv a kiemelt célok megvalósításának eszközeit illetően így fogalmaz: „itt az ideje, hogy a közlekedésben is többet oldjunk meg ésszel, mint betonnal”, vagyis az EU tagjai a kitűzött céljaik megvalósítását sokkal inkább szabályozással, szervezéssel, új szállítási technológiák ösztönzésével kívánják megoldani, mint nagy infrastrukturális projektek megvalósításával. Ez persze nem zárja ki a transzeurópai közlekedési hálózat kiegészítését, szűk keresztmetszetei feloldását célzó beruházások programba vételét.**

A Fehér Könyv stratégiai céljait az határozza meg, hogy a társadalom mind nagyobb mobilitást igényel és egyre magasabb szintű minőségi igényei vannak, ugyanakkor a környezetszennyezés problémája megkérdőjelezi a közlekedési teljesítmények növekedésének megengedhetőségét változatlan körülmények és feltételek mellett.

## **Az Unió közlekedési rendszerének további problémái:**

- a súlyos veszteségek (az egyének és a családok életében és össztársadalmi, nemzetgazdasági szinten egyaránt), amelyeket a közúti balesetek okoznak,
- a mindennapos torlódások okozta veszteségek, amelyek egyes számítások szerint elérik az EU GDP-jének 0,5%-át,
- a közúti közlekedés teljesítményének folyamatos növekedése a többi közlekedési lehetőség hátrányára, ami – a Fehér Könyv megfogalmazása szerint – azt jelzi, hogy a közúti közlekedés ára nem tartalmazza az általa okozott összes, nemzetgazdasági szinten megjelenő, úgynevezett „külső” vagy „externális” költséget.

Átfogó intézkedések nélkül 2010-ig az unióban a nehéz tehergépjárművek forgalma 1998. évihez képest 50%-kal növekedne. Az áruszállítás növekedésének és a közútra való áramlásának oka nagyrészt az európai gazdaságban és termelé-

si rendszereiben végbement változásokban rejlik. Egyes iparágak a termelési költségek csökkentése érdekében eredeti székhelyükről távolra költöznek függetlenül attól, hogy a gyártás helye esetleg több ezer kilométerre van az összeszerelő üzemtől vagy a felhasználótól. Az üzemek a hatékonyságuk növelése érdekében a raktározást és készletezést felszámolták a telephelyeiken, áttértek a „just-in-time”, az éppen időben szállítási rendszerre, amellyel mintegy a „közutakat használják raktározási célra.”

Mára a vasúti árufuvarozás részaránya a Közösség területén 8%-ra csökkent, és a belvízi hajózás is alig 4%-kal részesedik az árufuvarozásból, miközben a közúti áruszállítás részesedése 44%-os, a fennmaradó részt a part menti tengerhajózás bonyolítja. Ez azonban egyáltalán nem szükségszerű egy modern gazdaságban – állapítja meg a Fehér Könyv –, az Amerikai Egyesült Államokban például az áruk 40%-át szállítják vasúton.

A fenntartható fejlődés a közlekedésben úgy valósítható meg, ha sikerül a szállítási igények növekedési ütemét lényegesen mérsékelni a gazdasági növekedés üteméhez képest, továbbá a környezetkímélőbb szállítási módok – a vasúti és a vízi közlekedés, a kombinált áruszállítás – részesedési arányát növelik a közúti közlekedéssel szemben. Ezen célkitűzések elérésének egyik fontos eszköze, ha a infrastruktúra használati költségeibe beépülnek azok a külső költségek, amelyek a környezetszennyezés, a torlódások, a balesetek miatt keletkeznek.

A Fehér Könyv hangsúlyozza, hogy a megfogalmazott célok eléréséhez nem elsősorban közösségi, hanem nemzeti vagy regionális döntésekre, valamint nemcsak a közlekedési, hanem egyéb nemzetgazdasági ágazatokra is tartozó intézkedésekre van szükség.

# A közlekedési alágazatok közösségi szabályozása

## Közút

**A nemzetközi piacra jutási feltételeket kétoldalú kormányközi egyezmények szabályozták, melyek keretében évről évre viszonyossági alapon állapították meg az országok a fuvarozási engedélyek számát. Az árukereskedelem bővülésével az évenként megismétlődő alku adta korlátok akadályozták a nemzetközi szállítási szolgáltatások és ezen keresztül a közös piac hatékony működését. Áthidaló megoldásként 1968-tól bevezették a közösségi engedélyek rendszerét. Ennek előnye abban rejlett, hogy az engedély a Közösség valamennyi tagállamának területére érvényes volt. A kezdeti években a forgalom kis hányada bonyolódott ebben a formában (az 1980-as évek közepén is még csak 5%-a a Közösségen belüli fuvarozásnak), de jelentősége abban állt, hogy az évenkénti 5–20%-os automatikus növekedéssel felkészítette a piacot a teljes nyitásra. 1988-tól az éves növekedés ütemét 40%-ra emelték azzal a céllal, hogy a kétoldalú és közösségi engedélyrendszer megszűnjön. 1993-tól a nemzetközi közúti szállítás liberalizált (korlátozásoktól mentes).**

Más a helyzet a belföldi fuvarozásnál. Egy 1988-as döntés előírta az addig tiltott, nem honos fuvarozó által végzett belföldi fuvarozás (kabotázs) fokozatosan bővülő lehetőségét: 1994 és 1998 között a kabotázsgengedélyek száma évente 30%-kal növekedett, és 1998 júliusától a közúti fuvarozás e területe is nyitottá vált.



