

EURÓPAI FÜZETEK 20.

SZAKMAI ÖSSZEFOGLALÓ A MAGYAR CSATLAKOZÁSI
TÁRGYALÁSOK LEZÁRT FEJEZETEIBŐL



Dr. Timár András
A közlekedési infrastruktúra

Közlekedéspolitika

A Miniszterelnöki Hivatal Kormányzati
Stratégiai Elemző Központ és a
Külgyminisztérium közös kiadványa

Európai Füzetek

A Miniszterelnöki Hivatal Kormányzati Stratégiai Elemző Központ
és a Külügyminisztérium közös kiadványa.

Felelős kiadó: Szeredi Péter

A szerkesztőbizottság elnöke: Palánkai Tibor

A szerkesztőbizottság tagjai: Bagó Eszter, Balázs Péter, Balogh András, Barabás Miklós,
Bod Péter Ákos, Erdei Tamás, Hefter József, Horváth Gyula, Hörcsik Richárd, Inotai András,
Kádár Béla, Kassai Róbert, Kazatsay Zoltán, Levendel Ádám, Lőrincz Lajos, Nyers Rezső,
Orbán István, Somogyvári István, Szekeres Imre, Szent-Iványi István, Török Ádám,
Vajda László, Vargha Ágnes

Főszerkesztő: Forgács Imre

Szerkesztő: Bulyovszky Csilla

Szerkesztőségi titkár: Horváthné Stramszky Márta

A szerkesztőség címe: MEH Európai Integrációs Iroda, 1055 Budapest, Kossuth tér 4.

Telefon: 441-3380

Fax: 441-3394

Lektor: Czombos Tamás

Kézirat lezárva: 2003. március 25.

Grafikai terv: Szutor Zsolt

Fényképek: Audiovisual Library European Commission; Megyeri Lajos; Csorba Gábor

Nyomás és előkészítés: Visit Nyomda & Stúdió

ISSN: 1589-4509

Budapest, 2003.



Kedves Olvasó!

Kevesen tudják, hogy az Európai Unió útjain évente 41 ezer ember hal meg közúti balesetek következtében. Óriási szám ez mindenképpen, de különösen úgy, hogy tudjuk: igen fejlett a Közösség közlekedési rendszere. Úgy látszik azonban, hogy ez sem elegendő. Ezért adta ki 2001. szeptember 12-én az unió az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönten” című Fehér Könyvét. Igaz, nem ez volt az első ilyen jellegű dokumentum. A korábbi Fehér Könyv 1992-ben született. Ennek fő célja a közlekedési piac megnyitása volt. A következő kilenc esztendő sikeresnek bizonyult. A piac szabaddá tételét – a vasúti ágazat kivételével – meg tudta valósítani a Közösség. Csökkentek a fogyasztói árak, javult a szolgáltatások színvonala, bővült a választék. Emelkedett az unió állampolgárainak életszínvonala, változtak a fogyasztási szokások és nőtt az egyéni mobilitás. Mindez nem jelenti, hogy nem maradtak bőven feladatok a 2010-ig terjedő időszakra.

Azon túl, hogy igen magas a közúti balesetek áldozatainak száma, vannak más gondok is. Először is természetesen az utazási kockázatok csökkentését jelöli meg feladatul a Fehér Könyv. Emellett azonban valamennyi közlekedési ágazatban hosszan sorolja a javítanivalókat. Kiemelten kezeli a vasúti közle-



kedés helyzetét. Elengedhetetlennek tartja a korszerűsítést, a megbízhatóságot, a járatok kihasználtságának elkerülését, a menetrend pontosabbá tételét, egy kizárólag áruszállításra szolgáló transz-európai hálózat kialakítását.

A közúti hálózat területén is bőven adódnak feladatok. Ilyen például a dömpingárák letörése, vagy a szociális és a biztonsági szabályok minél hatékonyabb betartatása. Természetesen sok a teendő a légi közlekedésben is, amely a Fehér Könyv szerint túlzottan szétaprózott és üzemanyagpazarló. Óriásiak a lehetőségek a tengeri – elsősorban a partmenti – és a belvízi hajózásban. E feladatok maradéktalan megoldása eredményezheti egy, már ma is nélkülözhetetlennek látszó transzeurópai közlekedési hálózat létrejöttét.



I. Az Európai Unió és Magyarország közlekedéspolitikájának összehangolása

1. Az Európai Unió közlekedéspolitikája

Az Európai Bizottság által 2001. szeptember 12-én megjelentetett, *Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni* című Fehér Könyv (COM/2001/370) is elismeri, hogy az Európai Közösség hosszú időn keresztül nem volt képes kialakítani a közös közlekedéspolitikát, amelyet már az 1957-ben aláírt Római Szerződésben is előírányoztak. Az Európai Bíróság 1985-ben elmarasztalta a Miniszterek Tanácsát az intézkedések elmulasztásáért, s a tagállamok csak ekkor vették tudomásul, hogy a Közösség e területen is jogszabályokat alkothat. Részben ennek is köszönhető, hogy 1992-ben a Bizottság megjelentette a közlekedéspolitikával foglalkozó *első Fehér Könyvet*, amelynek alapelve és fő célja a *közlekedési piac megnyitása* volt. Az azóta eltelt tíz évben ezt a célt – a vasúti ágazat kivételével – többnyire sikerült is elérni. Manapság a nemzetközi fuvarozást végző tehergépkocsiknak már nem kell üresen visszatérniük telephelyükre, mert szállíthatnak árut a származási országukon kívüli tagállamon belül is (*kabotázs*). A légi közlekedésben valódi versenyhelyzet alakult ki, és

részben ez az oka annak, hogy az Európai Unióban az elmúlt évtizedben a légi forgalom növekedése a gazdaság bővülésénél gyorsabb volt.

Később az 1992-ben megkötött *Maasrichti Szerződés* megerősítette a közös közlekedéspolitika intézményes és költségvetési alapelveit. Emellett tartalmazta a *transzeurópai közlekedési hálózat* (TEN-T) koncepcióját, amelynek alapján megkezdődött a közösségi finanszírozás segítségével megvalósítandó, európai jelentőségű projektek kidolgozása. Az egyhangú döntéshozattal elvileg a *minősített többségen* alapuló döntéshozatal váltotta fel, bár a Tanács döntései továbbra is többnyire egyhangúak. Az 1999. május 1-jén hatályba lépett *Amszterdami Szerződés* bevezette az együttdöntési eljárást a teljes közlekedési szektorra, s ezzel megerősítette az Európai Parlament szerepét a határozathozatali folyamatban.

A közös közlekedéspolitika első valós eredményeként a fogyasztói árak számottevően csökkentek, ugyanakkor a közlekedési szolgáltatások minősége javult, a választék bővült, ténylegesen megváltoztatva az európai állampolgárok életmódját és fogyasztási szokásait. Az egyéni mobilitást – amely az



1970-es napi 17 kilométerről 1998-ra 35 kilométerre növekedett – ma az Európai Unióban többé-kevésbé szerzett jognak tekintik.

További eredmény – a kutatási keretprogramok közlekedési eredményei mellett –, hogy az interoperabilitás elérése (a gyakorta eltérő műszaki jellemzőjű nemzeti közlekedési rendszerek akadálytalan együttműködése) érdekében korszerű műszaki megoldásokat fejlesztettek ki. A nyolcvanas évek végén megkezdett programok gyümölcse most érik be, amint ez a transz-európai nagysebességű vasúthálózat és a Galileo műholdas navigációs program példáján jól látható.

Ugyanakkor sajnálatos, hogy a korszerű műszaki megoldások alkalmazása és az infrastruktúra fejlesztése nem mindig járt együtt a vállalatok, különösen a vasútvállalatok gazdálkodási és irányítási módszereinek korszerűsítésével. Bár a közlekedési piac megnyitása az elmúlt tíz évben sikeres volt, a belső piac kiteljesedését és eredményes működését megnehezítik a versenynek a fiskális és a szociális szabályozás összehangolatlanságából eredő torzulásai.

A Fehér Könyv a legsúlyosabb gondok közé sorolja:

- az egyes közlekedési módok teljesítményének egyenlőtlen növekedését, a közúti közlekedés teljesítményarányának (2000-ben az unióban az áruszállításban 44 szá-

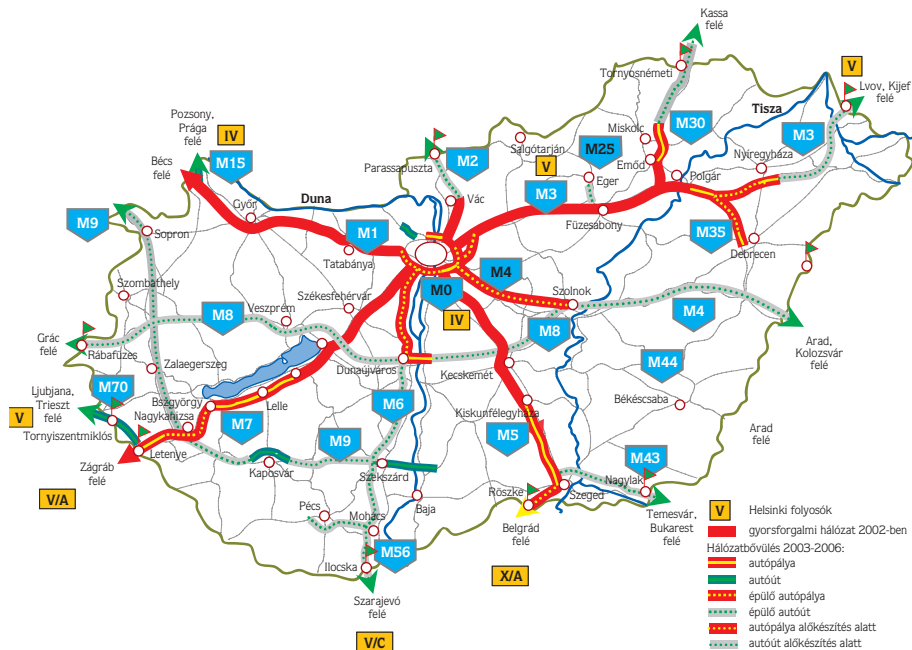
zalék, a személyszállításban 79 százalék) aránytalanul gyors növekedését;

- a főutakon és a vasútvonalakon, a városokban és a repülőterek környékén kialakuló forgalmi torlódásokat;
- a közlekedés környezetszennyező és egészségkárosító hatásait, és a közúti balesetek által okozott súlyos emberi és gazdasági veszteségeket.

A Fehér Könyv mintegy 60 közösségi intézkedésre tesz javaslatot. Tartalmazza a 2010-ig terjedő cselekvési programot, kijelölve a folyamat eredményességének mérésére alkalmas részcélokat és a végrehajtás figyelemmel kísérésére szolgáló eljárásokat – a tervezési időtávlat közepén, 2005-ben esedékes félidős felülvizsgálattal együtt –, annak ellenőrzésére, hogy elérték-e a konkrét (például a közlekedési munkamegosztásra, vagy a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó) célokat, illetve esetleg szükség van-e módosításokra. A javaslatok a következő témakörökre vonatkoznak.

