



Európai célok, elvárások, módszerek - Az EU közlekedésfejlesztési stratégiája

Pelczné Dr. Gáll Ildikó
Az Európai Parlament alelnöke



Miért van szüksége az Uniónak közlekedéspolitikára?



- **Gazdasági növekedés, munkahelyteremtés**
- **Ellátási láncok legfontosabb eleme:** áruk hatékony elszállítása, utaztatás
- Zökkenőmentes közlekedés nélkül a **szabad mozgás** nem lenne lehetséges
- A közlekedéspolitikában bekövetkezett fejlemények kedveznek a **szélesebb uniós belső piac megerősödésének**
- **Utassok támogatása és védelme** (utassok jogainak fenntartása és biztosítása)





- **2001:** Fehér könyvében a Bizottság még határozottabban szállt síkre a környezeti szempontból felelős közlekedéspolitika mellett, amely választ jelenthet a különböző közlekedési módok egyenlőtlen fejlődésére
- **2006:** Félidős értékelés, többet kell tenni a közlekedésnek az energiafelhasználásra és a környezet állapotára gyakorolt kedvezőtlen hatásai ellen
- **2011:** „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósítása felé”

Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához



- A különböző közlekedési eszközöket és módokat egyesítő, **integrált közlekedési hálózatok kiépítése**
- **Multimodális csomópontok** létrehozása és a régóta meglévő szűk keresztmetszetek felszámolása
- Az EU-hoz 2004 óta csatlakozott országok **infrastruktúrájának fejlesztése**
- **K+F** elősegítése



Hogyan működik az uniós közlekedéspolitikája?



- **Cél: az egységes európai közlekedési térség létrehozása, ezáltal Európa versenyképességének megőrzése**
- Az uniós közlekedési szabályok másik célja a piacra jutás és az infrastruktúrához való hozzáférés segítése, a műszaki összeegyeztethetőség elérése
- A piacra jutást az egész Unióban érvényes szabályok egyensúlyozzák ki különböző területeken (pl. pihenőidők, garantált jogok stb.)



- Az Unió számára az erőforrás-hatékony és minden formájában környezetbarát közlekedés területén folytatott kutatás fontos része a közlekedéspolitikának
- Horizont 2020: intelligens, zöld és integrált közlekedés
- Európa a közlekedésben végbemenő technológiai fejlődés élvonalában maradjon
- Intelligens megoldások kutatása, kifejlesztése és alkalmazása
- SESAR: hatékony üzemanyagfelhasználás a repülőterek optimális megközelítésével





- A **kibocsátás csökkentése** a uniós szakpolitika kulcsfontosságú célkitűzése
- Éghajlat-változtatási célkitűzéseink megvalósításához az Uniónak jelentősen csökkentenie a közlekedéshez köthető szén-dioxid kibocsátást
- A **közlekedési ágazatban 2050-ig 60%-kal kell mérsékelni a kibocsátást**
- A városokra kulcsszerep hárul az éghajlatváltozás hatásainak mérséklésében
- **CIVITAS program:** alacsony kibocsátású járművek használata
- Tiszta üzemanyagok piaci elterjedésének elősegítése

Unió jogszabályok legfontosabb elemei



- **Három vasúti csomag (vasúti piacok folyamatos liberilizáció)**
- **Közúti és tengeri kobotázs**
- **Két egységes európai égbolt csomag (cél: közös európai légtér létrehozása)**





- **A közlekedési infrastruktúra fejlettségében jelenleg Európá-
szerte komoly eltérések mutatkoznak**
- **Hiányoznak a nagy sebességű vasúti összeköttetések**
- Az európai közlekedési infrastruktúra számos pontján bővítésre és korszerűsítésre van szükség
- **Transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T): széttöredezett
nemzeti részek modernizálása és hálózatba „szövése”**
- Az EU a TEN-T által **2030-ig törzshálózatot hozna létre**
- A cél az, hogy 2050-re fokozatosan Európa legtöbb polgára és vállalkozása legfeljebb 30 perces utazással elérje a kiterjedt törzshálózatot