A mennyiségi korlátozások felszámolásával párhuzamosan előtérbe kerültek a minőségi követelmények. A közúti fuvarozási tevékenység végzésének előfeltétele a hatályos közösségi hármas követelménynek való megfelelés: a szakmai képesség, az erkölcsi feddhetetlenség és a pénzügyi fedezet.

A közúti fuvarozásra vonatkozó szabálytengerből ki kell emelni a szociális rendelkezéseket, melyek elsősorban a közlekedésbiztonság növelése érdekében előírják a gépkocsivezető minimális életkorát, a maximális vezetési időt, valamint a minimális pihenőidőt. Végül meg kell említeni a járművekre érvényes műszaki szabványokat, amelyek célja kettős: egyrészt az egységesítés útján az áruk szabad áramlását szolgálják, másrészt növelik a közlekedés biztonságát, elősegítik a környezet védelmét.

## **Kombinált szállítás**

A kombinált fuvarozásnak kiemelt jelentőséget tulajdonít az unió, hiszen az elmúlt évtizedekben a környezetbarát szállítási módok (vasút, hajózás) sajnálatosan visszaszorultak. Ma a szárazföldi szállítás közel kétharmada közúton történik, ezért alapvető cél, hogy ennek egy részét a fuvarozás egy bizonyos szakaszában visszatérleljék a környezetkímélőbb módokra.

## **Vasút**

A vasúti szállítás területén máig megmaradt a nemzeti jelleg, valamint a hagyományos állam – vasút kapcsolat, ami egyben a fejlődés korlátja. A tagállami vasúthálózatok más közösségi vasutak részére történő megnyitásával kívánják növelni a vasút versenyképességét a közúttal szemben.

A nyolcvanas évekig a Közösség vasútpolitikája a versenytorzítások megszüntetésére és a pénzügyi átláthatóságra korlátozódott. A hálózat és járműállomány fejlesztésének irányai nem voltak összehangolva a különböző nemzeti vasútfejlesztési stratégiákkal. 1973-tól két évente jelentés készült a közösségi vasutak gazdasági és pénzügyi helyzetéről. Ezek a jelentések a vasút visszaszorulását mutatták a Közösség áruszállítási forgalmában. A többi szállítási ágazat, elsősorban a közúti fuvarozás liberalizációja előrevetítette a vasút még nagyobb térvésztését.

## A Közösség politikája a következő területekre összpontosult:

- vasútvállalatok reformja;
- vasúti infrastruktúra fejlesztése, ezen belül elsősorban nagy sebességű hálózatok kialakítása;
- kombinált fuvarozás ösztönzése;
- vasúti műszaki szabványok egységesítése, kompatibilitásuk (illeszthetőségük, társíthatóságuk) megteremtése.

Az 1991-ben született közösségi irányelv a vasúttársaságok versenyképességének növelése érdekében a következő követelményeket támasztotta: a vállalatvezetés önállósága, a vasúti pályák és a szállítási tevékenységek szétválasztása (a számviteli szétválasztás kötelező, míg külön szervezetek felállítása e feladatra ajánlott). Az előbbi lépések a vasúttársaságok egyfajta államtalanítását szolgálják, hiszen lehetővé válik a továbbra is állami felelősség körében maradó pályaműködtetés és -fejlesztés leválasztása a piaci alapon végezhető szállítási tevékenységről. A versenyhelyzetben való sikeres helytállás előfeltétele ugyanakkor, hogy a társaság döntéseibe az állam ne szólhasson bele. A vasúti pálya és a szállítási szolgáltatások számviteli és intézményi szétválasztása segít körülhatárolni az állam szerepét, fokozza a piaci versenyt. Az a tény azonban, hogy a vasúttársaságok üzemeltetik, birtokolják a pályahálózatot, miközben szállítási tevékenységük keretében használják, akadályozza a verseny kialakulását. Az új rendszerben a pálya üzemeltetője pályahasználati díjat számol fel a szállítási tevékenységet folytató társaságnak. Ma már, ha korlátozottan is, de konkurens vasúttársaságok hozzáférhetnek a hálózathoz.

Az 1991-es reformok nem hoztak sok változást, a vasúti szállítás aránya továbbra is vészesen csökkent, miközben Európa autópályái kezdtek bedugulni a hatalmas kamionforgalomtól. Az unió radikális lépésekre szánta el magát, és a 2001-ben elfogadott új jogszabálycsomag előírnyozta a vasúti szállítás fokozatos liberalizációját.





