



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

**A kormányzat lehetőségei a magyar közösségi
közlekedés versenyképességének javítására 2014-
2020 közötti időszakban**

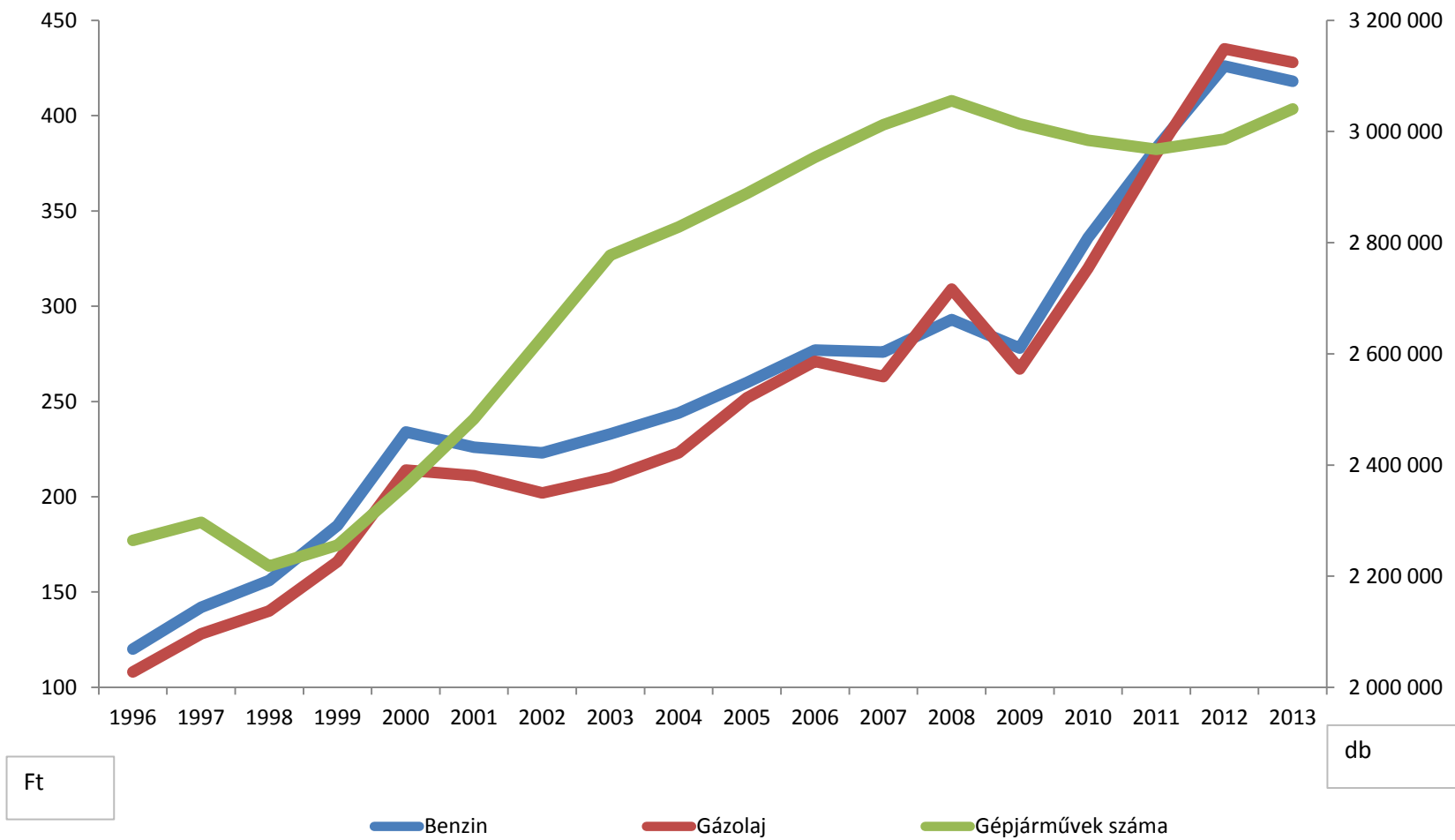
Dr. Becsey Zsolt, közlekedési helyettes államtitkár

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Budapest, 2015. február 26.



