

HU



EURÓPAI  
SZÁMVEVŐSZÉK

**Állapotfelmérés**

**A sikeres közlekedési  
ágazat felé az Unióban:  
a megoldásra váró feladatok**

**2018**

# Tartalomjegyzék

	Bekezdés
<b>Összefoglalás</b>	I–XII
<b>Az állapotfelmérés célja és módszere</b>	01–05
<b>I. rész: Az uniós közlekedési ágazat áttekintése</b>	06–25
<b>A legfontosabb tények az Európai Unió közlekedési ágazatáról</b>	06–07
<b>A közlekedési ágazatra vonatkozó legfontosabb uniós szakpolitikai célkitűzések</b>	08–12
<b>Az uniós közlekedési ágazat fő érdekelt felei</b>	13–16
<b>Infrastrukturális beruházási szükségletek és a források rendelkezésre állása</b>	17–25
<b>II. rész: Az uniós közlekedési ágazat főbb területeinek jelenlegi helyzete</b>	26–63
<b>A közlekedés igénybevételének aktuális trendjei</b>	26–39
A szállítás volumene folyamatosan nő, és e növekedés várhatóan folytatódni fog	26–27
Az utas- és az áruszállításban a közúti közlekedést részesítik előnyben	28–33
Intelligens közlekedésirányítási rendszerek: a közlekedés jövőjének szerves része	34–35
A közlekedés újonnan kibontakozó trendjei	36–39
<b>Infrastrukturális fejlesztés</b>	40–51
A közlekedési infrastruktúra fejlesztése terén az Unióban elért előrehaladás ellenére továbbra is vannak problémák	40–46
A TEN-T jelentős finanszírozást igényel, és a tagállamok eladósodottságának mértéke akadályt jelenthet	47–51
<b>Belső piac</b>	52–55
<b>A közlekedés dekarbonizációja</b>	56–63
<b>III. rész: A megoldásra váró legfontosabb feladatok</b>	64–91
<b>A célkitűzések összeegyeztetése a forrásokkal</b>	66

<b>Az infrastruktúrákra vonatkozó nemzeti döntések uniós szakpolitikai prioritásokkal való szorosabb összehangolásának betartatása az Unió részéről</b>	<b>67–70</b>
<b>Az uniós finanszírozás hozzáadott értékének növelése</b>	<b>71–72</b>
<b>A projektirányítás javítása</b>	<b>73–86</b>
Alapos előzetes költség-haszon elemzés elvégzése a jobb tervezés érdekében	74–78
Az infrastrukturális projektek végrehajtására vonatkozó szabályok egyszerűsítése	79–82
A projektek nyomon követésének fokozása	83–86
<b>Nagyobb figyelmet kell fordítani a meglévő infrastruktúra karbantartására és megújítására</b>	<b>87–89</b>
<b>Jobban kell törekedni az áruknak a közútról más közlekedési módok felé való áttérelésére érdekében</b>	<b>90–91</b>

## **Mellékletek**

**I. melléklet. A Számvevőszék közlekedéssel foglalkozó jelentései 2010 óta**

**II. melléklet. Az Unió tíz célja a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer érdekében**

**III. melléklet. Fő érdekelt felek uniós szinten**

## **Rövidítések**

### **Az állapotfelmérést végző csoport**

# Összefoglalás

I Az állapotfelmérések egy-egy szakpolitikai területről adnak széles körű leírást és elemzést, főként nyilvánosan is hozzáférhető információk alapján. Ez a felmérés az Unió által a közlekedés területén végzett munkát ismerteti és elemzi. Jelentésünk középpontjában az uniós költségvetésből finanszírozott infrastrukturális beruházások állnak, és a horizontális témakörök olyan kérdéseit tárgyaljuk az öt fő közlekedési mód – a közút, a vasút, a légi közlekedés, a belvízi szállítás és a tengeri szállítás – területéről, amelyek a közelmúltban végzett ellenőrzéseink során merültek fel. Észrevételeink és ajánlásaink alapján horizontális áttekintést nyújtunk az Unióban a közlekedés fejlesztése és finanszírozása területén előttünk álló fő kihívásokról. Saját jelentéseinken túlmenően ez az áttekintés figyelembe veszi más legfőbb ellenőrző intézmények jelentéseit, valamint a legfontosabb uniós szakpolitikai dokumentumokat, tanulmányokat, értékeléseket, továbbá más uniós és nemzetközi intézmények adatait és véleményeit is.

II A közlekedés az Unió egyik stratégiai ágazata, amely közvetlenül érinti az uniós polgárok mindennapi életét – szolgáltatásai például hozzátvetőlegesen 11 millió munkahelyet biztosítanak –, egyben az európai integráció sarokköve, mivel az egységes európai piac megfelelő működése és kiteljesedése nem képzelhető el teljes mértékben összekapcsolt és fenntartható közlekedési hálózatok nélkül.

III Az Unióban az utóbbi évtizedekben nőtt az utas- és teherszállítás volumene, és e növekedés várhatóan folytatódni fog, jóllehet lassabb ütemben. Az utas- és áruszállítás a volumen tekintetében zömmel a közutakon valósul meg, és a piac jelenleg nem ösztönzi kellőképpen a felhasználókat a más közlekedési módokra való áttérésre, amelyek gazdasági szempontból általában továbbra is kevésbé versenyképesek.

IV A közlekedés a megosztott hatáskörbe tartozó területek egyike: a tagállamok hatásköre mindarra kiterjed, amire nézve az Unió nem határoz meg közös közlekedéspolitikát és stratégiákat. Az Európai Unió működéséről szóló szerződésen (EUMSZ) alapuló transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) olyan integrált multimodális hálózat, amely Unió-szerte lehetővé teszi a személyek és az áruk gyors és egyszerű mozgását. A hálózat két rétegből tevődik össze. Az Unió stratégiai szempontból legfontosabb összeköttetéseit és csomópontjait a 2030-ig kiépítendő „törzshálózat” foglalja magában. A 2050-ig kiépítendő „átfogó” hálózat célja tágabb: e cél az, hogy valamennyi uniós régió megközelíthető és egymással összekapcsolt legyen.

**V** A közlekedési infrastruktúra fejlesztése, finanszírozása és kiépítése elsősorban a tagállamok felelőssége. Az uniós finanszírozás, amelynek uniós hozzáadott értéket kell teremtenie, csak katalizátorként szolgálhat és a teljes szükségletnek csak egy töredékét fedezheti. A közlekedéspolitikát többféle uniós finanszírozási eszköz támogatja, amelyek összértéke a 2007–2020-as időszakban 193 milliárd eurót tesz ki.

**VI** Az uniós közlekedési infrastruktúra fejlesztése jelentős anyagi terhet jelent. A Bizottság becslése szerint e terület teljes beruházási szükséglete évi mintegy 130 milliárd euró, és a karbantartás is további jelentős beruházást igényel. A becslések szerint csak a TEN-T törzshálózata 500 milliárd euróba kerül majd a 2021–2030-as időszakban; az átfogó hálózatot és más közlekedési beruházásokat is figyelembe véve ez az összeg mintegy 1,5 billió euróra emelkedik.

**VII** A 2008-as gazdasági válság óta azonban csökkent a közlekedési infrastruktúrára irányuló beruházás, ami visszavetette az uniós közlekedési hálózat korszerűsítését, hiszen a beruházások átlagos szintje jóval elmaradt a szükségestől. Ahhoz, hogy a TEN-T célkitűzései terv szerint megvalósulhassanak, jelentős pénzügyi forrásokra van szükség. Tekintve, hogy közforrások csak korlátozottan állnak rendelkezésre, a stratégiai közlekedési infrastruktúrának feltétlenül több beruházásra van szüksége a magánszektorból.

**VIII** Az infrastruktúra fejlesztésének tempója Unió-szerte változó, minőségét és rendelkezésre állását illetően különösen a keleti régiók vannak továbbra is lemaradásban. Míg a TEN-T törzshálózat egyes tagállamokban már elkészült vagy közel jár ehhez, más tagállamokban még mindig sok a tennivaló.

**IX** A Bizottság felismerte, hogy az intelligens közlekedésirányítási rendszerek jelenleg folyamatban lévő sikeres és összehangolt bevezetése létfontosságú a páneurópai, komodális és valóban integrált közlekedési rendszer megvalósításához. Ezenfelül gyorsan terjed az automatizálás, a digitalizáció és a megosztott mobilitás, és ezek a trendek mind növelhetik a közlekedési rendszerek hatékonyságát. Az új technológiák és mobilitási minták egyben azonban kihívást is jelentenek a jogszabályi keret alkalmazhatóságát, a magánélet védelmét, a biztonságot, a felelősséget és az adatbiztonságot illetően.

**X** A Bizottság aktívan támogatja a belső közlekedési piac megnyitását és liberalizálását. E téren is vannak még bizonyos problémák, különösen a vasúti és a légitforgalmi szolgáltatások területén.

**XI** Az Unióban az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásainak körülbelül negyede a közlekedés számlájára írható. Mivel a közlekedésből származó kibocsátások 2014 óta ismét emelkednek, az Unió általános dekarbonizációs céljait illetően ez az ágazat jelenti az egyik fő kihívást.

**XII** Sikert elölépést elérni az infrastruktúrafejlesztés és a belső közlekedési piac megnyitása terén, és intézkedéseket javasoltak a közlekedés dekarbonizálásának felgyorsítására, a következő területeken azonban továbbra is kihívásokkal néz szembe az Unió:

- a releváns és megvalósítható közlekedési célkitűzések és prioritások összeegyeztetése a rendelkezésre álló forrásokkal;
- eredményes végrehajtási eszközök meghonosítása uniós szinten annak biztosítására, hogy az infrastruktúrával kapcsolatos tagállami döntések szorosabban igazodjanak az uniós prioritásokhoz, külön figyelmet fordítva a határokon átnyúló szakaszokra;
- az uniós finanszírozásnak a legnagyobb uniós hozzáadott értéket hordozó prioritásokra való összpontosítása;
- az Unió által társfinanszírozott projektek tervezésének, végrehajtásának és nyomon követésének javítása;
- az infrastruktúra megfelelő karbantartásának és fenntarthatóságának biztosítása;
- az áruszállítás közutakról való áttérelését célzó erőfeszítések fokozása.

# Az állapotfelmérés célja és módszere

**01** Ez az állapotfelmérés az Unió által a közlekedéspolitikai területén végzett munkát ismerteti és elemzi. Jelentésünk középpontjában az uniós költségvetésből finanszírozott infrastrukturális beruházások állnak, és a horizontális témakörök olyan kérdéseit tárgyaljuk az öt fő közlekedési mód – a közút, a vasút, a légi közlekedés, a belvízi szállítás és a tengeri szállítás – területéről, amelyek a közelmúltban végzett ellenőrzéseink során merültek fel<sup>1</sup>. A Számvevőszék az elmúlt nyolc évben 13 különjelentést tett közzé erről a területről (lásd: **I. melléklet**). Észrevételeink és ajánlásaink alapján horizontális áttekintést nyújtunk az Unióban a közlekedés fejlesztése és finanszírozása területén előttünk álló fő kihívásokról. Az Egyesült Királyság Unióból való kilépése várhatóan kihat majd az uniós közlekedéspolitikák tervezésére és végrehajtására. Mivel azonban e dokumentum közzétételének idején még folytak a tárgyalások, és konkrét következményeik bizonytalanok, úgy döntöttünk, hogy állapotfelmérésünkben ezzel a témával nem foglalkozunk.

**02** A Számvevőszék állapotfelmérései egy-egy szakpolitikai területről adnak széles körű leírást és elemzést, nagyrészt korábbi munkánk és nyilvánosan is hozzáférhető információk alapján. Az állapotfelmérés nem ellenőrzés: nem alapul új ellenőrzési munkán, és nem tartalmaz új ellenőrzési megállapításokat vagy ajánlásokat, ismertethet azonban korábban közzétett jelentésekből származó következtetéseket és ajánlásokat. Az e dokumentumban idézett jelentésekben tett megállapításokra és ajánlásokra adott bizottsági válaszok az idézett jelentésekben kerültek közzétételre, és weboldalunkon elérhetők.

**03** Ebben az áttekintésben saját jelentéseinken túl utalunk más legfőbb ellenőrző intézmények jelentéseire, valamint fontos uniós közlekedéspolitikai dokumentumokra, tanulmányokra, értékelésekre és adatokra is. Emellett interjúkat készítettünk az Európai Bizottság, az Európai Parlament, az Európai Beruházási Bank (EBB) és a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) képviselőivel is. Az állapotfelmérés folyamata során rendszeres párbeszédet folytattunk a Bizottsággal, és a lehetséges mértékben figyelembe vettük annak észrevételeit ezen állapotfelmérés tartalmával kapcsolatban.

---

<sup>1</sup> Ez az áttekintés a közlekedés egyes más releváns szempontjait is figyelmen kívül hagyja, például az utasjogokat, amelyeket azonban nemrégiben „Az uniós utasjogok számos területre kiterjednek, de az utasok továbbra is csak küzdelmek árán élhetnek velük” című, 30/2018. sz. különjelentésünkben értékeltünk (<http://eca.europa.eu>).

**04** Állapotfelmérésünk világos és hozzáférhető információkkal igyekszik ellátni minden érdekelt felet, hogy ezzel ösztönözze őket intézkedéseik tökéletesítésére, illetve jobb összehangolására, ami gyümölcsözőbbé teheti az Unió közlekedéspolitikai célkitűzéseinek megvalósítására irányuló törekvéseket.

**05** Az állapotfelmérés felépítése a következő:

- a) Az **I. rész** áttekintést nyújt az Uniónak a közlekedési ágazat tekintetében meghatározott fő szakpolitikai célkitűzéseiről, a mögöttes irányítási keretről, valamint a szükséges finanszírozás nagyságrendjéről és rendelkezésre állásáról.
- b) A **II. rész** az uniós közlekedési ágazat legfontosabb területein jelenleg fennálló helyzetről nyújt tájékoztatást.
- c) A **III. rész** a véleményünk szerint továbbra is fontos horizontális problémákat és fő kihívásokat ismerteti.

# I. rész: Az uniós közlekedési ágazat áttekintése

## A legfontosabb tények az Európai Unió közlekedési ágazatáról

**06** A közlekedés az uniós gazdaság stratégiai ágazata: 2016-ban a közlekedési szolgáltatások adták az Unió által termelt bruttó hozzáadott érték<sup>2</sup> körülbelül 5%-át, valamint az összes munkahely 5,2%-át (mintegy 11 millió fő). A közlekedés közvetlenül érinti valamennyi uniós polgár mindennapi életét, és biztosítja, hogy az áruk több mint 11 millió uniós termelőtől és gyártótól eljussanak a fogyasztókhoz<sup>3</sup>. Az áruszállítási rendszerek ebből adódóan az európai integráció sarokkövei. Az egységes európai piac megfelelő működése és kiteljesedése nem képzelhető el jól átgondolt, fenntartható és teljes mértékben összekapcsolt közlekedési hálózatok nélkül.

**07** Az összes uniós régió gazdasági erősségeinek kiaknázásához, a belső piac és a növekedés támogatásához, valamint a gazdasági, területi és társadalmi kohézió előmozdításához hatékony közlekedési szolgáltatásokra és infrastruktúrára van szükség. A közlekedést központi szerepéből adódóan szoros kapcsolatok fűzik az olyan szakpolitikai területekhez is, mint a környezetvédelem, a munkahelyek és a növekedés, a verseny, a szociálpolitika és a digitalizáció.

## A közlekedési ágazatra vonatkozó legfontosabb uniós szakpolitikai célkitűzések

**08** Az uniós közlekedéspolitikát az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) határozza meg<sup>4</sup>. A közlekedés az egyik első olyan terület volt, amelyet illetően az Unió kijelentette, hogy közös piacot kíván létrehozni, azaz meg kívánja nyitni a közlekedési hálózatokat, és be kívánja vezetni a közlekedési szolgáltatások nyújtásának szabadságát.

---

<sup>2</sup> A gazdaság valamely területén, iparágában vagy ágazatában előállított áruk és szolgáltatások értéke.

<sup>3</sup> Európai Bizottság, *Delivering TEN-T Facts & figures* (A TEN-T megvalósítása, Tények és számok), 2017. szeptember, 5. o.

<sup>4</sup> A 4. cikk (2) bekezdésének g) pontja és a VI cím.

**09** Az uniós közlekedéspolitika célkitűzéseit meghatározó fő dokumentumok a fehér könyvek, amelyeket a Bizottság nagyjából tízévente tesz közzé<sup>5</sup>. A legutóbbi, 2011-es fehér könyv tíz fő célt tűz ki útitervében (lásd: **II. melléklet**) egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszerrel rendelkező, egységes európai közlekedési térség létrehozása érdekében.

**10** A 2011-es fehér könyv prioritásait számos stratégiai dokumentum<sup>6</sup> és szakpolitikai dokumentum egészíti ki, illetve veszi alapul: ezek vagy az egyes közlekedési módokra vonatkoznak, vagy horizontális szemléletűek.

**11** Az EUMSZ (lásd: XVI. cím) az integrált, multimodális hálózat kialakítása érdekében, amely Unió-szerte lehetővé teszi a személyek és az áruk gyors és egyszerű mozgását, a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) alapját is lefektette. A Bizottság a TEN-T-re vonatkozó szakpolitika kidolgozásának kiindulópontjaként 1996-ban közzétette a TEN-T iránymutatást. Az iránymutatást gyakran frissítették, majd azt 2013-ban egy rendelet<sup>7</sup> követte. A rendelet megvalósítási határidőt tűzött ki a „törzshálózat” (2030) és az „átfogó hálózat” (2050) tekintetében (lásd: **1. táblázat**), és – ami különösen fontos – az addigi megközelítésről, amely egymástól független kiemelt projekteken alapult, áttért a multimodális folyosókból álló, az egész Uniót lefedő hálózatot célzó megközelítésre. A projektek tervezésére immár az összes közlekedési módot felölelő folyosótervek keretében kerül sor, a Bizottság által a TEN-T

<sup>5</sup> COM(1992) 494 végleges, 1992.12.2.; COM(2001) 370, 2001.9.12.; és COM(2011) 144, 2011.3.28., *Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé.*

<sup>6</sup> Például: Európa 2020: *Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája*, COM(2010) 2020 végleges; *A stabil és alkalmazkodóképes energiaunió és az előrettekintő éghajlat-politika keretstratégiája*, COM(2015) 80 final; *Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája*, COM(2016) 501 final (2016); *Európai légi közlekedési stratégia*, COM(2015) 598 final; *Légi közlekedés: Nyitott és összekapcsolt Európa*, COM(2017) 286 final; *Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája*, COM(2016) 0766 final; *Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra*, COM(2009) 0008 végleges; *„Európa mozgásban” csomagok: A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja*, COM(2017) 0283 final.

<sup>7</sup> Az 1315/2013/EU rendelet (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

törzshálózati folyosók összehangolt fejlesztésének megkönnyítése és felügyelete céljából kinevezett 12 európai koordinátor irányításával.

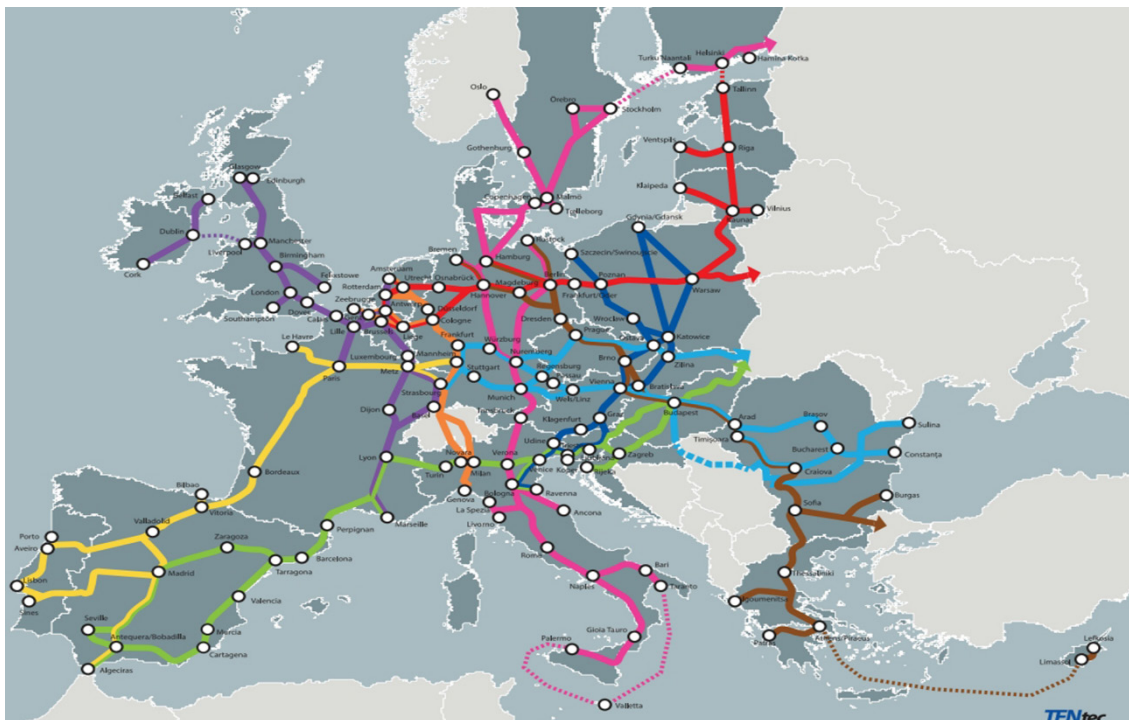
### 1. táblázat. A TEN-T nagyságrendje

TEN-T	Törzshálózat (km)	Átfogó hálózat (km)
Vasútvonalak	50 762	138 072
Közutak	34 401	136 706
Belvízi utak	12 880	23 506

*Forrás:* a 2007–2013-as kohéziós politikai programok utólagos bizottsági értékelése, 5. munkarész.