Első lépésként 2003-tól a közösségi vasúttársaságok előtt megnyílik az úgynevezett Transz-európai Vasúti Áruszállítási Hálózat, mely lényegében a főbb vonalakat jelenti, majd 2008-tól az unió teljes vasúti hálózatán szabaddá válik a nemzetközi áruszállítás. A vasút helyzetének erősítését szolgálja a nagy sebességű (250 km/ó feletti) hálózatok létrehozásának programja, valamint a már létező és majdan kiépülő hálózatok közötti átjárhatóság ösztönzése.

## **Belvízi hajózás**

Az Európai Unió legjelentősebb vízi útja a Rajna. A rajnai hajózás nemzetközi szabályai egészen a XIX. századig nyúlnak vissza. Az 1868-ban született Mannheimi Egyezmény kimondta a Rajnán történő szállítás bizonyos korlátok közötti szabadságát. A hajózásra a nemzetközi egyezmények keretein belül új szabályokat a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága hozhat, melynek a Közösség tagállamain kívül Svájc is tagja.

Az Európai Unió folyamain három jogrend érvényesül: a rajnai, az egyes parti államok, valamint a dunai hajózás rendje. A Közösség jogalkotó szerepe a kialakult rajnai jogrendre, a Rajnai Hajózás Központi Bizottsága hatáskörére tekintettel korlátozott.

A nyolcvanas években válságba került a belvízi hajózás, a forgalom visszaesett, a szállítóképesség rendkívüli mértékben meghaladta a keresletet. Az 1989-től életbe lépett strukturális politika keretében a Közösség támogatta a hajók kivonását a forgalomból, és büntette a tonnkapacitás növekedését. (Az új hajót beállító vállalkozó vagy ugyanakkora hajót állított forgalomba, mint a kivont hajó volt, vagy a többletkapacitás alapján büntetést kellett fizetnie.) A program gyorsítása érdekében nemzeti alapokat hoztak létre, melyekből támogatást adtak a hajók selejtezésére. A strukturális politika sikeres volt, így 2003-tól az előbb részletezett selejtezési politika már csak mint piaci válság idején bevezethető védintézkedés él tovább.

## **Légi közlekedés**

Amint azt már a bevezetőben említettük, a légi közlekedést a tengerhajózáshoz hasonlóan a Római Szerződés kivette a közlekedésre vonatkozó rendelkezései alól. Ugyanakkor az Európai Bíróság több ítéletében is megerősítette, hogy a szerződés általános rendelkezései, ezen belül is a versenyre vonatkozó követelmények a légi közlekedésre is vonatkoznak. Az Európai Bíróság ítéletei ráirányították a figyelmet a légi közlekedés közösségi kereteinek hiányára. A fennálló

nemzetközi egyezmények, valamint a piacokat erőteljesen védő kétoldalú nemzeti megállapodások nem járultak hozzá az európai légi közlekedés további fejlődéséhez. Ráadásul az amerikai légitársaságok az ottani piacfelszabadításnak köszönhetően megerősödtek európai versenytársaikhoz képest.

A Közösségen belüli légi forgalom szabályozása három lépésben – közkeletű néven *csomagban* – történt. Az első csomag, mely a tarifákról, a kapacitásmegosztásról és az útvonalakról rendelkezett, még számos kivételt engedett a versenyszabályok alól. A már nagyobb piacnyitást előirányzó második csomagot pár éven belül követte az úgynevezett harmadik csomag, mely 1993-tól megalapozta az európai légi közlekedés teljes liberalizációját. A tarifamegállapítás szabadsága érvényesül, és a közösségi státust elnyert légitársaságok szabadon hozzáférhetnek a Közösségen belüli légi útvonalakhoz. Ez utóbbi alól 1997 áprilisáig kivétel volt a kabotázspiac.

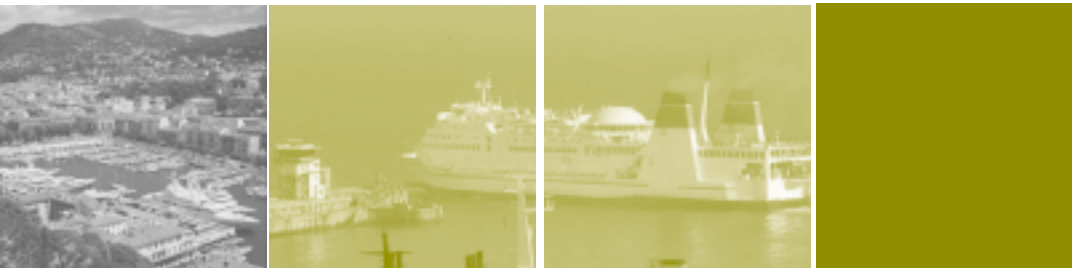
1997 áprilisától a közösségi piacon megvalósult a szolgáltatás teljes szabadsága, igaz, csak a tagállamok társaságai számára. Az Európai Tanács engedélyezési rendelete a légitársaságokról ugyanis a többségi közösségi tulajdon meglétéhez köti a közösségi státust és ezáltal a szabad útvonalhoz (vagyis a piacra) jutás jogát. A liberalizációval párhuzamosan haladt a szociális, gazdasági és műszaki biztonságot érintő tagállami jogszabályok harmonizációja, valamint a közösségi repülőterekhez való hozzáférés elősegítése mind a légitársaságok, mind a földi kiszolgálás oldaláról.