I. Áttekintés



Ft

db

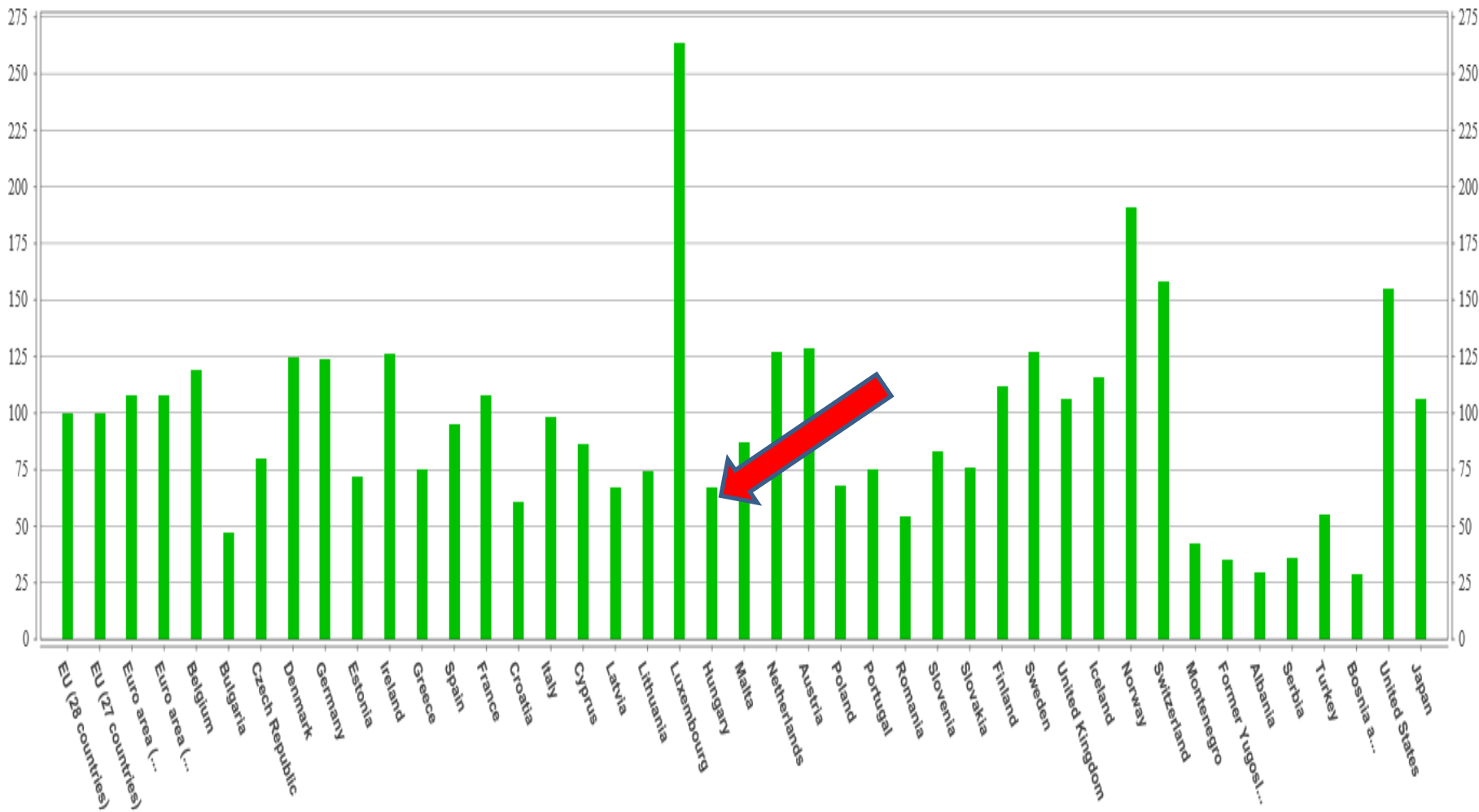
Benzin

Gázolaj

Gépjárművek száma

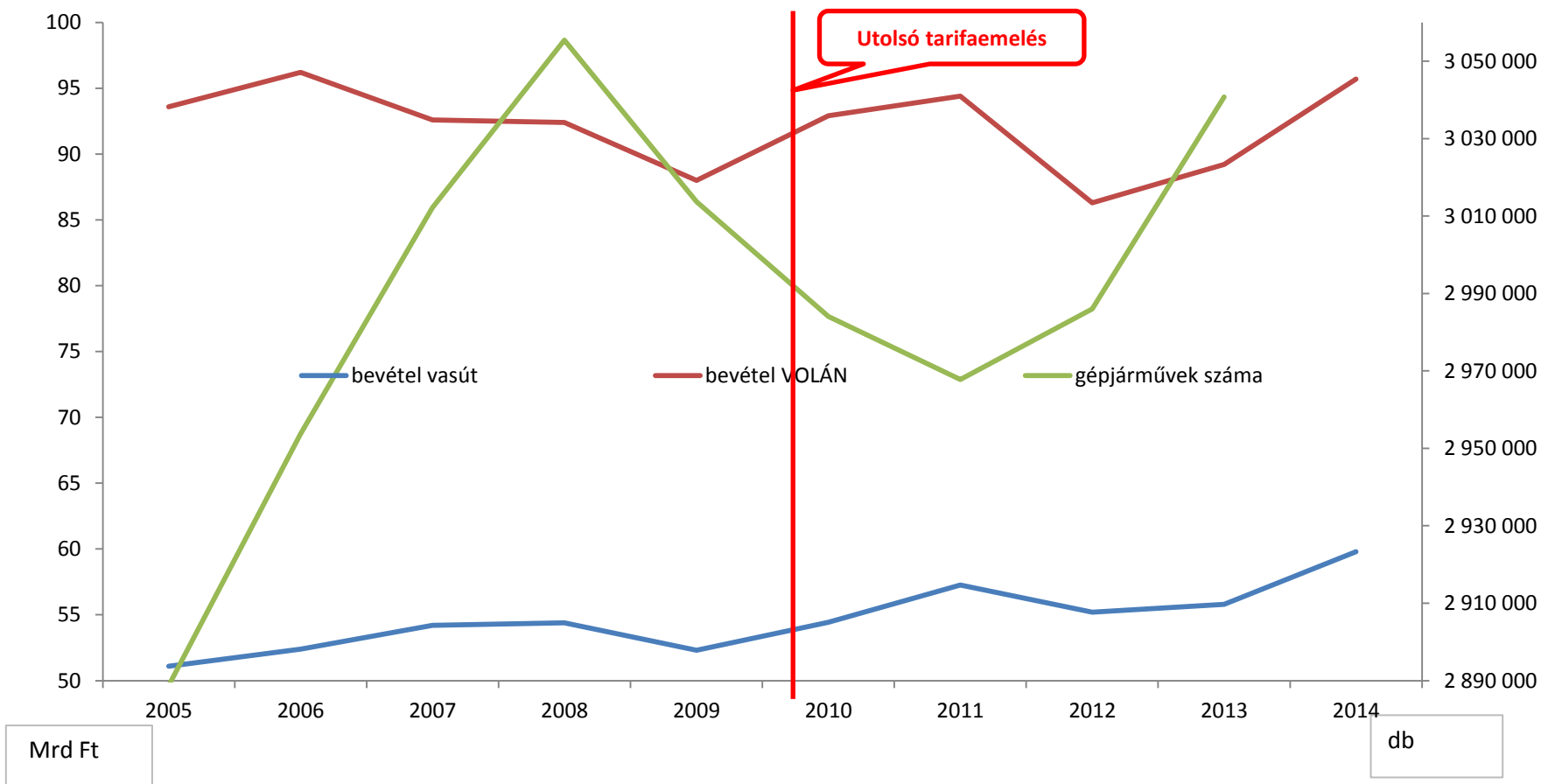


Egyfőre-jutó GDP az EU-ban (2013)