**12** Az átfogó hálózat kialakításának célja az, hogy valamennyi uniós régió megközelíthető és egymással összekapcsolt legyen. A törzshálózat az átfogó hálózat stratégiai szempontból legfontosabb összeköttetéseiből és csomópontjaiból áll, amelyeket kilenc folyosóba (lásd: **1. ábra**) és három horizontális prioritásba (Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer [ERTMS], tengeri gyorsforgalmi utak és közúti közlekedésbiztonság) szerveztek.

## 1. ábra. A TEN-T törzshálózati folyosói



atlanti folyosó, balti-adriai folyosó, mediterrán folyosó, északi-tengeri–balti folyosó, északi-tengeri–mediterrán folyosó, keleti/kelet-földközi-tengeri folyosó, Rajna–Alpok folyosó, Rajna–Duna folyosó, skandináv–mediterrán folyosó

Forrás: Európai Bizottság.

## Az uniós közlekedési ágazat fő érdekelt felei

**13** A közlekedés olyan terület, amelyen az Unió és a tagállamok megosztott hatáskörrel rendelkeznek<sup>8</sup>. Ez azt jelenti, hogy az Unió és a tagállamok egyaránt alkothatnak jogszabályokat és elfogadhatnak kötelező erejű jogi aktusokat. A tagállamok akkor fogadhatnak el jogszabályokat és határozhatnak meg szabályokat, ha az Unió nem fogalmazott meg közös közlekedéspolitikát és stratégiákat.

**14** Uniós szinten a fő érdekelt felek a Bizottság, az Európai Parlament és a Tanács (lásd: **III. melléklet**). Mint minden uniós szakpolitikai területen, itt is a Bizottság tesz javaslatot a jogszabályokra és hajtja végre a szakpolitikát, a Parlament és a Tanács pedig elfogadják a jogszabályokat, általában a Bizottság javaslata alapján.

**15** A tagállamokban a fő érdekelt felek a közlekedés- és beruházáspolitikáért felelős nemzeti, regionális és helyi hatóságok, valamint a teher- és utasszállítók.

<sup>8</sup> Az EUMSZ 4. cikke (2) bekezdésének g) és h) pontja.

**16** Ami a legfontosabb, a közlekedési hálózatokat és szolgáltatásokat sok millió polgár és vállalkozás veszi igénybe.

## Infrastrukturális beruházási szükségletek és a források rendelkezésre állása

**17** A közlekedési infrastruktúra fejlesztése, finanszírozása és kiépítése elsősorban a tagállamok felelőssége. Az uniós finanszírozás, amelynek uniós hozzáadott értéket kell teremtenie, csak katalizátorként szolgálhat és a teljes szükségletnek csak egy töredékét fedezheti.

**18** Az uniós közlekedési infrastruktúra fejlesztése jelentős anyagi terhet jelent. A Bizottság évi mintegy 130 milliárd euróra teszi az e területen (TEN-T és városi infrastruktúra) fennálló összes beruházási szükségletet. A karbantartás szintén további jelentős beruházást igényel<sup>9</sup>. A becslések szerint a törzshálózat fejlesztésének beruházási szükségletei a 2021–2030-as időszakban 500 milliárd eurót tesznek ki. Ha az átfogó hálózatot<sup>10</sup> és az egyéb közlekedési beruházásokat is figyelembe vesszük, e szám körülbelül 1,5 billió euróra<sup>11</sup> nő.

**19** A 2008-as gazdasági válság óta azonban csökkent a közlekedési infrastruktúrára irányuló beruházás, ami visszavetette az uniós közlekedési hálózat korszerűsítését<sup>12</sup>. A Bizottságnak a TEN-T hálózatról szóló legutóbbi előrehaladási jelentése<sup>13</sup> szerint az Unióban a válság kezdete óta jóval évi 100 milliárd euró alatt van az átlagos beruházási szint.

---

<sup>9</sup> Európai Bizottság, *Európa mozgásban: A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja*, COM(2017) 283 final, 2017.5.31., 7. o.

<sup>10</sup> Az átfogó hálózat megvalósításának határidejéül a 2013-as TEN-T rendelet 2050-et szabta meg.

<sup>11</sup> Európai Bizottság: *„Delivering TEN-T: Facts & figures (A TEN-T megvalósítása: Tények és adatok)*, 2017. szeptember.

<sup>12</sup> Európai Bizottság, *Transport in the European Union Current Trends and Issues – 2018 (Közlekedés az Európai Unióban: Aktuális trendek és kérdések, 2018)*, 12. o.

<sup>13</sup> Előrehaladási jelentés a TEN-T hálózat 2014-ben és 2015-ben történt megvalósításáról, COM(2017) 327 final, 2017.6.19., 3. o.

**20** A közlekedéspolitikát többféle uniós finanszírozási eszköz támogatja, amelyek összértéke a 2007–2020-as időszakban 193 milliárd eurót tesz ki (lásd: **2. táblázat**). E támogatást részben a közvetlen, részben a megosztott irányítás keretében hajtják végre<sup>14</sup>. A két legfontosabb eszköz az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF)<sup>15</sup> és az európai strukturális és beruházási alapok (esb-alapok). Az első esetben (közvetlen bizottsági irányítás) a TEN-T törzshálózat, a határokon átnyúló összeköttetések, a szűk keresztmetszetek megszüntetése és a kölcsönös átjárhatósági projektek képeznek prioritást, míg a második esetben (megosztott irányítás keretében történő végrehajtás) e prioritások úgy bővülnek, hogy a regionális mobilitást, valamint a másodlagos és harmadlagos csomópontok TEN-T infrastruktúrával való összekapcsolását is magukban foglalják<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> A közvetlen irányítás keretében (pl. CEF, Horizont) a Bizottság választja ki a vállalkozókat, ítéli oda a támogatásokat, utalja át a forrásokat és követi nyomon a társfinanszírozott tevékenységeket. A megosztott irányítás (pl. esb-alapok) keretében a Bizottság a költségvetés egy részének a végrehajtását a tagállamokra ruházza át, a végső felelősség megtartása mellett.

<sup>15</sup> Lásd: az 1316/2013/EU rendelet (2013. december 11.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról.

<sup>16</sup> A 2007–2013-as időszakban a Kohéziós Alap kiadásainak körülbelül 47%-át juttatták TEN-T projekteknek. Lásd: Európai Bizottság: Közlekedés – Zárójelentés – 5. munkarész – A 2007–2013-as kohéziós politikai programok utólagos értékelése az ERFA és a Kohéziós Alap középpontba állításával, 2016, 97. o.

## 2. táblázat. Az uniós költségvetés közlekedési előirányzatai a 2007–2020-as időszakra (milliárd euró)

Eszköz	2007–2013	2014–2020	Összesen
ERFA és Kohéziós Alap/esb-alapok	81,8	68,5	150,3
TEN-T	8,0	n.a.	8,0
Marco Polo	0,5	n.a.	0,5
CEF – Közlekedés	n.a.	24,1 <sup>2</sup>	24,1
Hetedik keretprogram <sup>1</sup> – Közlekedés	4,2	n.a.	4,2
Horizont 2020 – Közlekedés	n.a.	6,3	6,3
<b>Összesen</b>	<b>94,5</b>	<b>98,9</b>	<b>193,4</b>

<sup>1</sup> Hetedik kutatási és technológiafejlesztési keretprogram.

<sup>2</sup> A Kohéziós Alapból átcsoportosított 11,3 milliárd euróval együtt.

Forrás: Európai Számvevőszék, nyilvánosan elérhető adatok alapján.

**21** A 2007-től 2020-ig tartó két programozási időszak alatt a közlekedésre fordított uniós források zömét (78%) a megosztott irányítás keretében használták fel. A Bizottság közvetlen irányítása alatt felhasznált források aránya azonban nő: a 2007–2013-as időszakban 13%-ot, a 2014–2020-as időszakban már 31%-ot tett ki.

**22** Az ERFA és a Kohéziós Alap esetében mindkét programozási időszakban a közlekedés volt a legnagyobb kiadási terület (a 2007–2013-as időszakban az összes előirányzat 24%-a, 2014–2020-ban pedig a 20%-a). A 2007–2020-as időszakban az ERFA és a Kohéziós Alap közlekedésre fordított kiadásainak közel felét a közutakra irányozták elő (lásd: **3. táblázat**).

### 3. táblázat. Az ERFA és a Kohéziós Alap költségvetési előirányzatai közlekedési ágazonként a 2007–2020-as időszakban (milliárd euró)

Ágazat	2007–2013	az összes támogatás %-a	2014–2020	az összes támogatás %-a
Közút	42,6	52%	30,0	44%
Vasút	23,1	28%	18,6	27%
Városi közlekedés	8,2	10%	12,5	18%
Kikötők	3,1	4%	2,0	3%
Multimodális közlekedés	1,8	2%	2,2	3%
Intelligens szállítási rendszerek	1,0	1%	2,1	3%
Belvízi utak	0,4	1%	0,7	1%
Légi közlekedés	1,6	2%	0,4	1%
<b>Közlekedés összesen</b>	<b>81,8</b>	<b>100%</b>	<b>68,5</b>	<b>100%</b>

*Forrás:* Európai Számvevőszék, a Bizottság által szolgáltatott adatok alapján.

**23** A CEF 2017 decemberéig (csak a 2014–2020-as időszakban) 22,3 milliárd eurót (a CEF közlekedésre fordítható teljes költségvetésének körülbelül 93%-a) ítelt oda projekteknek (lásd: **4. táblázat**). A támogatott projektek zöme (79%) a törzshálózati folyosókon található, és fenntartható közlekedési módokkal, például vasutakkal és belvízi utakkal függ össze.

### 4. táblázat. A CEF keretében odaítélt források

Ágazat	A projektek számára odaítélt összes támogatás (2017. december, milliárd euró)	az összes támogatás %-a
Vasút	16,4	74%
Belvízi utak	1,7	8%
Közút	1,7	8%
Légi közlekedés	1,3	6%
Tengeri közlekedés	0,9	4%
Multimodális szállítás	0,3	1%
<b>Összesen</b>	<b>22,3</b>	<b>100%</b>

*Forrás:* Európai Számvevőszék, a Bizottság által szolgáltatott adatok alapján.

**24** Ezen állapotfelmérés elkészítésekor még nem fogadták el a 2021–2027-es többéves pénzügyi keret költségvetési előirányzatait. A CEF-rendeletre irányuló bizottsági javaslat<sup>17</sup> 30,6 milliárd eurót különítene el a közlekedésre, amelyhez 11,3 milliárd euróval a Kohéziós Alap járulna hozzá. A hét, megosztott irányítás alá tartozó alpra vonatkozó közös rendelkezéseket meghatározó 2021–2027-es

<sup>17</sup> Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló rendeletre irányuló javaslat, COM(2018) 438 final, 2018.6.6.

rendeletre irányuló bizottsági javaslat<sup>18</sup> összesen 242 milliárd eurót irányoz elő az ERFA és a Kohéziós Alap számára, de e szakaszban nem ad meg ágazatonkénti előirányzatokat.

**25** Az OECD rámutatott, hogy a közforrások hiányát orvoslandó mennyire fontos lenne, hogy a magánszektor többet ruházzon be a stratégiai közlekedési infrastruktúrába<sup>19</sup>. Az Unió pénzügyi eszközök, például hitelek és garanciák (lásd alább) révén igyekszik vonzóbbá tenni a közlekedésre irányuló magánberuházást.

- a) A CEF hitelfinanszírozási eszköze, amely az uniós költségvetést felhasználva nyújt garanciát főként az EBB általi finanszírozáshoz, eddig 10 közlekedési projektet támogatott, amelyek több mint 13 milliárd euró értékű beruházást mozgósítottak.
- b) Az EBB csoport és a Bizottság 2015-ben közösen elindították az Európai Stratégiai Beruházási Alapot, hogy az segítsen az Unióban jelenleg fennálló beruházási hiány megszüntetésében. Az alap eddig 5,6 milliárd euró finanszírozást biztosított 45, a közlekedési célkitűzésekhez hozzájáruló projekt számára<sup>20</sup>.
- c) Ezen túlmenően az EBB a 2007–2018-as időszakban hozzávetőlegesen 140 milliárd euró hitelt nyújtott közlekedési projektekhez<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> Az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alap Pluszra, a Kohéziós Alapra és az Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések, valamint az előbbiekre és a Menekültügyi és Migrációs Alapra, a Belső Biztonsági Alapra és a Határigazgatási és Vízügyeszközre vonatkozó pénzügyi szabályok megállapításáról szóló rendeletre irányuló javaslat, COM(2018) 375 final, 2018.5.29.

<sup>19</sup> OECD, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings* (A stratégiai közlekedési infrastruktúrák iránti igények 2030-ig: a legfontosabb megállapítások), OECD Publications, Párizs, 2011, 6. o.

<sup>20</sup> Az ESBA-projektek 2018. októberi listája; aláírt projektek (<http://www.eib.org/en/efsi/efsi-projects/index.htm>).

<sup>21</sup> Az EBB által finanszírozott projektek, 2018. októberi állapot (<http://www.eib.org/en/projects/loan/list/index>).

## II. rész: Az uniós közlekedési ágazat főbb területeinek jelenlegi helyzete

### A közlekedés igénybevételének aktuális trendjei

#### A szállítás volumene folyamatosan nő, és e növekedés várhatóan folytatódni fog

**26** Az utas- és áruszállítás volumene az utóbbi évtizedekben folyamatosan nőtt az Unióban<sup>22</sup>; az utasszállításban az utaskilométerek száma 1995 és 2016 között 5 335 milliárdról 6 802 milliárdra nőtt, míg az áruszállításban a tonnakilométerek száma ugyanezen időszakban 2 846 milliárd tonnakilométerről 3 661 milliárdra növekedett. A Bizottság becslései szerint e volumenek növekedése folytatódni fog, jöllehet a korábbinál lassabb ütemben. A Bizottság előrejelzése szerint az utasszállítási tevékenység 42%-kal, a szárazföldi áruszállítás pedig 60%-kal bővül majd 2010 és 2050 között<sup>23</sup>. A nemzetközi tengeri szállítás esetében még ennél is nagyobb növekedést prognosztizálnak: ugyanezen időszak alatt 71%-osat.

**27** A szállítási volumenek növekedése egyes közlekedési módok esetében kapacitási problémákhoz vezethet az Unióban. A torlódás máris jelentős környezeti és gazdasági probléma, amelynek becsült éves költsége az Unióban jelenleg évi 140 milliárd euró<sup>24</sup>. A torlódással járó költségek 2050-ig várhatóan több mint 40%-kal nőnek majd a 2010-es értékekhez képest<sup>25</sup>.

---

<sup>22</sup> Európai Bizottság (2018), *EU Transport in Figures – statistical pocketbook 2018* (Közlekedés az Unióban számokban: statisztikai zsebkönyv), [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en).

<sup>23</sup> Európa mozgásban: A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja, COM(2017) 283 final, 4. o.

<sup>24</sup> [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/connect-to-compete-people\\_2016\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/connect-to-compete-people_2016_en.pdf).

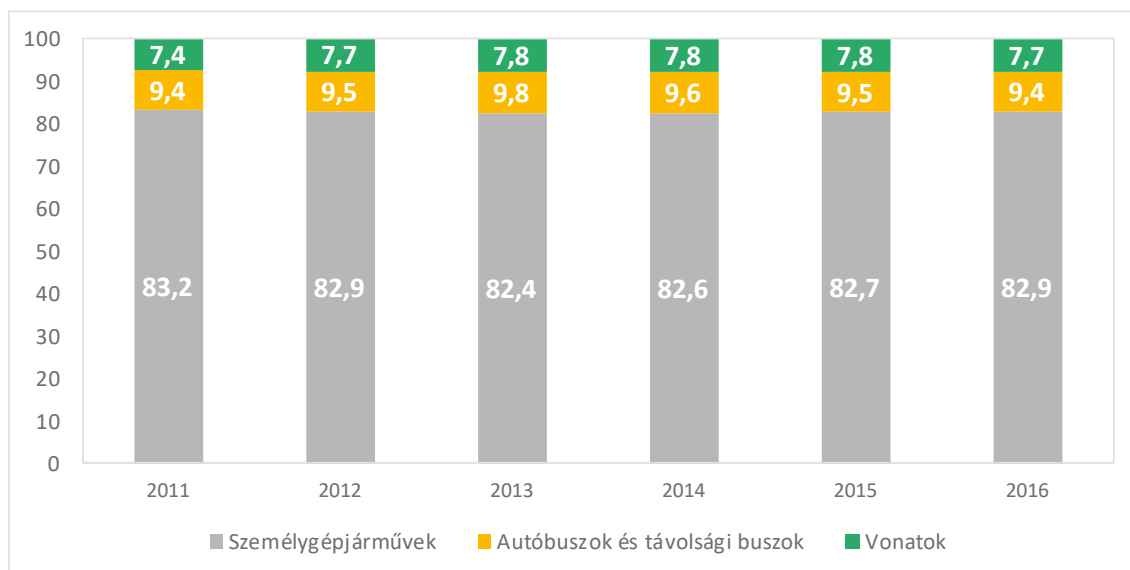
<sup>25</sup> A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a gépjárműadóztatásra vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatot kísérő hatásvizsgálat, SWD(2017) 180 final, 2017.5.31., 4. melléklet, 38. o.

## Az utas- és az áruszállításban a közúti közlekedést részesítik előnyben

**28** Az utas- és áruszállítás a volument tekintve zömmel a közutakon valósul meg<sup>26</sup>. Az utasszállítás domináns módja a személygépjárművel történő utazás, ami utaskilométerben számítva az összes közlekedési tevékenység körülbelül 71%-át adja; ezt a légi közlekedés (kb. 10%), az autóbusszal való közlekedés (kb. 8%) és a vasúti közlekedés (kb. 7%) követi. A közutakon bonyolódik az uniós áru fuvarozási tevékenység 49%-a is; ezt követi a tengeri szállítás körülbelül 32%-kal és a vasúti szállítás körülbelül 11%-kal<sup>27</sup>.

**29** A közúti közlekedés túlsúlya még szembetűnőbb, ha csak a szárazföldi utas- és áruszállítást tekintjük (a tengeri és légi szállítás nélkül). A **2. ábrán** látható, hogy az utaskilométerek többségét személygépjárművel teszik meg.

### 2. ábra. A személygépjárművel, autóbusszal és vonattal megtett utaskilométerek százalékaránya az EU28-ban



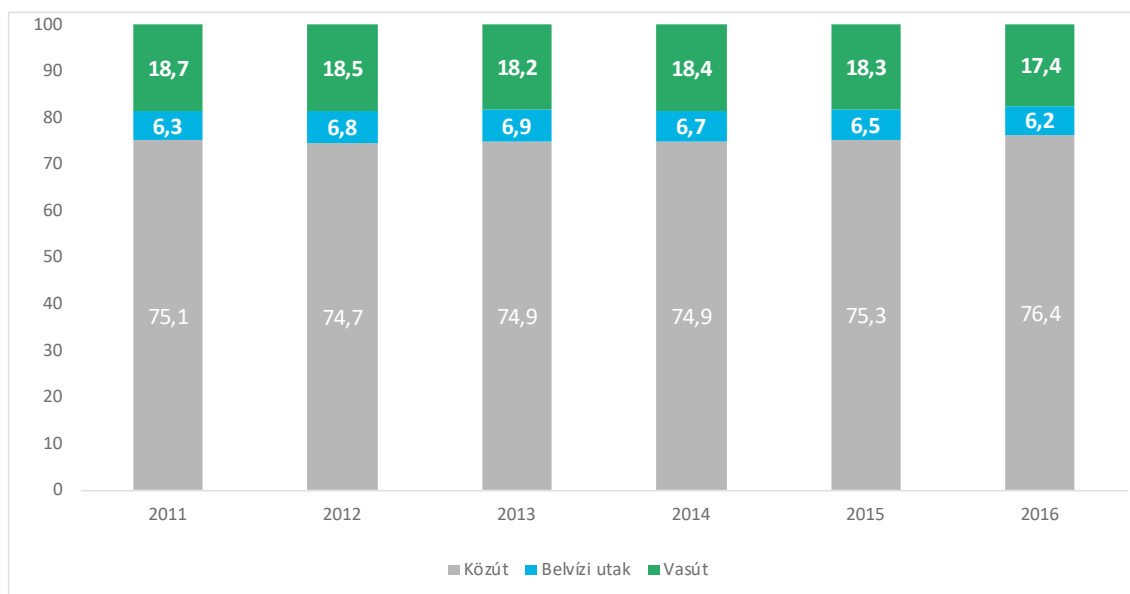
*Forrás:* az Eurostat statisztikai adatai (2018. júniusi állapot). A kerekítés miatt előfordulhat, hogy a számok összeadva nem adják ki a 100%-ot.