Jelenleg az egységes európai légiforgalom-irányítás és az európai légi közlekedési biztonsági ügynökség kialakítása áll a középpontban.



## Tengerhajózás

A tengerhajózást, ahogy már említettük, a légi közlekedéssel együtt a többi közlekedési ágtól elkülönülten kezeli a Római Szerződés. Az EU szempontjából ugyanakkor nem szabad alábecsülni a tengeri szállítás jelentőségét, hiszen a tagállamok közötti áru fuvarozás majdnem egyharmada tengeren történik. A legfőbb problémát a kínálat és a kereslet egyensúlyának megbomlása jelenti, a világ tengerein az igényekhez mérten túl sok hajó próbál piacot szerezni. Az unió számára külön probléma, hogy számos korábban közösségi hajótulajdonos az enyhébb szabályok és kedvezőbb adózás miatt a tagállamokon kívül jegyezteti be hajóját. Az újabban gyakran bekövetkező balesetek miatt egyre nagyobb figyelmet fordítanak a biztonság- és a környezetvédelmi szabályozásra.



engem  
is érint

# A közösségi infrastruktúra és fejlesztési programjai

**A megfelelő infrastruktúra megléte vagy hiánya olyan ügy, amely mindenkit érint. Az Európai Közösség hamar felismerte, hogy a megfelelő hálózati infrastruktúra elengedhetetlen az egységes piac létrehozásához. Bekapcsolja a távoli területeket Európa vérkeringésébe, kiegyenlítettebbé teszi az egyes államok közötti gazdasági növekedést, elősegíti a kereskedelem fejlődését. Döntő és közvetlen jelentőséggel bír a Közösség négy szabadságjogának (árak, személyek, szolgáltatások és tőke szabad áramlása) érvényesítésében. Fejlesztése a fenntartható fejlődésre és a foglalkoztatásra gyakorolt hatása miatt is fontos.**

## A Transzeurópai Hálózatok koncepciója

A Transzeurópai Hálózatok (röviden az angol megfelelőből: TEN) az infrastruktúra három nagy területén: a közlekedésben, a távközlésben (beleértve az informatikát) és az energia terén az Európai Unió területén található hálózat fejlesztési programját jelenti. (Jelen kiadványban csak az idevonatkozó közlekedési hálózatot ismertetjük részletesebben.) A TEN a nemzeti hálózatok egységes, rendszer- és közösségi szemléletű kialakítását jelenti a különböző szállítási módok közötti optimális munkamegosztás és a különböző nemzeti hálózatok közötti átjárhatóságot biztosító műszaki harmonizáció figyelembevételével.



A közösségi infrastruktúra-politika fejlődésének eredményeként a Maastrichti Szerződésben külön figyelmet szenteltek a Transzeurópai Hálózatok kérdésének. Az egységes piac rendszerének kidolgozásakor a Közösség elősegíti a nemzeti hálózatok összekötését és a rendszerhez történő csatlakozást, támogatja a periférikus területek bekapcsolódását az unió vérkeringésébe. A szerződésben megjelenő jogi megfogalmazás lényeges előrelépés a korábbi években csupán nyilatkozatokban megnyilvánuló szándékhoz képest. Azután 1993 decemberében, nem sokkal a Maastrichti Szerződés életbe lépése után az Európai Tanács jóváhagyta Jacques Delors, az Európai Bizottság akkori elnöke nevével fémjelzett „Növekedés, versenyképesség és foglalkoztatás” című Fehér Könyvet, amely szerint a rövid és középtávú célok egyike a nagy infrastrukturális projektek beindítása.

Az Európai Tanács és az Európai Parlament 1996-ban fogadta el a közlekedési TEN iránymutatását. Célja egy integrált szárazföldi, tengeri és légi közlekedési infrastruktúra-hálózat létesítése a Közösség területén 2010-ig. A jogszabály meghatározza azokat a feltételeket, amelyek alapján egy adott projektet közösségi érdekeltiségűnek minősítenek, és felsorolja az Essenben elfogadott 14 kiemelt projektet, amelyek összköltsége 111 Mrd ecu\*. A transzeurópai közlekedési hálózat tervezett infrastrukturális projektjének 80%-a eddig még nem valósult meg. Ennek fő oka a forráshiány volt. A teljes közlekedési TEN becsült költsége 400 Mrd ecu, ebből a 2000-ig megvalósítandó legsürgetőbb feladatoké 220 Mrd ecu volt. Az infrastruktúra fejlesztésének meghatározó eleme a megfelelő finanszírozási háttér biztosítása, ezért a Közösség döntéshozói az iránymutatás mellett ennek szentelték a legnagyobb figyelmet. A Maastrichti Szerződés is kitért e kérdésre, létrehozva a Kohéziós Alapot. A finanszírozásban legjelentősebb (kb. a GDP 2%-a) közösségi forrásból meghatározó mértékben csak az unió kevésbé fejlett tagállamai, így Spanyolország, Portugália, Görögország és Írország részesülnek. A TEN-projektek másik fő pénzforrása az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERDF), de a finanszírozási lehetőségek emellett igen sokrétűek.