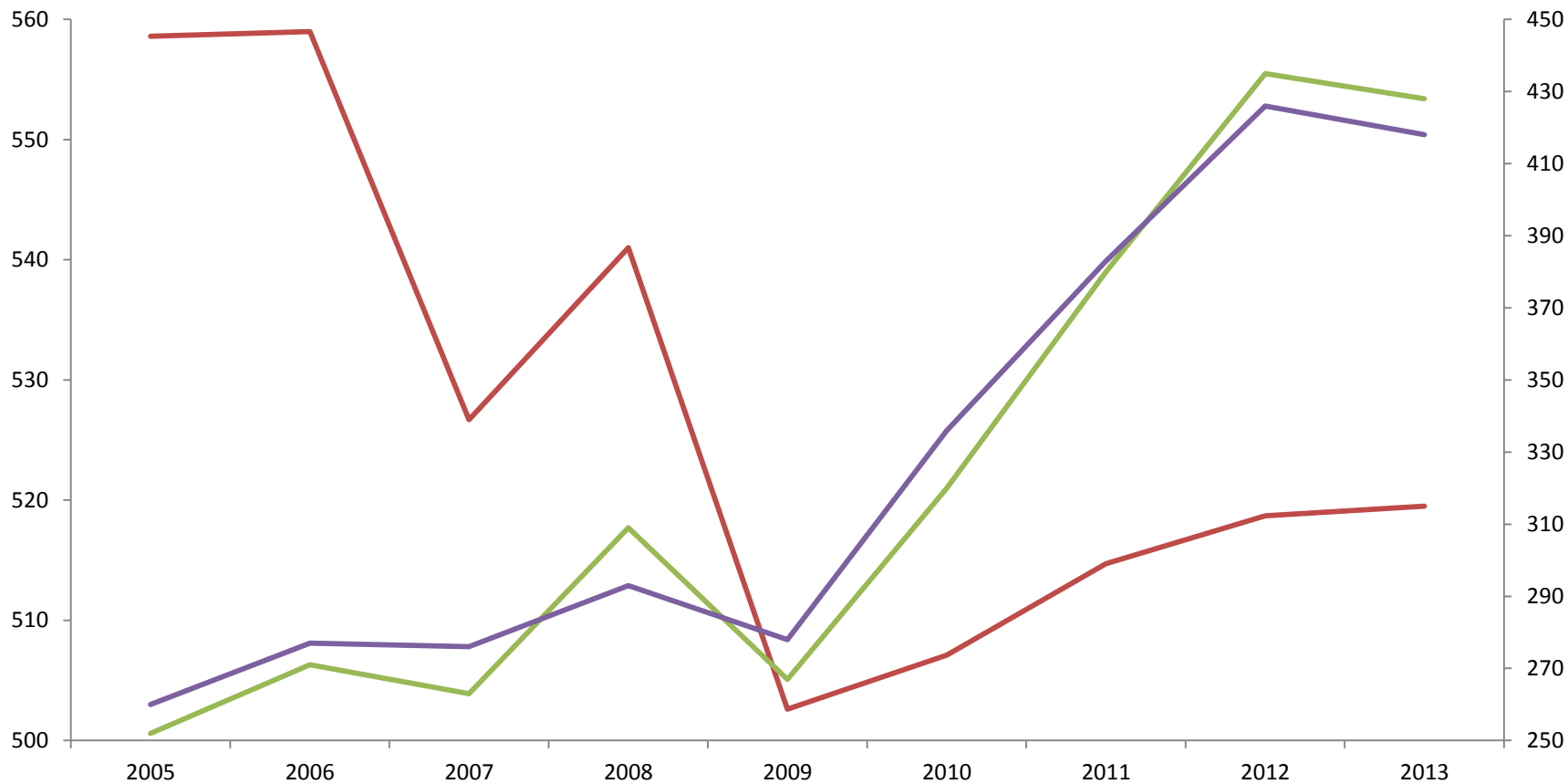


Szolgáltatói bevételek és a gépjárművek számának alakulása





Üzemanyag ár és a helyközi autóbuszos utasszám alakulása



M fő

utasszám busz

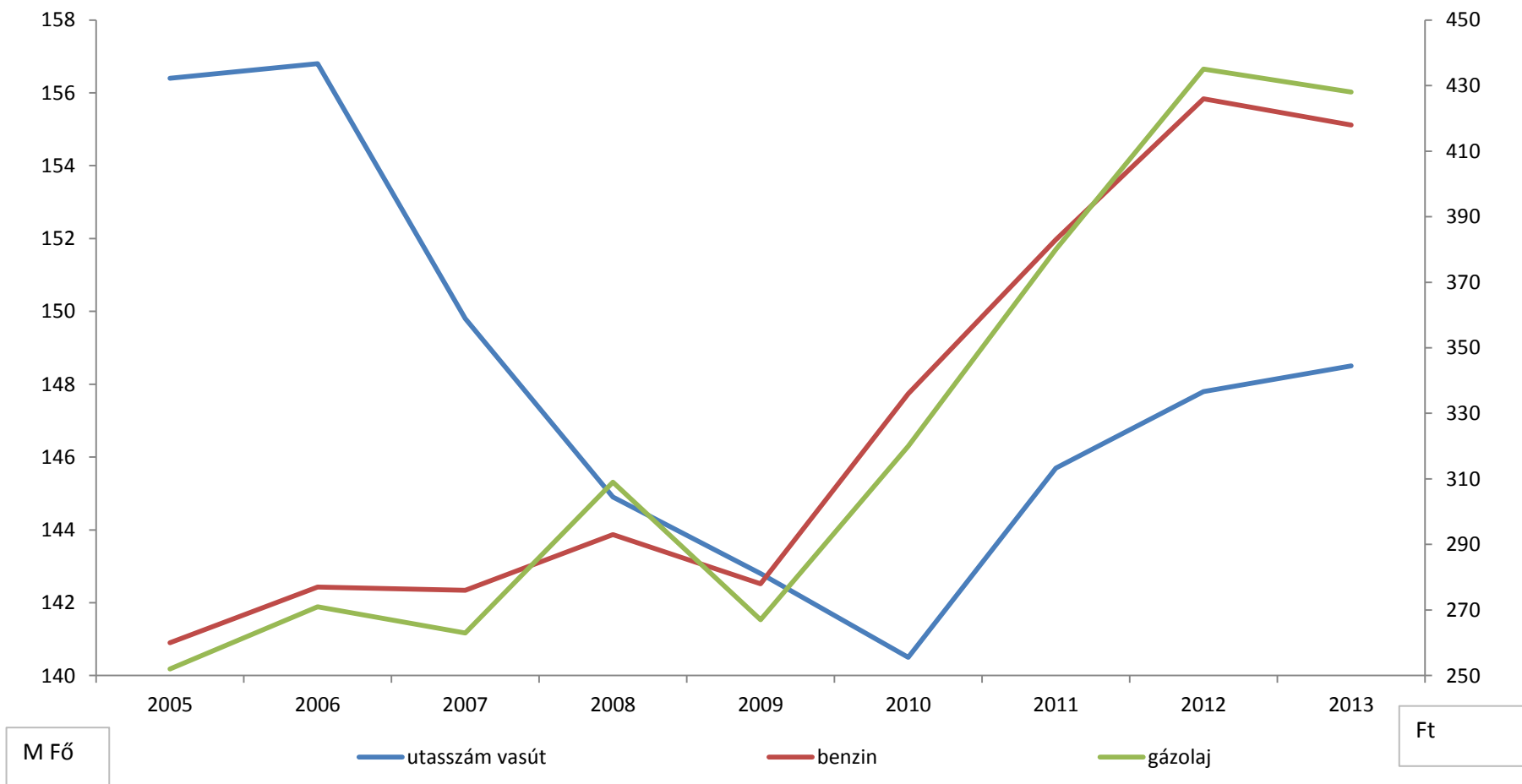
gázolaj

benzin

Ft

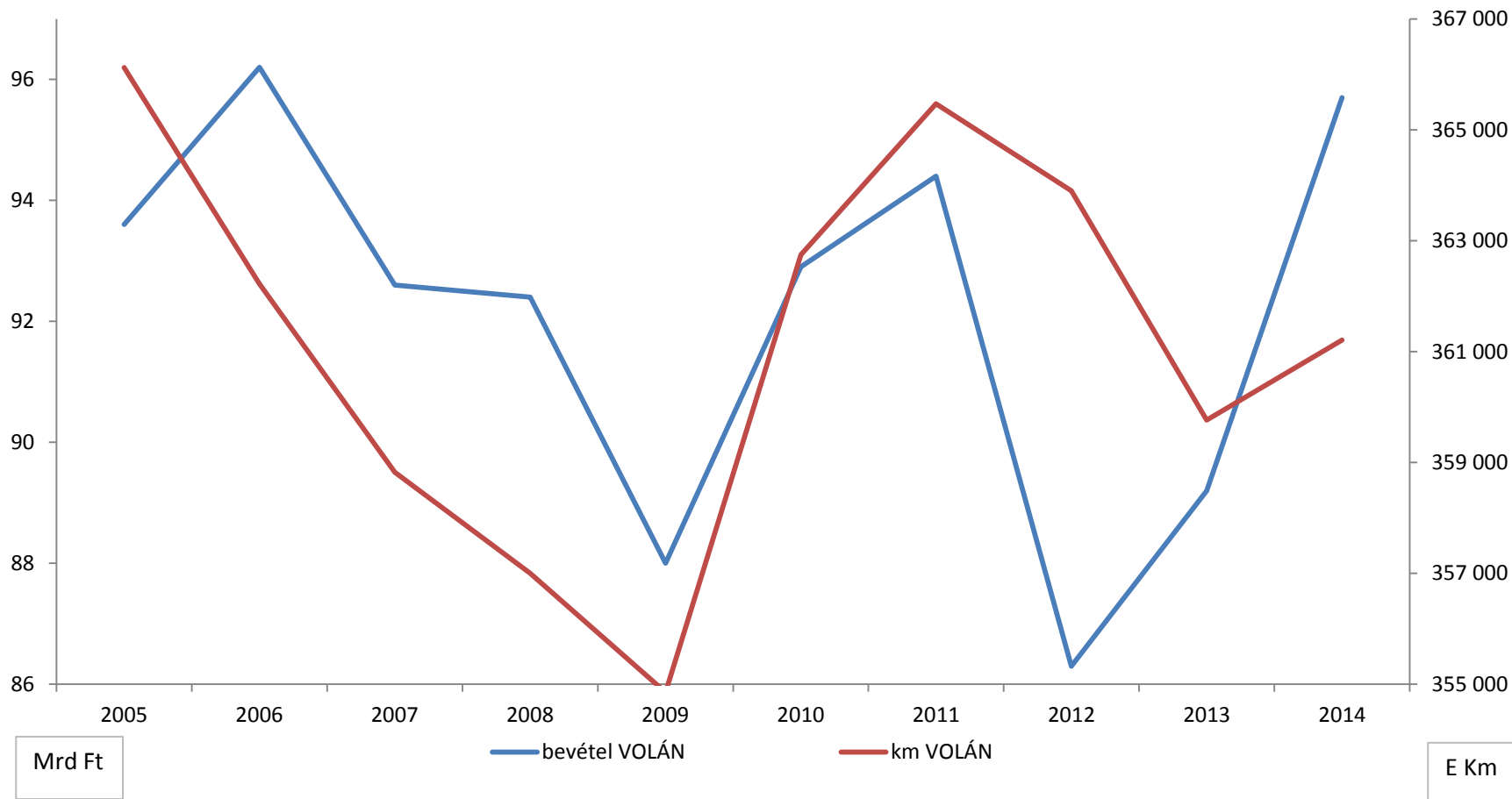


Üzemanyag ár és a vasúti utasszám alakulása