<sup>26</sup> Európai Bizottság (2018), *EU Transport in Figures – statistical pocketbook 2018* (Közlekedés az Unióban számokban: statisztikai zsebkönyv), [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en).

<sup>27</sup> A vasúti áru fuvarozás a világ más részein ettől eltérő teljesítményt mutat: gyakran ez az elsődleges áru fuvarozási mód, 40%-os vagy a fölötti részesedéssel (pl. az Egyesült Államokban, Ausztráliában, Kínában, Indiában és Dél-Afrikában). Lásd: „Vasúti áru fuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen” című, 8/2016. sz. különjelentés (<http://eca.europa.eu>).

**30** Noha a 2011-es fehér könyv célul tűzte ki, hogy 2030-ra a 300 km feletti közúti áruszállítás 30%-a, 2050-re pedig több mint 50%-a más közlekedési mód – például vasút vagy vízi szállítás – révén történjen, és annak dacára, hogy az Unió egyre nagyobb hangsúlyt helyez a környezetbarát közlekedési módokra, a szárazföldi áruszállításban egyenesen nőtt a közutak használatának az aránya: 2011-ben 75,1%-ot, 2016-ban viszont 76,4%-ot tett ki (lásd: **3. ábra**).

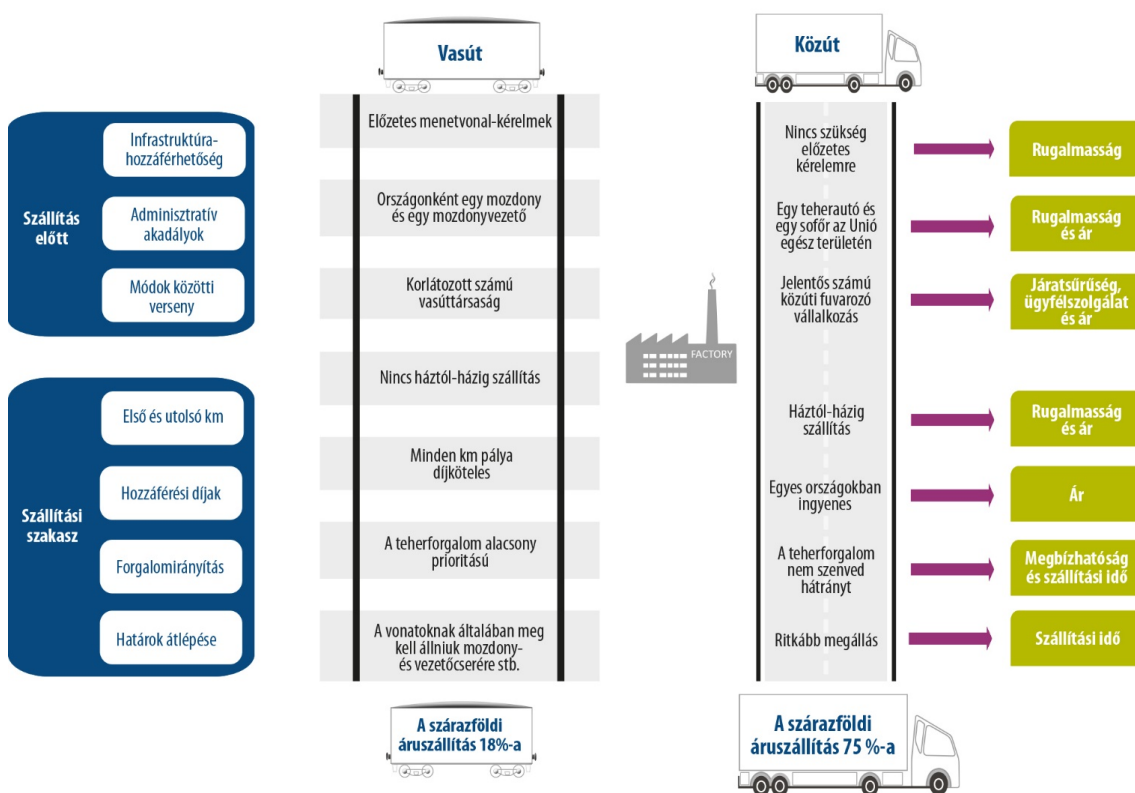
### 3. ábra. A közúton, belvízi utakon és vasúton megtett tonnakilométerek százalékaránya az EU28-ban



*Forrás:* az Eurostat statisztikai adatai (2018. júniusi állapot). A kerekítés miatt előfordulhat, hogy a számok összeadva nem adják ki a 100%-ot.

**31** Az Unióban az áruk feladásakor a közúti fuvarozást részesítik előnyben, amelynek előnyei között említhető a rugalmasság, a megbízhatóság, az ár, az idő és a háztól házig történő szállítás. A Számvevőszék 2016-ban különjelentést tett közzé az Unióban folyó vasúti árufuvarozásról. A vasutat igénybe vevő áruszállítók problémáit összevetettük a közutakat használók problémáival. A piac jelenleg nem ösztönzi kellőképpen a felhasználókat arra, hogy a közútról más közlekedési módokra térjenek át, amelyek gazdasági szempontból továbbra is kevésbé versenyképesek. A **4. ábra** bemutat néhány fő okot, hogy a teherszállításban a vasút és a közút összevetésekor miért a vasút marad alul.

#### 4. ábra. Az áruszállításban a vasút igénybevételekor felmerülő problémák, a közúttal összehasonlítva



*Forrás:* A Számvevőszék „Vasúti áru fuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen” című, 8/2016. sz. különjelentése.

**32** A közlekedés negatív externáliákat idéz elő; ide tartoznak a balesetek, az ÜHG-kibocsátások, a levegőszennyezés és a zaj, amelyek mind társadalmi és gazdasági költséggel járnak. A közlekedés e negatív külső hatásainak költségét még a torlódást figyelmen kívül hagyva is a az uniós GDP körülbelül 4%-ára tették 2011-ben. Mint a nagy sebességű vasútról szóló nemrégiben készült jelentésünkben<sup>28</sup> is jeleztük, az Unióban vita folyik az olyan díjfizetési rendszerekről (különösen a közúti díjakról), amelyek a különféle közlekedési módokon átívelően „a felhasználó fizet” és „a szennyező fizet” elvét egyaránt érvényesítenék: ez is mutatja annak elismertségét, hogy alapos elemzésre van szükség a külső költségek internalizálásával járó lehetséges hátulütőket és előnyöket illetően. A külső költségek internalizálása azt jelenti, hogy a felhasználóknak kell viselniük az általuk generált költségeket, ami ösztönzi őket arra, hogy e költségek csökkentése érdekében változtassanak magatartásukon. A költségek internalizálása jelentős hatást fejtene ki a közlekedési hálózatokra, a végső fogyasztók költségeire és a közlekedési infrastruktúra igénybevételére. A Bizottság jelenleg készít

<sup>28</sup> A „Nagy sebességű vasút Európában: az uniós hálózat hiánya rosszul működő mozaikot eredményez” című, 19/2018. sz. különjelentés (<http://eca.europa.eu>).

tanulmányt a külső költségek internalizálásáról (*Sustainable transport infrastructure charging and internalisation of transport externalities* [A közlekedési infrastruktúrák fenntartható díjszabása és a közlekedés externáliáinak az internalizálása]), egyrészt hogy felmérje, milyen mértékben alkalmazzák már jelenleg is a tagállamokban a különböző közlekedési módokban „a felhasználó fizet” és „a szennyező fizet” elvét, másrészt hogy kialakítsa a vitában képviselendő álláspontját. A tanulmány eredményei várhatóan 2019 közepén állnak majd rendelkezésre.

**33** A multimodális szállítás alkalmazásának fokozása, amely sok éve az Unió egyik fő közlekedéspolitikai célkitűzése, szerepet játszhat a kizárólagos közúti szállításról való elmozdulásban, azaz a modális váltásban. A multimodalitás azt jelenti, hogy egyazon útsoron többféle közlekedési eszközt vesznek igénybe. Az elmúlt évek során elért bizonyos eredmények ellenére a multimodális szállítás továbbra sem elterjedt Európában<sup>29</sup>. A multimodális szállítás közvetlenül támogató fő uniós jogi eszköz a kombinált áru fuvarozásról szóló 1992-es irányelv<sup>30</sup>, amelynek módosítása éppen állapotfelmérésünk idején folyt. A multimodális projekteket főként az ERFA és a Kohéziós Alap támogatja, a 2007-től 2020-ig tartó időszak alatt körülbelül 4 milliárd euró összegű előirányzattal. A Bizottság a 2018-as évet „a multimodalitás éveként” hirdette meg, azzal a szándékkal, hogy ezen év során növelje a multimodalitás jelentőségét az uniós közlekedési rendszerben.

## Intelligens közlekedésirányítási rendszerek: a közlekedés jövőjének szerves része

**34** Intelligens közlekedésirányítási rendszerek alatt a digitális forgalomirányítási és információs rendszerek különböző közlekedési módokat felölelő széles köre értendő (lásd: **1. háttérmagyarázat**). A Bizottság felismerte, hogy az ilyen rendszerek sikeres, összehangolt bevezetése létfontosságú a páneurópai, komodális és valóban integrált

---

<sup>29</sup> A tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 92/106/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatot kísérő bizottsági hatásvizsgálat (SWD(2017) 362 final) szerint 2015-ben az intermodális szállítás az Unión belüli áruszállítás 18%-át adta (nem számítva ide a légi és a csővezetékes szállítás, valamint a nem uniós országokkal folytatott tengeri szállítás), miután a megelőző öt évben átlagosan évi 3,5%-kal nőtt.

<sup>30</sup> A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

közlekedési rendszer megvalósításához, és a közlekedés jövőjének szerves része<sup>31</sup>. Ez a bevezetés már folyamatban van: az ERFA-ból és a Kohéziós Alapból hozzávetőlegesen 3,1 milliárd eurót irányoztak elő a 2007–2020-as időszakra, a CEF keretében pedig további 3 milliárd eurót ítéltek oda 2017 végéig.

## 1. háttérmagyarázat.

### Intelligens közlekedésirányítási rendszerek

- Az intelligens közlekedési rendszerek információs és kommunikációs technológiákat alkalmaznak a közúti közlekedés területén, ezen belül az infrastruktúra, a járművek és a felhasználók kapcsán, a forgalom és a mobilitás irányításában, valamint a más közlekedési módokkal való kapcsolódási pontokon.
- Az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS) projekt célja, hogy Európa számos nemzeti vonatbefolyásolási és -vezérlési rendszerét egyetlen közös rendszerrel váltsa fel.
- Az „Egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatás (SESAR) projekt célja a légiforgalmi szolgáltatás (ATM) javítása a légiforgalmi szolgáltatási rendszerek korszerűsítése és harmonizációja révén, mégpedig innovatív technológiai és műveleti ATM-megoldások meghatározása, fejlesztése, validálása és üzembe helyezése útján.
- A folyami információs szolgáltatások (RIS) létrehozásának célja a gyors elektronikus adattovábbítás lehetővé tétele volt a víz és a part között, prediktív és valós idejű információk cseréje révén.
- A hajóforgalom-irányítási és információs rendszer (VTMIS) fő célja a biztonság erősítése és a hajóbalesetek környezeti hatásának minimálisra csökkentése.

**35** Ezenkívül az európai globális műholdas navigációs rendszer (Galileo) célja, hogy jobb helymeghatározási és időre vonatkozó információkat biztosítson, amiktől jelentős pozitív hatások várhatóak a közlekedési szolgáltatások és a felhasználók számára. Mivel a közlekedésben a pontos helymeghatározáshoz egyre elengedhetlenebb, hogy rendelkezésre álljanak műholdas jelek, a 2011-es fehér könyv a célkitűzéseinek

<sup>31</sup> Európai Bizottság, *The implementation of the 2011 White Paper on Transport „Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system” five years after its publication: achievements and challenges* (Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv végrehajtása a közzététele után öt évvel: eredmények és kihívások), SWD(2016) 226 final, 2016.7.1., 24–25. o.

egyikeként a Galileo kiépítését nevezte meg. A Galileót az amerikai GPS és az orosz GLONASS uniós megfelelőjeként indították el, hogy az Unió önállóvá válhasson ebben a stratégiai szektorban. A rendszer becsült összköltsége körülbelül 10,5 milliárd euró, 30 műholdból és a kapcsolódó földi infrastruktúrából áll. A Galileo kiépítése folyamatban van; a Bizottság arra számít, hogy ez 2020 végére fejeződik be.

## A közlekedés újonnan kibontakozó trendjei

**36** Az automatizálás, a digitalizáció és a megosztott mobilitás gyorsan terjedő trendjei (lásd: **2. háttérmagyarázat**) révén hatékonyabbá tehetők a közlekedési rendszerek, ily módon javítható a közlekedésbiztonság<sup>32</sup>, csökkenthetőek a környezeti hatások és enyhíthető a torlódás.

### 2. háttérmagyarázat

#### A közlekedés újonnan kibontakozó trendjei

- **Automatizálás:** a járművek legalább bizonyos funkciói a vezető/üzemeltető bármilyen beavatkozása nélkül, automatikusan működnek.
- **Digitalizáció:** a közlekedési rendszer különböző szereplői közötti adatcsere, melynek révén valós időben, a források hatékonyabb kiaknázásával lehet reagálni a kereslet-kínálat változásaira. A digitalizáció segíthet egy valóban multimodális közlekedési rendszer létrehozásában azáltal, hogy minden közlekedési módot egyetlen zökkenőmentesen működő, személy- és áruszállításra szolgáló mobilitási szolgáltatásban egyesít.
- **Megosztott mobilitás:** járművek, például kerékpárok vagy személygépkocsik közös használata.

**37** Már jelenleg is folyik a teljes mértékben automatizált személygépjárművek tesztelése, és elképzelhető, hogy a technika fejlődése révén ezek végül megszokott látvánnyá válnak az utakon. Ahhoz, hogy teljes mértékben automatizált legyen a járművezetés, a helyzetmeghatározáshoz és a járművek közötti kommunikációhoz fejlett távközlési és műholdas infrastruktúra és szolgáltatások lesznek szükségesek.

<sup>32</sup> Jóllehet az elmúlt évtizedek jelentős eredményeket hoztak (a baleseti halálesetek száma a 2001-es közel 55 000-ról 2016-ra 25 650-re csökkent), és ezzel az Unió a közúti közlekedést tekintve a világ legbiztonságosabb régiójává vált, ez a javulás az utóbbi négy évben megtorpant. A fehér könyv azon célkitűzésének megvalósításához, hogy 2050-re nullára csökkenjen a közúti baleseti halálozások száma, további erőfeszítésekre lesz szükség.

Sikeres kiépítése után a Galileo biztosítani fogja az e szükségleteket kielégítő szolgáltatásokat.

**38** Az új technológiák és mobilitási minták egyben azonban kihívást is jelentenek a jogszabályi keret alkalmazását, a magánélet védelmét, a biztonságot, a felelősséget és az adatbiztonságot illetően<sup>33</sup>. A jövő mobilitására vonatkozó 2018-as uniós stratégiában<sup>34</sup> a Bizottság javaslatokkal szolgál e jelentős problémák megoldására.

**39** Az infrastruktúra új mobilitási mintákhoz való hozzáigazítása és a tiszta alternatív üzemanyagokhoz szükséges új infrastruktúra kiépítése további feladatot jelent, amelynek megoldása új beruházásokat igényel, valamint módosított megközelítést a hálózatok tervezését és az üzleti modelleket illetően. A töltőinfrastruktúra fejlesztése alapvető az elektromos mobilitás, különösen az elektromos járművek elterjedésének elősegítéséhez<sup>35</sup>. Az Unió 2013-ban elindította a tiszta üzemanyagokra vonatkozó stratégiáját<sup>36</sup>, amelynek keretében a szándékok szerint kiépül a kialakításukra és használatukra nézve szabványos (elektromos töltőpontokkal is felszerelt) alternatívüzemanyag-állomások hálózata.

## Infrastrukturális fejlesztés

### A közlekedési infrastruktúra fejlesztése terén az Unióban elért előrehaladás ellenére továbbra is vannak problémák

**40** Ahhoz, hogy az Unióban zökkenőmentes legyen a személyek és áruk háztól házig tartó mobilitása, fejlett és jól működő közlekedési infrastruktúra szükséges. Az európai közlekedési rendszer fejlesztésének kulcsfontosságú építőeleme a TEN-T teljessé tétele. A közlekedési rendszer más rétegei – például a városi közlekedés – is fontosak,

---

<sup>33</sup> SWD(2016) 226 final, 38. o.

<sup>34</sup> Európai Bizottság, *Úton az automatizált mobilitás felé: európai uniós stratégia a jövő mobilitásával kapcsolatban*, COM(2018) 283 final, 2018.5.17.

<sup>35</sup> „2017-ben a személygépkocsik teljes állományán belül a hálózatról tölthető elektromos járművek teljes aránya mindössze 0,3% körül mozgott az Unióban”, Európai Parlament, a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság megbízásából végzett kutatás, *Charging infrastructure for electric road vehicles* (Töltőinfrastruktúra az elektromos közúti járművek számára), 13. o.

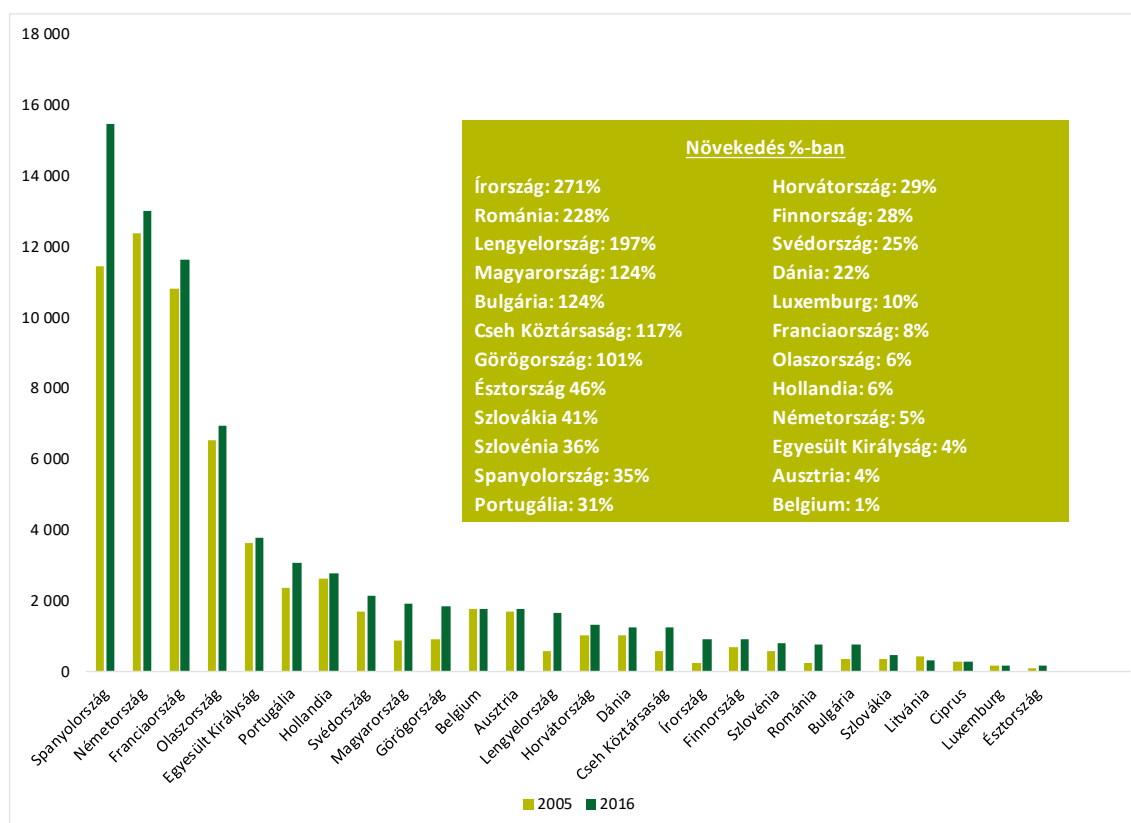
<sup>36</sup> Tiszta energiák a közlekedésben: az alternatív üzemanyagok európai stratégiája, COM(2013) 17 final, 2013.1.24.

mivel ez utóbbinál érzékelhető legközvetlenebbül az ágazat számos negatív externáliája (pl. balesetek, szennyezés, zaj).