A közlekedési infrastruktúra és fejlesztési programjai



- Az EU hamar felismerte, hogy a megfelelő hálózati infrastruktúra elengedhetetlen az egységes piac létrehozásához
- Döntő és közvetlen jelentőséggel bír a Közösség négy szabadságjogának érvényesítésében
- Fejlesztése a fenntartható fejlődésre és a foglalkoztatásra gyakorolt hatása miatt fontos

10 európai törzshálózati folyosó



Egy sikertörténet

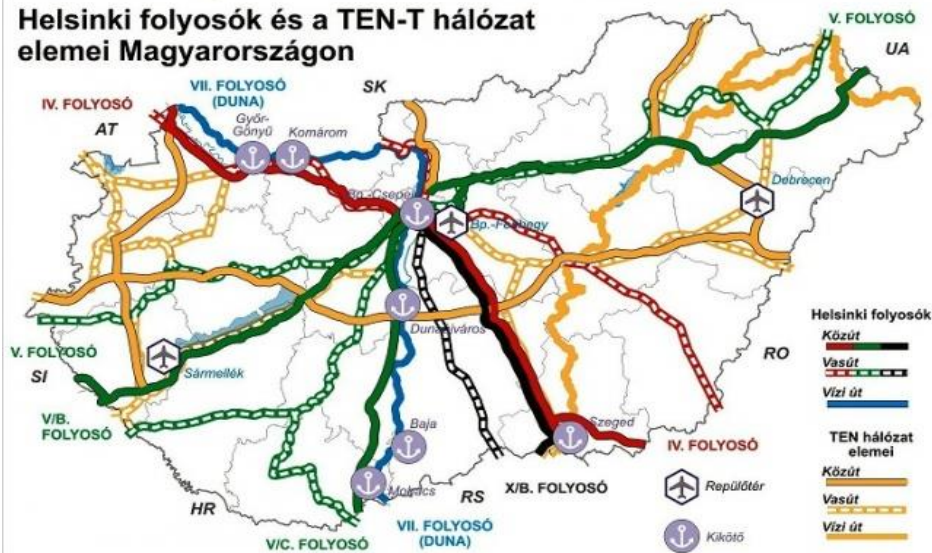


Öresund híd
Malmö - Koppenhága

A Transzeurópai Hálózatok koncepciója



Helsinki folyosók és a TEN-T hálózat elemei Magyarországon



- 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
- Újabb előrelépést a TEN-finanszírozás alapelveiről szóló jogszabály jelentett
 - Magántőke bevonása
 - A TEN megalakulását számos K+F program segíti, amelyet az EU a K+F keretprogramokból támogat



Európa vérkeringésében hazánk

- Kohézió
- Belső piac
- Foglalkoztatottság

A fő közlekedési eszközök - Vasút



- A vasútban a nemzeti érdekek történelmileg mindig előrébbvalók voltak a nemzetközi szempontoknál
- Napjaink uniós vasúti rendszere szétaprózódott, ez hátráltatja a határokon átnyúló vasúti műveletet
- Jóllehet a vasút kevésbé környezetszennyező nehezen állja a versenyt
- Az európai vasutakban ma még rengeteg a kiaknázatlan potenciál
- A negyedik vasúti csomag célja a vasút vonzerejének és hatékonyságának a javítása