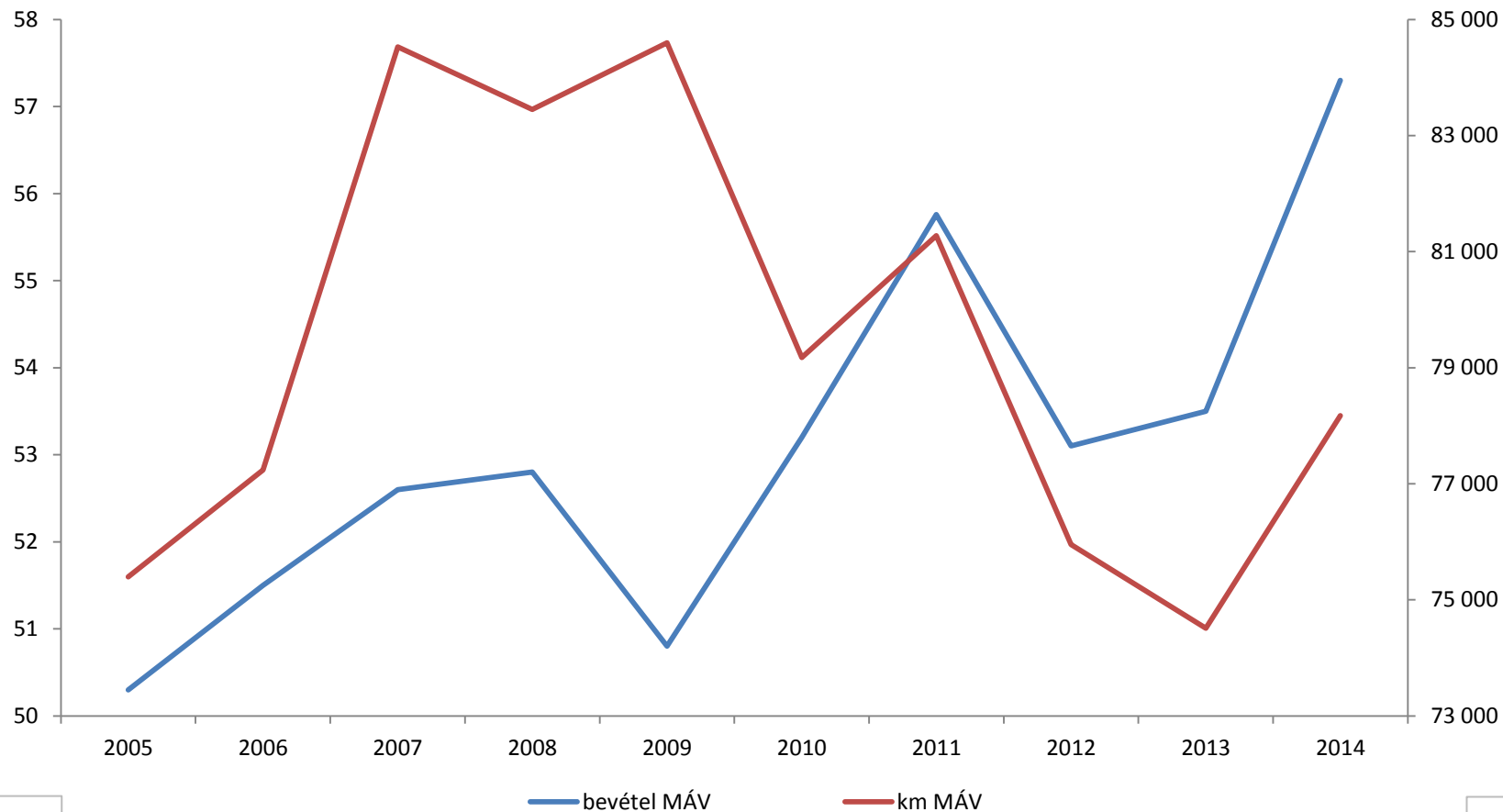


Bevételek és a teljesítmények változása - VOLÁN





Bevételek és a teljesítmények változása - MÁV



Mrd Ft

E Vkm



II. Személyszállítási piac kihívásai



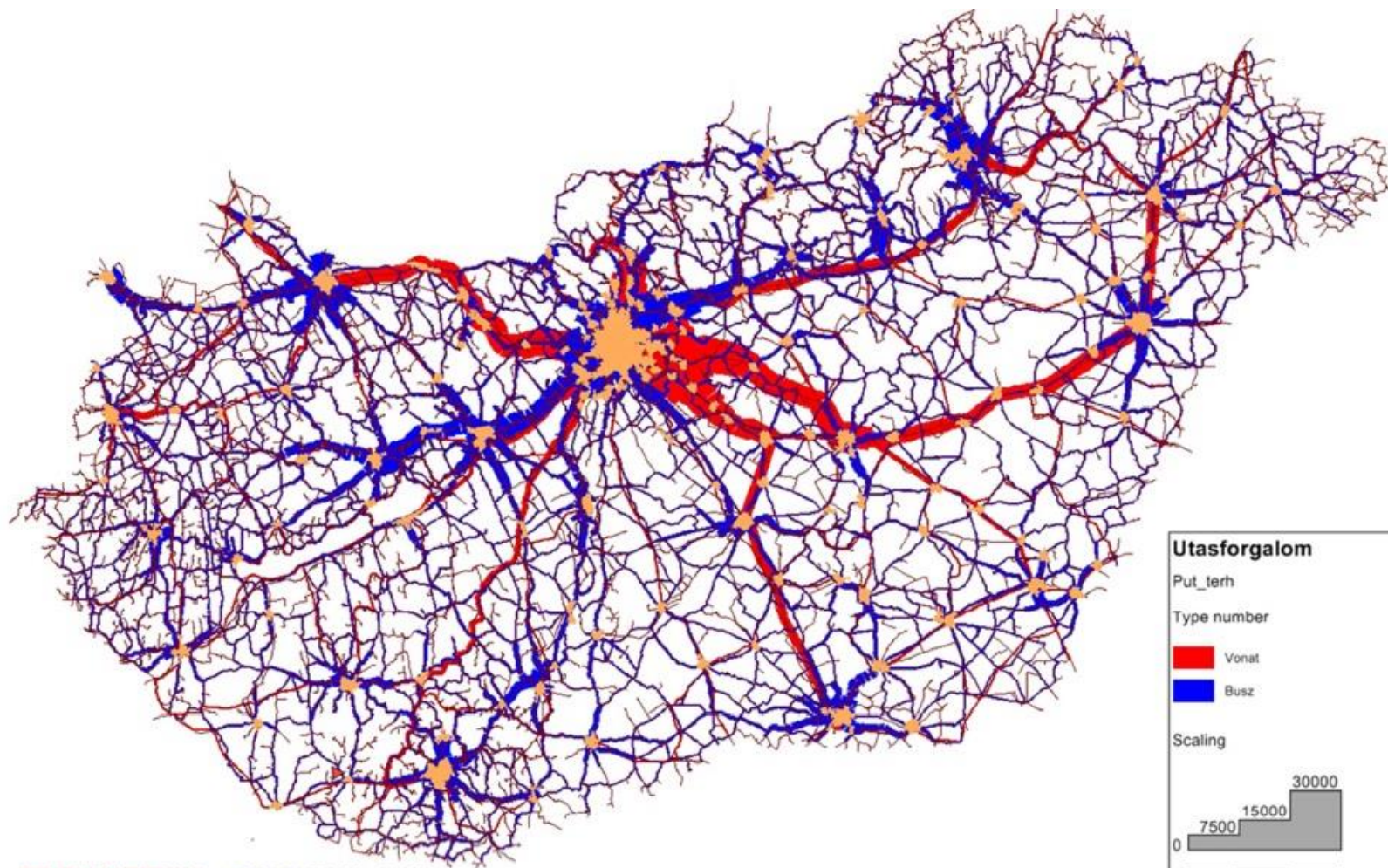
A megkezdett folyamatok befejezése és felkészülés a piacnyitásra

- belső és külső kényszerek