**41** Az Unió 15-ről 28 tagállamra való bővülése változásokat okozott a logisztikai láncokban és a kereskedelem földrajzi szerkezetében, így strukturális kihívásként előtérbe került az uniós közlekedési infrastruktúra gyors fejlesztése, különösen az új tagállamokban.

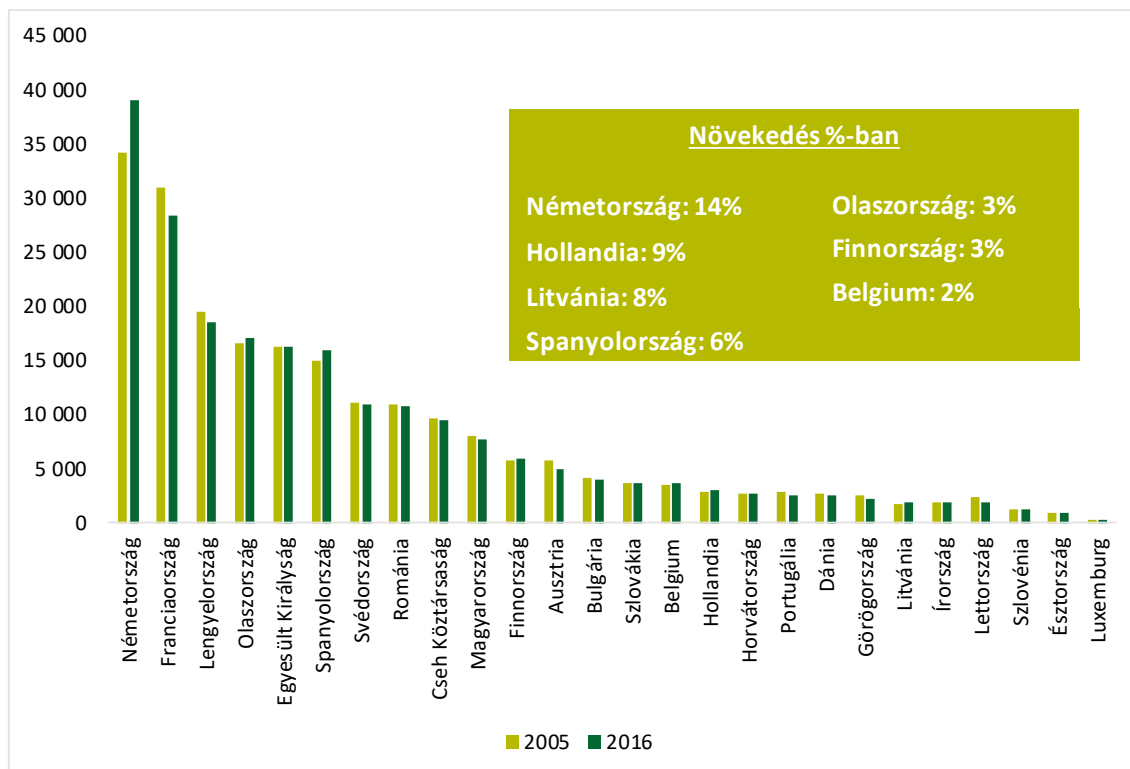
**42** Mivel a közút a legrugalmasabb közlekedési mód, ez alkalmazkodott a legkönnyebben a változásokhoz, miközben például a vasút modernizálása, a vasúti hálózat és összeköttetések fejlesztése több erőfeszítést igényel. Az **5. ábra** és a **6. ábra** az uniós autópályák és vasutak hosszának növekedését mutatja be (abszolút értékben és százalékosan) a 2016-ig tartó évtizedben.

### 5. ábra. Az autópályák hossza 2005 és 2016 között az EU28-ban (km)



*Forrás: Számvevőszék, az Európai Bizottság EU Transport in Figures - statistical pocketbook 2018 (Az uniós közlekedés számokban: 2018-as statisztikai zsebkönyv) című 2018-as kiadványa alapján. Máltára és Lettországra vonatkozóan nincsenek adatok.*

6. ábra. A vasutak hossza 2005 és 2016 között az EU28-ban (km)



Forrás: Számvevőszék, az Európai Bizottság *EU Transport in Figures - statistical pocketbook 2018* (Az uniós közlekedés számokban: 2018-as statisztikai zsebkönyv) című 2018-as kiadványa alapján. Ciprus és Málta nem rendelkezik vasúthálózattal.

**43** Az infrastrukturális fejlesztés üteme Unió-szerte változó; az infrastruktúrák minőségében és rendelkezésre állásában különösen a keleti régiókban még mindig nagy a lemaradás<sup>37</sup> (kevesebb az autópálya és a nagy sebességű vasútvonal, a hagyományos vasút korszerűsítésre szorul, az útidők pedig hosszabbak, mint Nyugat-Európában). Ráadásul az uniós közlekedési hálózat különböző pontjain még mindig hiányoznak egyes összeköttetések és előfordulnak szűk keresztmetszetek, ami komoly mértékben akadályozza a forgalom áramlását. E tekintetben különösen érintettek a határátkelőhelyek. Például a Bizottság által azonosított 365 határokon átnyúló vasúti összeköttetésből jelenleg 149 (41%) nem üzemel<sup>38</sup>.

<sup>37</sup> Európai Bizottság, *Transport in the European Union Current Trends and Issues – 2018* (Közlekedés az Európai Unióban: Aktuális trendek és kérdések, 2018), 13. o.

<sup>38</sup> A legtöbb hiányzó összeköttetés nem a TEN-T folyosó mentén, illetve az átfogó hálózatban található. Lásd: *Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders* (A határokon átnyúló meglévő vasúti közlekedési összeköttetések és az Unió belső határainál hiányzó összeköttetések átfogó elemzése), Európai Bizottság, 2018, 13. o.

**44** Miközben egyes tagállamok már elkészültek a TEN-T törzshálózat területükre eső szakaszaival vagy közel járnak ehhez, más tagállamokra még sok teendő vár<sup>39</sup>. 2017-ben a folyosók rendszeres frissített munkatervein<sup>40</sup> túlmenően a Bizottság egy előrehaladási jelentést<sup>41</sup> is közzétett a TEN-T hálózat 2014-ben és 2015-ben történt megvalósításáról. A jelentés megállapította, hogy sikerült ugyan eredményeket elérni, ám általánosságban feltehető, hogy a TEN-T célkitűzéseinek eléréséhez a legtöbb esetben további jelentős fejlesztésekre és komoly beruházásokra van szükség.

**45** Az összeköttetések és a megközelíthetőség javítását jelentős uniós beruházások<sup>42</sup> segítik. Például a 2007–2013-as időszak során a Kohéziós Alap 3875 km új közút építését (ennek 47%-a a TEN-T része) és több mint 23 000 km közút átépítését támogatta, ami a teljes hosszúságot tekintve együtt a 15 támogatható tagállam fő közúthálózata körülbelül 10%-ának felel meg<sup>43</sup>. Ennek eredményeképpen több millió ember számára javult a közúti megközelíthetőség és csökkentek az útidők<sup>44</sup>. A kohéziós forrásokat felhasználták 3 405 km vasútvonal építésére, illetve átépítésére is (49%-ban TEN-T), ami a teljes vasúthálózat valamivel több mint 2%-át teszi ki<sup>45</sup>.

<sup>39</sup> A legújabb rendelkezésre álló adatokat lásd: a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság közlekedési eredménytáblája (2015. év végi állapot) ([https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en)).

<sup>40</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en).

<sup>41</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20170327-progress-report-tent-2014-2015.pdf>.

<sup>42</sup> A 2007–2013-as időszakban az EU12-ben a közlekedésre irányuló beruházások tették ki a közlekedésre fordított összes kormányzati tőkekiadás több mint 40%-át; lásd: *A Bizottság hetedik jelentése a gazdasági, társadalmi és területi kohézióról, 2017*, 198. o.

<sup>43</sup> A kohéziós finanszírozás keretében támogatható tagállamok Bulgária, a Cseh Köztársaság, Észtország, Görögország, Horvátország, Ciprus, Lettország, Litvánia, Magyarország, Málta, Lengyelország, Portugália, Románia, Szlovénia és Szlovákia.

<sup>44</sup> Európai Parlament, *Jelentés a kohéziós politika és „a fenntartható közlekedés előmozdítása és a szűk keresztmetszetek megszüntetése kulcsfontosságú hálózati infrastruktúrákban” tematikus célkitűzés – a közös rendelkezésekről szóló rendelet 9. cikke (7) pontjának – végrehajtásáról*, 2017/2285(INI), 2018.4.4.

<sup>45</sup> Európai Bizottság, Közlekedés – Zárójelentés – 5. munkarész – A 2007–2013-as kohéziós politikai programok utólagos értékelése az ERFA és a Kohéziós Alap középpontba állításával, 2016, 3–4., 42. és 46. o.

**46** A tagállamok közötti különbségek fokozatos csökkentése érdekében a 2014–2020-as időszakra is jelentős kiadásokat irányoztak elő<sup>46</sup>:

- a) Az esb-alapokból körülbelül 70 milliárd euró összegű uniós társfinanszírozást irányoztak elő: a TEN-T infrastruktúrára 34 milliárd eurót, a TEN-T projektekkel kapcsolatos vagy azokat kiegészítő közlekedési beruházási projektekre pedig 36 milliárd eurót szának. Ez a beruházás 977 km belvízi utat, 3 414 km közút megépítését és 9 742 km közút átépítését, 1 136 km vasútvonal építését és 9 680 km vasútvonal korszerűsítését, valamint 748 km villamos- vagy metróvonal építését vagy felújítását foglalná magában.
- b) Ezen túlmenően a CEF 24,1 milliárd euró összegű közlekedési költségvetése (amelyből 11,3 milliárd eurót a kohéziós finanszírozásra jogosult tagállamok számára különítettek el) főként a TEN-T törzshálózatába tartozó vasúti projektekre összpontosít. E projektek várt eredményei többek között a következők: 2020-ig megszűnik 243 vasúti, közúti és belvízi úti szűk keresztmetszet, a közúti közlekedés számára 3 088 új alternatívüzemanyag-töltőpont létesül, 1 790 km vasútvonalat hozzáigazítanak a névleges nyomtávolsághoz, 5 788 km vasútvonalat ERTMS-sel szerelnek fel, 1 753 km vasútvonalat villamosítanak, 2 804 km áruszállító vonalat fejlesztenek, és 3 862 km belvízi utat korszerűsítenek.

### **A TEN-T jelentős finanszírozást igényel, és a tagállamok eladósodottságának mértéke akadályt jelenthet**

**47** Noha már most is jelentős az összekapcsoltság és a megközelíthetőség javítását szolgáló nemzeti és uniós beruházások mértéke, a TEN-T célkitűzéseinek megvalósításához még mindig sokkal többre van szükség (lásd: 17. bekezdés).

**48** A közlekedési infrastruktúra fejlesztése, finanszírozása és kiépítése elsősorban a tagállamok felelőssége. Az Unióban ugyanakkor megállapodás született arról, hogy a tagállamok éves államháztartási hiánya nem haladhatja meg a 3%-ot, az államadósságnak a bruttó hazai termékhez viszonyított aránya pedig nem lépheti túl a 60%-ot (maastrichti kritériumok<sup>47</sup>). Következésképpen, noha a TEN-T kiteljesítésére

<sup>46</sup> Európai Bizottság, *Delivering TEN-T - Facts & figures* (A TEN-T megvalósítása, Tények és számok), 2017. szeptember.

<sup>47</sup> Az euró bevezetéséhez szükséges konvergenciakritériumok – más néven a „maastrichti kritériumok” – az EUMSZ 140. cikkén alapulnak. A tagállamok kötelesek megfelelni ezeknek

vonatkozó célkitűzéseket rendelet írja elő, egyes tagállamok esetében az eladósodottság mértéke további korlátok közé szoríthatja a beruházási kapacitást. Másképp fogalmazva: az államadósság csökkentése és a – többek között a közlekedésre irányuló – állami beruházásokra fordított kiadások növelése egymással versengő célok lehetnek.

**49** Az OECD felismerte ezt a problémát és azt, hogy tekintve a hiány és az adósság jelenlegi magas szintjét és a nemzeti költségvetésekkel szembeni egyéb igényeket, sok országban a támogatási és finanszírozási mechanizmusok javítására van szükség<sup>48</sup>.

**50** Az Európai Parlament is megállapította, hogy a gazdasági és költségvetési nehézségekkel szembesülő tagállamok nem tudják társfinanszírozni az áru fuvarozási projekteket, és arra az álláspontra jutott, hogy a CEF keretében lebonyolított projekteket nem kellene figyelembe venni az államadósságnak a Stabilitási és Növekedési Paktum<sup>49</sup> (SNP) céljából való kiszámítása során<sup>50</sup>.

**51** A Bizottság közleményben<sup>51</sup> tette egyértelművé, hogyan használható ki a támogatható beruházásokat illetően az SNP-be beépített bizonyos fokú rugalmasság,

---

a kritériumoknak ahhoz, hogy a gazdasági és monetáris unió harmadik szakaszába lépve fizetőeszközként bevezethessék az eurót.

<sup>48</sup> OECD, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings* (A stratégiai közlekedési infrastruktúrák iránti igények 2030-ig: a legfontosabb megállapítások), OECD Publications, Párizs, 2011, 4. o.

<sup>49</sup> Minden uniós tagállam számára 1997 óta kötelező (2005-ben és 2011-ben megreformált) megállapodás, amely a Maastrichti Szerződésben foglalt, a tagállamok költségvetési politikájának fenntarthatóságáról szóló rendelkezések végrehajtására vonatkozik, és ezt elsősorban a költségvetési hiány és az államadósság elfogadható szinten tartásával kívánja elérni.

<sup>50</sup> Az Európai Parlament 2017. január 19-i állásfoglalása az Unióban működő logisztikáról és az új TEN-T folyosókon működtetett multimodális szállításról, 2015/2348(INI), 13. pont.

<sup>51</sup> Bizottság, *A Stabilitási és Növekedési Paktum hatályos szabályai által biztosított rugalmasság legjobb kihasználása*, COM(2015) 12 final, 2015.1.13. A „beruházási záradék” értelmében a támogatható beruházások körébe a strukturális és kohéziós politika, a transzeurópai hálózatok, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz és az ESBA keretében társfinanszírozott projektekhez nyújtott nemzeti kiadások tartoznak. Az átmeneti eltérést indokoló körülmények a következők: az érintett tagállamokban a GDP növekedése negatív, vagy a GDP jóval elmarad a potenciálistól; az eltérés nem vezet a hiányra vonatkozóan meghatározott 3%-os felső határ túllépéséhez és megfelelő biztonsági tartalékok tartanak

amely bizonyos körülmények között indokolhat a hatályos szabályoktól való átmeneti eltérést. A rugalmassági szabályok tágabb felülvizsgálatának keretében folyik e beruházási rugalmasság alkalmazásának és eredményességének vizsgálata<sup>52</sup>.

## Belső piac

**52** A működőképes egységes közlekedési piac megvalósítása érdekében a Bizottság igyekszik tisztességes versenyfeltételeket teremteni mind az egyes közlekedési módokon belül, mind azok között. A Bizottság aktívan támogatja a belső közlekedési piac megnyitását és liberalizálását, továbbra is fennáll azonban néhány probléma, különösen a vasúti ágazatban és a légitforgalmi szolgáltatások terén.

**53** Ami a vasutat illeti, az áru fuvarozás 2007 óta nyitott a verseny számára, a nemzetközi utasszállítást pedig 2010-ben liberalizálták. A vasutak piaci liberalizálása azonban nem egyformán valósult meg a tagállamok körében. Belföldi vasúti utasszállítási piacát csak néhány tagállam liberalizálta. Az új belépők továbbra is megkülönböztetéssel szembesülnek a vasúti infrastruktúrához és az alapvető

---

fenn; az eltérés eredményeként ténylegesen nő a beruházások szintje; a tagállam a stabilitási vagy konvergenciaprogramjának időkeretén belül kompenzálja az eltérést.

<sup>52</sup> A Számvevőszék a „Teljesül-e a Stabilitási és Növekedési Paktum prevenciók ágának fő célkitűzése?” című, 18/2018. sz. különjelentésében (<http://eca.europa.eu>) megállapította: a beruházási záradék nem garantálja a közberuházásoknak a GDP-hez viszonyított növekedését, és lehetővé teszi, hogy a beruházásokhoz nem kapcsolódó kiadások a következő években is folytatódjanak, és azt javasolta, hogy a Bizottság ne alkalmazza tovább a beruházási záradékot jelenlegi formájában. A Bizottság nem fogadta el ezt az ajánlást, és jelezte, hogy a SNP rugalmassági rendelkezéseinek tágabb felülvizsgálata keretében jelenleg is vizsgálja a rendelkezést.

Ezenfelül a Bizottság 2018 májusában közzétette az SNP által biztosított rugalmasságra vonatkozó felülvizsgálatát (COM(2018) 335 final és SWD (2018) 270 final). Ebben megállapította, hogy azon tagállamok, amelyek a 2015–2018-as időszakban éltek a rugalmassággal, bizonyos mértékben el tudták érni a strukturális reformokra és a beruházásokra vonatkozó célkitűzéseket. Ami a beruházási záradékot illeti, a felülvizsgálat megerősítette, hogy a beruházási záradék alkalmazására jogosult projekteket az Unió társfinanszírozta. Az arra vonatkozó elemzés azonban, hogy vezetett-e új beruházásokhoz a beruházási záradék, már vegyesebb képet mutat. A Bizottság megállapította, hogy a reformoknak és a beruházásoknak a költségvetési fenntarthatóságra gyakorolt pozitív hatása csak a felülvizsgálat során figyelembe vettnél hosszabb idő alatt bontakozik ki, és a közberuházások volumenére gyakorolt hatást annak összetettsége miatt nehéz pontosan értékelni.

szolgáltató létesítményekhez való hozzáférést tekintve, amelyek tulajdonosa és üzemeltetője gyakran az inkumbens szolgáltató<sup>53</sup>. Az Unió 2016-ban elfogadta a „negyedik vasúti csomagot”<sup>54</sup>, amelynek célja az utasszállítási piac további liberalizálása és a kölcsönös átjárhatóság előtt álló akadályok megszüntetése; a végrehajtási menetrend 2019 júniusával indul.

**54** Az Unió 1992-ben liberalizálta a légi közlekedést, ami a verseny fokozódásához, az utazási lehetőségek választékának bővüléséhez és a forgalom jelentős növekedéséhez vezetett. A repülőjáratok száma 1992 és 2017 között napi 10 000-ról 29 000-re nőtt, a légi utasok éves száma pedig 1993 és 2017 között 360 milliőről több mint egymilliárdra emelkedett. Napjainkban az európai légi közlekedés a világpiac 26%-át teszi ki, és évente 510 milliárd euróval járul hozzá Európa GDP-jéhez, miközben 9,3 millió európai munkahelyet tart fenn.

**55** Bár a légi forgalom eredendően nemzetközi jellegű, korábban annak irányítása nemzeti szinten, szétaprózódott és monopolisztikus környezetben történt. Ez a légtérfelhasználók számára magasabb légiforgalmi szolgáltatási költségekhez vezetett. A Bizottság válaszképpen elindította az „Egységes európai égbolt” kezdeményezést, azzal a céllal, hogy javítsa a légiforgalmi szolgáltatás általános teljesítményét azáltal, hogy számos feladatot kormányközi szintről uniós szintre helyez át. Az európai légtérgazdálkodás mindazonáltal továbbra is elaprózott<sup>55</sup>. A Bizottság 2013-ban javaslatot tett az egységes európai égbolt keretének javítására (SES2+ jogalkotási csomag<sup>56</sup>). Állapotfelmérésünk készítésének idején azonban az Európai Parlament és a Tanács még mindig nem fogadta el a csomagot, ami hátráltatja egy koherens, naprakész keret uniós szintű bevezetését.

---

<sup>53</sup> Lásd: Európai Bizottság, *Transport in the European Union Current Trends and Issues – 2018* (Közlekedés az Európai Unióban: Aktuális trendek és kérdések, 2018), 7. o.; és a Számvevőszék „Vasúti árufuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen” című, 8/2016. sz. különjelentése.