Újabb előrelépést a TEN-finanszírozás alapelveiről szóló jogszabály jelentett, amely a következőkben állapította meg a finanszírozandó projektek ismérveit:

- ♦ feleljen meg a hálózatok iránymutatásaiban meghatározott feltételeknek (nemzeti hálózatok összekötése, különböző nemzeti hálózatok közötti átjárhatóságot biztosító műszaki harmonizáció elősegítése, perifériák bekapcsolása, közvetlen vagy közvetett társadalmi és gazdasági pozitív hatások);

\* Az Európai elszámolási egységet (ecu) 1999-től 1:1 árfolyamon felváltotta az euró.

- tegye lehetővé a magántőke bevonását;
- legyen megfelelően előkészített, megalapozott és a környezetre elviselhető hatású.

A TEN megvalósítását számos kutatási-fejlesztési program segíti, amelyeket a Közösség K+F keretprogramjaiból támogat.

## A TEN szerepe a bővítés folyamatában

A Maastrichti Szerződés szerint „a Közösség együttműködhet harmadik országokkal a közös érdekeltségű projektek elősegítése és a hálózatok közötti átjárhatóság biztosítása érdekében”. Az Agenda 2000 dokumentumcsomag, amely a TEN finanszírozását a 2000–2006 közötti pénzügyi ciklus egyik legfontosabb feladatának jelölte meg, egyúttal kiemelt szerepet tulajdonított a hálózatok összekapcsolódásának a közép- és kelet-európai csatlakozásra jelentkező országokkal. 1997 júniusában tartották azt az Összeurópai Közlekedési Konferenciát, amelynek egyik kiemelt témája a TEN keleti meghosszabbítását jelentő összeurópai közlekedési folyosók fejlesztése volt. A még 1994-ben jóváhagyott kilenc közlekedési folyosót helyenként módosították és – a délszláv háborút követően – egy további, tizedikkel egészítették ki.

A tíz folyosóból négy halad Magyarországon keresztül, ezek egyben fő tranzit-útvonalaink:

- *IV. folyosó:* Berlin/Nürnberg–Prága–Pozsony/Bécs–Budapest–Konstanca/Szaloniki/Isztambul;
- *V. folyosó:* Velence–Trieszt/Koper–Ljubljana–Budapest–Ungvár–Lvov és leágazásaként az V/B Rijeka–Budapest, valamint az V/C Plocse–Szarajevó–Eszék–Budapest;
- *VII. folyosó:* Duna;
- *X. folyosó:* X/B ágaként Budapest–Újvidék–Belgrád.

Az 1999-ben zárult Közlekedési Infrastruktúra-Szükségletek Felmérése (Transport Infrastructure Needs Assessment = TINA) program meghatározta a csatlakozni kívánó országok közlekedési hálózatának leendő TEN-elemeit, vizsgálta a projektek gazdasági kivitelezhetőségét és finanszírozásuk lehetséges módjait, elősegítendő ezeknek a tagságig történő minél nagyobb mértékű fejlesztését. A TINA-hálózat becsült fejlesztési költsége 2015-ig 90 Mrd euró. A tagság

előtt ezen projektek számíthatnak az úgynevezett előcsatlakozási alapra (ISPA), illetve utána a tagállamokat megillető közösségi forrásokra (például Kohéziós Alap).

A TEN harmadik országok irányába történő bővítésének pénzügyi lehetőségei lényegesen szerényebbek, mint az EU-tagállamokéi. A szakértők a finanszírozásban legjelentősebb arányú állami szerepvállalás mértékét a térségünkben a GDP 1,5%-ára becsülik. (Emlékeztetőül: az EU-átlag 2%.) A közvetlen közösségi támogatást korábban a Phare-program és az EIB hitelei jelentették. A Phare 1997-től életbe lépett új irányvonala lehetővé tette, hogy az összes támogatás 70%-át infrastrukturális beruházásokra fordítsák. 1998-tól új programot (Large Scale Infrastructure Facility = LSIF) indítottak a határon átnyúló, a TEN bővítését elősegítő közlekedési és környezetvédelmi projektek finanszírozására. 2000-től a hagyományos Phare mellett a Kohéziós Alaphoz hasonló jellegű, közlekedésre (és környezetvédelemre) fordítható előcsatlakozási alap az ISPA (Instruments for Structural Policies for pre-Accession) kezdte meg működését (10 országnak összesen) évi 1 Mrd eurós kerettel. Ebből az összegből 44 M euró fordítható a hazai közlekedési hálózat fejlesztésére. A csatlakozási szerződés szövegezésével egyidejűleg meghatározták a TEN leendő magyar részelemeit is.