- a menetrendi, szolgáltatás-fejlesztési, tarifális intézkedések fokozatos megvalósítása
- Egységes vasúti térség kialakítása
- 2019-2022.: pályáztatás a belföldi vasúti közszolgáltatások területén
- Közszolgáltatási pályáztatás a helyközi autóbussz közlekedésben



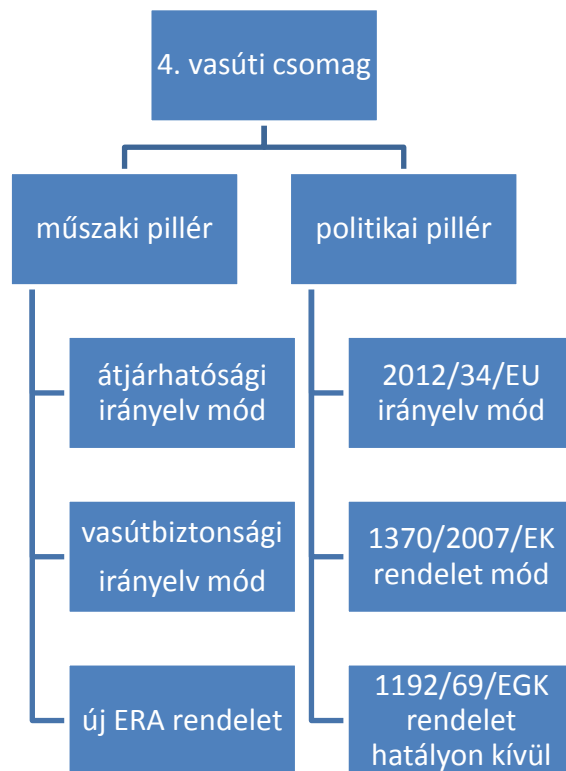


Alágazati munkamegosztás – vasút központú menetrendi integráció





Egységes vasúti térség létrehozása: a 4. vasúti csomag - áttekintés





Műszaki pillér

Az **Európai Vasúti Ügynökség (ERA)** szerepének felértékelődése:

A nemzeti biztonsági hatóságok (NSA-k) helyett az ERA engedélyezné:

- Az infrastruktúrák üzembe helyezését (ERTMS-t is),
- A vasúti járművek üzembe helyezését, típusengedélyeztetést.