1.1. A vasút újjáélesztése

Az ágazat újjáélesztése a vasúttársaságok közötti *versenyhelyzet* létrehozását jelenti. Új vasúti vállalkozások létrejötte elősegítheti a versenyt ebben az ágazatban, és olyan intézkedésekkel kell együtt járnia, amelyek bátorítják a vállalatoknak a szociális szempontokra és a munkafeltételekre is tekintet-



tel lévő átszervezését. Elsőbbséget élvez a *piacok megnyitása*, nemcsak a nemzetközi szolgáltatásokat illetően – amint azt 2000 decemberében elhatározták –, hanem (az üres vonatok közlekedtetésének elkerülése érdekében) a nemzeti piacon a kabotázásra, valamint a nemzetközi személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozóan is. Cél a vasúti közlekedés *megbízhatóságának* helyreállítása az üzemeltetők szemszögéből, ami a menetrendszerűséget és a pontosságot illeti, elsősorban az áruszállításban. Fokozatosan

ki kell alakítani egy kizárólag áruszállításra szolgáló vasútvonalakból álló *transz-európai hálózatot*.

A közúti közlekedés gazdasági helyzete ingatabb, mint amilyennek látszik. A közúti áruszállításban *csekély a haszon* a vállalatok nagymértékű elaprózódása és a fuvaroztatóknak, illetve az iparnak az árakra gyakorolt befolyása miatt. Ez egyes közúti fuvaro-



zó vállalatokat arra csábít, hogy a hátrányok kiküszöbölésére *dömpingárakat* alkalmazzanak, és megszegjék a szociális és biztonsági szabályokat. A Bizottság olyan törvény megalkotására fog javaslatot tenni, amely lehetővé teszi a *szereződések* bizonyos rendelkezéseinek *harmonizálását* annak érdekében, hogy a szállítókát megvédjék a fuvaroztatók befolyásától, és feljogosítja őket díjszabásuk módosítására az üzemanyagárak rohamos emelkedése esetén. Szükség lesz a közúti közlekedési szolgáltatások *üzemeltetési eljárásainak korszerűsítésére* is, a szociális jogokat, valamint a munkavállalók jogait szabályozó törvények egyidejű betartásával.

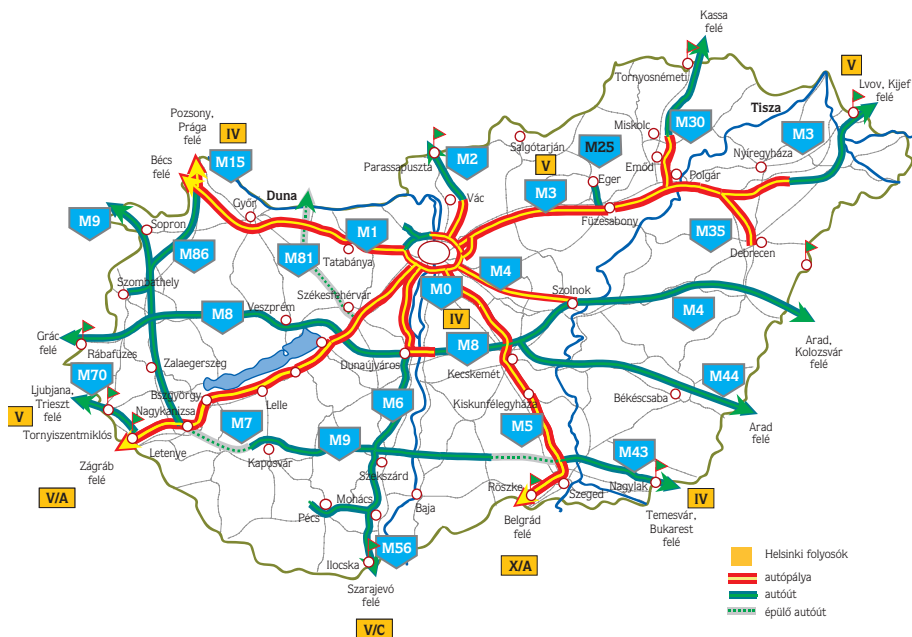
1.3. A tengeri és a belvízi hajózás támogatása

A partmenti tengerhajózás és a belvízi hajózás az a két közlekedési mód, amely hozzájárulhatna a – bizonyos közúti infrastruktúrák zsúfoltságából és a vasúti infrastruktúra hiányából eredő – problémák megoldásához, de mindkét közlekedési mód kapacitása folyamatosan *kihasználatlan*. A partmenti tengerhajózás felélénkítésére valóságos tengeri autópályákat kell létrehozni a transzeurópai közlekedési hálózat távlati tervének keretében. Szigorítani kell a tengerhajózás biztonságát célzó szabályokat. Annak érdekében, hogy az olcsó kikötők és az olcsó lobogók ellen hatékonyabban vehessük fel

a harcot, a Bizottság a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel (IMO – *International Maritime Organisation*) és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezettel (ILO – *International Labour Organisation*) együttműködve javasolni fogja, hogy tegyék a hajószemlék részévé a minimális szociális előírások betartásának ellenőrzését, és fejlesszenek ki egy valódi európai tengerhajózási forgalomirányítási rendszert. Annak érdekében, hogy lobogót változtatva minél több hajó lépjen át a Közösség regisztereibe, a Bizottság – az egyes tagállamokban kidolgozás alatt álló szabályozás mintájára – *raksúly-alapú adózási rendszert* bevezető irányelv kiadását fogja javasolni.

1.4. A légi közlekedés növekedése és a környezet védelme közötti egyensúly kialakítása

Az Európai Uniót légi irányítási rendszereinek túlzott *szétaprózottsága* sújtja, ami együtt jár a járatok késésével, üzemanyagpazarláshoz vezet, és hátrányosan hat az európai légitársaságok versenyképességére. Ezért elengedhetetlen egy sor sajátos – a légi közlekedés közösségi szintű jogszabályainak megalkotására és a katonai hatóságokkal, valamint az Eurocontrollal való hatékony együttműködés bevezetésére irányuló – javaslat megvalósítása 2004-ig. Európa égboltjának ilyen átszervezésével párhuzamosan a légügyi poli-



2. ábra. A 2015-ig megépíteni tervezett gyorsforgalmi úthálózat

tikának el kell érnie, hogy a repülőterek kapacitását a repülőgépek által okozott zaj- és légszennyezés csökkentésére vonatkozó új szabályok szigorú betartásával bővítsék.

1.5. Az intermodalitás gyakorlati megvalósítása

Az *intermodalitás*, azaz a különböző közlekedési módok együttműködése alapvető fontosságú a közúti közlekedés alternatíváinak fejlesztése szempontjából. A jelentős szállításkapacitás-tartalékkal rendelkező

szállítási módok teljesebb integrációját kell létrehozni, az egyedi szolgáltatásokat egyetlen hatékonyan irányított *szállítási láncban* összekapcsolva. Elsőbbséget élvez a rendszerek műszaki jellemzőinek összehangolása és interoperabilitásának, azaz átvihetőségének megteremtése, különösen a konténeres szállításban. Az innovatív kezdeményezésekre, kiváltképp a tengeri autópályák létrehozására irányuló új közösségi támogatási program (*Marco Polo*) célja az intermodalitás gyakorlati megvalósítása.



1.6. A transz-európai közlekedési hálózatok kiépítése

Bizonyos főutak telítődése, valamint az ebből következő levegőszennyezés miatt az Európai Unió számára fontos a már elhatározott transz-európai projektek megvalósítása. Az Európai Tanács 2001. júniusi, göteborgi ülésén elfogadott következtetésekkel összhangban a Bizottság azt javasolja, hogy a közösségi irányelvek felülvizsgálata összpontosuljon a vasúthálózat szűk keresztmetszeteinek megszüntetésére, a bővítés által keltett forgalmi áramlatok levezetésére előnyben részesítendőként meghatározott, elsősorban a határövezetben lévő utak építésére, továbbá a távol fekvő területek elérhetőségének javítására. Ezzel összefüggésben módosult az Európai Tanács essenai ülésén elfogadott, valamint az Európai Parlament és a Tanács 1996-ban jóváhagyott (a transz-európai közlekedési hálózatra vonatkozó) útmutatójában szereplő, *elsőbbséget élvező projektek* listája. A transz-európai hálózat sikeres megvalósítása érdekében a *finanszírozási szabályok* is megváltoztak, lehetővé téve a közösségi támogatás növelését – a teljes költség 20 százalékáig – a természeti akadályokon átvezető, de a kimutatható transz-európai hozzáadott érték szempontjából gyenge megtérülésű vasúti projektek esetén. A csatlakozó országok határain még meglévő szűk keresztmetszetek felszámo-

lását célzó projektek 20 százalékos támogatásra jogosultak. Tekintettel a nemzeti költségvetési finanszírozás alacsony szintjére, és a közigazgatási/magánvállalkozási társulások (*Public-Private Partnership, PPP*) korlátozott lehetőségeire, az infrastruktúrák használati díjából származó bevételek összegyűjtésén alapuló innovatív megoldásokra van szükség. A Közösség szabályait módosítani fogják, hogy lehetőség nyíljon a használok pénzügyi terheiből eredő bevétel egy részének elkülönítésére a leginkább környezetbarát infrastrukturális létesítmények finanszírozásához.

1.7. A közúti közlekedés biztonságának javítása

Érthetetlen és elfogadhatatlan a közúti balesetekkel kapcsolatban megnyilvánuló viszonylagos közöny, hiszen az Európai Unióban évente 41 ezer ember hal meg közúti balesetben. Ez annyit tesz, mintha egy közepes nagyságú város, lakosságával együtt eltűnne a térképről. Az Európa útjain bekövetkező közúti balesetek áldozatai, a halottak és a sérültek a társadalomnak több tízmilliárd eurójába kerülnek, de az emberi veszteségek mérhetetlenek. Az unió célja az, hogy 2010-re a *felére csökkentse* a közúti balesetek halálos áldozatainak számát. 2005-ig a Bizottság elsőbbséget kíván biztosítani a jó gyakorlati megoldások elterjesztésének, de fenntartja a



jogot, hogy törvényjavaslatot terjesszen elő, amennyiben a balesetek száma nem csökken. Annál is inkább, mert a csatlakozó országokban a baleseti statisztika még kedvezőtlenebb képet mutat. A Bizottság két, csak a transz-európai hálózatra vonatkozó javaslatot terjeszt majd elő: az első a *különösen veszélyes helyeken* felállítandó jelzések harmonizálását célozza, a második a nemzetközi kereskedelmi áruszállítás *ellenőrzését és büntetéseit* kívánja harmonizálni, különös tekintettel a gyorsajtásra és az ittas vezetésre.

1.8. Hatékony közlekedési díjszabás-politika elfogadtatása

Az egyes közlekedési módok nem mindig és nem mindenütt fedezik az általuk okozott költségeket. A helyzet tagállamonként és közlekedési módonként rendkívül eltérő. Ez a belső piac hibás működéséhez, és a közlekedési rendszeren belül a verseny torzulásához vezet. Ezért is szükséges az *üzemanyagadók* harmonizálása, és a *pályahasználati díjak* megállapítása egységes alapelveinek meghatározása. A külsődleges (externális) költségek beszámításával is elő kell segíteni a környezetet kevésbé károsító közlekedési módok elterjedését, és a pályahasználati díjból eredő bevétel felhasználásával a közlekedési



rendszer egészének hatékony működését célzó fejlesztéseket kell lehetővé tenni.