# A magyar közlekedés integrációja

## Magyar közlekedéspolitika

**Az Országgyűlés által 1996-ban elfogadott közlekedéspolitika stratégiai iránya az Európai Unióhoz való csatlakozás elősegítése. Közlekedéspolitikánk ennek érdekében súlyponti feladatként jelöli meg a hazai közlekedési joganyag harmonizációját a Közösség jogszabályaival. A dokumentum ugyanakkor leszögezi, hogy a magyar közlekedési piac szereplőinek korlátozott versenyképessége miatt, versenyesélyünk javítása érdekében a jogharmonizáció során szükség van a fokozatosság, az átmenet biztosítására. A magyar közlekedéspolitika szükségesnek tartja, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozásunk feltételeinek javítása érdekében a közlekedés pályahálózatának fenntartása és járműállományának korszerűsítése terén mutatkozó lemaradás lényegesen csökkenjen. A költségvetési források elosztása során kiemelten kell figyelembe venni a tranzitútvonalak fejlesztését, elsősorban az Európai Unió által előnyben részesített közlekedési folyosók hazánkat érintő elemeinek megépítését.**

## **A magyar közlekedéspolitika a közösségi elvekkel összhangban célul tűzte ki:**

- a közlekedés állami szerepvállalásának csökkentését ott, ahol ez a széles értelemben vett gazdasági és társadalmi érdek figyelembevétele mellett lehetséges;
- a többségi állami tulajdonú társaságoknál a tőkebevonásos részleges privatizációt;
- az országos közforgalmú hálózatok fejlesztésénél a költségvetési terhek mérséklése érdekében a vegyes finanszírozási konstrukció alkalmazását;
- az infrastruktúra használatával kapcsolatos költségek fokozatos megfizetését az igénybevevőkkel.



A hazai közlekedéspolitikát okulva a fejlett európai országokban a motorizációs robbanás idején érvényesített, a közúti közlekedést előtérbe helyező politika kudarcából, azt tartja követendőnek, hogy a vasúti és a vízi szállítás részarányát tartsuk meg a Nyugat-Európában kialakultnál magasabb szinten, a tömegközlekedés részarány-csökkenési ütemét mérsékeljük, s növeljük a kombinált árufuvarozások részarányát. A 2001-ben közzétett közösségi közlekedéspolitikai fegyverbevitelével jelenleg folyik a magyar közlekedéspolitikai felülvizsgálata.

## **Közúti közlekedés**

Az autópálya- és autópályán kívüli hálózatunk (2002-ben 562 km) fajlagos sűrűsége mintegy negyede az Európai Unió átlagértékének. Míg a teljes úthálózatunk sűrűsége nem marad el a közösségi átlagtól, közutaink állapota, minősége, teherbírása nem felel meg a jelenlegi forgalmi igényeknek. Az elmúlt évek alatt a hosszabb távon felhalmozódott több tízmilliárd forintos fenntartási lemaradásnak csak a töredékét lehetett pótolni. Az országos közúthálózaton lévő hidak közel 30%-át tíz éven belül fel kell újítani.

Az autópálya-fejlesztések részben magántőke bevonásával történtek. A magas magántőkehányadot tartalmazó koncessziós\* autópálya-használati díj nagysága nem állt összhangban a lakosság teherviselő-képességével, emiatt nagyobb (illetve teljes egészében) állami forrás biztosításával folytatódik a gyorsforgalmi úthálózat építése.

A közúti közlekedési szolgáltatások piacán a nemzetközi forgalomtól és a menetrend szerinti autóbusz-közlekedéstől eltekintve – a közösségi elveknek megfelelően – hazánkban is a szolgáltatásnyújtás szabadságának alapelve, a liberalizáció érvényesül. A közúti fuvarozás a Közösség szabályozásának megfelelően hármas feltételrendszerhez – a személyes megbízhatóságra, a szakmai alkalmasságra és a megfelelő pénzügyi biztonságra vonatkozó előírásokhoz – van kötve. Belföldi árufuvarozásra az engedélyt az előírt feltételek teljesítése esetén bármely vállalkozás megkaphatja. A nemzetközi árufuvarozást jelenleg kétoldalú kormányközi egyezmények szabályozzák, amelyek zömmel kölcsönös

\* A magántőke az építésre fordított költségekkel arányosan bizonyos ideig részesül a beruházás bevételeiből, majd a létesítményt átadja az államnak. Hazánkban koncesszió keretében a kizárólagos állami tulajdonban lévő közúthálózat egy részét, azaz adott autópálya-szakaszokat magántársaságok építettek meg, és ellentételezéseként 25 évre megkapták az üzemeltetés és ezen keresztül az autópálya-használati díj szedésének a jogát.

mennyiségi megszorításokkal élnek. Emiatt a nemzetközi forgalomba engedett tehergépjárművek száma is korlátozott. Az egyezmények értelmében mindenütt kölcsönösen tiltott az úgynevezett kabotázsforgalom, azaz külföldi fuvarozó más állam területén végzett belföldi szállítási tevékenysége.

A közúti személyszállítás területén a menetrend szerinti autóbusz-közlekedés koncesszióköteles, amelynek értelmében ilyen tevékenység végzéséhez állami vagy helyi önkormányzati alapítással és részesedéssel működő vállalkozáson kívül koncessziós pályázaton és koncessziós szerződésen keresztül juthatnak a vállalkozók. E téren azonban az állami/önkormányzati szerepvállalás a meghatározó. A nem menetrend szerinti autóbusz-közlekedés bejelentés alapján végezhető, nemzetközi forgalomban kétoldalú kormányközi egyezmények szerinti esetleges korlátozásokkal.