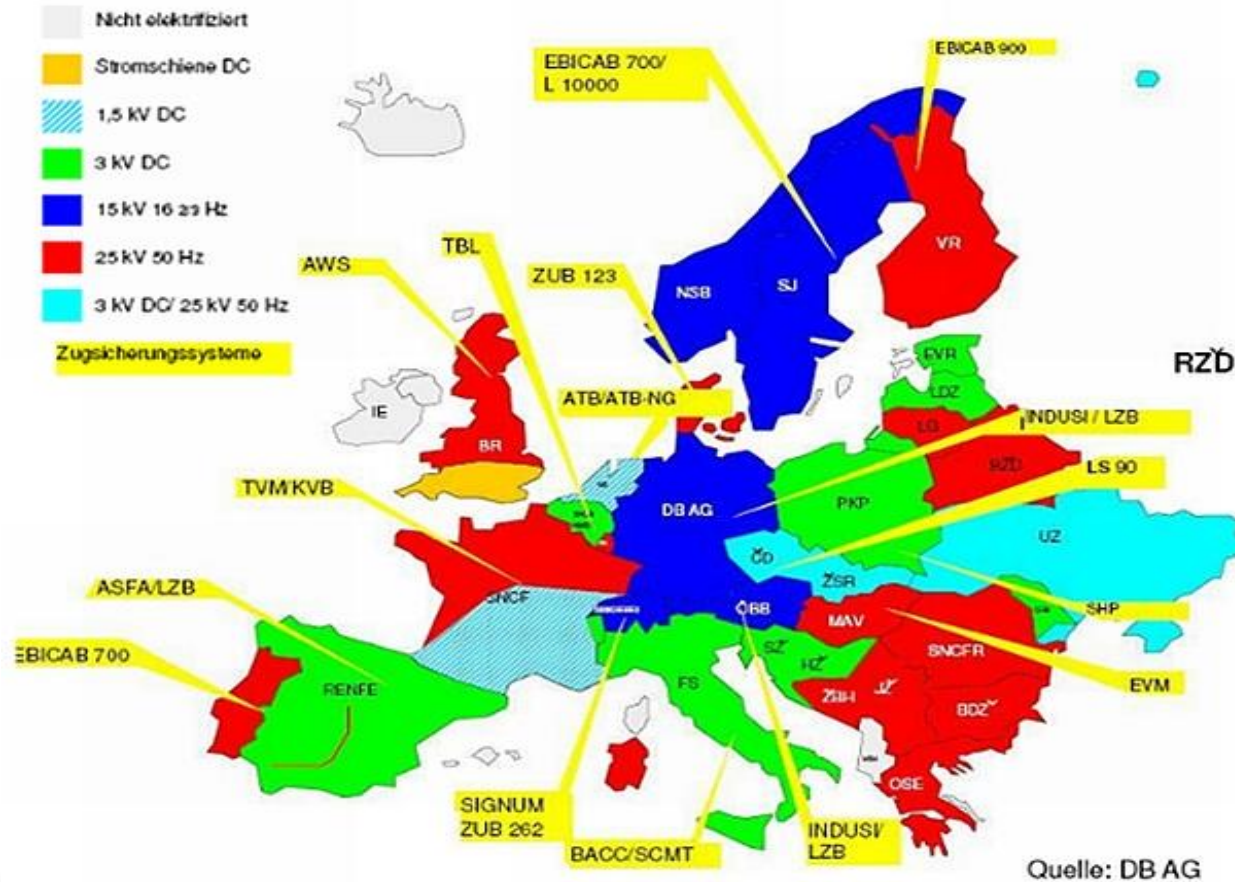
Az EU politikája a következő területekre összpontosul



- Vasútállalatok reformja
- Vasúti infrastruktúra fejlesztése, ezen belül elsősorban nagy sebességű hálózatok kialakítása
- Kombinált fuvarozás ösztönzése
- Vasúti műszaki szabványok egységesítés, kompatibilitásuk (illeszthetőségük, társíthatóságuk) megteremtése

European Railway Agency

Az európai vasúti rendszerek - ahány ház, annyi szokás





- **Stratégiai jelentőségű ágazat**
- **Légi közlekedés fokozatos liberalizálása:** a jogszabályok felszámolták a korlátozásokat (fapados légitársaságok)
- Az EU közlekedéspolitikájának köszönhetően a légi utasok ma már jóval több lehetőség közül választhatnak
- A „nemzeti légitársaság” fogalma megszűnt, egymással versengő európai légitársaságok alakultak ki
- Egységes európai égbolt kezdeményezés