1.9. A használok jogainak és kötelezettségeinek elismerése

Erősíteni kell az európai polgárok jogát, hogy integrált, kiemelkedő minőségű szolgáltatásokhoz juthassanak elfogadható áron. A légi utasok jogait tartalmazó chartával a Bizottság olyan példát mutatott, amelyet célszerű más közlekedési módoknál is követni. A légi utasok információhoz való joga, a túlfoglalás miatt megtagadott beszállás és a baleset esetén járó kártérítés kötelezettsége a többi közlekedési módra is kiterjeszthető.



1.10. A jó minőségű városi közlekedés fejlesztése

A nagy- és a közepes városokban kialakult, egyre növekvő zsúfoltságtól szenvedő európai polgárok életminőségének általános romlására adott válaszként szorgalmazni kell a *jó gyakorlati megoldások* elterjesztését, a tömegközlekedés és a már meglévő infrastruktúra jobb kihasználásával. A helyi önkormányzatok szintjén eredményesebben kell leküzdeni a nehézségeket annak érdekében, hogy a tömegközlekedés korszerűsítése összeegyeztethető legyen a személygépkocsi ésszerű használatával.

1.11. Kutatás és technológiai fejlesztés a tiszta, hatékony közlekedés szolgálatában

A Bizottság már eddig is jelentős összeget (1997–2000 között több mint 1 milliárd eurót) fordított kutatásra és technológiai fejlesztésre, az utóbbi években olyan változatos témákban, mint az *intermodalitás*, a *környezetet nem szennyező járművek* és a *telematika*¹ közlekedési alkalmazása. Ezeket az erőfeszítéseket a jövőben is folytatni kell, a Fehér Könyvben kitűzött célok elérésére összpontosítva. Külön intézkedéseket igényel a kevésbé szennyező, biztonságosabb közúti közlekedés és tengerhajózás megvalósítása, valamint az intelligens rendszerek integrálása az infrastruktúra haté-

kony menedzselésének elősegítése céljából. Ebben a tekintetben az *E-Európa akcióterv* számos intézkedést javasol, mint például az innovatív információs és megfigyelő szolgáltatások alkalmazását a transz-európai hálózatban, a közepes és a nagyvárosokban, valamint aktív biztonsági rendszerek alkalmazását a járműveken. A közelmúltban elért kutatási eredmények alapján a Bizottság irányelvet fog előterjeszteni a bizonyos infrastruktúrák használatának megfizetetté-sére alkalmazható eljárások harmonizálására, elsősorban az *autópálya-használati díjakra*, továbbá az *alagutak* biztonsági szabványaira vonatkozóan.

1.12. A globalizáció hatásainak kezelése

A közlekedés szabályozása lényegében már régen nemzetközivé vált. Ez az egyik ok, amely megnehezítette a közös közlekedéspolitikai valódi helyének meghatározását, egyrészt a működő szervezetek keretében alkotott nemzetközi szabályok, másrészt a – gyakorta protekcionista – nemzeti szabályok között.

Mivel ezeknek a nemzetközi szabályoknak a fő célja az üzleti tevékenység és a kereskedelem megkönnyítése, általában nem szentelnek elegendő figyelmet a *környezetvédelem* és az *ellátási biztonság* kérdéseinek. Ennek következtében néhány éve egyes országok – például az USA – *regionális közlekedési*



egyezményeket alkalmaznak a különleges érdekek védelmére, elsősorban a tengerhajózásban és a légi közlekedésben. Az Európai Unió szorosan a nyomukban jár, hogy védelmet biztosítson a tengeri hajókatasztrófákkal szemben, illetve érvénytelenítse a repülőgépek által okozott zajra, vagy az utasoknak baleset esetén járó kártérítésre vonatkozó, nem megfelelő szabályokat.

Az unió bővítésekor – a közös közlekedéspolitikának és a transz-európai hálózatnak az egész földrészét átfogó kiterjesztésével egyidejűleg – át kell gondolni a Közösség nemzetközi szerepét, ha sikert akar elérni a fenntartható közlekedési rendszer kifejlesztésében, illetőleg a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés problémáinak kezelésében. A Bizottság javasolni fogja a Közösség szerepének megerősítését a nemzetközi szervezetekben, elsősorban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (*International Maritime Organisation*), a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetben (*International Civil Aviation Organisation*) és a Duna Bizottságban (*Danube Commission*). Ezzel egyrészt hatékonyan tudná képviselni Európa érdekeit, másrészt befolyásolni tudná ezen szervezetek tevékenységét a közlekedés olyan nemzetkö-

zi rendszerének létrehozásában, amely figyelembe veszi a fenntartható fejlődés alapvető követelményeit.

1.13. A fenntartható közlekedési rendszer közép- és hosszú távú környezetvédelmi céljai

Számos intézkedésre és politikai eszköz bevetésére van szükség ahhoz, hogy megkezdődjék a fenntartható közlekedési rendszer kialakulásához vezető folyamat. Időbe telik, míg megvalósulhat a végső cél. A megfogalmazott intézkedések csak egy hosszabb távú stratégia első szakaszára terjednek ki. A fenntartható közlekedési rendszer működési feltételeit is meg kell határozni annak érdekében, hogy a közlekedéspolitikusok hasznos információkhoz jussanak a továbblépéshez.

2. Magyarország közlekedéspolitikája

A ma hatályos, 1996-ban elfogadott magyar közlekedéspolitikát – bár stratégiai céljai és eszközrendszere továbbra is időszerű – az Európai Unióhoz való sikeres csatlakozás érdekében meg kell újítani. Szakemberek

2 Közlekedéstudományi Intézet: Közlekedéspolitikai a 21. század elején – Középtávú közlekedésfejlesztési program (Kék Könyv). Budapest, 2001. június, 288. o.



széles körének bevonásával már 2001-ben megkezdődött ez a munka, s kidolgozták a *középtávú közlekedésfejlesztési programot*². A 2003–2015 közötti időszakban megvalósítani tervezett közlekedéspolitika koncepciója is elkészült a közelmúltban, ezt társadalmi vitára bocsátotta a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium. Távlatilag Magyarországon olyan *integrált közlekedési rendszer* létrehozása a cél, amely a személy- és áruszállítási igények magas színvonalú kielégítésével szolgálja a fenntartható gazdasági növekedést.

Kezdeti szakaszában, tehát az Európai Unióhoz való csatlakozásig, majd az azt követő néhány évben – a hazai közlekedési rendszer mai állapotából kiindulva – a magyar közlekedéspolitika egyes céljai és prioritásai, bár összhangban vannak az EU közös közlekedéspolitikájával, bizonyos mértékben eltérnek attól. Hangsúlyozni kell, hogy a magyar közlekedési rendszer korszerűsítésére és fejlesztésére nem elsősorban az unióhoz való csatlakozás miatt van szükség, hanem azért, mert a közlekedési infrastruktúra tartós *alulfinanszírozása* következtében, valamint a piacgazdaság követelményeivel még össze nem hangolt irányítási és szabályozási rendszere miatt a közlekedés mára a gazdasági fejlődés akadályává vált, és évről élv *súlyos veszteségeket okoz* a nemzetgazdaságnak.

Ebből is következően a magyar közlekedéspolitika alapvető prioritása egyelőre a

közlekedési hálózatok fejlesztése és az elérhetőség javítása a regionális egyenlőtlenségek csökkentése érdekében, azaz a gyorsforgalmi úthálózat kiépítése, a vasúti fővonalak korszerűsítése. Ez összhangban van a 2003-ban véglegessé váló Nemzeti Fejlesztési Terv



infrastruktúra-fejlesztési operatív programjával is. (Csak az ebben szereplő közlekedési projektek megvalósításához igényelhető közösségi támogatás társfinanszírozás formájában.)

Fontos feladat a magyar *vasúti közlekedés* szervezeti és műszaki megújítása, versenyképességének növelése. A közösségi jogszabályok átvétele ezt elősegíti, de önmagában nem elégséges, nem helyettesíti a szükséges, *átfogó reformot*. A MÁV Rt. gazdálkodásának eredményesebbé tételéhez tovább már



aligha halogatható a kisforgalmú, veszteséges vasútvonalak ügyének rendezése. Ehhez segítséget jelenthet, hogy megkezdődött az a folyamat, amelynek eredményeképpen a mai adminisztratív-tervezési régiókból a közigazgatási feladatokat is ellátó, *önálló költségvetésű régiók* alakulnak ki. Csak ilyen régiók létrejötte után van remény a regionális, helyi érdekeltségű mellékvonali vasúthálózat létrehozására.

A közúti közlekedésben – a regionális közigazgatási reformmal összhangban – korszerűsíteni kell az országos és az önkormányzati úthálózat fenntartását és üzemeltetését végző, a vagyongazdálkodásért felelős szervezetet, a tevékenység-finanszírozáson alapuló szerződéses kapcsolatokat elterjesztésével. Célszerű lenne ismételten megvizsgálni a közúti kiadások finanszírozását hosszú távon biztonságossá és tervezhetővé tevő, elkülönített költségvetési forrásokon alapuló *finanszírozási rendszer* meghatározott időre szóló bevezetésének lehetőségét.

Míg a vasúti személyszállítás mint közszolgáltatás finanszírozása összhangban van az unió szabályozásával, addig a belföldi menetrend szerinti *autóbuszközlekedésben* ez még a csatlakozásig teljesítendő feladat. A helyi és a helyközi személyszállítást végző közlekedési vállalkozások ugyanis nem kötelezhetők a gazdasági érdekekkel ellentétes közszolgáltatások ellátására, csak akkor, ha ebből



eredő veszteségeiket költségvetési forrásokból megtérítik. Mivel erre vonatkozóan Magyarország nem kért derogációt, az autóbuszsal végzett, menetrend szerinti személyszállítási tevékenységekhez jelenleg kapcsolódó *árkiegészítési rendszert* át kell alakítani, ugyanis ha erre nem kerül sor, 2004. május 1-jétől több helyen megszűnhet a menetrend szerinti autóbuszközlekedés. Sürgősen ki kell dolgozni és hatályba kell léptetni a közszolgáltatási kötelezettségből eredő veszteség teljes kiegyenlítését lehetővé és kötelezővé tevő jogi és pénzügyi szabályozást.



A városi közlekedésben – amióta annak felügyeletét és irányítását az önkormányzatok vették át – egyelőre nem alakult ki egységes közlekedéspolitikai szemlélet. Ezért a közeljövőben, a magyar közlekedéspolitikai folyamatban lévő kidolgozásával párhuzamosan hozzá kell kezdeni a városi közlekedéspolitikai koncepció kidolgozásához is. Ennek célja a személygépkocsi-közlekedés és a közösségi közlekedés együttműködésének kialakítása, az utóbbi már elért szolgáltatási színvonalának lehetőség szerinti megtartásával, esetleg javításával. A nagyobb *infrastrukturális fejlesztések* (például hidak, felüljárók, budapesti metró) esetében ki kell dolgozni azt a szabályozást, amely lehetővé teszi, hogy a központi költségvetésből származó forrásokat és a közösségi támogatásokat pályázatok útján bevonják a finanszírozásba.