<sup>54</sup> A negyedik vasúti csomag hat jogszabályi szövegből áll, amelyek célja a vasúti szolgáltatások egységes piacának kiteljesítése. A csomag átfogó célja a vasúti ágazat élénkítése és a többi közlekedési móddal való versengésének segítése.

<sup>55</sup> Európai Bizottság, *Transport in the European Union Current Trends and Issues - 2018* (Közlekedés az Európai Unióban: Aktuális trendek és kérdések, 2018), 9. o.

<sup>56</sup> Európai Bizottság, *Az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre (átdolgozás) irányuló javaslat*, COM(2013) 410 final, 2016.11.30.

## A közlekedés dekarbonizációja

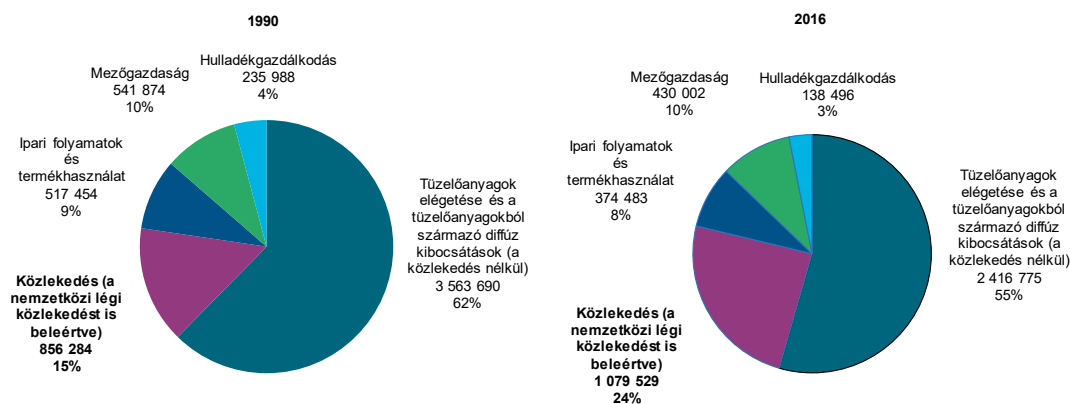
**56** 2014 októberében az uniós vezetők elfogadták a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keretet, amely 2030-ig az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának legalább 40%-os csökkentését tűzi ki célul (1990-hez képest). 2015-ben az Unió és mind a 28 tagállam aláírta a Párizsi Megállapodást<sup>57</sup>. E megállapodás felkéri a részes feleket, hogy 2020-ig nyújtsanak be hosszú távú tervet, amely megjelöli, hogy az egyes országok milyen erőfeszítéseket tesznek nemzeti kibocsátásaik csökkentése és az éghajlatváltozás hatásaihoz való alkalmazkodás érdekében. Az Európai Tanács 2018 márciusában felkérte a Bizottságot, hogy a Párizsi Megállapodással összhangban 2019 első negyedévéig terjesszen elő javaslatot az ÜHG-kibocsátások csökkentését célzó hosszú távú uniós stratégiára, a nemzeti tervek figyelembevételével.

**57** Amint a **7. ábra** bemutatja, 2016-ban a közlekedés az Unió összes ÜHG-kibocsátásának hozzávetőlegesen egynegyedéért volt felelős (1990-ben 15%-áért), és ezzel az energiaellátási ágazat után a második legnagyobb kibocsátó. A 2011-es fehér könyv azt a célt tűzte ki, hogy 2050-ig az 1990-es szinthez képest legalább 60%-kal csökkenjenek a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátások (a nemzetközi tengeri szállítás kivételével), köztes célként pedig azt határozta meg, hogy 2030-ig körülbelül 20%-kal csökkenjenek a 2008-as szinthez képest.

---

<sup>57</sup> Az ENSZ Éghajlat-változási Keretegyezménye Felelősek 21. Konferenciája. A Párizsi Megállapodásban részes felek vállalták, hogy olyan szintre szorítják le az ÜHG-kibocsátásokat, hogy a globális átlaghőmérsékletnek az iparosodás előtti szinthez viszonyított emelkedése jóval 2°C alatt legyen tartható, és törekcsenek arra, hogy a hőmérséklet-emelkedést 1,5°C-ra korlátozzák (szándék jellegű cél).

## 7. ábra. ÜHG-kibocsátások forrásonként ezer tonnában, EU28, 1990-ben és 2016-ban



Forrás: Európai Környezetvédelmi Ügynökség, 2018. június 5-i adatok.

**58** Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség szerint a közlekedésből származó kibocsátások 1990 és 2007 között nőttek, majd 2014-ig csökkentek, 2015-ben és 2016-ban viszont ismét emelkedtek<sup>58</sup>. Más szóval az Unió általános dekarbonizációs céljainak ma ez az ágazat az egyik fő kerékkötője. A jelenlegi szakpolitikák alapján, figyelembe véve az áru- és utasszállítás várható növekedését, 2050-re a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátások az előrejelzés szerint 2005-höz képest 15%-kal csökkennek majd. A kibocsátások azonban még így is 10%-kal meghaladnák az 1990-es értékeket, az 1990-es években ugyanis ilyen gyorsan növekedtek a közlekedésből származó kibocsátások<sup>59</sup>.

**59** 2017-ben a dekarbonizációról folyó vita keretében közzétettünk egy állapotfelmérést az energiaügyekkel és éghajlatváltozással kapcsolatos uniós fellépésekről<sup>60</sup>. Egyéb szempontok mellett a felmérés átfogó áttekintést adott az uniós legfőbb ellenőrző intézmények azon közlekedési témájú ellenőrzéseiről, amelyek vagy közvetlenül a közlekedési ágazat üvegházhatásúgáz-kibocsátásainak csökkentésével,

<sup>58</sup> Lásd: *Trends and projections in Europe 2017* (Trendek és előrejelzések Európában), 17/2017. sz. jelentés, 2017.11.7., 25. o.

<sup>59</sup> A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a gépjárműadózásra vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatot kísérő hatásvizsgálat, SWD(2017) 180 final, 2017.5.31., 4. melléklet, 34–35. o.

<sup>60</sup> Lásd: Állapotfelmérés: Az energiaügyekkel és éghajlatváltozással kapcsolatos uniós fellépés, 2017 (<http://eca.europa.eu>).

vagy az alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési módokkal és az ilyenekre való áttéréssel foglalkoztak (lásd: **90. bekezdés**).

**60** A kibocsátáscsökkentési célok megvalósítása alapvető átállást igényel majd abba az irányba, hogy kevesebb és tisztább energiát használjunk, valamint hatékonyabban használjuk ki a közlekedési infrastruktúrát. Az Unió kezdeményezéseket és jogalkotási intézkedéseket fogadott el a közlekedés dekarbonizációjának felgyorsítására. Az energiaunióról szóló 2015-ös stratégia<sup>61</sup> kritikus fontosságú területként azonosította az energiahatékony, karbonszegény közlekedési ágazatra való áttérést. Ezt 2016-ban az alacsony kibocsátású mobilitás stratégiája<sup>62</sup> követte. A CEF program az ÜHG-kibocsátások csökkentéséhez is hozzájárul, mivel a finanszírozásra kiválasztott közlekedési projektek többsége nem közúti közlekedési módokhoz kapcsolódik.

**61** A kibocsátások csökkentésére irányuló számos törekvés uniós és tagállami szinten egyaránt a **közutakra**, vagyis a 2016-ban a közlekedésből származó kibocsátások legnagyobb hányadáért (72%) felelős ágazatra<sup>63</sup> összpontosult. Mivel a közúti közlekedésből származó kibocsátások leginkább a sűrűn lakott területekre jellemzőek és a városi levegőszennyezés egyik fő okát jelentik, a közúti közlekedés dekarbonizációja a levegőminőség és az emberi egészség javítása szempontjából is rendkívül fontos. A levegőszennyezésről szóló 2018-as jelentésünkben megállapítottuk, hogy a légszennyezés rendszerint a vidéki térségek lakosainál jobban sújtja a városlakókat, mert a népsűrűségből adódóan a városokban magasabb a (például a közúti közlekedésből származó) légszennyező anyagok kibocsátása, és ezek nehezkesebben oszlanak el, mint vidéken<sup>64</sup>. 2017-ben és 2018-ban a Bizottság három „mobilitási csomagjában”<sup>65</sup> többek között ezek a javaslatok szerepeltek: a tiszta üzemű járművekről, az euromatricáról és a kombinált áru fuvarozásról szóló uniós irányelv felülvizsgálata, cselekvési terv az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára irányuló

---

<sup>61</sup> A stabil és alkalmazkodóképes energiaunió és az előrettekintő éghajlat-politika keretstratégiája, COM(2015) 080 final.

<sup>62</sup> Európai Bizottság, *Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája*, COM(2016) 501 final, 2016.7.20.

<sup>63</sup> Európai Bizottság (2018), *EU Transport in Figures – statistical pocketbook 2018* (Közlekedés az Unióban számokban: statisztikai zsebkönyv), [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018\\_en](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en).

<sup>64</sup> Lásd: a „Légszennyezés: egészségünk védelme még mindig nem elégséges” című, 23/2018. sz. különjelentés (<http://eca.europa.eu>).

<sup>65</sup> „Európa mozgásban” csomagok, *A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja*, COM(2017) 0283 final.

beruházások fellendítésére, első ízben CO-kibocsátási előírások meghatározása a nehézgépjárművekre nézve, új CO<sub>2</sub>-kibocsátási előírások megszabása a személy- és tehergépjárművekre a 2020 utáni időszakra, a gumiabroncsoknak az üzemanyag-hatékonysághoz jobban kapcsolódó címkézése, valamint egy cselekvési terv az akkumulátorokról.

**62** A légi közlekedés területén az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerre építve a nemzetközi légi közlekedés kapja a legtöbb figyelmet. Az Unió elkötelezett amellett, hogy legalább a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet által a nemzetközi légi közlekedés tekintetében 2016. októberben kitűzött globális célt megvalósítsa, vagyis a karbonsemleges növekedés révén elérje, hogy a nettó CO<sub>2</sub>-kibocsátások ne növekedjenek a 2020-as szinthez képest.

**63** A tengeri ágazatban az Unió a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) globális megközelítéséhez igazodik. Az IMO 2018 áprilisában azt a kezdeti stratégiát fogadta el, hogy 2050-ig 2008-hoz képest legalább 50%-kal csökkenteni kell a hajókból származó ÜHG-kibocsátásokat, ugyanakkor továbbra is törekedni kell arra, hogy e század során minél hamarabb dekarbonizálják az ágazatot. E célból a stratégiát a lehetséges kibocsátáscsökkentési intézkedések átfogó felsorolása kíséri, amely rövid távú intézkedéseket is magában foglal<sup>66</sup>.

---

<sup>66</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/GHG-Emissions.aspx>.

## III. rész: A megoldásra váró legfontosabb feladatok

**64** A Számvevőszék 2010 óta 13 különjelentést tett közzé az uniós közlekedésről, elsősorban az infrastrukturális beruházások és a belsőpiac-fejlesztés témakörében. Megfigyeléseink eredményeképpen megállapításokat tettünk és ajánlásokat fogalmaztunk meg, hogy segítsük a Bizottságot és a tagállamokat abban, hogy javítsák a közlekedésre fordított uniós kiadások kezelését, tökéletesítsék a forrásfelhasználást és tájékoztassák a nyilvánosságot a közpénzek felhasználásáról (a jelentések teljes listáját, fő megállapításaik és ajánlásaik összefoglalásával lásd: [I. melléklet](#))

**65** A [66–91. bekezdésben](#) hat olyan, véleményünk szerint továbbra is fontos horizontális problémakört mutatunk be, amelyeket a közlekedés terén végzett különböző témájú ellenőrzéseink során megvizsgáltunk. Horizontális áttekintést is adunk a közlekedés fejlesztésének és finanszírozásának terén az Unióban felmerülő fő kihívásokról, valamint az uniós tagállamok legfőbb ellenőrző intézményei által és más nyilvános forrásokban felvetett kérdésekről.

### A célkitűzések összeegyeztetése a forrásokkal

**66** Az Unió több nagyon ambiciózus célt tűzött ki valamennyi közlekedési mód tekintetében: ilyen elsősorban a TEN-T törzshálózat 2030-ig történő kiépítése. Tekintettel a nagy közlekedési infrastrukturális projektek jelentős pénzügyi költségére és az ezek megvalósításához szükséges időre<sup>67</sup>, e célok eléréséhez a becsült költségek robusztus és hiteles elemzésére támaszkodó, alapos tervezésre van szükség, amelyhez pedig elégséges pénzügyi forrás szükséges. Korábbi ellenőrzési munkánk során több problémára rávilágítottunk, amelyek megakadályozhatják e célkitűzések megvalósulását. Íme néhány példa:

---

<sup>67</sup> Például, mint a „Nagy sebességű vasút Európában: az uniós hálózat hiánya rosszul működő mozaikot eredményez” című, 19/2018. sz. különjelentésünkben (<http://eca.europa.eu>) szerepel, a munkák megkezdésétől átlagosan 16 évig tart, mire egy új nagy sebességű vonal működőképessé válik.

- a) ERTMS-ellenőrzés<sup>68</sup>: az európai megvalósítási terv 2017-es felülvizsgálatával lépés történt ugyan a realiztikusabb kiépítés felé, de továbbra is jelentős feladatok megoldatlanok. Először is, a korábbiakhoz hasonlóan ez a megvalósítási terv sem tartalmaz átfogó uniós költségelemzést. Másodsor, nincs semmilyen külön erre a célra szolgáló finanszírozási forrás, és meg sem határoztak ilyeneket. Ezenkívül továbbra sincsen jogilag kötelező érvényű határidő a jelenlegi nemzeti rendszerek leszerelésére, amelyet követően az ERTMS válna a tagállamokban használt egyedüli jelzőrendszerre. Az ERTMS kiépítésének alacsony mértéke (az ellenőrzés időpontjában a törzshálózati folyosók 8%-a) kétségessé teszi a 2030-ra kitűzött célok elérését.
- b) A belvízi utakra irányuló ellenőrzés<sup>69</sup>: megállapítottuk, hogy a belvízi szállításra vonatkozó uniós stratégiák nem alapultak átfogó és alapos elemzésen, és az Európában fennálló szűk keresztmetszetek megszüntetésének költsége (körülbelül 16 milliárd euró) messze meghaladja az uniós költségvetésből a belvízi infrastruktúra számára rendelkezésre álló forrásokat. Ez az elmaradás tagállami, illetve magánforrásból történő további finanszírozás révén hidalható át.
- c) A tengeri szállításra irányuló ellenőrzés<sup>70</sup>: megállapítottuk, hogy a tagállamok és a Bizottság által elfogadott hosszú távú kikötőfejlesztési stratégiák nem nyújtottak megfelelő alapot sem a kikötői kapacitások tervezéséhez, sem annak felméréséhez, hogy az infrastruktúrát illetően milyen uniós és nemzeti közfinanszírozás szükséges.

---

<sup>68</sup> A „Megvalósul-e a gyakorlatban az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer létrehozására irányuló politikai döntés?” című, 13/2017. sz. különjelentés: (<http://eca.europa.eu>).

<sup>69</sup> Az Európai Számvevőszék „Belvízi szállítás Európában: 2001 óta nem történt jelentős javulás a modális részesedés és a hajózhatóság feltételeinek terén” című, 1/2015. sz. különjelentése (<http://eca.europa.eu>). A Bizottság 2013 szeptemberében elfogadta a Naiades II programot (COM(2013) 623 final), amely a 2014–2020-as időszakra meghatározza a szakpolitikai fellépés programját a belvízi szállítás terén. E program eredményességét a Számvevőszék még nem értékelte.

<sup>70</sup> A „Tengeri szállítás az Unióban: zavaros vizeken – sok eredménytelen és fenntarthatatlan beruházás” című, 23/2016. sz. különjelentés (<http://eca.europa.eu>). A kijelölt európai koordinátor 2018 áprilisában közzétette a tengeri gyorsforgalmi utak részletes végrehajtási tervét. E terv eredményességét a Számvevőszék még nem értékelte.

## A megoldásra váró feladat: a releváns és megvalósítható közlekedési célkitűzések és prioritások összeegyeztetése a rendelkezésre álló forrásokkal

---

Ha nagyratörő szakpolitikai célkitűzésekhez és prioritásokhoz nem biztosítják a szükséges forrásokat, akkor kevésbé valószínű, hogy sikerül azokat kellő időben megvalósítani, emiatt pedig az egész szakpolitika szavahihetőségén esik csorba. Jóllehet sikerült előrelépést elérni (lásd: **72. bekezdés**), még további munkára van szükség.

- o A hátralévő infrastruktúra, különösen a TEN-T törzshálózat kiépítésének hosszú távú tervét meg kell szilárdítani, pontos és rendszeresen figyelemmel kísért határidőkkel, a rendelkezésre álló pénzügyi forrásokkal összeegyeztetett, megbízható általános költségbeceklésekkel, külön figyelmet fordítva a határokon átnyúló szakaszokra. Ez növelné a közlekedéspolitikai célkitűzések kellő időben, a költségvetés keretein belül való megvalósításának a valószínűségét.

## Az infrastruktúrákra vonatkozó nemzeti döntések uniós szakpolitikai prioritásokkal való szorosabb összehangolásának betartatása az Unió részéről

**67** Noha a TEN-T rendelet meghatározza azokat a folyosókat, amelyek mentén ki kell építeni az infrastruktúrát, és az európai koordinátorok igyekeznek ennek megfelelően koordinálni a munkaterveket, a szükséges finanszírozás nagy részét a tagállamok biztosítják, és továbbra is elsősorban a tagállamok a felelősek a közlekedési hálózatok megtervezéséért és megvalósításáért. Egyedül a tagállamok dönthetnek arról, hogy építenek-e infrastruktúrát, és ha igen, mikor<sup>71</sup>. Emiatt fennáll az a kockázat, hogy az uniós közlekedési hálózat különálló hálózatok együtteseként fejlődik tovább, nem pedig az Unió egészének szükségleteit a legjobban kiszolgáló, integrált rendszerként.

---

<sup>71</sup> A „Nagy sebességű vasút Európában: az uniós hálózat hiánya rosszul működő mozaikot eredményez” című, 19/2018. sz. különjelentés.

**68** A Számvevőszék és a legfőbb ellenőrző intézmények a közelmúltban végzett ellenőrzéseik során megállapították, hogy a tagállamok nem mindig osztoznak az Unió törekvéseiben: a tagállamokat semmi nem ösztönzi a nemzeti szempontból kevésbé lényeges uniós szakpolitikák, különösen a határokon átnyúló összeköttetések megvalósítására<sup>72</sup>.

- a) A nagy sebességű vasutakra irányuló ellenőrzés<sup>73</sup>: A tagállamok nem építettek ki nagy sebességű vonalakat, ha ezeket nem tekintették nemzeti prioritásnak, még akkor sem, ha az érintett vonal nemzetközi folyosón található és a törzshálózat része. Ezenfelül a Bizottság kevés végrehajtási eszközzel vagy hatáskörrel rendelkezett ahhoz, hogy a tagállamokat a törzshálózat kiépítéséhez szükséges nagy sebességű vonalak megépítésére vonatkozó kötelezettségeik betartására kényszerítse.
- b) ERTMS-ellenőrzés: a felülvizsgált európai megvalósítási tervben előirányzott megvalósításból hiányzott a határokon átnyúló szakaszokat érintő tevékenységek ütemezésének tagállamok közötti összehangolása. Ez is azt mutatta, hogy a tagállamok alapvetően saját nemzeti szükségleteik szerint tervezik a kiépítést, tekintet nélkül az uniós prioritásokkal kapcsolatos bármely kötelezettségvállalásra.
- c) A svéd legfőbb ellenőrző intézmény<sup>74</sup> megállapította, hogy a nemzeti hatóságok a közlekedési infrastruktúra belföldi tervezése során nem adtak elsőbbséget az uniós szempontoknak.
- d) A francia legfőbb ellenőrző intézmény<sup>75</sup> megállapította, hogy Franciaország elmaradt az egységes európai égbolt technikai pillérének megvalósításához

---

<sup>72</sup> A CEF félidős értékelése (6. és 13. o.) szintén megállapította, hogy a nemzeti költségvetések nem kezelik kellőképpen kiemelt területként a több országra kiterjedő, határokon átnyúló beruházásokat. Az értékelés ezt főként annak tudta be, hogy a több országra kiterjedő projektek költségei és hasznai aszimmetrikusan oszlanak el, hiszen a költségek nemzeti/helyi szinten jelentkeznek, a hasznok azonban európai szinten érvényesülnek.

<sup>73</sup> A „Nagy sebességű vasút Európában: az uniós hálózat hiánya rosszul működő mozaikot eredményez” című, 19/2018. sz. különjelentés.