Problémák: a magyar társaságoknak drágább eljárás és a magyar nyelv használata sem lenne biztosított



Politikai pillér

A pályahálózat-működtető függetlenségének biztosítása a vállalkozó vasúti társaságoktól:

- személyzeti, szervezeti függetlenségi kritériumok
- keresztfinanszírozás tilalma,
- jogi forma: teljesen független, vagy vertikálisan integrált társasági forma (kínai fallal)

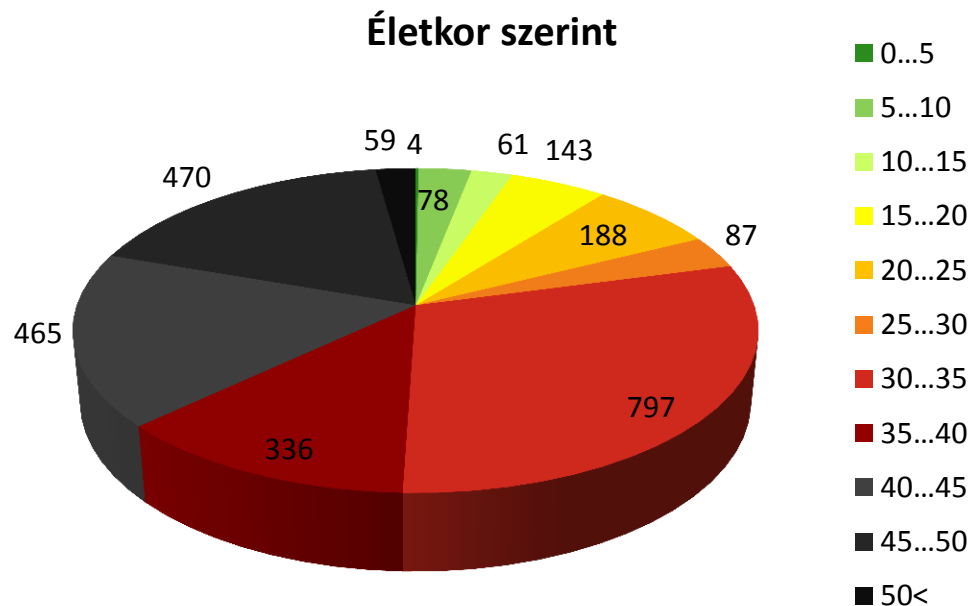
Személyszállítás liberalizációja:

- A közszolgáltatás kötelező tendereztetése (nincs közvetlen odaítélés),
- ROSCO (gördülőállomány üzemeltető állami cég) → a maradványérték kockázatot az állam kell, hogy viselje



Vasúti járműrekonstrukciós program

- ▶ 394 db motorkocsi
23,2 év átlagéletkor
- ▶ 2122 db személykocsi
37,1 év átlagéletkor
- ▶ Összesen 2516 jármű
34,9 év átlagéletkor



- 48 + 31 200 fős motorvonat beszerzése EU-s forrásból
- 50 300 fős motorvonat beszerzése EU-s forrásból
- IC + kocsik sorozatgyártása
- Kocsifelújítási program (pl. Fecske)
- Jó minőségű használt eszközök vásárlása



A helyközi közúti személyszállítási közszolgáltatások pályáztatása – 2017. január 1.



1370/2007/EK rendelet alapján

- nyílt versenyeztetési eljárás
- 1400 Mrd Ft-os szolgáltatási érték
- 10 éves közszolgáltatási szerződés

Az elkövetkező 2 év fő feladata a pályáztatásra történő felkészülés

A versenyeztetési eljárás

Elvek:

- Egyenlő elbánás, nyílt verseny
- Átláthatóság
- Objektivitás

Eljárás:

- Közzététel Official Journal: 1 év
- Pályázati felhívás: 2 hónap
- Nyílt, tárgyalásos eljárás
- Jogorvoslat





VOLÁN járműrekonstrukciós program



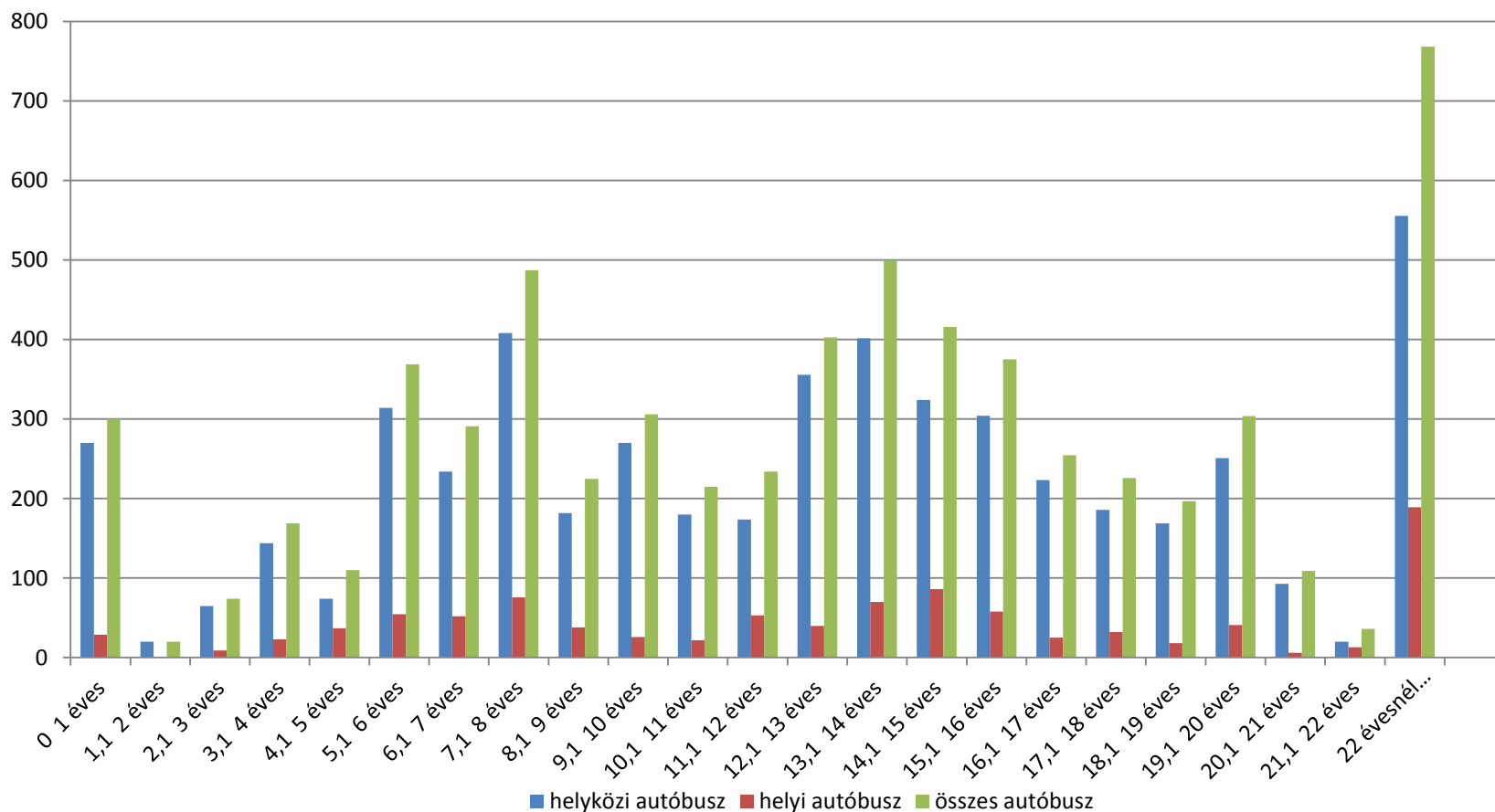
Átfogó modernizációs program:

- 10 éves átlagéletkor
- 20 évnél idősebb járművek kivonása a közszolgáltatásból
- Környezetvédelmi, közlekedésbiztonsági szempontok
- Akadálymentesítés

E cél megvalósítására 1200-1400 db autóbusz azonnali beszerzése, majd évi 400-600 autóbusz beszerzése szükséges.

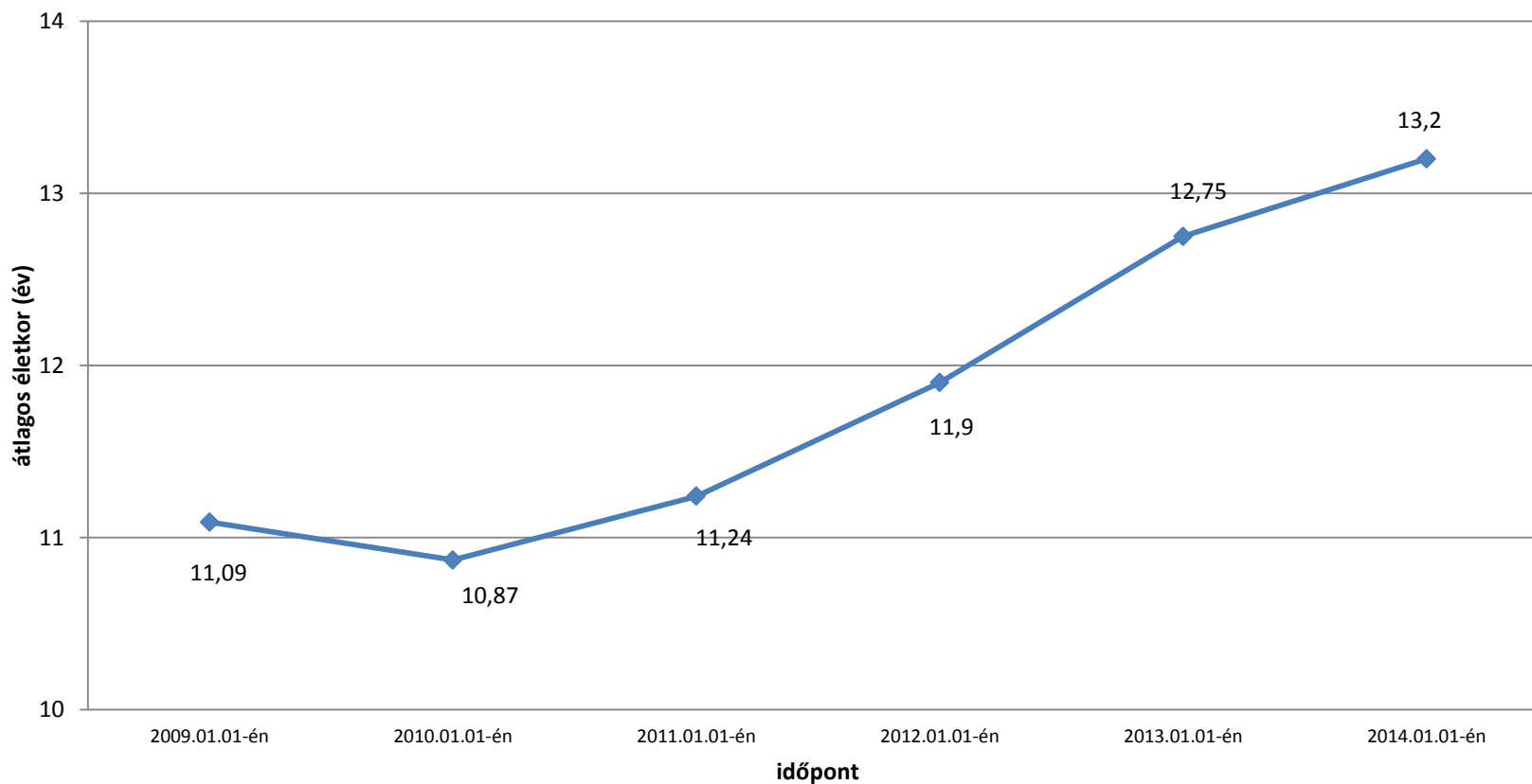


VOLÁN járműpark életkori fája





A VOLÁN társaságok által üzemeltetett autóbuszok átlagos életkorának alakulása





Köszönöm a megtisztelő figyelmet!