A *légi közlekedésben* a legfontosabb feladat a Malév üzleti és privatizációs stratégiájának kidolgozása, tőkehelyzetének rendezése a költségvetés segítségével, még az EU-csatlakozást megelőzően. Ez utóbbi előfeltétele a légitársaság költség szerkezete kívánatos átalakításának, a repülőgéppark folyamatban lévő, illetve tervezett megújításának

és bővítésének (saját tulajdonú járművek arányának növelése). Mielőbb dönteni kell a *stratégiai partnerválasztás* (nemzetközi légitársasági szövetséghez való csatlakozás) és az ezzel járó esetleges külső tőkebevonás kérdésében. Korszerűsíteni kell a Ferihegyi repülőtér 2A terminálját, és – amikor ezt a forgalom növekedése indokoltá teszi – elő kell készíteni a 3. terminál építését.

A *belvízi hajózás* versenyképességének növeléséhez fejleszteni kell a hajózható *víziutakat* (elsősorban a dunai víziutakat) és a kikötőket. A gázlókat és a keletkezésüket kiváltó körülményeket a Dunán hagyományos *folyamszabályozási eszközökkel*, a szlovák féllel egyeztetve, és lehetőleg közösségi források bevonásával célszerű megszüntetni. Fontos feladat a *közlekedésbiztonsági ellenőrzés* független hatósági intézményeinek létrehozása. A kormány a közelmúltban a Magyar Hajózási Rt. privatizációjáról döntött. A társaság a sikeres privatizáció nyomán megerősödhet, és képes lehet hozzájárulni ahhoz, hogy a külkereskedelmi forgalomban ne csökkenjen tovább a vízi szállítás mai, hozzávetőleg 20 százalékos részaránya.



II. A közlekedéssel kapcsolatos közösségi joganyag és a csatlakozás

1. A közösségi joganyag nemzeti jogrendszerbe illesztése

Az Európai Unióhoz csatlakozni kívánó országoknak úgy kell nemzeti törvényeiket, szabályzataikat és eljárásaikat a Közösség teljes joganyagával (*Acquis Communautaire* – közösségi vívmányok) összehangolniuk, hogy az erre vonatkozó EK-jogszabályok beépülnek a nemzeti jogrendszerbe. Ez a kötelezettség természetesen a csatlakozás után is fennmarad.

A tagságnak nemcsak a jogszabályok átvétele a feltétele, hanem meg kell teremteni a hatékony *végrehajtáshoz*, a jogszabályok betartásának *ellenőrzéséhez* szükséges körülményeket is. Így különösen a megfelelő költségvetési forrás biztosításával létre kell hozni az *Acquis*-ban megkövetelt intézményeket, a meglévőket pedig létszámukat és műszaki eszközeiket tekintve meg kell erősíteni

2. Az Európai Unió közlekedéssel kapcsolatos joganyaga

Az unió közlekedéssel kapcsolatos, hatályos joganyaga megközelítőleg 300 jogszabályt foglal magában. A legfontosabbakat – amelyek átvételéről a Csatlakozási Szerződés átfogóan rendelkezik – a *mellékletben* foglaltuk össze.





III. A magyar derogációs igények

A csatlakozási tárgyalásokon a közlekedési fejezetet 1999-ben nyitották meg, és 2001 decemberében sikerült előzetesen lezárni. Magyarország négy területen kapott átmeneti mentesítést bizonyos közösségi jogszabályok egyes rendelkezéseinek alkalmazása alól. Ezek a Csatlakozási Szerződés X. mellékletének 9. fejezetében találhatók.

1. A vasúti piacnyitás

Erre vonatkozóan 2006 végéig kértünk és kaptunk átmeneti mentességet. A magyar vasút versenyképességi hátrányára tekintettel az úgynevezett transz-európai vasúti áruszállítási hálózat magyar szakaszait egyelőre csak korlátozottan nyitjuk meg. Ez a 7600 kilométer vasúti hálózathoz mintegy 2800 kilométert érint, amelyet a közösségi vasúttársaságok csak a teljes kapacitás 20 százalékáig használhatnak. A vasúti áruszállítás liberalizációjáról szóló közösségi jogszabályok alapján az uniós vasúttársaságok háromféle módon férhetnek hozzá más tagállamok hálózatához:

- a vasúttársaságok nemzetközi csoportosulásainak *tranzitjogot*,
- a kombinált fuvarozásban részt vevőknek pedig *szabad hozzáférést* kell biztosítani;

- 2003. március 15-től szabad a nemzetközi fuvarozás a Transz-európai Vasúti Árufuvarozási Hálózaton (*Trans-European Rail Freight Network, TERFN*).

A piacra lépés három módozata közül az első kettőre (nemzetközi szövetségek, kombinált fuvarozás) abban az értelemben nem vonatkozik a magyar átmeneti mentesség, hogy ezeknek az igényeknek a 20 százalék túllépése esetén is eleget teszünk. A liberalizáció harmadik módozatát igénybe vevő vasúttársaságok ebben az esetben nem kapnak hozzáférést, egyébként pedig a 20 százalékból fennmaradó részre jogosultak. Ezért a Csatlakozási Szerződés szerint:

„A Tanács 1991. július 29-i 91/440 EKG irányelve a Közösség vasúttjainak fejlesztéséről 10(3) pontjának rendelkezéseit 2006. december 31-ig Magyarországon csak a következő feltételekkel kell alkalmazni.

A Magyar Államvasutak Rt. (MÁV) hátrányos megkülönböztetéstől mentesen együttműködik más vasúttársaságokkal a nemzetközi, import, export és Magyarországon átmenő vasúti árufuvarozásban. Az irányelv 10(1) és (2) pontjában meghatározott hozzáférési jogokat korlátozás nélkül meg kell adni.

Magyarországon a transz-európai vasúti áruszállítási hálózat éves összkapacitásának



legalább 20 százalékát a MÁV-tól különböző vasúttársaságoknak kell fenntartaniuk, valamennyi kiindulópont-célpont viszonylatban lehetővé téve a MÁV által élvezett utazási időkhöz hasonlók elérését. Az infrastruktúra-menedzsernek hálózati nyilatkozatban kell megadnia minden egyes vasútvonal tényleges kapacitását. Az éves összkapacitás fenti 20 százaléka a 91/440 EKG irányelv 10(1), (2) és (3) pontjában szereplő hozzáférési jogokra vonatkozik.”

2. A közúti áru fuvarozási kabotázs

A fuvarozó cég székhelyétől eltérő tagállam területén végzett belföldi fuvarozás (kabotázs) korlátozását nemcsak Magyarország, hanem az unió is kérte. A csatlakozástól számított 3 évig *kölcsönös kabotázs-tilalom* lesz, de az egyes tagországoknak bilaterális alapon joguk van eltekinteni ettől. A harmadik év végén az általános tilalom megszűnik, de egyedi tagállami relációban még további két évig fenntartható. Az ötödik év végétől a kabotázs teljes körűen liberalizált lesz. Ugyanakkor a nemzetközi (azaz az országhatárokat átlépő) áruszállítás a csatlakozást követően teljes mérték-

ben liberalizálttá válik.³ A Csatlakozási Szerződés szerint:

„A Tanács 1993. október 25-i 3118/93 EKG rendelete azoknak a feltételeknek a megállapításáról, amelyek alapján nem honos fuvarozók belföldi közúti fuvarozási szolgáltatásokat nyújthatnak egy tagállamon belül.

A 3118/93 EKG rendelet 1. cikkének hatálya alóli mentesítésként a csatlakozás időpontjától számított harmadik év végéig a magyarországi székhelyű fuvarozók más tagállamok területén a belföldi közúti áruszállítási szolgáltatásokból ki vannak zárva, a más tagállamokbeli székhelyű fuvarozók pedig ki vannak zárva a belföldi közúti áruszállítási szolgáltatásokból Magyarországon.

A csatlakozás időpontjától számított harmadik év vége előtt a tagállamok értesítik a Bizottságot, hogy ezt az időszakot legfeljebb két évvel meghosszabbítják-e, vagy ettől kezdve a rendelet 1. cikkét teljes mértékben alkalmazzák. Csak a rendelet 1. cikkét alkalmazó tagállamokbeli székhelyű fuvarozók végezhetnek belföldi áruszállítási szolgáltatásokat a többi, az 1. cikket ugyan-csak alkalmazó tagállamban.

Azokban a tagállamokban, amelyek a (b) paragrafus értelmében a rendelet 1. cikkét alkalmazzák, az alább ismertetett eljárás-

3 Ezzel a ma szigorúan engedélykötelezett európai piac akadálymentesen elérhető lesz az erre felkészült magyar fuvarozók számára is.



A Csatlakozási Szerződésben szereplő útkorszerűsítési program (km)

Főúthálózat	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Összesen 2001-2006	Főúthálózat	2007	2008	Összes 2007-2008	Összes 2001-2008
A CONF-H 37/00 2. Melléklet térképén jelzett utak (2., 3., 4., 6., 8., 33., 35., 42., 44., 47., 56., 61. sz. út) megerősítése		78	126	270	270	270	1014					1014
41., 49., 51., 58. sz. utak megerősítése				51	65	69	185	74., 87., 86. sz. út megerősítése	100	100	200	385
Egyéb utak megerősítése	30	50	70	70	70	70	360	Egyéb utak megerősítése	70	70	140	500
Új útépitések (főleg elkerülő szakaszok)	29	49	45	27	35	61	246	Új útépitések (főleg elkerülő szakaszok)	60	60	120	366
Főutak összesen	59	177	241	418	440	470	1805		230	230	460	2265
Autópálya és autópálya hálózat												
Új utak építése (M0, M3, M5, M7, M30, M35, M43, M70)		65	24	20	237	85	431	Új utak építése (M6-56, M7, M8, M0)	177	165	342	773
Összesen	59	242	265	438	677	555	2236		407	395	802	3038

hoz folyamodhatnak a csatlakozástól számított ötödik év végéig.

Amikor az előző bekezdésben említett tagállam belföldi fuvarpiacán, vagy annak egy részén a kabotázsforgalom miatti, vagy azáltal súlyosított komoly zavarok lépnek fel – például jelentős túlkínálat alakul ki, vagy veszélybe kerül a fuvarozó vállalatok számottevő részének pénzügyi stabilitása, illetve fennmaradása –, akkor ez a tagállam erről valamennyi részletre kiterjedően értesíti a Bizottságot és a többi tagországot.

Ezen információ alapján a tagállam kérheti a Bizottságot, hogy a normális állapot helyreállítása érdekében részben, vagy teljes egészében függessze fel a rendelet 1. cikkének alkalmazását.

Az érintett tagállam által bemutatott adatok alapján a Bizottság megvizsgálja a helyzetet, és a kérelem benyújtásától számított egy hónapon belül dönt a védintézkedések elfogadásának szükségességéről. A rendelet 7. cikkének 3. paragrafusa második, harmadik és negyedik bekezdésében leírt eljárást,



valamint a 4. 5. és 6. paragrafust kell alkalmazni.

Az első bekezdésben említett tagállam sürgős és rendkívüli esetekben felfüggesztheti a rendelet 1. cikkének alkalmazását, a Bizottság ésszerű határidőn belüli utólagos értesítésével.