<sup>74</sup> Lásd: *Road and rail investments in Sweden: lacking an EU perspective?* (Közúti és vasúti beruházások Svédországban: hiányzik az uniós perspektíva?) RIR 2017: 27, Riksrevisionen, Svédország, 2017. november (<https://www.riksrevisionen.se/>).

<sup>75</sup> Lásd: *L'État et la compétitivité du transport aérien: un rôle complexe, une stratégie à élaborer*, Cour des Comptes, 2016. szeptember (<https://www.ccomptes.fr/fr>).

szükséges beruházásokkal, és olyan megvalósítási tervet nyújtott be, amely nem felelt meg az uniós szinten kitűzött megvalósítási céloknak.

**69** Egy 2017-es állásfoglalásában<sup>76</sup> az Európai Parlament is sajnálatát fejezte ki amiatt, hogy a tagállamok nemzeti infrastrukturális terveiről túl gyakran döntenek a TEN-T célkitűzéseinek tekintetbe vétele nélkül. Sürgette a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fokozzák a tervezés két szintje közötti koordinációt, és részesítsék előnyben azokat a projekteket, amelyek összhangban állnak a TEN-T-vel és várhatóan nagyobb európai hozzáadott értéket nyújtanak.

**70** Mivel a közlekedési rendszereket az Unióban történelmileg úgy alakították ki, hogy a nemzeti szükségleteket elégítsék ki, az adminisztratív akadályok és a tagállamok közötti műszaki, operatív és eljárási különbségek jelentősen gátolják az egész Unióra kiterjedő kölcsönös átjárhatóságra vonatkozó célkitűzés megvalósítását. Például a nemzeti vasutak több mint 11 000 különböző szabályt alkalmaznak, amelyek konszolidálásával az Európai Unió Vasúti Ügynökségét bízták meg<sup>77</sup>. Megjegyezzük, hogy a negyedik vasúti csomag kellő időben történő végrehajtása (lásd: **53. bekezdés**) segíthetne a kölcsönös átjárhatóságot megnehezítő adminisztratív és szabályozási akadályok lebontásában.

### **A megoldásra váró feladat: eredményes végrehajtási eszközök bevezetése uniós szinten annak biztosítására, hogy az infrastruktúrával kapcsolatos tagállami döntések szorosabban igazodjanak az uniós prioritásokhoz, külön figyelmet fordítva a határon átnyúló szakaszokra**

Az uniós és a tagállami prioritások közötti összhang hiánya akadályozza az egységes közlekedési piac kiterjesztését.

- Megfelelő végrehajtási eszközök szükségesek ahhoz, hogy a TEN-T rendeletben előírt kötelezettségeket gyorsabban lehessen teljesíteni, s ezáltal be lehessen fejezni a kulcsfontosságú stratégiai infrastruktúra megvalósítását, korrekciós intézkedések meghatározásával arra az esetre, ha a kiemelt projektek nem terv szerint indulnak el vagy a későbbiekben késedelmet szenvednek, illetve ha

<sup>76</sup> Az Európai Parlament 2017. január 19-i állásfoglalása az Unióban működő logisztikáról és az új TEN-T folyosókon működtetett multimodális szállításról, 2015/2348(INI), 12. pont.

<sup>77</sup> A „Nagy sebességű vasút Európában: az uniós hálózat hiánya rosszul működő mozaikot eredményez” című, 19/2018. sz. különjelentés.

valószínűnek látszik, hogy a határon átnyúló szakaszokkal kapcsolatos koordinációs problémák miatt az infrastruktúrák nem tudnak terv szerint működésbe lépni.

- o A kölcsönös átjárhatóságot akadályozó összes adminisztratív és szabályozási korlát lebontását prioritásnak kell tekinteni.

## Az uniós finanszírozás hozzáadott értékének növelése

**71** Az uniós források a teljes beruházási igénynek csak kis töredékét képesek fedezni (lásd: **17–25. bekezdés**). E korlátozott forrásokat a hatásmaximalizálás érdekében a legfontosabb prioritásokra és az uniós hozzáadott érték teremtésére kell összpontosítani. Közelmúltbeli ellenőrzéseinkből az derül ki, hogy az uniós forrásokat célzottabbá kell tenni.

- a) ERTMS-ellenőrzés: noha az uniós szakpolitika szerint az ERTMS-beruházásoknak a törzshálózati folyosókra kellene összpontosulniuk, megvalósult néhány uniós finanszírozású beruházás (különösen kohéziós politikai támogatás igénybevételével) olyan egyedi, a törzshálózaton kívüli vonalakon is, amelyek nem kapcsolódnak sem a törzshálózathoz, sem valamely határon átnyúló szakaszhoz. Ezen túlmenően csak korlátozott mértékű uniós finanszírozást különítettek el a határokon átnyúló vonalszakaszok pálya menti felszerelésére.
- b) A tengeri szállításra vonatkozó ellenőrzés: az uniós finanszírozás zömmel a kijelölt „törzskikötőkre” irányult. Megállapításunk szerint azonban ezekből túl sok van (összesen 104), ami akadályozhatja, hogy a finanszírozás a legfontosabb kikötőkre irányuljon.
- c) A belvízi utakra irányuló ellenőrzés: nem tettek különbséget a törzshálózat és az átfogó hálózat között, ami nem segítette a belvízi utak prioritási sorrendjének felállítását. Az uniós stratégiák nem állapítottak meg rangsorokat sem a szűk keresztmetszetek megszüntetésére, sem arra nézve, hogy mely folyókra fordítsák a rendelkezésre álló korlátozott erőforrásokat.

**72** A 2014–2020-as esb-alapok új előfeltételt vezettek be a közlekedési finanszírozáshoz való hozzáférés tekintetében: a tagállamoknak mostantól bizonyítaniuk kell, hogy a javasolt projekteket olyan átfogó, hosszú távú nemzeti vagy regionális közlekedési terv részeként valósítják meg, amely hozzájárul az egységes európai közlekedési térség és a TEN-T megvalósításához. Ez pozitív lépés a projektek összehangoltabb és stratégiaibb azonosítása felé.

## A megoldásra váró feladat: az uniós finanszírozás összpontosuljon a legnagyobb uniós hozzáadott értéket hordozó prioritásokra

---

Mivel az uniós finanszírozás nagyságrendje az összes szükséglethez képest korlátozott, a legnagyobb uniós hozzáadott értéket hordozó prioritásokra kell összpontosítani.

- o Ha az uniós közlekedéspolitikai prioritások jobb tükrözése végett javulna az uniós finanszírozás koordinálása és célzottsága, az mind megosztott, mind közvetlen irányítás esetén elősegíthetné a beruházások eredményességének maximalizálását és azt, hogy a közlekedési hálózat fejlesztése koherensebb és stratégiaibb módon menjen végbe.
- o Elsősorban olyan projekteket kellene uniós támogatásban részesíteni, amelyek világosan megállapított és megfelelően felmért szükségletekre reagálva jöttek létre és gondos tervezésen alapulnak, valamint a hálózat szempontjából kimutatható uniós hozzáadott értékkel bírnak (pl. jelentős szűk keresztmetszeteket szüntetnek meg vagy eddig hiányzó, illetve határokon átnyúló összeköttetéseket hoznak létre).

## A projektirányítás javítása

**73** A projektirányítás velejárója a projekt céljainak és célkitűzéseinek megvalósításához szükséges erőforrások és erőfeszítések értékelése<sup>78</sup>, végrehajtása és nyomon követése. A jó projektirányítás alapvető a célkitűzések hatékony és eredményes megvalósításához.

## Alapos előzetes költség-haszon elemzés elvégzése a jobb tervezés érdekében

**74** Mivel a közlekedési infrastruktúra jelentős pénzügyi forrásokat igényel, rendkívül fontos az összes jelentős költség és haszon precíz előzetes elemzése. Megfelelő alkalmazása esetén a költség-haszon elemzés lehetővé teszi, hogy már a

---

<sup>78</sup> Az értékelés a célkitűzések elérésével járó költségek és hasznok, valamint a kapcsolódó kockázatok felmérésének a folyamata. A döntéshozatalt megalapozó objektív bizonyítékok biztosításával segíti a döntéshozókat a különböző alternatívák valószínű hatásainak, általános hatásának és az azokkal járó kompromisszumoknak a megismerésében.

döntéshozatalt megelőzően értékelni lehessen a projekttel kapcsolatos beruházások megtérülését, valamint a projekt társadalmi előnyeit és hasznosságát.

**75** Ellenőrzéseink tanúsága szerint a projektgazdák és az értékelők gyakran nem a jobb döntéshozatalt szolgáló eszközként alkalmazzák a költség-haszon elemzést, hanem csak pusztán kötelező adminisztratív lépésként végzik el azt. Ráadásul a költség-haszon elemzés sokszor elfogultan derűlátó: a projektgazdák hajlamosak arra, hogy túlságosan optimistán határozzák meg a projekt fő paramétereit, ideértve a tőke- és működési költségeket, a projekt időtartamát és a várható hasznokat. A nem reális becslésekből megvalósíthatatlan célok, túlméretezett és/vagy alulhasznosított projektek, költségnövekedések és késedelmek következhetnek – azaz romolhat az ár-érték arány.

**76** Több ellenőrzés során találtunk példát arra, hogy a döntéshozatal megbízhatatlan elemzésen alapult, és ez nemkívánatos hatásokhoz vezetett:

- a) A nagy sebességű vasutakra irányuló ellenőrzés: az ilyen vonalak építésére vonatkozó döntések gyakran politikai alapon születtek, és a költséghatékonyság szempontját sutba vágva vajmi kevéssé támaszkodtak a költség-haszon elemzésre. A tagállamok valós szükségleteinek felmérése egyes esetekben gyenge minőségű volt, és nem mérlegelték kellőképpen azt az alternatív megoldást, hogy a meglévő hagyományos vonalakat korszerűsítsék, az ebben rejlő jelentős lehetőségek ellenére. Ebből adódóan olyan nagy sebességű vonalak épültek, amelyek életképessége a társadalmi költségek és hasznok szempontjából korlátozottnak mondható.
- b) A repülőterekre vonatkozó ellenőrzés<sup>79</sup>: Az Unió által finanszírozott infrastruktúrák a beruházási tervekben foglalt túlzottan optimista feltevésekből adódóan sok esetben túlméretezettek voltak. Az ellenőrzött repülőtereket támogató uniós források több mint felét szükségtelenül nagy vagy az elkészülésük után nem teljesen kihasznált (újjonnan épült vagy korszerűsített) infrastruktúrákra fordították.
- c) A tengeri szállításra irányuló ellenőrzés: minthogy egymással szomszédos kikötőkben, hasonló kikötői infrastruktúrákat finanszíroztak, megalapozott üzleti terv és előzetes költség-haszon elemzés nélkül, eredménytelen beruházásokra

---

<sup>79</sup> Az „Európai uniós finanszírozásban részesült repülőtéri infrastruktúrák: alacsony értékarányosság” című, 21/2014. sz. különjelentés (<http://eca.europa.eu>).

került sor, amelyek esetenként kihasználatlan vagy alulhasznált létesítményeket eredményeztek.

**77** E hiányosságokat felismerve a Bizottság (az INEA) a CEF pályázati felhívásainak 2015-ös fordulójával bevezette, hogy a CEF-támogatás biztosításának vállalása előtt a költségeket és hasznokat költség-haszon elemzéssel foglalkozó külső szakértők is értékelik, ami segíthet javítani az előzetes döntéshozatalt.

**78** A Számvevőszék megállapítja, hogy míg a 2014–2020-as programozási időszakra vonatkozó CEF- és ESBA-rendelet kifejezetten kitért<sup>80</sup> a költség-haszon elemzésre, a 2021–2027-es időszakra vonatkozó rendeletekre irányuló javaslatokban<sup>81</sup> ez már nem így van.

### Az infrastrukturális projektek végrehajtására vonatkozó szabályok egyszerűsítése

**79** A Számvevőszék és a legfőbb nemzeti ellenőrző intézmények a közelmúltban végzett ellenőrzések során megfigyelték, hogy a kevésbé alaposan és részletesen előkészített projektek esetében nagyobb volt a költségnövekedés és a késedelmek kockázata.

- a) A nagy sebességű vasutakra irányuló ellenőrzés: Egy állomás esetében a 2003-ban 4,5 milliárd euróra becsült építési költségek 2018 januárjára 8,2 milliárd euróra szöktek fel, mert a sűrűn lakott városközpontban történő alagútfúrásra vonatkozó kezdeti költségbecslés irreális volt, másrészt nem mérték fel megfelelően a geológiai, környezeti és a helyi közösség kulturális örökségével kapcsolatos szempontokat.
- b) A köz-magán társulásokra vonatkozó ellenőrzés<sup>82</sup>: az általunk ellenőrzött öt autópálya közel 1,5 milliárd euró – közforrásból származó – többletköltséggel volt

<sup>80</sup> Az 1316/2013/EU rendelet (CEF-rendelet) 10. cikkének (6) bekezdése kimondta, hogy a kiválasztott intézkedésekre nyújtandó pénzügyi támogatás összegét az egyes projektekre vonatkozóan elvégzett költség-haszon elemzések alapján kell módosítani. Az esb-alapokra vonatkozó közös rendelkezésekről szóló 1303/2013/EU rendelet 101. cikkének e) pontja kimondta, hogy a nagyprojektek jóváhagyásához az irányító hatóság biztosítja, hogy rendelkezésre álljon költség-haszon elemzés.

<sup>81</sup> COM(2018) 438 final, 2018.6.6. és COM (2018) 375 végleges, 2018.5.29.

<sup>82</sup> A „Köz-magán társulások az Európai Unióban: széles körben tapasztalhatóak hiányosságok, kevés előny valósult meg” című, 9/2018. sz. különjelentés (<http://eca.europa.eu>).

csak befejezhető, és ennek az összegnek kb. 30%-át az Unió biztosította. Például egy köz-magán társulásban, amelynek célja három autópálya megépítése és működtetése volt, a közszférabeli partnernek a vártnál 705 millió euróval többet kellett fizetnie a magánszférabeli partnereknek, ami részben a projekt-előkészítés hiányos voltából, részben abból adódott, hogy a PPP-szerződéseket már az olyan fontos kérdések megoldása előtt megkötötték, mint a régészeti feltárás lezárása, az előírt környezetvédelmi engedélyek beszerzése és a szükséges földterület-kisajátítások véglegesítése.

- c) Több uniós legfőbb ellenőrző intézmény<sup>83</sup> is a projektervezés és -előkészítés késedelmekhez és költségátállésekhez vezető hiányosságairól számolt be.

**80** A késedelmek és a költségátállések okai között a nem hatékony szabályozási és adminisztratív eljárások is előfordultak. A tengeri szállításra irányuló ellenőrzésünk például feltárta, hogy egyes projektek az adminisztratív szabályok összetettsége miatt szenvednek jelentős késedelmet (egy esetben egy turisztikai kikötő megépítéséhez és üzemeltetéséhez 33 engedélyre volt szükség, míg egy másik esetben 22 évig tartott egy kikötő építési engedélyeinek beszerzése). Ez nemzeti szinten strukturális problémákat jelez az engedélyek és jóváhagyások kiadása területén.

**81** Még nehezebb a helyzet a határokon átnyúló projektek esetében, amelyeknél jelentős probléma a közbeszerzés. A nagy sebességű vasutakról szóló ellenőrzésünkben kiemeltük, hogy nincsen közös jogi keret a határon átnyúló projektek tekintetében, és a pályázati dokumentumok, szerződések és elszámolási rendszerek tagállamonként eltérőek. Nincsenek egyszerűsített eljárások (például „egyablakos ügyintézés”) a végrehajtás előmozdítására és meggyorsítására. Ezen túlmenően a Bizottság nem rendelkezett az eredményes beavatkozáshoz szükséges eszközökkel arra az esetre, ha a határ egyik oldalán jelentkező késedelmek megakadályozzák a határ másik oldalán kiépített nagy sebességű vasúti infrastruktúra időben történő használatba vételét. Az európai koordinátorok helyzetüknél fogva nyomon tudták követni, hogy egy-egy folyosó mentén mi működik és mi nem, viszont nem

---

<sup>83</sup> Ausztria, 2017/4. sz. szövetségi jelentés: *Vasúti projekt: Brenner bázislagút*, Rechnungshof, 2017 (<https://www.rechnungshof.gv.at/home.html>); Belgium, *Mise en oeuvre et financement du Réseau régional express (RER)*, Cour des Comptes, 2017 (<https://www.ccrek.be/>); Egyesült Királyság, *Modernising the Great Western railway - assessment of the Department management of the program* (A nagy nyugati vasút korszerűsítése: a program minisztérium általi irányításának értékelése), National Audit Office, 2016 (<https://www.nao.org.uk/>).

rendelkeznek a beavatkozáshoz szükséges jogi hatáskörökkel. A hatékonyság e hiánya minden esetben hátrányosan érintette a projektvégrehajtás gyorsaságát és sikerét.

**82** A visszatérő problémát felismerve a Bizottság 2018-ban jogalkotási kezdeményezést<sup>84</sup> terjesztett az Európai Parlament és a Tanács elé azzal a céllal, hogy egyszerűsítse a TEN-T végrehajtását, különösen az összetett, határokon átnyúló projektek esetében (egyablakos ügyintézési pontok bevezetése, az engedélyezési eljárások határidejének három évben való megszabása, az európai koordinátorok által az engedélyezési eljárás nyomon követésében betöltött szerep megerősítése, valamint a közbeszerzési eljárások egyszerűsítése a határok mentén). Állapotfelmérésünk elkészítésének idején az Európai Parlament és a Tanács még nem fogadta el a rendeletjavaslatot.

### A projektek nyomon követésének fokozása

**83** A projekt végrehajtása alatt, majd azt követően végzett nyomon követés szintén a projektirányítás rendkívül fontos szempontja.

**84** Az irányítás, a kontroll és az átlátható elszámoltathatóság érdekében is fontos a költségek és hasznok végrehajtás alatti rendszeres nyomon követése. A sok év alatt megvalósuló, nagyszabású infrastrukturális projektek esetében léteznie kell egy olyan mechanizmusnak, amelynek révén rendszeresen nyomon követik és szükség esetén naprakésszé teszik az eredeti előrejelzéseket. Ez létfontosságú ahhoz, hogy mérhető célok megvalósítása és a költségek kontroll alatt tartása révén társadalmi érték jöjjön létre, és előnyös lehet a jelenlegi és jövőbeli döntéshozatal szempontjából is.

**85** Ellenőrzéseink során megállapítottuk, hogy a rendszeres költséghatékonysági ellenőrzések nem tartoznak a közlekedési projektek végrehajtásának vezérelvei közé. Találkoztunk azonban példaértékű gyakorlattal is: a projekteket minden egyes új programozási szakasz előtt újraértékelték annak ellenőrzésére, hogy azok továbbra is fennálló igényeket elégítenek-e ki<sup>85</sup>.

---

<sup>84</sup> Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának előmozdítását célzó egyszerűsítési intézkedésekről, COM(2018) 277 final, 2018.5.17.

<sup>85</sup> A nagy sebességű vasutakról szóló jelentés például megemlíti egy projekt-felülvizsgálatot, amely arra a következtetésre jutott, hogy a vonal eltérő kialakításával 5,7 milliárd eurót lehetne megtakarítani, és mindössze 10 perccel nőne a menetidő, vagyis minden percnyi menetidő-növekedés 570 millió euró megtakarítást jelentene. Ez a példa rávilágít arra, hogy

**86** A projektek végrehajtást követő nyomon követése és értékelése magában foglalja a beavatkozás eredményeinek az értékelését, és összefoglalást nyújt a tervezés és a megvalósítás során levont tanulságokról. Több jelentésben<sup>86</sup> is amellet érveltünk, hogy a projektek nyomon követése főként az outputokra helyezi a hangsúlyt, és nem értékeli az eredményeket és hatásokat. Így nincs egyetlen olyan szerv sem, amely világos információkkal bírna arról, hogy az Unió által társfinanszírozott projektek akár külön-külön, akár a törzshálózati folyosók egészének részeként elérték-e bármely eredményalapú célkitűzést, illetve fejtettek-e ki ilyen hatást a gazdasági fejlődésre (új munkahelyek, idegenforgalom stb.).

### **A megoldásra váró feladat: az Unió által finanszírozott projektek tervezésének, végrehajtásának és nyomon követésének javítása**

Az Unió finanszírozású projektek tervezését, végrehajtását és nyomon követését érintő visszatérő problémák megoldása segíthetne az uniós támogatás eredményességének javításában.