Az Európai Megállapodás (társulási szerződés) külön közlekedési egyezmények megkötését irányozta elő. E folyamat keretében jött létre a magyar–EU közúti tranzit árufuvarozási megállapodás, valamint a nem menetrend szerinti, nemzetközi személyszállítást szabályozó többoldalú egyezmény, közismert nevén INTERBUS megállapodás. Ez utóbbinak hazánk és az unió tagállamai mellett a többi közép- és kelet-európai tagjelölt ország, valamint Bosznia-Hercegovina, Horvátország és Törökország is tagja.

## Vasúti közlekedés

A magyar vasút helyzetét az Európai Unióhoz történő csatlakozás szempontjából vizsgálva megállapítható, hogy mind a vasúti pályák, mind a járműpark jelenlegi állapota megnehezíti a gazdaságos és a közúttal, illetve a közösségi riválisokkal versenyképes üzemeltetést. A közel 7800 km hosszúságú országos közforgalmú vasúti hálózat – amelyből mintegy 3000 km a fővonalak hossza



– sűrűsége az európai átlagot meghaladja, de minőségében (kétvágányú pályák, villamosított vonalak aránya és megengedett sebesség) elmarad a közösségi átlagtól. A karbantartási és felújítási munkák elmaradása miatt a vonatforgalom a pályahálózat több mint felén csak sebességkorlátozások mellett tartható fenn. A vasúti járműállomány túlnyomó része elöregedett, műszaki állapota és összetétele már nem felel meg a mai igényeknek. Csak a nemzetközi forgalomban részt vevő (EuroCity), illetve a Budapestet a nagyobb megyeszékhelyekkel összekötő InterCity személykocsikból sikerült az elmúlt években járműbeszerzést megvalósítani.

A magyar vasút az ország közlekedés-földrajzi adottságainak köszönhetően fontos szerepet tölt be az európai szállítási folyamatokban. A magyar vasút számára adottság és szükségszerűség is egyszerre, hogy az európai integrációhoz való csatlakozást, a gazdasági kapcsolatok elmélyítését, a Nyugat- és Kelet-Európa közötti tranzitszállításokat szolgálja. Az országos közforgalmú vasúthálózat elősegíti továbbá a regionális gazdasági kapcsolatok fenntartását, illetve élénkítését.

## **Belvízi hajózás**

Magyarországon, mint tengerparttal nem rendelkező országban, a vízi közlekedés súlypontja – szemben az EU tagállamaival (Ausztria és Luxemburg kivételével) –, a belvízi közlekedésre esik. A magyar közlekedési stratégia ennek megfelelően alapvetően a nemzetközi árufuvarozásban mértékadó dunai hajózás és a regionális szerepre képes tiszai hajózás fejlesztését helyezi előtérbe.

A Duna (amely a VII. összeurópai közlekedési folyosó is egyben) meghatározó része Európa legjelentősebb belvízi úti tengelyének, a Duna–Majna–Rajna vízi útnak, és egyszersmind egyike a kiemelt jelentőségű kelet-nyugati közlekedési folyosóknak. Vízi útjaink és kikötőink azonban nem mindenütt felelnek meg az európai normáknak, ezzel rontják a hajózás gazdaságosságát.

A Dunán, a Budapest feletti szakaszon az év nagy részén nincs elegendő vízmélység az európai vízi úton használatos hajótípusok közlekedéséhez, és nem áll rendelkezésre elegendő, jó közlekedési kapcsolatokkal, korszerű kiszolgálóeszközökkel rendelkező közforgalmú kikötő. Ezért a Dunán a kielégítő hajózási viszonyok és az országos közforgalmú kikötők infrastruktúrájának kialakítása nélkülözhetetlen.

Magyarországon a belvízi árufuvarozás, valamint a belvízi személyszállítás piaci alapon végzett tevékenység.

## Kombinált árufuvarozás

A kombinált árufuvarozásnak a közúti tranzitforgalom vasútra, illetve vízre történő áthelyezésével (a környezetkímélő közlekedési módok elősegítésével) fontos közlekedéspolitikai szerepe van. Speciális vasúti, vízi és közúti szállítóeszközöket, erre a célra létesített átrakóhelyeket és átrakó berendezéseket követel meg, emiatt költségesebb, mint a közúti fuvarozás. Annak érdekében, hogy a magasabb költségek ellenére igénybe vegyék ezt a szállítási módot, az EU-tagállamok fejlesztési támogatást (a vasútnak, a hajózási és kikötői társaságoknak), adókedvezményt, a tranzitforgalomban részt vevő járműveknek meghatározott távolságon belül a nemzetközi fuvarozáshoz szükséges engedély felhasználása alóli mentességet, kabotázislehetőségét, valamint meghatározott esetekben üzemeltetési támogatást nyújtanak.