Mindaddig, amíg a rendelet 1. cikkét az (a) és (b) paragrafusok értelmében nem alkalmazzák, a tagállamok a belföldi közúti árufuvarozási szolgáltatásokhoz való hozzáférést szabályozhatják kétoldalú megállapodások alapján, kabetársengedélyek fokozatos kicserélésével. Ez magában foglalhatja a teljes liberalizáció lehetőségét is.

Az (a)–(c) paragrafusok alkalmazása nem vezethet a belföldi közúti árufuvarozási szolgáltatásokhoz való hozzáférésnek a Csatlakozási Szerződés aláírása előttinél szigorúbb korlátozásához.”

3. A közúti pályaszerkezetek és a hidak teherbírása

Az unióban érvényes szabályozás szerint a legnagyobb megengedett tengelyterhelés 11,5 tonna. Figyelembe véve, hogy a magyar közúthálózat 10 tonnás tengelyterhelésre van méretezve, az erre vonatkozó irányelv alkalmazása alól a magyar fél a szükséges útburkolat-megerősítések nagy költségére való tekintettel 2008 végéig kapott felmen-

tést. Ez azt jelenti, hogy a hazai úthálózaton a korábban érvényes 10 tonna tengelyterhelést felváltó 11,5 tonna terheléshatár elfogadása miatt szükséges, mintegy 7500 kilométer *burkolatmegerősítés* fokozatosan végezhető el, végső határideje elhalasztható. Ezzel az EU a csatlakozási tárgyalások egyik legelőnyösebb engedményét nyújtotta a magyar félnek. A végső határidő már a Közösség 2007-től kezdődő, új hétéves költségvetési ciklusába esik. Így valószínűsíthetően jelentős EU-források igénybevételeire is lehetőségünk nyílik majd az útburkolat-megerősítések céljára. A Csatlakozási Szerződés szerint:

„A Tanács 1996. július 25-i 96/53 EK irányelve a belföldi és a nemzetközi közlekedésben megengedett legnagyobb méretek, illetve a nemzetközi közlekedésben megengedett legnagyobb tömegek megállapításáról a Közösség területén közlekedő bizonyos közúti járművekre vonatkozóan (Hivatalos Lap 235, 1996.9.17, 59. o.), amelyet legutóbb az Európai Parlament és a Tanács 2002. február 18-i 2002/7 EK irányelve módosított.

A 96/53 EK irányelv 3 (1) cikke alóli mentesítésként, az irányelv I. mellékletében meghatározott 3.2.1, 3.4.1, 3.5.1 és 3.5.3. kategóriák határértékeinek megfelelő járművek 2008. december 31-ig csak akkor használhatják a magyar úthálózat



nem korszerűsített részeit, ha megfelelnek a magyar tengelyterhelési határértékeknek.

Magyarország betartja a tranzit főhálózat korszerűsítésére vonatkozó – a tájékoztató táblázatban vázolt – ütemtervet. Bármely, a Közösség költségvetéséből eredő forrás igénybevételével megvalósított infrastrukturális beruházás esetén biztosítják, hogy az utakat 11,5 tonna tengelyterhelésnek megfelelő teherbírására építik, vagy erősítik meg. A korszerűsítés üteméhez igazodóan a magyar úthálózatot (lásd táblázat) fokozatosan megnyitják a nemzetközi forgalomban közlekedő, az irányelv határértékeinek megfelelő járművek előtt.

A hálózat nem korszerűsített részeit használó, a nemzetközi forgalomban közlekedő, az irányelv határértékeinek megfelelő járművekre hátrányos megkülönböztetéstől mentesen, ideiglenes pótdíjak vethetők ki. A 10 tonna (légrugózás nélküli járművek) és 11 tonna (légrugózásos járművek) magyar tengelyterhelési határértékeket meghaladó járműveknek magyar útvonalengedélyt kell beszerezniük annak érdekében, hogy bizonyos útszakaszokat és hidakat elkerüljenek. Magyarország 0,5 tonnás eltérést elfogad a légrugózásos járművek tengelyterhelésének mérésekor, és csak akkor veti ki az ideiglenes pótdíjat, ha a tengelyterhelés meghaladja a 11,5 tonnát.



Nem vetnek ki ideiglenes pótdíjat az irányelv határértékeinek megfelelő járművekre, amikor a következő fő tranzitutakat használják:

Hegyeshalom/Nagylak (IV. Páneurópai folyosó) tranzitút: nevezetesen az E60-as út az osztrák határtól Hegyeshalomig és Budapestig, az E60-as út Budapest déli elkerülése, az E75-ös út Budapesttől Kiskunfélegyházáig;

Rajka/Nagylak (IV. Páneurópai folyosó) tranzitút: nevezetesen az E65-ös út a szlovák határtól Rajkáig és Hegyeshalomig, az E60-as út Hegyeshalomtól Budapestig, az E60-as út Budapest déli elkerülése, az E75-ös út Budapesttől Kiskunfélegyházáig;



Tornyiszentmiklós/Nagylak (V. és IV. Páneurópai folyosó) tranzitút: nevezetesen az E71-es út Siófoktól Budapestig, az E60-as út Budapest déli elkerülése, az E75-ös út Budapesttől Kiskunfélegyházáig;

Hegyeshalom/Röszke (IV. és X. Páneurópai folyosó) tranzitút: nevezetesen az E/O-ás út az osztrák határtól Hegyeshalomig és Budapestig, az E60-as út Budapest déli elkerülése, az E75-ös út Budapesttől Kiskunfélegyházáig;

Rajka/Röszke (IV. és X. Páneurópai folyosó) tranzitút: nevezetesen az E65-ös út a szlovák határtól Rajkáig és Hegyeshalomig, az E60-as út Hegyeshalomtól Budapestig, az E60-as út Budapest déli elkerülése, az E75-ös Budapesttől Kiskunfélegyházáig.”

4. A zajos repülőgépek fogadásának tilalma

A zajos repülőgépek forgalmát korlátozó irányelv alkalmazása alól egyes FÁK-államokból származó repülőgépek esetében (ezek teszik ki a zajos gépek 75 százalékát) Magyarország 2004 végéig átmeneti mentességet kapott, így ezek a gépek továbbra is leszállhatnak Ferihegyen. A Csatlakozási Szerződés szerint:



„A Tanács 1992. március 2-i 92/14 EKG irányelve a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény, második kiadás (1988) 16. melléklete, 1. kötet, 2. fejezet, II. része által meghatározott repülőgépek használatának korlátozásáról.

A 92/14 EKG irányelv 2(2) cikke alóli mentesítésként, az irányelv 2(1)(a) cikkében meghatározott feltételeket Magyarországon 2004. december 31-ig nem kell alkalmazni az Azerbajdzsánban, Kazahsztánban, Moldovában, az Orosz Föderációban, Türkmenisztánban és Ukrajnában nyilvántartásba vett, és ottani székhelyű természetes, vagy jogi személyek által üzemeltetett repülőgépekre vonatkozóan.”



IV. További teendők, a felzárkózáshoz igénybe vehető segítség

1. A jogharmonizáció befejezése

Az Európai Bizottság Magyarországról készített 2002. évi országjelentése megállapította, hogy az 1997 óta folyamatban lévő jogharmonizációs munkának köszönhetően a közlekedési szektor jogalkotása már *döntően összhangban van* a közösségi joganyaggal. Azaz a jövőben a közúti, a vasúti és a belvízi közlekedés területén hátralévő jogszabályok átvételére kell összpontosítani. Kiemelt fontosságú a központi és helyi szakmai közigazgatás és az ellenőrző hatóságok (például Közlekedési Felügyelet) további erősítése (létszámnövelés, képzés, középtávú fejlesztési tervek készítése).

A *közúti közlekedési* közösségi joganyag átvétele a közúti személyszállítási szolgáltatást végzők szakmai hozzáértési követelményrendszerének bevezetésével nagyrészt megvalósult. Magyarország 2002-ben aláírta a nemzetközi, különjáratú buszközlekedést szabályozó *Interbus Megállapodást*. További feladat az egységes ellenőrzési eljárásra és a kereskedelmi célú járművek műszaki ellenőrzésére vonatkozó jogszabályok átvétele. A szociális szabályok átvételében (vezetési és

pihenőidők ellenőrzése), valamint az ellenőrzésben (szakmához jutás) további intézkedések szükségesek. A Közlekedési Felügyeletet meg kell erősíteni (további létszámnövelés, folyamatos képzés, fejlesztési terv elkészítése). A még szükséges jogharmonizációra előreláthatóan 2003-ban sor kerül.

A *vasúti közlekedési* közösségi joganyag átvételében és alkalmazásában még komoly erőfeszítésekre van szükség. A módosított vasúti törvény, amely szabályozza a vasúthálózathoz való hozzáférés feltételeit, 2002 januárjában hatályba lépett. A személy- és a teherszállítás számviteli szétválasztása a MÁV Rt.-n belül 2003 januárjában megtörtént, de továbbra is hiányoznak az alapvető feladatkörök függetlenségére vonatkozó jogszabályok. A vasúti rendszerek együttműködtethetőségére vonatkozó jogszabály átvételére sem került még sor. Sürgős feladat a vasúti vállalkozási tevékenység engedélyezése, a kapacitások elosztására, a pályahasználati díjak beszedésére és a piacfelügyelet ellátására független szervezetek létrehozása. Az ezzel kapcsolatos jogharmonizáció igen vonatottan és lassan halad.

A *belvízi közlekedést* illetően a jogharmonizáció befejezettnek tekinthető, de bizonyos



jogszabályok átvételét egyes területeken fel kell gyorsítani. A *Belvízi Hajózási Alap* felállításához szükséges törvénymódosítás megtörtént. A tengerhajózás területén 2002 augusztusában kihirdettük az Európai Közösség tagállamainak területén lévő kikötőket érintő forgalomban részt vevő személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról szóló GKM rendeletet. 2002 szeptemberében megjelent a tengeren menetrend szerint közlekedő kompok biztonságos üzemeltetéséhez kötelező vizsgálatról szóló GKM rendelet.

A légi közlekedés tekintetében Magyarország a közösségi joganyag jelentős részét már

átvette. Jogközelítésre került sor a kereskedelmi légi szállítási szolgáltatás és földi kiszolgálás engedélyezésére vonatkozó jogszabály keretében. A légi közlekedés területén megtörtént a közösségi joganyaggal összhangban álló átszervezés, létrejött a *Polgári Légiközlekedési Biztonsági Szervezet*, a független résidő-kiosztó testület, a *Polgári Légiközlekedési Hatóság*. Továbbra is kulcskérdés a veszteségesen működő nemzeti légitársaság, a Malév Rt. jövője, és számos bizonytalanságot rejt a vállalat tervezett privatizációja.

A transz-európai közlekedési hálózat magyarországi elemeinek kialakítását és fej-



lesztését illetően nagy jelentőségű a Csatlakozási Szerződésben is szereplő *útburkolat-megerősítési program*, valamint a kormány 2003. február 19-én hozott, a *gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére* vonatkozó határozatának végrehajtása. Ezekhez sürgősen szükség van az EU-támogatások (ISPA, Kohéziós Alap, Strukturális Alapok) igénybevételét lehetővé tevő, megfelelő projekteket előkészíteni, kidolgozni és előterjeszteni képes szervezetek létrehozására a központi és a helyi közigazgatásban, illetve az erre a munkára alkalmas szakemberek továbbképzésére.