- A tervezést jobbíthatná a szükségletek alapos elemzése, valamint ha a projektek költségeinek és hasznainak értékeléséhez reális forgalmi előrejelzéseket és megbízható paramétereket használnának.
- Az infrastrukturális – különösen a határokon átnyúló – projektek végrehajtására vonatkozó szabályokat az összes adminisztratív és szabályozási korlát lebontása érdekében sürgősen egyszerűsíteni kell. Ezáltal könnyebbé válhatna a hatékonyság hiányának csökkentése, a késedelmek lerövidítése és a költségnövekedések kordában tartása.
- A költségek és hasznok projektvégrehajtás alatti rendszeres nyomon követése kulcsfontosságú a beruházások költséghatékonyságának biztosításához. Az eredményekre és hatásokra, valamint az outputokra összpontosító nyomon követés révén világosabb képet lehetne nyerni arról, hogy az uniós finanszírozású

---

a tervezési döntések jelentős megtakarítást eredményezhetnek anélkül, hogy ez jelentős mértékben kihatna a teljesítményre.

<sup>86</sup> „Az ERFA és az ESZA projektjeinek kiválasztása és nyomon követése a 2014–2020-as időszakban továbbra is nagyrészt outputorientált” című, 21/2018. sz. különjelentés (<http://eca.europa.eu>); 19/2018. sz. különjelentés; 23/2016. sz. különjelentés.

projektek milyen mértékben hoznak fenntartható eredményeket és hatásokat, illetve járulnak hozzá az Unió közlekedési célkitűzéseinek megvalósításához.

## Nagyobb figyelmet kell fordítani a meglévő infrastruktúra karbantartására és megújítására

**87** A jó minőségű infrastruktúra alapvető az Unió belső piacának hatékony és fenntartható működéséhez. Mindazonáltal a Számvevőszék és más legfőbb ellenőrző intézmények<sup>87</sup> számos alkalommal beszámoltak a meglévő közutak, vasutak és folyami infrastruktúrák nem megfelelő karbantartásáról az Unió különböző országaiban, ami kihat a minőségre, a biztonságra, a hatékonyságra és a fenntarthatóságra<sup>88</sup>.

**88** Az infrastruktúra karbantartása a nemzeti és helyi hatóságok felelőssége. A Bizottság felvette azt a problémát, hogy a túlságosan kevés karbantartás miatt az egész Unióban hanyatlik a közúti és a vasúti infrastruktúra állapota<sup>89</sup>. Megjegyezte a Bizottság azt is, hogy a karbantartási költségvetés gyakran nem elégséges, elmarad a infrastruktúra növekedésétől és nem kezeli a kritikus jelentőségű összeköttetések elöregedését, ami együtt jelentős karbantartási elmaradásokhoz vezet<sup>90</sup>. Mind az

<sup>87</sup> 19/2018. sz. különjelentés, 8/2016. sz. különjelentés, 1/2015. sz. különjelentés; Svédország, *The Swedish Transport Administration's road maintenance* (A svéd közlekedési igazgatás által végzett közúti karbantartás), RiR 2017:8, Riksrevisionen, 2017 (<https://www.riksrevisionen.se/>); Hollandia, *Maintaining the main road network* (A főúthálózat karbantartása), Algemene Rekenkamer, 2014 (<https://www.rekenkamer.nl/>); Franciaország, *Le rapport public annuel 2016, Tome II, 7 - Les transports ferroviaires en Île-de-France depuis 2010: des progrès sensibles, des insuffisances persistantes*, Cour des comptes, 2016 (<https://www.ccomptes.fr/fr>); Lengyelország, *Functioning of the inland waterways* (A belvízi utak működése), Najwyższa Izba Kontroli, 2014 (<https://www.nik.gov.pl/>).

<sup>88</sup> A 2007–2013-as időszak kohéziós politikai programjaira vonatkozó utólagos bizottsági értékelés is megállapította, hogy egyes projektek pénzügyi fenntarthatósága bizonytalan, mivel nem voltak bizonyítékok arra nézve, hogy a karbantartási költségek megfelelően biztosítottak lesznek. Lásd: 70. o.

<sup>89</sup> Európai Bizottság, *Transport in the European Union Current Trends and Issues - 2018* (Közlekedés az Európai Unióban: Aktuális trendek és kérdések, 2018), 12. o.

<sup>90</sup> A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvnek a gépjárműadóztatásra vonatkozó egyes rendelkezések tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatot kísérő hatásvizsgálat, SWD(2017) 180 final, 2017.5.31., 6–20. o.

Európai Parlament<sup>91</sup>, mind a Tanács<sup>92</sup> hangsúlyozta, hogy kellő figyelmet kell fordítani a közlekedési infrastruktúra szükséges karbantartására.

**89** E tekintetben a 2021–2027-es programozási időszakra vonatkozó közös rendelkezésekről szóló új rendeletre irányuló bizottsági javaslat (amelyet állapotfelmérésünk készítésének idején még nem fogadtak el) tartalmaz egy „Átfogó közlekedéstervezés megfelelő szinten” megnevezésű előfeltételt, amely megkövetelné információk biztosítását arra nézve, hogy rendelkezésre állnak-e költségvetési és pénzügyi források a tervezett beruházások finanszírozására, valamint a meglévő és tervezett infrastruktúrák üzemeltetési és karbantartási költségeinek fedezésére. A tagállamoknak a programozási időszak alatt végig teljesíteniük és alkalmazniuk kell ezt az előfeltételt; máskülönben az érintett egyedi célkitűzéshez kapcsolódó kiadás nem vehető fel a kifizetési kérelmekbe.

## A megoldásra váró feladat: az infrastruktúra megfelelő karbantartásának és fenntarthatóságának biztosítása

Az infrastruktúra megfelelő karbantartása a fenntartható uniós közlekedési hálózat kialakításának kulcsfontosságú előfeltétele.

- o Az érdekelt feleknek nemcsak az új infrastruktúrába való beruházásokra kell figyelmet fordítaniuk, hanem a meglévő infrastruktúra fenntartására és megújítására is, amely jelenleg nem kielégítő.

## Jobban kell törekedni az áruknak a közútról más közlekedési módok felé való átterelése érdekében

**90** Mint az **58. bekezdés** említi, az Unió általános dekarbonizációs céljainak ma a közlekedési ágazat az egyik fő kerékkötője. Az energiáról és az éghajlatváltozásról szóló 2017-es állapotfelmérésünk egyéb szempontok mellett áttekintést adott az uniós legfőbb ellenőrző intézmények azon közlekedési témájú ellenőrzéseiről, amelyek vagy közvetlenül a közlekedési ágazat üvegházhatásúgáz-kibocsátásainak csökkentésével, vagy az alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési módokkal és az ilyenekre való

<sup>91</sup> Az Európai Parlament 2017. január 19-i állásfoglalása az Unióban működő logisztikáról és az új TEN-T folyosókon működtetett multimodális szállításról, 2015/2348(INI), 15. pont.

<sup>92</sup> A Tanács következtetései a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósítása és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) közlekedési programja terén elért haladásról, 2017. december 5., 25. pont.

áttéréssel foglalkoztak. Megállapítottuk különösen, hogy problémás volt a bioüzemanyagokra vonatkozó szakpolitika kialakítása és eredményessége, valamint hogy az árufuvarozás közútról vasútra és tengeri/belvízi utakra való áttelése nem halad kellő mértékben. Sem a belvízi szállításnak, sem a vasútnak nem sikerült felvennie a versenyt a közúti szállítással.

**91** A vasúti árufuvarozásra vonatkozó ellenőrzésünk során megállapítottuk, hogy a vasúti és a közúti árufuvarozás által okozott externáliákat<sup>93</sup> (környezeti hatások és légszennyezés, torlódások, balesetek stb.) nem veszik figyelembe átfogó módon a felhasználók által az infrastruktúráért fizetendő díjak meghatározásakor.

## **A megoldásra váró feladat: az áruszállítás közutakról való áttelését célzó erőfeszítések fokozása**

---

Az áruszállítás közutakról más, környezetbarátabb közlekedési módokra való áttelése segíthet a közlekedésből származó kibocsátások csökkentésében, amelyek főként a közúti ágazatra koncentrálnak.

- Az érdekelt felek igyekezzenek elérni az árufuvarozás közutakról más közlekedési módok felé való áttelését, ennek érdekében erősítsék meg az intermodális versenyt, és határozzák meg alapelveként, hogy valamennyi közlekedési mód külső költségeit megfelelően figyelembe kell venni, és támogassák ezen alapelvek érvényre juttatását.

Az állapotfelmérést 2018. október 24-i luxembourgi ülésén fogadta el az Iliana IVANOVA számvevőszéki tag elnökölte II. Kamara.

*a Számvevőszék nevében*

Klaus-Heiner LEHNE  
*elnök*

---

<sup>93</sup> A Bizottság a mobilitási csomagjai részeként javaslatot tett a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv felülvizsgálatára.

# Mellékletek

## I. melléklet. A Számvevőszék közlekedéssel foglalkozó jelentései 2010 óta

Cím	Leírás/következtetések	Fő ajánlások
A „Nagy sebességű vasút Európában: az uniós hálózat hiánya rosszul működő mozaikot eredményez” című, 19/2018. sz. különjelentés	<p>Az Unió nagy sebességű vasútra vonatkozó jelenlegi hosszú távú terve valószínűleg nem teljesül, és hiányzik az egész Unióra kiterjedő, megalapozott stratégiai megközelítés. Az európai nagy sebességű vasúti hálózat nemzeti vasútvonalak határokon átvívelő koordináció nélküli mozaikjának tekinthető, amelynek elemeit a tagállamok egymástól függetlenül tervezték és építették meg, s így azok kevésbé kapcsolódnak össze egymással.</p> <p>A Bizottságnak nincsenek jogi eszközei, illetve döntéshozatali hatásköre annak biztosítására, hogy a tagállamok gyors előrelépést tegyenek a törzshálózat kiépítése felé.</p>	<p>Az Európai Bizottság: végezzen reális hosszú távú tervezést; állapodjon meg a tagállamokkal az elsőként megvalósítandó legfontosabb stratégiai szakaszokról, a nagy sebességű vonalak iránti igény értékelése, szoros figyelemmel kísérés és arra szolgáló hatáskörök mellett, hogy be lehessen tartatni a nagy sebességű vasút uniós törzshálózatának kiépítésére tett kötelezettségvállalásokat; az uniós társfinanszírozást a stratégiai kiemelt projektekre különítse el, és a finanszírozást kösse tényleges pályaszintű versenyhez és az eredmények eléréséhez; egyszerűsítse a határokon átnyúló pályázatadási eljárásokat, vezesse be az „egyablakos ügyintézés” a különféle adminisztratív eljárásokhoz, valamint számolja fel a továbbra is fennálló adminisztratív és szabályozási akadályokat; tegye zökkenőmentessé a nagy sebességű vasúti személyszállítási szolgáltatásokat az utasok számára például elektronikus jegyértékesítési rendszer bevezetésével és a pályahasználati díjak egyszerűsítésével.</p>
A „Köz-magán társulások az Európai Unióban: széles körben tapasztalhatóak hiányosságok, kevés előny valósult meg” című, 9/2018. sz. különjelentés	<p>Az Unió által társfinanszírozott köz-magán társulások (PPP-k) nem tekinthetőek gazdaságilag életképes alternatívának, amikor közfinanszírozású infrastruktúrát kivitelezéséről van szó. A vizsgált PPP-eket széles körben tapasztalható hiányosságok és kevés előny jellemezték, ezért 1,5 milliárd euró összegű kiadást nem lehetett hatékonynak, illetve eredményesnek tekinteni. Ezen túlmenően az értékarányosságuk és az</p>	<p>A Bizottság és a tagállamok: ne ösztönözzék a köz-magán társulások intenzívebb és minél szélesebb körű alkalmazását, amíg a megállapított problémák nem rendeződnek; enyhítsék azt a pénzügyi hatást, amely a késedelmek és újratárgyalások miatt éri a PPP-projekteknek a közszférabeli partnerre háruló költségeit; akkor essen a választás a köz-magán társulásra, ha az a legjobb beszerzési opcióra irányuló, megbízható összehasonlító elemzéseken alapul; biztosítsák a szükséges igazgatási kapacitást, és dolgozzanak ki</p>

	<p>átláthatóságnak nagy mértékben kárára volt a nem világos szakpolitika és stratégia, a nem megfelelő elemzés, a PPP-k mérlegen kívüli tételként való rögzítése és a kiegyensúlyozatlan kockázatmegosztás.</p>	<p>egyértelmű PPP-konceptciókat és stratégiákat az uniós támogatású PPP-projektek sikeres végrehajtása érdekében; a köz-magán társulások révén végrehajtott projektek eredményességének növelése érdekében tökéletesítsék az uniós kereteket, hogy a PPP-k mint megfelelő alternatívák kiválasztását értékarányossági megfontolások támasszák alá.</p>
<p>Az „Egységes európai égbolt: megújult, de még nem egységes légiforgalmi kultúra” című, 18/2017. sz. különjelentés</p>	<p>Az uniós légiforgalmi szolgáltatások teljesítményének javítására irányuló „Egységes európai égbolt” (SES) kezdeményezés egyértelmű szükségletre reagált, és hatékonyságközpontúbbá tette a szolgáltatások kultúráját. Az uniós légtér-gazdálkodás azonban továbbra is szétaprózódott, és a SES koncepcióját még nem sikerült megvalósítani. A SES technológiai elemeire eddig nyújtott uniós finanszírozás összege eléri a 730 millió eurót és 2020-ig várhatóan 3,8 milliárd euróra nő majd.</p>	<p>Az Európai Bizottság: vizsgálja felül a SES magas szintű céljait; mérlegeljen más lehetőségeket a szétaprózódottság csökkentésére és az uniós támogatást azokra a kutatási-fejlesztési megoldásokra összpontosítsa, amelyek megoldást nyújtanak erre a problémára; gondoskodjon a nemzeti felügyeleti hatóságok teljes körű függetlenségéről; észszerűsítse a teljesítményrendszert és vizsgáljon felül egyes fő mutatókat; a SES célkitűzéseinek fényében vizsgálja felül az Unió kutatás-fejlesztést támogató struktúráját; tegye elszámoltathatóbbá a SESAR Közös Vállalkozást.</p>
<p>A „Megvalósul-e a gyakorlatban az egységes európai vasúti forgalomirányítási rendszer létrehozására irányuló politikai döntés?” című, 13/2017. sz. különjelentés</p>	<p>Egyelőre nem történt komoly előrelépés az uniós vasúti jelzőrendszer kiépítése terén, így a helyzet meglehetősen szétaprózott. Ugyanakkor a vasúti ágazat általánosságban nem kérdőjelezi meg a koncepciót. A számvevők megállapították, hogy számos pályahálózat-működtető és vasúttársaság a magas költségek és a megtérülés bizonytalansága miatt vonakodik a rendszerbe történő beruházásoktól.</p>	<p>A számvevők egy sor ajánlást fogalmaztak meg az Európai Bizottságnak, a tagállamoknak és az Európai Unió Vasúti Ügynökségének a következőkre vonatkozóan: a kiépítési költségek értékelése; a tagállami jelzőrendszerek üzemén kívül helyezése; a beruházás jövedelmezőségének biztosítása a pályahálózat-működtetők és vasúttársaságok számára; a rendszer kompatibilitása és stabilitása; az Európai Unió Vasúti Ügynökségének szerepe és erőforrásai; a nemzeti megvalósítási tervek, a nyomon követés és a végrehajtás összehangolása; az uniós források jobb felhasználása a vasúti jelzőrendszerekre irányuló projektek esetében; az uniós finanszírozás jobb célirányosítása.</p>
<p>A „Tengeri szállítás az Unióban: zavaros vizeken – sok eredménytelen és fenntarthatatlan</p>	<p>Az uniós tengeri kikötők különböző létesítményeibe – pl. rakpartok, dokkok és hullámtörők – 2000 és 2013</p>	<p>A Bizottság: vizsgálja felül a jelenlegi 104 „törzskikötőt”, és határozzon meg az Unió egészére vonatkozó kikötőfejlesztési tervet; mérlegelje azt</p>

<p>beruházás” című, 23/2016. sz. különjelentés</p>	<p>között történő beruházások egyharmada alacsony eredményességűnek és nem fenntarthatónak tekinthető. A vizsgált projektekre fordított minden harmadik (összesen 194 millió) euró olyan projektekre irányult, amelyek párhuzamos létesítményeket hoztak létre a közelben található meglévő létesítmények mellé. 97 millió eurót fordítottak olyan infrastruktúrára, amelyeket a munkák befejezését követő több mint három év során nem vagy nagyon alacsony mértékben használtak ki.</p>	<p>a lehetőséget, hogy megszünteti a konténerátrakodási és raktározási kikötői infrastruktúra, valamint a nem közcélú felépítmények uniós támogatását; gondoskodjon arról, hogy a javasolt EBB-hitelekkel kapcsolatos minden hitelbírálati információt megosszanak az EBB és a Bizottság között; csak akkor tekintse prioritásnak a törzskikötők és a tengeri autópályák beruházásainak uniós támogatását, ha egyértelmű az uniós hozzáadott érték, és elegendő a magánbefektetői részarány; adjon ki az állami támogatásokkal kapcsolatos, a tengeri kikötőkre vonatkozó iránymutatásokat, és kísérelje megfigyeléssel és kövesse nyomon az állami támogatásokra vonatkozó korábbi határozatokat; csökkentse az adminisztratív terheket és időbeli csúszásokat az engedélyek és jóváhagyások tekintetében a tagállami „egyablakos ügyintézés” elvének előmozdításával; javítsa a tengeri szállításnak a többi szállítási módhoz viszonyított versenyképességét a tengeri szállítás és a kapcsolódó vám eljárások egyszerűsítése révén.</p>
<p>A „Vasúti áru fuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen” című, 8/2016. sz. különjelentés</p>	<p>A forgalom közútról vasútra való áttérelését illetően az Európai Bizottság által meghatározott célkitűzések ellenére a vasúti áru fuvarozás részesedése 2011 óta egyenesen enyhén csökkent. A vasút sokkal inkább környezetbarát és kevesebb importált olajat használ fel, a közúti fuvarozás konkurenciájával mégsem tudja felvenni a versenyt.</p>	<p>A Bizottság a tagállamokkal együtt orvosolja a következők kapcsán megfigyelhető hiányosságokat: a vasúti áru fuvarozási piac liberalizációja, a forgalomirányítási eljárások, az adminisztratív és műszaki korlátok, a vasúti áru fuvarozási ágazat teljesítményének nyomon követése és átláthatósága, valamint a különböző szállítási módok közötti tisztességes verseny. Az uniós források jobb felhasználása érdekében a Bizottság és a tagállamok gondoskodjanak arról, hogy egyértelműbben kapcsolódjanak össze a szakpolitikai célkitűzések és a forráselosztás, illetve a projektek kiválasztása, tervezése és irányítása, valamint a vasúthálózat karbantartása.</p>
<p>A „Belvízi szállítás Európában: 2001 óta nem történt jelentős javulás a modális részesedés és a hajózhatóság feltételeinek terén” című, 1/2015. sz. különjelentés</p>	<p>A teherforgalom közútról a belvízi utakra való áttérelésére irányuló, uniós finanszírozású erőfeszítések az utóbbi 15 évben lassan haladtak előre. A belvízi hajóutak használatának növelését célzó stratégia részeként uniós</p>	<p>A belvízi szállítás uniós finanszírozásának eredményességét javítandó, a tagállamok részesítsék előnyben az olyan belvízi projekteket, amelyek a legnagyobb és legközvetlenebb haszonnal kecsegtetnek, és a Bizottság leginkább olyan projekteket</p>