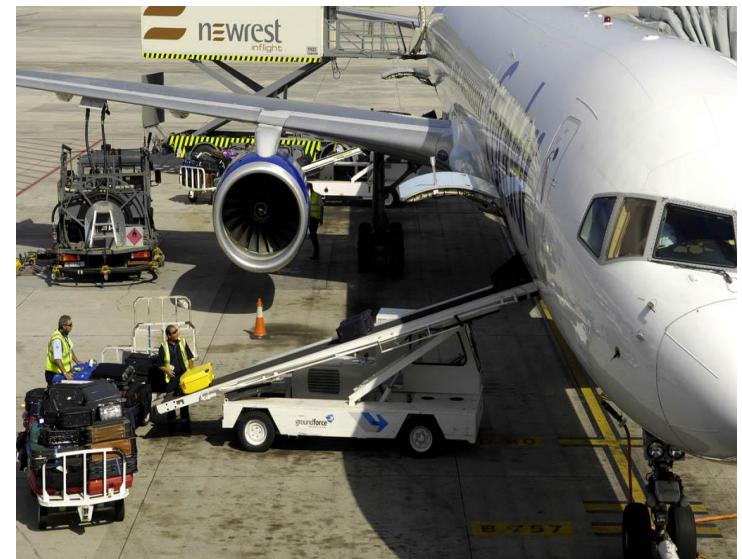


- Terrorizmus elleni intézkedések
- Szigorú előírások, repülésbiztonság
- Uniós repülésbiztonsági lista (fekete lista)





- A most érvényes, 1996-ban elfogadott bizottsági irányelv kettőben minimalizálja a földi kiszolgálást végző vállalkozások számát az 5 millió utas/év feletti uniós repülőtereken, ám azóta **a földi kiszolgálás keretfeltételei drámai változáson mentek át**
- A földi kiszolgálási ágazat nagy reményeket fűzött az Európai Bizottság 2011 év végi javaslatához, remélve, hogy az a piac további kiegyensúlyozott megnyitása révén növelni fogja a szolgáltatások hatékonyságát és általános színvonalát
- **Feltárt probléma kettős:**
 - a földi kiszolgálás egyrészt nem kellően hatékony a belépési és terjeszkedési korlátok miatt
 - másrészt annak minősége általánosságban nem tart lépést a változó igényekkel a megbízhatóságot, a rugalmasságot, a védelmet, a biztonságot, valamint a környezetvédelmet illetően



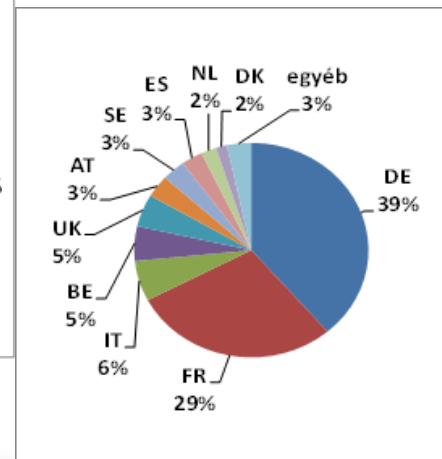
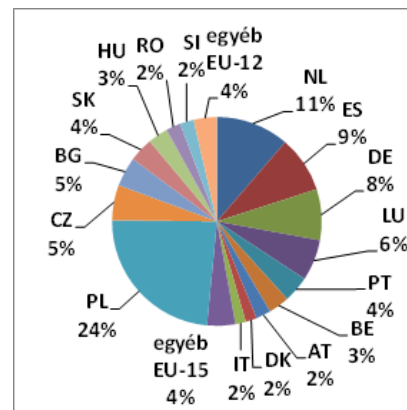
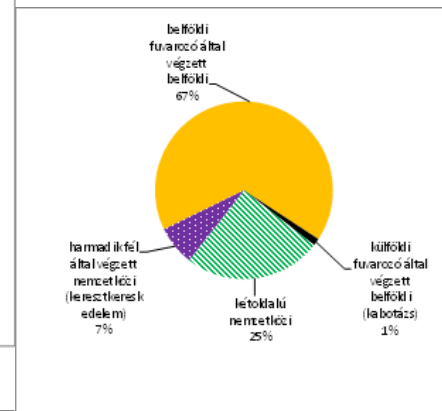
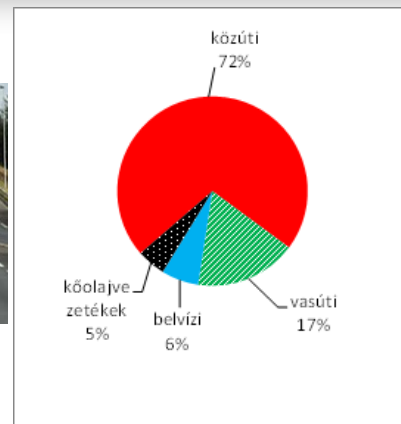
Állásfoglalás a földi kiszolgálásról (IMCO+TRAN)