2. A közösségi támogatások

2.1. A PHARE-program

Az Európai Unió PHARE-programjának keretében igénybe vehető támogatásokból Magyarországon eddig a közlekedési szektor részesedett a legnagyobb mértékben. Az 1998–2002 között megvalósított, illetve megkezdett projektekhez összesen közel 120 millió euró (hozzávetőleg 29 milliárd forint) támogatást kaptunk. Az összeget tanácsadásra, a közlekedési projektek megfelelő előkészítéséhez szükséges tanulmányok elkészítésére és döntő részben új létesítmények megvalósításának finanszírozására fordították. Ezek között említhető az esz-

tergomi Mária Valéria-híd újjáépítése, egyes vasúti rekonstrukciók (például Záhony vasúti infrastruktúrájának korszerűsítése) és számos közúti határállomás korszerűsítése, bővítése (például Letenye, Nagylak).

2.2. A Strukturális Alapok és a Kohéziós Alap

Az Európai Unió tagállamaiban a közlekedési infrastrukturális beruházások finanszírozásának szinte kizárólagos forrása az egyes tagállamok központi, regionális, illetve helyi közigazgatási költségvetése. Az unión belüli pénzügyi átcsoportosítások keretében azonban – a közös fejlesztési célok, illetve kívánatosnak tekintett fejlettségi, ellátottsági szintek, szolgáltatási színvonal mielőbbi elérése érdekében – lehetőség nyílik egyrészt vissza nem térítendő közösségi támogatások igénybevételére az erre a célra létrehozott Strukturális Alapokból, másrészt kedvezményes feltételekkel (hosszú türelmi és futamidő, alacsony kamatláb, kedvező kezelési díjak) hitelek felvételére az Európai Beruházási Banktól (*European Investment Bank, EIB*). Az alapok közül a közlekedési infrastruktúra területén a Strukturális Alapokhoz tartozó Regionális Fejlesztési Alap (a régiók szintjén), valamint a Kohéziós Alap (a tagállamok szintjén) a támogatások fő forrása.

Mivel a Strukturális Alapok igénybevételére elsősorban kisebb, regionális, vagy helyi



fejlesztések esetén van mód, a következőkben a Kohéziós Alap ismertetésére szorítkozunk.

Annak érdekében, hogy az infrastruktúralis ellátottság terén kevésbé fejlett tagállamok fejlődését felgyorsítsák, és csökkentse az adófizetőkre hárított – elsősorban a közlekedési hálózatok fejlesztési és korszerűsítési (azaz a beruházási, vagy tőke-) költségeinek fedezéséből fakadó – terheket, 1994-ben létrehozták a *Kohéziós Alapot*. Az alap célja a Közösség gazdasági és társadalmi összetartozásának erősítése a környezetvédelem és a transz-európai közlekedési infrastruktúra területén, egységes egésznek képező projektcsoportok, műszakilag és pénzügyileg önálló projektszakaszok és projektek kiegyensúlyozott finanszírozása útján. A Kohéziós Alap ugyancsak hozzájárul az ilyen projektekkel és megvalósításukkal kapcsolatos előzetes tanulmányok, valamint műszaki támogatási intézkedések (összehasonlító tanulmányok, hatásvizsgálatok), továbbá – az 1264/1999 EK rendelet hatálybalépése óta – a tájékoztatási és népszerűsítő kampányok finanszírozásához.

Természetesen minden, a finanszírozásra alkalmas projektnek összhangban kell lennie az EU-szerződéssel, és az annak alapján elfogadott eszközökkel, közös politikákkal, különösen ami a környezetvédelmet, a közlekedést, a transz-európai hálózatokat, a ver-

senyt és a közbeszerzési szerződések odaítélését illeti.

A Kohéziós Alap forrásainak igénybevételeire azok a tagállamok jogosultak, amelyekben az egy főre eső bruttó hazai termék (GDP) kevesebb mint az EU átlagának 90 százaléka. Jelenleg Görögország, Spanyolország, Írország és Portugália jogosult a Kohéziós Alap nyújtotta kedvezmények igénybevételére. A tíz ország 2004-re várható csatlakozását követően az egy főre eső GDP az Európai Unióban előzetes számítások szerint mintegy 12 százalékkal csökkenni fog, s valamennyi újonnan belépő tagállam jogosulttá válik a Kohéziós Alapból eredő támogatásokra.

Megszűnik a jogosultság a kedvezmények igénybevételére új projektek finanszírozásához, ha valamely tagállam GDP-je eléri az előbb jelzett küszöbértéket. Az ezt célzó *legközelebbi felülvizsgálatra* 2003 vége előtt kerül sor. Az 1264/1999 EK rendelet meghatározta, hogy 2000 és 2006 között az igénybe vehető források összege 18 milliárd euró, 1999-es árakon. Az első négy évben ebből évente 2,615 milliárd euró, 2004-ben, majd 2005-ben 2,515 milliárd euró, 2006-ban pedig 2,510 milliárd euró folyósítható. Ha valamelyik tagállam jogosultsága időközben megszűnne, a források is ennek megfelelően csökkennek. A tagállamoknak a Kohéziós Alapból és a Strukturális



Alapokból eredő, összesített éves bevételei nem haladhatják meg GDP-jük 4 százalékát.

A 2004–2006 közötti időszakban Magyarország – mint kifizetési előirányzatot – évente 209 millió, 438 millió, illetve 523 millió euró, kerekítve és összesen mintegy 1,1 milliárd euró (mai árfolyamon mintegy 270 milliárd forint) támogatást vehet majd igénybe, amennyiben sikerül mellérendelni az ehhez szükséges 400 millió euró, azaz hozzávetőleg 100 milliárd forint hazai (elsősorban költségvetési) társfinanszírozást, és előkészíteni a támogatás feltételeinek megfelelő közlekedési projekteket.



A tagállamok a projektjeik pénzügyi támogatása iránti kérelmeket az Európai Bizottsághoz terjesztik elő. Az egyes projektekre vonatkozó döntéseket a Bizottság az érdekelt tagállamokkal egyetértésben, általában a kérelem benyújtásától számított három hónapon belül hozza meg. A tervezett beruháznak a felhasznált erőforrásokkal arányban álló, kedvező gazdasági és társadalmi hatásokat kell kiváltania, meg kell felelnie a tagállamok által megszabott prioritásoknak, jelentős mértékben és kiegyensúlyozottan kell hozzájárulnia az unió környezetvédelmi – beleértve a „szennyező fizet” alapelv érvényesülését – és a transz-európai hálózatokkal kapcsolatos politikájához, valamint összhangban kell lennie az EU más strukturális intézkedéseivel.

A Kohéziós Alapból az egyes projektek köz-, vagy azzal egyenértékű kiadásainak legfeljebb 80–85 százalék közötti hányada finanszírozható. 2000. január 1-jétől ez az arány azonban csökkenhet, a projekt által a „szennyező fizet” alapelv alkalmazásából eredően termelt bármely bevétel számbavétele érdekében. Ha a projekt bevételt termel, azaz például olyan infrastruktúra, amelynek igénybevételeért a használók közvetlenül díjat fizetnek, vagy a környezetvédelmi ágazatban megvalósuló termelő beruházás, a Kohéziós Alap támogatásának kiszámításakor a Bizottság a keletkező bevételt is figyelembe veszi.



Az előtanulmányok és a műszaki segítségnyújtási intézkedések kivételesen 100 százalékos támogatásban is részesülhetnek. Az ilyen célú kiadások összege azonban nem haladhatja meg az alapból igénybe vehető



források 0,5 százalékát. Az 1264/1999 EK rendelet ugyancsak hangsúlyozza, hogy maximalizálni kell az alap erőforrás-bevonó hatását, a magánfinanszírozási források nagyobb mértékű igénybevételének ösztönzésével.

Egyetlen kiadási tétel sem támogatható egyidejűleg a Kohéziós Alapból és valamely Strukturális Alapból. Az alapokból és a Közösség más forrásaiból eredő támogatások nem haladhatják meg egy adott projekt összegezett kiadásainak 90 százalékát.

A Bizottságnak a Kohéziós Alap tevékenységéről éves jelentést kell előterjesztenie, amelyet az Európai Parlamentnek véleményeznie kell. A Bizottságnak ugyancsak biztosítani kell, hogy a tagállamok megfelelő tájékoztatást adjanak az érdeklődőknek a finanszírozott létesítményekről (hirdetőtáblák stb.) és az intézkedések által teremtett lehetőségekről. A rendeletet a Bizottság 2006. december 31-ig köteles ismét felülvizsgálni.

2.3. Az ISPA előcsatlakozási alap

Az Európai Unióhoz való csatlakozási szándékát bejelentő, és az erre vonatkozó hivatalos tárgyalásokat megkezdő tíz közép-kelet-európai ország (Észtország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Magyarország, Szlovénia, Románia, Bulgária) részére az EU 2000. január 1-jétől *Instrument for Structural Policies for Pre-accession – ISPA* (Csatlakozás Előtti Strukturális Politikák Eszköze) néven új támogatási alapot hozott létre. Az alap célja ezen országok környezetvédelmi és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése annak érdekében, hogy a csatlakozás időpontjára elviselhető mértékűre csökkenjenek a ma még meglévő, lényeges kiépítettségi és szolgáltatási színvonalbeli különbségek. Az ISPA alapból folyósított támogatásokkal tehát mintegy fele-fele arányban környezetvédelmi, illetve közlekedési beruházások társfinanszírozhatók



2007. december 31-ig. Az egyes csatlakozni szándékozó országok által igénybe vehető támogatás összegét a lakosság és a terület-nagyság figyelembevételével számították ki.

Magyarország 2000-től évi 88 millió euró támogatást kap az ISPA alapból, amely egyenlő mértékben oszlik meg a környezetvédelem és a közlekedés között. Tehát nagy közlekedési infrastrukturális projektek támogatására megközelítőleg évi 45 millió euró (körülbelül 11 milliárd forint) jut. Ehhez ugyanekkora költségvetési társfinanszírozást kell folyósítani, ugyanis a támogatás legfeljebb a teljes beruházási összeg 75 százalékát teheti ki, de átlagos mértéke 50 százalék. Az igénybe-vétel és a folyósítás szabályait (amelyek

nagyon hasonlóak a Kohéziós Alapnál alkalmazottakhoz) a Tanács 1266/1999 EK rendelete tartalmazza. Az alapból kormányzatok és közigazgatási szervek, valamint köztulajdonú vállalkozások jogosultak támogatásra. A támogatás iránti kérelmet kormányzati szinten kell előkészíteni és benyújtani a Bizottság illetékes igazgatóságához (Regionális Fejlesztéspolitikai Igazgatóság).

Eddig három vasúti korszerűsítési projektre vettük igénybe az ISPA-forrásokat. Mivel a társfinanszírozásra alkalmas projektek előkészítése időigényes, kevésbé valószínű, hogy a csatlakozásig további közlekedési projektekhez tudnánk hasznosítani ezt a közösségi forrást.