A kombinált árufuvarozás körében a közösségi jogszabályok az említett kedvezményekkel, állami támogatás lehetőségével ösztönzik ennek a szállítási formának az elterjedését. A hazai szabályozás és gyakorlat ezzel nagymértékben harmonizálva van, a gépjárműadó-kedvezmény mellett, a nehéz tehergépkocsik hétvégi közlekedési korlátozása alól a kombinált árufuvarozásban részt vevő gépjárművek mentesülnek.

A kombinált árufuvarozás fejlesztése mind hazai, mind pedig uniós környezetvédelmi érdek, ezért erőteljes fejlesztése szükséges.



## Légi közlekedés

A magyar polgári repülés három meghatározó szervezete, a Magyar Légiközlekedési Rt. (Malév), a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér (BFNR) és a magyar légtér polgári légiforgalmát irányító szervezet, a Hungarocontrol.

A Malév eredményes és hatékony működését az európai integrációt is figyelembe vevő szövetségek, partnerkapcsolatok kialakításával, a privatizáció megfelelően előkészített folytatásával, közös járatok üzemeltetésével, gazdaságos hálózatépítéssel és a légi járműpark fejlesztésével kell elsősorban alapozni. Magyarországon a légi közlekedésben az állami szerepvállalás eddig – a Malév-ot illetően – a többségi nemzeti tulajdont előíró szabályozásban, a nemzetközi piacra jutást szabályozó két- és sokoldalú kormányközi egyezmények kidolgozásában, valamint a Budapesti Ferihegy Nemzetközi Repülőtér és légiforgalom-irányítás infrastruktúra fejlesztésének vonatkozásában érvényesült.

Magyarország földrajzi fekvése hosszú távon gyűjtő–elosztó (úgynevezett hub) funkció ellátására is alkalmas nemzetközi repülőtér kialakítását teszi lehetővé. Az erre alkalmasnak tekinthető BFNR-t önfinanszírozó módon, alapvetően állami tulajdonban tartva kell a továbbiakban is működtetni, úgy, hogy saját forrásból fejlesztésekre is képes legyen.

A Közösség légi közlekedési politikájának alapelve a liberalizáció, amely elősegíti az elmúlt évtizedben nagymértékben megnövekedett forgalom további bővülését.

## Tengeri hajózás

A magyar tengeri hajózás, amely kizárólag az úgynevezett tramp (nem menetrend szerinti) hajózás keretében folyó áru fuvarozásra korlátozódik, az utóbbi években a hajópark elavulásának következtében erősen visszaesett, mára gyakorlatilag megszűnt. Ez a folyamat a magyar kezelésű tengeri kikötői terminálok, illetve Duna-tengerjáró hajók hiányára is visszavezethető. Újraindítása esetén a Duna-tenger hajózás számottevő szerepet vállalhatna a magyar áruk fuvarozásában, a Földközi-tenger medencéjében.

## Személyszállítási közszolgáltatás

Hazánkban lényegesen nagyobb a ráutaltság a közforgalmú közlekedésre, mint az unió országában, mivel a személygépkocsival való ellátottság mintegy fele az unióbelinek. A hazai közforgalmú személyközlekedés járműállománya is fokozatosan öregszik. A szolgáltatások jövedelemtermelő képessége nem teszi lehetővé a járműállomány megújítását.

Az unió országai, felismerve, hogy a motorizáció növekedése infrastruktúra-fejlesztéssel nem követhető, az elmúlt 10–15 évben súlyt fektetnek a tömegközlekedés rehabilitálására (jelentőségének visszaállítására). Magyarország előtt álló feladat a közforgalmú személyszállítás működése jogszabályi és költségvetési feltételeinek kialakítása.

## Állami szerepvállalás, támogatások

A Közösség és hazánk támogatási rendszere alapvetően különböző mind az elvek, mind a szabályozás tekintetében, jóllehet az elmúlt években fokozódott a törekvés a támogatások EU-konformitásának kialakítására. A közlekedési támogatási rendszerek eltérését jellemzi, hogy:

- a hazai beruházási és működési támogatások nem vagy csak részben felelnek meg a közösségi kritériumoknak;
- a Közösség a támogatásokat egységes elvek alapján, normatív módon biztosítja, szemben a hazai gyakorlattal.



## A csatlakozási tárgyalások

Magyarország 2001 végén zárta le a közlekedéspolitika fejezet tárgyalásait. Az unió tagállamaival sikerült megállapodni, hogy a következő területen átmeneti felmentést kapunk a közösségi jog teljes körű alkalmazása alól:

- A csatlakozást követő öt évig nem kell megnyitnunk a közúti árufuvarozási kabotázspiacunkat (a nem honos fuvarozók által végzett belföldi szállítás), igaz, a megállapodás értelmében a magyar fuvarozók sem végezhetnek ilyen tevékenységet az EU többi tagállamában.
- 2004 végéig egyes FÁK-országok légitársaságainak azon repülőgépei is leszállhatnak Ferihegyen, amelyek amúgy nem teljesítik a vonatkozó európai követelményeket.
- Legfontosabb eredményként 2006. december 31-ig csak részlegesen kell megnyitnunk vasúti hálózatunkat a nemzetközi áruszállítást végző európai uniós vasúttársaságok előtt.



engem  
is érint