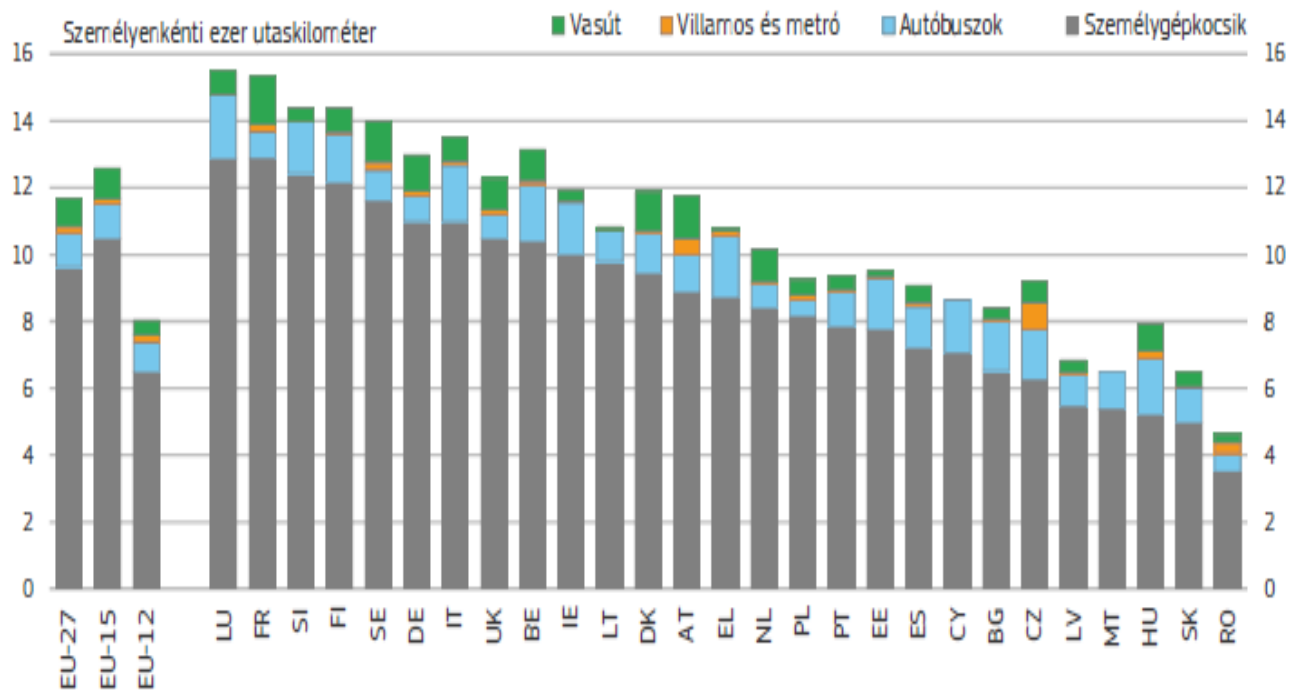
- A szakbizottsági EP-képviselőkkel és a piaci szereplőkkel egyetértésben úgy vélem, hogy a teljes piacnyitásra jelenleg nincs lehetőség, ugyanis az tovább növelné a földi kiszolgálást végző vállalkozásokra nehezedő nyomást
 - ez a bérszínvonal csökkenését, a foglalkoztatás biztonságának és a munkavállalók képzési lehetőségeinek romlását, valamint a részmunkaidős és ideiglenes foglalkoztatás növekedését is maga után vonná
- Hatékony földi kiszolgálás kiemelt jelentőségű az utasok, a repülőterek és a légitársaságok számára, továbbá elengedhetetlen a légiközlekedési infrastruktúra hatékony kihasználásához, azaz általánosságban a légiközlekedési rendszer megfelelő teljesítményéhez