V. További információforrások

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

<http://www.gkm.hu>

Külügyminisztérium

(a Csatlakozási Szerződés szövege)

<http://www.kum.hu>

A közlekedéssel kapcsolatos közösségi jogszabályokra vonatkozó információk

http://europa.eu.int/eur-lex/en_analytical_index_07.html

Az Európai Unió közlekedéssel kapcsolatos hírei, dokumentumai és statisztikai adatai

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_en.html

Az 1999 októberében készült „Útmutató a közlekedési Acquis-hoz” magyarul

<http://europa.eu.int/comm/enlargement/docs/pdf/hu99.pdf>

Az EU új közlekedéspolitikájáról szóló, 2001. szeptember 12-i Fehér Könyv angolul és franciául

http://europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_en.html

A közösségi közlekedéspolitikával foglalkozó, 2001. szeptember 12-i Fehér Könyv magyarul, valamint a Nemzeti Fejlesztési Terv és az infrastruktúra-fejlesztési operatív program

<http://euforum.hu>

4 Nem tartalmazza a tengerhajózással, illetve a közlekedési statisztikai adatszolgáltatással kapcsolatos közösségi vívmányok (Acquis Communautaire) joganyagát. Források: (1) Commission/DG VII: Guide to the transport acquis. Brussels, February 1999; Magyarul: Útmutató a közlekedési vívmányokhoz, 1999 február. (2) EUR-Lex Legislation in force, http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/ind/en_analytical_index_07.html



Melléklet

A közlekedéssel kapcsolatos közösségi jogszabályok⁴

1. Általános és átfogó, több közlekedési ágra vonatkozó közösségi jogszabályok

A Tanács (és az Európai Parlament) 1692/96 EK határozata a transz-európai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi irányelvekről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 228. szám, 1996.09.09.

A Tanács 2236/95 EK rendelete a transz-európai hálózatok területén nyújtandó közösségi pénzügyi támogatás általános szabályainak megállapításáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 228. szám, 1995.09.23., 1. o.

A Tanács 1107/70 EKG rendelete a vasúti, a közúti és a belvízi közlekedés támogatásáról. Módosította: a Tanács 1473/75 EKG rendelete (HL L 152. szám, 1975.06.12.); a Tanács 1658/82 EKG rendelete (HL L 184. szám, 1982.06.29.); a Tanács 1100/89 EKG rendelete (HL L 116. szám, 1989.04.28.); a Tanács 3578/92 EKG rendelete (HL L 364. szám, 1992.12.12.); a Tanács 2255/96 EK rendelete (HL L 304. szám, 1996.11.27.); a Tanács 543/97 EK rendelete (HL L 84. szám, 1997.03.26.). *Közzététele:* Hivatalos Lap L 130. szám, 1970.06.15.

A Tanács 1017/68 EKG rendelete a versenyszabályok közúti, vasúti és belvízi közlekedésre való alkalmazásáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 175. szám, 1968.07.23; L 209. szám, 1969.08.21; L 209. szám, 1969.08.21.

A Tanács 1191/69 EKG rendelete a tagállamoknak a vasúti, közúti és belvízi közlekedés közszolgálati természetéből adódó kötelezettségekre vonatkozó fellépéséről. Módosította a Tanács 3572/90 EKG rendelete (HL L 353. szám, 1990.12.17.) és 1893/91 EKG rendelete (HL L 169. szám, 1991.06.29.). *Közzététele:* Hivatalos Lap L 156. szám, 1969.06.28.

A Tanács 1108/70 EKG rendelete a vasúti és közúti közlekedési és belvízi közlekedési infrastruktúra kiadásaira vonatkozó számviteli rendszer bevezetéséről. Módosította: a Tanács 1384/79 EKG rendelete (HL L 167. szám, 1979.07.05.); 3021/81 EKG rendelete (HL L 302. szám, 1981.10.23.); 3572/90 EKG rendelete (HL L 353. szám, 1990.12.17.). *Közzététele:* Hivatalos Lap L 130. szám, 1970.06.15.

A Tanács 4060/89 EKG rendelete a tagállamok határain a közúti és belvízi közlekedés területén végzett ellenőrzések megszün-



tetéséről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 390. szám, 1989.12.30.

A Tanács 3912/92 EKG rendelete a Közösségen belül a közúti és belvízi szállítás területén a harmadik országban nyilvántartásba vett vagy forgalomba állított szállítóeszközökkel kapcsolatban végrehajtott ellenőrzésekről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 395. szám, 1992.12.31.

A Tanács 96/35 EK irányelve a veszélyes áruk közúti, vasúti és belvízi szállítása során alkalmazott biztonsági tanácsadók kinevezéséről és szakképesítéséről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 145. szám, 1996.06.19.

A Tanács 92/106 EKG irányelve a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás bizonyos típusaira vonatkozó közös szabályok megalkotásáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 368. szám, 1992.12.17.

A Tanács 2196/98 EK rendelete a kombinált fuvarozás előmozdítását célzó újító természetű fellépésekhez nyújtandó közösségi pénzügyi támogatásról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 277. szám, 1998.10.14.

2. A közúti közlekedéssel kapcsolatos közösségi jogszabályok

A Tanács 881/92 EKG rendelete a Közösségen belüli, egy tagállamba irányuló vagy egy tagállamból induló, illetve egy vagy több tag-

államon keresztülhaladó közúti áruszállítási szolgáltatások piacára jutás feltételeiről. Hatályon kívül helyezi a Tanács 75/130 EKG irányelvének 4. cikkét, a Tanács 65/269 EKG irányelvét, a Tanács 80/48 EKG határozatát, és módosítja a Tanács 1962. július 23-i első irányelvét. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 95. szám, 1992.04.09.

A Tanács 3118/93 EKG rendelete azoknak a feltételeknek a megállapításáról, amelyek alapján nem honos fuvarozók belföldi közúti fuvarozási szolgáltatásokat nyújthatnak egy tagállamon belül. Módosította a Bizottság 792/94 EKG rendelete és a Tanács 3315/94 EKG rendelete, az Európai Parlament és a Tanács 484/2002 EKG rendelete. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 279. szám, 1993.11.12; L 92. szám, 1994.04.09; L 350. szám, 1994.12.31; L 76. szám, 2002.03.19, 1. o.

A Tanács 3916/90 EKG rendelete a közúti áruszállítás piacának válsága esetén megteendő intézkedésekről. Módosítja a Tanácsnak legutóbb 1841/88 rendeletével módosított saját 3164/76 rendeletét. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 375. szám, 1990.12.31.

A Tanács 84/647 EKG irányelve a vezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozáshoz való használatáról. Módosítja a Tanács 1962. július 23-i első irányelvét a tagállamok közötti közúti árufuvarozás bizonyos típusaira vonatkozó közös szabályok létrehozásáról. Módosítva a Tanács 90/398



EGK irányelvével. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 335. szám, 1984.12.22; L 70. szám, 1962.08.06; L 202. szám, 1990.07.31.

A Tanács 4058/89 EGK rendelete a tagállamok közötti közúti árufuvarozás díjszabásának megállapításáról. Felváltja a Tanácsnak legutóbb 1991/88 EGK rendeletével módosított saját 3568/83 EGK rendeletét. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 390. szám, 1989.12.30.

A Tanács 684/92 EGK rendelete az autóbusszal történő nemzetközi személyszállítás közös szabályairól. Módosítja a Tanács 11/98 EK rendeletét. Lásd még a Bizottság 2121/98 EK rendeletét. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 74. szám, 1992.03.20; L 4. szám, 1998.01.08.

A Tanács 12/98 EGK rendelete, azoknak a feltételeknek a megállapításáról, amelyek alapján nem honos fuvarozók belföldi közúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújthatnak egy tagállamon belül. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 4. szám, 1998.01.08.

A Bizottság 2121/98 EK rendelete, amely részletes szabályokat állapít meg a 684/92 EGK és a 12/98 EK tanácsi rendeletek alkalmazásának részletes szabályairól az autóbusszal történő személyszállítás okmányaira vonatkozóan. Hatályon kívül helyezi a Bizottság 1839/92 EGK rendeletét. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 268. szám, 1998.10.03; L 187. szám, 1992.07.07; L 266. szám, 1993.10.27.

A Tanács 3820/85 EGK rendelete bizonyos közúti közlekedéssel kapcsolatos szociális jogszabályok harmonizálásáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 370. szám, 1985.12.31.

A Tanács 88/599 EGK irányelve a bizonyos közúti közlekedéssel kapcsolatos szociális jogszabályok harmonizálásáról szóló 3820/85/EGK rendelet és a közúti szállításban használt menetíró készülékről szóló 3821/85/EGK rendelet végrehajtásához alkalmazott szabványos ellenőrzési eljárásokról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 325. szám, 1988.11.29.

A Tanács 96/26 EK irányelve a közúti árufuvarozó és közúti személyszállító szakmába való felvételtől és a diplomák, bizonyítványok és a hivatalos képesítések egyéb tanúsítványainak kölcsönös elismeréséről, azzal a céllal, hogy erősítse e fuvarozók tevékenység-kezdésének szabadságát a belföldi és nemzetközi szállításban. Hatályon kívül helyezi a 74/561 EGK, 74/562 EGK, 77/796 EGK irányelvet és egymást követő módosításait: 80/1178 EGK, 80/1179 EGK, 80/1180 EGK, 85/578 EGK, 85/579 EGK, 89/438 EGK és a 3572/90 EGK rendelet 1. és 2. cikkét. Módosul a 98/76 EK irányelvvel. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 277. szám, 1998.10.01.

A Tanács 76/914 EGK irányelve bizonyos közúti gépjárművezetők képzésének minimális szintjéről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 337. szám, 1976.12.29, 36–39. o.



Az Európai Parlament és a Tanács 1999/62 EK irányelve díj kivetéséről a nehéz tehergépjárművekre bizonyos infrastruktúrák használatáért. Hatályon kívül helyezi az 93/



89 EKG irányelvet. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 187, 1999.07.20, 42–50. o.

A Tanács 96/53 EK irányelve a belföldi és nemzetközi közlekedésben megengedett legnagyobb méretek, illetve a nemzetközi közlekedésben megengedett legnagyobb tömegek megállapításáról a Közösség területén közlekedő bizonyos közúti járművek-

re vonatkozóan. Módosította az Európai Parlament és a Tanács 2002/7 EK irányelve. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 235. szám, 1996.09.17., 59–75. o.; L 67. szám, 2002.03.9, 47. o.

A Tanács 92/6/ EKG irányelve sebességkorlátozó berendezések bizonyos gépjárműkategóriákba való beszereléséről és használatáról a Közösségben. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 57. szám, 1992.03.02.

A Tanács 89/459 EKG irányelve a tagállamok bizonyos gépjármű-kategóriák és pótkocsijaik gumibroncsainak futófelületminta-mélységére vonatkozó jogszabályainak közelítéséről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 226. szám, 1989.08.03., 4. o

A Tanács 91/439 EKG irányelve a gépjárművezetői engedélyekről. Módosította a Tanács 96/47 EK és 97/26 EK irányelve. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 237. szám, 1991.08.24., 1. o.; L 235. szám, 1996.09.17; L 150. szám, 1997.06.07.

A Tanács 91/671 EKG irányelve az 5 tonnánál könnyebb járművekben a biztonsági öv kötelező használatára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 373. szám, 1991.12.31.

A Tanács 3821/85 EKG rendelete a közúti közlekedésben használt menetíró készülékről. Módosította: a Bizottság 3314/90 EKG, 3572/90 EKG, 3688/92 EKG 2479/95 EK 1056/97 EK 2135/98 EK rendelete és 94/



451 EK határozata. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 370. szám, 1985.12.31; L 274. szám, 1998.10.09.

A Tanács 96/96 EK irányelve a tagállamoknak a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgáira vonatkozó jogszabályainak közelítéséről. *Módosítja/hatályon kívül helyezi a Tanács 77/143 EKG irányelvet.* *Közzététele:* Hivatalos Lap L 46. szám, 1997.02.17; L 47. szám, 1977.02.18.

A Tanács 94/55 EK irányelve a tagállamok veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó jogszabályainak közelítéséről. *Módosította a Bizottság 96/86 EK irányelve.* *Közzététele:* Hivatalos Lap L 319. szám, 1994.12.12.

A Tanács 95/50 EK irányelve a veszélyes áruk közúti szállítására vonatkozó ellenőrzések egységes eljárásairól. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 249. szám, 1995.10.17.

A Tanács 2411/98 EK rendelete a közúti járművek megkülönböztető jelzéseinek a Közösségen belüli forgalomban való elismeréséről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 299. szám, 1998.11.10.

3. A vasúti közlekedéssel kapcsolatos jogszabályok

A Tanács 96/48 EK irányelve a transz-európai nagysebességű vasúti rendszer interoperabilitásáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L

235. szám, 1996.09.17. *Módosítás:* Hivatalos Lap L 262. szám, 1996.10.16.

A Tanács 91/440 EKG irányelve a Közösség vasútjainak fejlesztéséről. *Módosítja az Európai Parlament és a Tanács 2001/12 EK irányelvét.* *Közzététele:* Hivatalos Lap L 237. szám, 1991.08.24; L 75. szám, 2001.03.15, 1. o.

A Tanács 95/18 EK irányelve vasúti vállalkozások engedélyezéséről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 143. szám, 1995.06.27.

Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14 EK irányelve a vasúti infrastruktúra kapacitás elosztásáról, a vasúti infrastruktúra használatáért díjak kivetéséről és a biztonság tanúsításáról. *Hatályon kívül helyezi a 2830/77 (EEC) és a 2183/78 (EEC) szabályzatot, a 82/529 EEC és a 83/418 EEC határozatot és a 95/19 EK irányelvet.* *Közzététele:* Hivatalos Lap L 075. szám, 2001.03.15, 29–46 o.

A Tanács 1192/69 EKG rendelete a vasúti vállalkozások számvitelének normalizálására vonatkozó közös szabályokról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 156. szám, 1969.06.28.

A Tanács 96/49 EK irányelve a tagállamok veszélyes áruk vasúti szállítására vonatkozó jogszabályainak közelítéséről. *Módosította a Bizottság 96/87/EK irányelve.* *Közzététele:* Hivatalos Lap L 235. szám, 1996.09.17.



4. A belvízi hajózással kapcsolatos közösségi jogszabályok

A Tanács 2919/85 EKG rendelete, amely megállapítja a felülvizsgált rajnahajózási egyezmény alapján hozott intézkedések igénybevételeének feltételeit a rajnai hajózáshoz tartozó hajókra vonatkozóan. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 280. szám, 1985.10.22.

A Tanács 3921/91 EKG rendelete azoknak a feltételeknek a megállapításáról, amelyek alapján nem honos fuvarozók belvízi úton árut vagy személyeket szállíthatnak valamely tagállamon belül. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 373. szám, 1991.12.31.

A Tanács 1356/96 EK rendelete a tagállamok közötti belvízi áru- vagy személyszállításra alkalmazandó közös szabályokról, az ilyen szolgáltatások nyújtása szabadságának megteremtésének céljából. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 175. szám, 1996.07.13.

A Tanács 1101/89/EGK rendelete a belvízi hajózás szerkezeti átrendezéséről. Módosította: a Tanács 3572/90 EKG rendelete, a Tanács 844/94 EK rendelete, a Bizottság 2812/94 EK rendelete, a Tanács 3314/94 EK rendelete, a Tanács 2819/95 EK rendelete, a Tanács 2254/96 EK rendelete, a Bizottság 2310/96 EK rendelete, a Bizottság 2326/96 EK rendelete, a Bizottság 742/98 EK rendelete. Végrehajtja: a Bizottság 1102/

89 EKG rendelete és későbbi módosításai, amelyek bizonyos intézkedéseket határoznak meg a Tanács 1101/89 EKG rendeletének végrehajtásához. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 116. szám, 1989.04.28; L 353. szám, 1990.12.17; L 98. szám, 1994.04.16; L 298. szám, 1994.11.19; L 350. szám, 1994.12.31; L 292. szám, 1995.12.07; L 304. szám, 1996.11.27; L 313. szám, 1996.12.03; L 316. szám, 1996.12.05; L 103. szám, 1998.04.03.

A Tanács 96/75 EK irányelve a Közösségen belüli nemzeti és nemzetközi belvízi közlekedésben alkalmazott hajóbérleti szerződési és árképzési rendszerekről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 304. szám, 1996.11.27.

A Tanács 87/540 EKG irányelve a belföldi, vagy nemzetközi forgalomban víziúton árut szállítók foglalkozásának elérhetőségéről, valamint e terület diplomáinak, bizonyítványainak és a hivatalos képesítések egyéb tanúsítványainak kölcsönös elismeréséről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 322. szám, 1987.11.12.

A Tanács 91/672 EKG irányelve a nemzeti belvízi árufuvarozási és személyszállítási hajóvezetői bizonyítványok kölcsönös elismeréséről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 373. szám, 1991.12.31.

A Tanács 96/50 EK irányelve a közösségi belvízi árufuvarozási és személyszállítási hajóvezetői bizonyítványok megszerzési fel-



tételeinek harmonizációjáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 235. szám, 1996.09.17.

A Tanács 76/135 EGK irányelve a belvízi hajók hajózási engedélyeinek kölcsönös elismeréséről. Módosította a Tanács 78/1016 EGK irányelve. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 021. szám, 1976.01.29; L 349. szám, 1978.12.13.

A Tanács 82/714 EGK irányelve a belvízi hajók műszaki előírásainak megállapításáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 301. szám, 1982.10.28.

5. A légi közlekedéssel kapcsolatos közösségi jogszabályok

A Tanács 2407/92 EGK rendelete a légi fuvarozók engedélyeztetéséről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 240. szám, 1992.08.24.

A Tanács 2408/92 EGK rendelete a közösségi légi fuvarozóknak a Közösségen belüli légi útvonalakhoz való hozzáféréséről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 240. szám, 1992.08.24.

A Tanács 2409/92 EGK rendelete a légi szolgáltatások viteldíjairól és tarifáiról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 240. szám, 1992.08.24.

A Tanács 80/51 EGK irányelve a hangsebesség alatt közlekedő repülőgépek zajkibocsátásának korlátozásáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 18. szám, 1980.01.24.

A Tanács 89/629 EGK irányelve a hangsebesség alatt közlekedő sugárhajtású polgári repülőgépek zajkibocsátásának korlátozásáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 363. szám, 1989.12.13.

A Tanács 92/14 EGK irányelve a Nemzetközi Polgári Repülési Egyezmény, 2. kiadás, (1988) 16. melléklete, 1. kötet, 2. fejezet, II. része által meghatározott repülőgépek használatának korlátozásáról. Módosította a Tanács 98/20 EK irányelve és legutóbb a Bizottság 991/2001 EK rendelete. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 76. szám, 1992.03.23; L 107. szám, 1998.04.07; L 76. szám, 2002.03.19, 1. o.

A Tanács 2299/89 EGK rendelete a számítógépes helyfoglalási rendszerek ügyviteli szabályzatáról. Módosította a Tanács 3089/93 EGK rendelete. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 220. szám, 1989.07.29; L 278. szám, 1993.11.11.

A Tanács 295/91 EGK rendelete a légi közlekedésben a repülőgépre szállás megtagadásáért járó kártérítés közös szabályairól. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 36. szám, 1991.02.08.

A Tanács 2027/97 EK rendelete a légi fuvarozók felelősségéről balesetek esetén. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 285. szám, 1997.10.17.

A Tanács 96/67 EK irányelve a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacához való



hozzáférésről. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 272. szám, 1996.10.25.

A Tanács 94/56 EGK irányelve a polgári repülés során bekövetkező balesetek és váratlan események kivizsgálására vonatkozó alapelvek meghatározásáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 319. szám, 1994.12.12.

A Tanács 3922/91 EGK rendelete a műszaki követelmények és igazgatási eljárások összehangolásáról a polgári repülés területén. Módosította a Bizottság 2176/96 EK rendelete. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 373. szám, 1991.12.21; L 291. szám, 1996.11.14.

A Tanács 91/670 EK irányelve a polgári repülési feladatok gyakorlásához szükséges személyzeti engedélyek kölcsönös elfogadásáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 373. szám, 1991.12.31.

A Tanács 93/65 EGK irányelve a légiforgalmi irányítási berendezések és rendsze-

rek beszerzéséhez szükséges kompatibilis műszaki előírások meghatározásáról és használatáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 187. szám, 1993.07.29.

A Bizottság 97/15 EK irányelve az EURO-CONTROL szabványok elfogadásáról és a légiforgalmi irányítási berendezések és rendszerek beszerzéséhez szükséges kompatibilis műszaki előírások meghatározásáról és használatáról szóló 93/65/EGK tanácsi irányelv módosításáról. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 95. szám, 1997.04.10., 1993.07.29.

A Tanács 95/93 EGK rendelete a résidő-elosztás egységes szabályairól a Közösség repülőterein. *Közzététele:* Hivatalos Lap L 14. szám, 1993.01.22.

Iránymutatások az EK szerződésnek a repülési szektor állami támogatásáról szóló 92. és 93. cikkének alkalmazásához. *Közzététele:* Hivatalos Lap C 350. szám, 1994.12.10.

A csatlakozásra váró országok – közöttük hazánk – közlekedési politikájának bőven lesz mit behoznia a hátralévő időben. Felzárkózásunk természetesen már korábban megkezdődött. 1996-ban fogadta el az Országgyűlés a magyar közlekedéspolitika stratégiáját. 2001-ben életbe lépett az Európai Unióhoz való alkalmazkodásunkat megvalósítani hivatott középtávú közlekedési fejlesztési terv. A 2003–2015 közötti időszakra vonatkozó közlekedéspolitikai koncepciót a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium társadalmi vitára bocsátotta. Meg kell azonban állapítanunk azt, hogy a fejlesztésre nem csupán – vagy talán nem elsősorban – az Európai Unióhoz való csatlakozás miatt van szükség. Legalább ilyen súlyú ok relatív elmaradásunk. Ismeretes, hogy milyen kevésbé fejlett gyorsforgalmi úthálózatunk. Sok évtizedes bajunk egykor kiváló vasútjaink lepusztultsága. Belvízi hajózásunk is igen elmaradott. Reméljük, uniós csatlakozásunk sokat fog egyhíteni e gondjainkon.



Dr. Timár András, Ph. D., MTA doktor
egyetemi docens
Budapesti Műszaki és
Gazdaságtudományi Egyetem