- A személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása a vártnál lassabban zajlik
- Útdíjak: a külföldi járművezetőkre kirótt díjak nem lehetnek túlzottan magasak vagy diszkriminatívak
- A kabotázs részesedése még mindig csekély a belföldi áru fuvarozási piacokon, és jogszabályok továbbra is korlátozzák

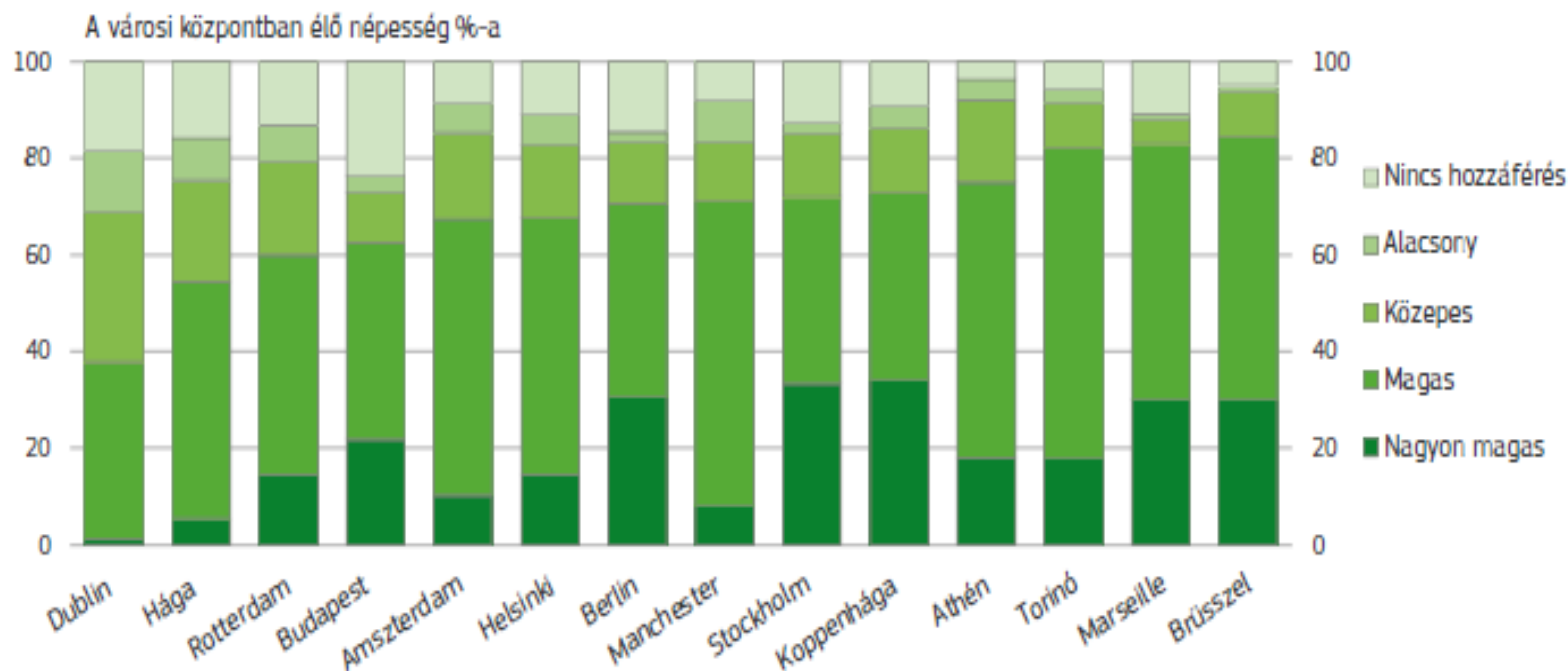


Hatodik kohéziós jelentés: fenntartható közlekedés



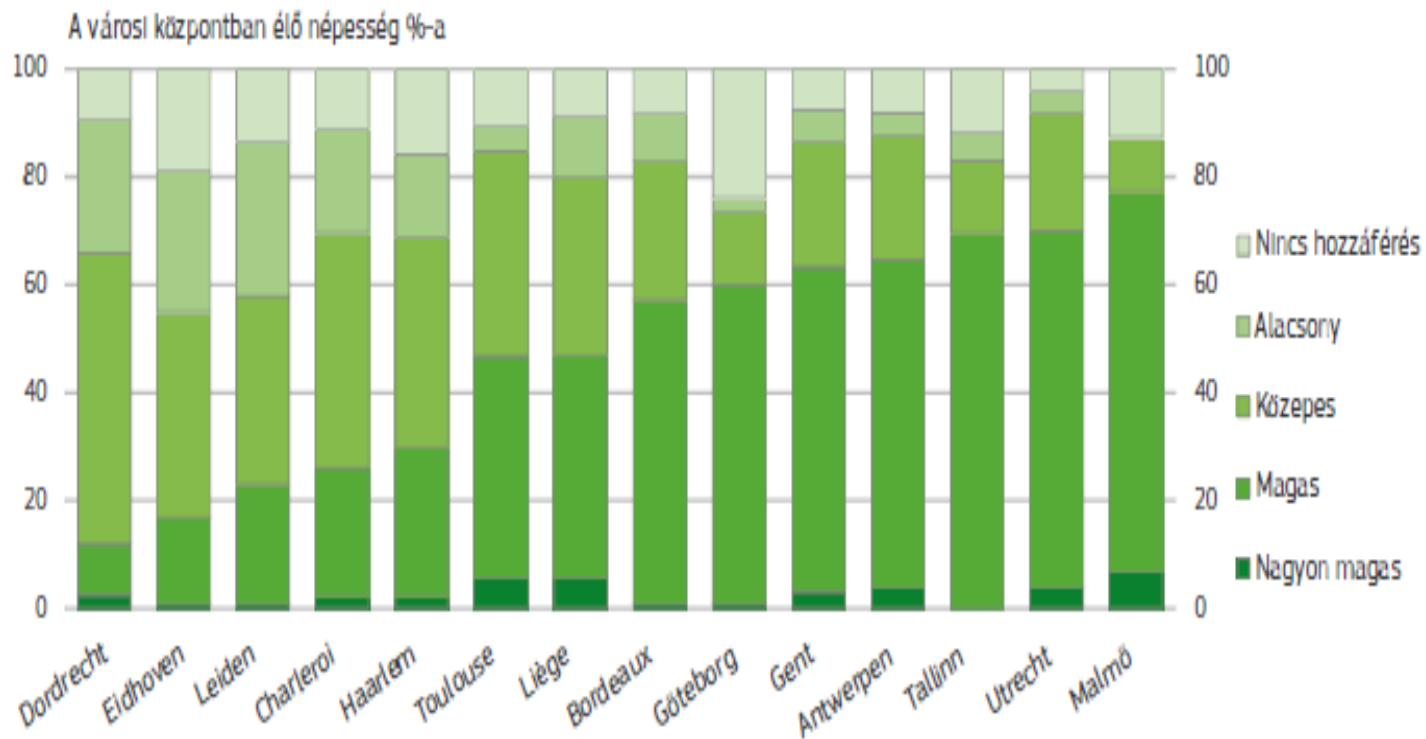
Utaskilométer közlekedési módoként, 2012

Hatodik kohéziós jelentés



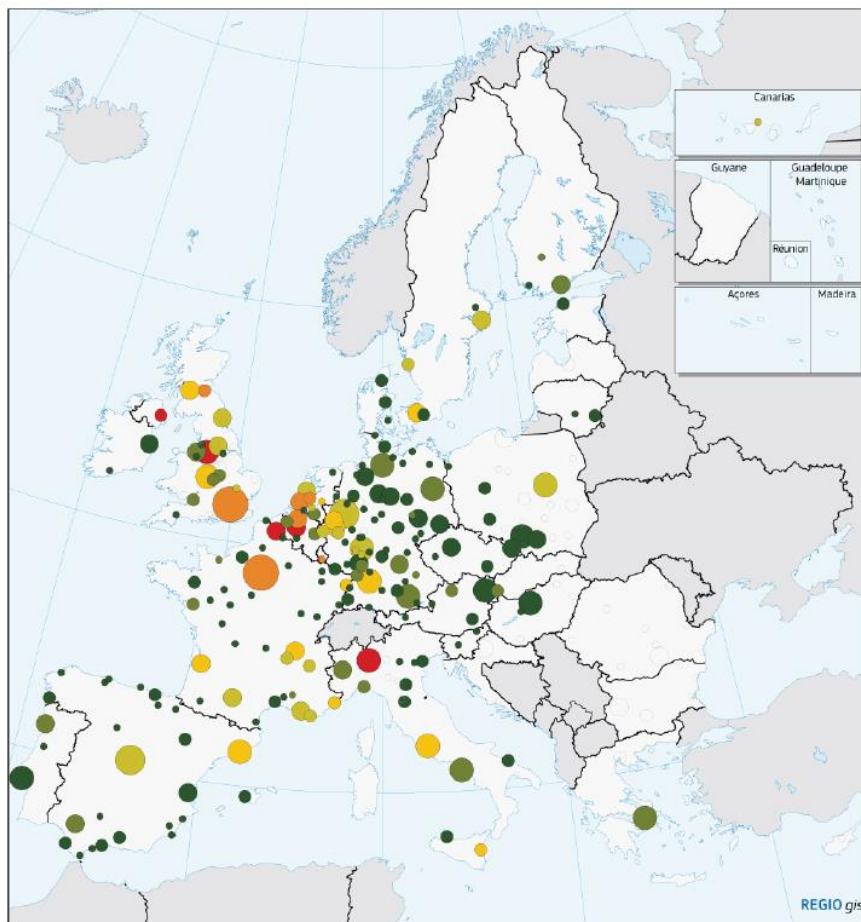
Tömegközlekedéshez való hozzáférés európai nagyvárosokban, 2012

Hatodik kohéziós jelentés: fenntartható közlekedés



Tömegközlekedéshez való hozzáférés közepes nagyságú európai városokban, 2012

A nagysebességű úthálózat zsúfoltsága funkcionális városi területeken , 2012



Zsúfoltság a teljes hálózat %-aként

- ≤ 5%
- 5,1%-10%
- 10,1%-15%
- 15,1%-20%
- 20,1%-25%
- > 25%
- nincs adat vagy nincsenek nagy sebességű utak

FVT népesség

- 250 000-500 000
- 500 001-1 000 000
- 1 000 001-2 500 000
- 2 500 001-5 000 000
- 5 000 001-7 500 000
- 7 500 001-12 000 000

Utak legalább 100 km/h sebességkorláttal.
FVT-k legalább 250 000 lakossal és legalább 100 km hosszú nagy sebességű utakkal.

Forrás: TomTom, JRC, DG REGIO



© EuroGeographics - A nemzeti térképész szolgálatok európai szövetsége

A jövő – Megközelíthetőség és energiahatékonyság

- Erős és versenyképes közlekedés
- Fokozódó piaci verseny a nemzetközi repülésben
- Elmozdulás az alacsonyabb CO2 kibocsátású közlekedési rendszerek felé
- Megtalálni az egyensúlyt a különböző közlekedési módok között
- Egységes európai közlekedési térség
- Emberek a középpontban



Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

ildiko.gall-pelcz@ep.europa.eu