	<p>társfinanszírozásban részesülő projektek végrehajtása nem volt eredményes. A belvízi szállítás nem nyert teret a közúti szállítás alternatívájaként, és a hajózhatóság sem javult.</p>	<p>finanszírozzon, amelyeknél előrehaladott tervek léteznek a szűk keresztmetszetek felszámolására. A tagállamok közötti jobb koordináció érdekében a Bizottság: elemezze szigorúan a különböző folyószakaszokra nézve a belvízi hajózás potenciális piacát és előnyeit, és hangolja össze a tagállamokban a TEN-T törzshálózat megvalósítását; állapodjon meg a tagállamokkal konkrét és megvalósítható célkitűzésekben a szűk keresztmetszetek megszüntetésére nézve; erősítse meg a jogszabályi háttérrel annak érdekében, hogy kibővítsse a vízi utak hajózhatósági állapotáról szóló beszámolás követelményeit és kötelezze a tagállamokat arra, hogy nemzeti belvíziút-karbantartási terveiket összehangolt módon dolgozzák ki.</p>
<p>Az „Európai uniós finanszírozásban részesült repülőtéri infrastruktúrák: alacsony értékarányosság” című, 21/2014. sz. különjelentés</p>	<p>A repülőterek uniós finanszírozású beruházásai nem hozták meg a várt eredményeket, és alacsony értékarányossághoz vezettek. A megfelelő tervezés és előrejelzés hiánya miatt a finanszírozott repülőterek egy része túl közel volt egymáshoz, egyes építési projektek pedig túl nagyok voltak az érintett repülőgépek és utasok számához képest.</p>	<p>A Bizottság a 2014–2020-as programozási időszakban biztosítsa, hogy a tagállamok csak azon repülőterek infrastruktúrái számára nyújtsanak uniós finanszírozást, amelyek pénzügyileg életképesek, és amelyek esetében a beruházási igényeket megfelelően felmérték és kimutatták. Az operatív programok jóváhagyásának és nyomon követésének keretében a Bizottságnak ezt is be kell vonnia. A repülőtéri infrastruktúrák beruházások túlméretezett kapacitásának, párhuzamos megvalósításának és összehangolatlanságának elkerülése érdekében a tagállamok dolgozzanak ki koherens regionális, nemzeti és nemzetek feletti repülőtér-fejlesztési terveket. Ezen ellenőrzés eredményeképpen a 2014–2020-as programozási időszakban lényegesen csökkentették a repülőtéri infrastruktúrákhoz nyújtott uniós támogatást.</p>
<p>„Az EU által támogatott városi tömegközlekedési projektek eredményessége” című, 1/2014. sz. különjelentés</p>	<p>Az uniós strukturális alapok által társfinanszírozott városi tömegközlekedési projektek kétharmada nincs kellően kihasználva. A kihasználatlanság fő okai között szerepelnek a</p>	<p>A Bizottság követelje meg: olyan irányítási eszközök meglétét, amelyek révén a projekt működésbe lépését követően figyelemmel lehet kísérni a szolgáltatás minőségét és a felhasználói elégedettség szintjét; hogy a támogatási megállapodások</p>

	<p>projekttervezési hiányosságok, illetve a mobilitási politika hiányosságai.</p>	<p>tartalmazzanak legalább minimális számú eredménymutatót és kapcsolódó célokat, valamint, hogy ezeket a későbbiekben mérjék; a várható felhasználók becsült számának szigorúbb elemzését, valamint azt, hogy az adott közlekedési eszköz kiválasztását a különböző közlekedési lehetőségek számszerű összevetésével igazolják; hogy a városi közlekedési projektek jól megalapozott mobilitási politikába illeszkedjenek; hogy a releváns ajánlásokat a tagállami hatóságok is figyelembe vegyék az uniós finanszírozású városi közlekedési projektek irányítása során.</p>
<p>A „Megfelelően használják-e fel a közúti beruházásokra fordított uniós kohéziós forrásokat?” című, 5/2013. sz. különjelentés</p>	<p>A Számvevőszék 24, az ERFA-ból és a Kohéziós Alapból támogatott közúti beruházási projektet ellenőrzött Németországban, Görögországban, Lengyelországban és Spanyolországban abból a szempontból, hogy észszerű költségszint mellett érték-e el céljaikat. Az ellenőrzött projektek összértéke meghaladta a 3 milliárd eurót. A számvevők által ellenőrzött összes projekt csökkentette az utazási időt és javította a közúti biztonságot. A Számvevőszék azonban azt is megállapította, hogy nem fordítottak kellő figyelmet a költséghatékonyság biztosítására. Az ellenőrzött projektek többségét pontatlan forgalom-előrejelzések jellemezték. Ennek következtében a választott úttípus gyakran nem volt ideális a várható forgalom szempontjából. Az autópálya-építést részesítették előnyben még olyan szakaszokon is, ahol az autóutak is megoldást jelentettek volna a forgalmi problémákra. 19 projekt közül 14 projektnél jegyezték fel a vártnál kisebb úthasználatot. Az eredeti tervekhez képest az átlagos költségnövekedés 23% volt. A határidő-túllépések átlagosan 9 hónapot, azaz a</p>	<p>Három főbb ajánlás: a közúti beruházási projektek uniós társfinanszírozásának legyen feltétele az egyértelmű célok megléte, az utazási időre, a közúti biztonság javulására, a kapacitásnövekedésre és a gazdasági hatásokra vonatkozó célokkal együtt; szabják meg a kifizetések feltételül a bevált gyakorlatnak megfelelő, költséghatékony útépítési technikák alkalmazását; a tagállamok biztosítsák a nemzetközi versenyt az építési projektek kapcsán, és a közbeszerzési rendszereikben az elsődleges cél a leggazdaságosabb ajánlatok beérkezése legyen.</p>

	tervezett idő 41%-át tették ki a megállapodás szerinti eredeti időhöz képest.	
Az „Eredményesek voltak-e a Marco Polo programok a teherforgalom közutakról való áttérítése tekintetében?” című, 3/2013. sz. különjelentés	Az ellenőrzés megállapítása szerint nem érkezett be elegendő releváns pályázat, mert a piaci helyzet és a pályázati feltételek nem ösztönözték a gazdasági szereplőket arra, hogy éljenek a rendszer előnyeivel. Az ellenőrzött projektek fele esetében a fenntarthatóság korlátozott volt. Az ellenőrzés egyik fő megállapítása az volt, hogy komoly jelek utaltak a „talált pénz” effektusra, vagyis arra, hogy a projektek uniós finanszírozás nélkül is megvalósultak volna. Ami azt illeti, a 16 kedvezményezett közül 13 támogatás nélkül is elindította és működtette volna szállítási szolgáltatásait. Ezen túlmenően nem álltak rendelkezésre megbízható adatok az áru fuvarozás környezeti hatásait, a közúti torlódásokat és a közúti közlekedésbiztonságot érintő hasznok értékeléséhez.	A Számvevőszék azt javasolta a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek és a Bizottságnak, hogy mérleget adjon, nem kellene-e felhagyni a Marco Polo programok mintájára kialakított áru fuvarozási szolgáltatások uniós finanszírozásával („felülről lefelé történő kínálatélénkítés”), hiszen az ilyen kialakítás a számvevőszéki jelentésben leírt hiányosságokhoz vezetett (elégtelen piaci felvevőképesség, a célkitűzések elérésének bizonyítatlansága, nagy adminisztratív terhek, gyenge fenntarthatóság, „talált pénz” effektus), és nem kellene-e attól tenni függővé az ilyen finanszírozás folytatását, hogy van-e olyan előzetes hatásvizsgálat, amely kimutatja, hogy keletkezik-e uniós többletérték, és ha igen, mekkora. Ehhez szükséges lenne egy részletes piacelemzés a potenciális keresletről, valamint fel kellene használni a hasonló tagállami támogató rendszerek tapasztalatait és át kellene venni az ezekben legjobban bevált módszereket. Csak abban az esetben, ha a hatásvizsgálat szerint van értelme az uniós fellépésnek ezen a területen, a Számvevőszék azt javasolja a Bizottságnak, hogy hozzon a későbbi támogatási rendszerek teljesítményének növelését célzó intézkedéseket.
Az „Eredményes beruházás-e a strukturális alapok és a Kohéziós Alap felhasználása a tengeri kikötők közlekedési infrastruktúrájának társfinanszírozására?” című, 4/2012. sz. különjelentés	Az ellenőrzés megállapította, hogy a 2000–2006-os programozási időszakban a strukturális alapokból és a Kohéziós Alapból társfinanszírozott, a tengeri kikötőkbeli közlekedési infrastruktúrát érintő 27 ellenőrzött projekt közül csak 11 volt eredményes, ráadásul az ellenőrzött projektek egyharmadának nem közlekedési vonatkozású célkitűzései voltak. Az eredménytelen projektek mellett a Számvevőszék azt is megállapította, hogy a projektek némelyike nem került	A Bizottság emlékeztette a tagállamokat arra a kötelezettségükre, hogy az uniós támogatást a hatékony és eredményes pénzgazdálkodás elveivel összhangban kell felhasználniuk; a következő időszakban a kohéziós politika keretében nyújtandó támogatást tegye függővé attól, hogy létezik-e az adott régió összes kikötőjére vonatkozó (szükségletfelmérésen alapuló) átfogó, hosszú távú kikötőfejlesztési stratégia; fokozza a projektek eredményességére való összpontosítást az eredmény- és hatásmutatók alkalmazása és az eredményességgel kapcsolatos kérdéseket vizsgáló helyszíni

	<p>használatba, négy – az ellenőrzött teljes összeg 70,8% ának megfelelő értékű – nagyprojekt pedig még nem készült el az ellenőrzés időpontjában. A 23 befejezett projektből 11 időre elkészült, 12 befejezett projekt esetében viszont átlagosan 26 hónapot késett az építkezés. A befejezett projektek közül ötöt – ezek tették ki az ellenőrzött összeg közel felét – majd csak jelentős további beruházást követően lehet eredményesen használni.</p>	<p>ellenőrzések révén, és juttassa érvényre azt az alapelvet, hogy az uniós finanszírozás eredményfüggő; végezzen kockázatalapú utólagos ellenőrzéseket a társfinanszírozott infrastruktúrák használatára és teljesítményére vonatkozóan; tegye megbízhatóbbá a nagyprojektek és a Kohéziós Alapból támogatott projektek értékelését.</p>
<p>„A transzeurópai vasúti tengelyek szállítási teljesítményének javítása: Eredményesek voltak-e az Unió vasúti infrastrukturális beruházásai?” című, 8/2010. sz. különjelentés</p>	<p>A Számvevőszék megállapította, hogy az Unió a vasúti infrastruktúra fejlesztésének társfinanszírozásával új lehetőségeket teremtett a transzeurópai vasúti közlekedés számára. További intézkedések révén azonban még fokozható lenne az uniós források költséghatékonysága.</p>	<p>A Bizottság a prioritást élvező projektek meghatározásának jövőbeli kidolgozásakor a tagállamokkal és a vasúti intézményekkel együttműködve határozza meg azon transzeurópai folyosókat, amelyekre jelentős meglévő vagy várható igény mutatkozik, a szükséges pontokon európai szinten erősítve így a tudás- és analitikai bázist. A Bizottság vegye fontolóra, hogyan csökkenthetné hangsúlyosabban a határokon átlépő vasúti közlekedés olyan gyakorlati korlátait, amelyek nem feltétlenül kapcsolódnak az infrastruktúrához, és hogyan segíthetné elő és ösztönözhetné a tagállamok vasúti intézményeinek erre irányuló együttműködését.</p>

Megjegyzés: Jelentéseink és a Bizottság megállapításainkra adott válaszai weboldalunkon elérhetőek (<http://eca.europa.eu>).

## II. melléklet. Az Unió tíz célja a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer érdekében

### Újfajta, fenntartható tüzelőanyagok és meghajtórendszerek kifejlesztése és bevezetése

- A városi közlekedésben a „hagyományos tüzelőanyaggal működő” gépjárművek használatát 2030-ig felére kell csökkenteni, 2050-re pedig teljesen ki kell küszöbölni; a jelentősebb városközpontok logisztikáját alapvetően szén-dioxid-mentesíteni kell 2030-ra.
- A légi közlekedésben az alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó, fenntartható tüzelőanyagoknak 40%-os részesedést kell elérniük 2050-re; szintén 2050-re 40%-kal (lehetőség szerint 50%-kal) kell csökkenteni a tengeri közlekedésben alkalmazott bunkerolajból származó kibocsátásokat.

### A multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása, beleértve a természetüknél fogva erőforrás-hatékonyabb közlekedési módok fokozott használatát is

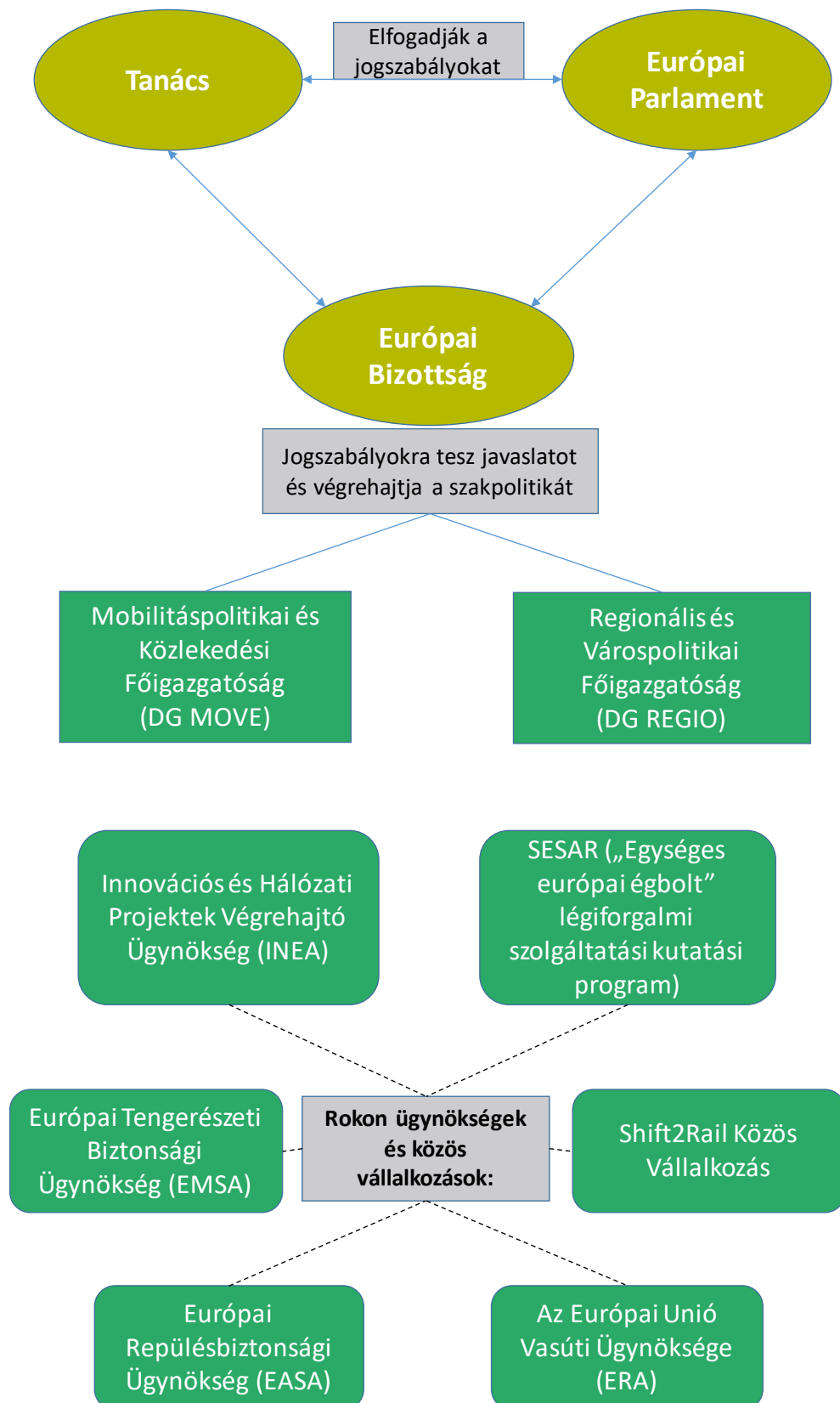
- 2030-re a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át más közlekedési módoknak, például a vasúti vagy a vízi közlekedésnek kell átvállalnia, hatékony zöld áru fuvarozási folyosóknak is köszönhetően. E cél eléréséhez megfelelő infrastruktúra kifejlesztésére is szükség lesz.
- 2050-re európai nagy sebességű vasúthálózatot kell létrehozni. 2030-ig a jelenlegihez képest háromszorosára kell növelni a nagy sebességű vasúthálózat hosszát, és minden tagállamban sűrű vasúthálózatot kell fenntartani. 2050-re a közepes távolságú személyszállítást többségében vasúton kell lebonyolítani.
- 2030-ra teljesen üzemképes, az egész Európai Unióra kiterjedő TEN-T „törzshálózatot” kell létrehozni, 2050-re pedig színvonalas minőségű és nagy kapacitású hálózatot kell kiépíteni, a kapcsolódó információs szolgáltatásokkal együtt.
- 2050-re a törzshálózat valamennyi repülőterét be kell kapcsolni a vasúti – lehetőleg nagy sebességű – hálózatba; gondoskodni kell valamennyi jelentősebb tengeri kikötő megfelelő összeköttetéséről a vasúti áru fuvarozási rendszerrel és – lehetőség szerint – a belvízi utak rendszerével.

### **A közlekedés és az infrastruktúra-használat hatékonyabbá tétele információs rendszerekkel és piaci alapú ösztönzőkkel**

- 2020-ra Európában ki kell építeni a korszerűsített légiforgalom-irányítási infrastruktúrát (SESAR) és be kell fejezni az Európai Közös Légtér megvalósítását. Ki kell építeni az ennek megfelelő szárazföldi és vízi forgalomirányítási rendszereket is (ERTMS, ITS, SSN és LRIT, RIS). Ki kell építeni az európai globális navigációs műholdrendszert (Galileo).
- 2020-ra ki kell alakítani egy európai multimodális közlekedési információs, forgalomirányítási és viteldíj-fizetési rendszer keretét.
- A közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni. E céllal összhangban az Európai Unió arra törekszik, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti sérülések száma. Gondoskodni kell arról, hogy az Európai Unió a közlekedésbiztonságban és -védelemben világelső legyen valamennyi közlekedési mód tekintetében.
- A „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvének teljes körű alkalmazására és a magánszféra bevonására kell törekedni a piactorzítások – azon belül a káros támogatások – kiküszöbölése, a bevételtermelés és a jövőbeli közlekedési beruházások finanszírozásának biztosítása érdekében.

*Forrás: COM(2011) 144 final, 2011.3.28., Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé.*

### III. melléklet. Fő érdekelt felek uniós szinten



# Rövidítések

**ATM:** légitforgalmi szolgáltatás

**CEF:** Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz

**DG MOVE:** az Európai Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósága

**DG REGIO:** az Európai Bizottság Regionális és Várospolitikai Főigazgatósága

**EBB:** Európai Beruházási Bank

**ERFA:** Európai Regionális Fejlesztési Alap

**ERTMS:** Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer

**ESBA:** Európai Stratégiai Beruházási Alap

**esb-alapok:** európai strukturális és beruházási alapok

**EUMSZ:** az Európai Unió működéséről szóló szerződés

**Eurostat:** az Európai Unió Statisztikai Hivatala (a Bizottsági egyik főigazgatósága)

**Galileo:** európai globális műholdas navigációs rendszer

**GDP:** bruttó hazai termék

**GLONASS:** globális műholdas navigációs rendszer (Global Navigation Satellite System)

**GPS:** globális helymeghatározó rendszer (Global Positioning System)

**HSR:** nagy sebességű vasút

**IMO:** Nemzetközi Tengerészeti Szervezet

**INEA:** Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség

**ITS:** intelligens szállítási rendszerek

**OECD:** Gazdasági Együtműködési és Fejlesztési Szervezet

**PPP:** a köz- és magánszféra partnersége

**RIS:** folyami információs szolgáltatások

**SAI:** legfőbb ellenőrző intézmény

**SES:** egységes európai égbolt

**SESAR:** „Egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatás

**SNP:** Stabilitási és Növekedési Paktum

**TEN-T:** transzeurópai közlekedési hálózat

**TPK:** többéves pénzügyi keret

**ÜHG:** üvegházhatású gázok

**VTMIS:** hajóforgalom-irányítási és információs rendszer

## Az állapotfelmérést végző csoport

Ezt az állapotfelmérést a kohéziós, növekedési és társadalmi befogadási beruházások kiadási területeire szakosodott, Iliana Ivanova számvevőszéki tag elnökölte II. Kamara készítette.

Az ellenőrzést Ladislav Balko számvevőszéki tag vezette Branislav Urbanic kabinetfőnök és Zuzana Frankova attasé, Pietro Puricella ügyvezető, Svetoslav Hristov feladatfelelős; Valeria Rota, Enrico Grassi, Marjeta Leskovar és Annekatrin Langer számvevők támogatásával. A nyelvi támogatást Thomas Everett biztosította.



*Első sor:* Enrico Grassi, Svetoslav Hristov, Ladislav Balko, Marjeta Leskovar, Pietro Puricella

*Második sor:* Branislav Urbanic, Thomas Everett

Ez az állapotfelmérés az Unió által a közlekedés területén végzett munkát ismerteti és elemzi. Jelentésünk középpontjában az uniós költségvetésből finanszírozott infrastrukturális beruházások állnak, és a horizontális témakörök olyan kérdéseit tárgyaljuk az öt fő közlekedési mód – a közút, a vasút, a légi közlekedés, a belvízi szállítás és a tengeri szállítás – területéről, amelyek a közelmúltban végzett ellenőrzéseink során merültek fel. Észrevételeink és ajánlásaink alapján horizontális áttekintést nyújtunk az Unióban a közlekedés fejlesztése és finanszírozása területén előttünk álló fő kihívásokról.

Állapotfelmérésünk világos és hozzáférhető információkkal igyekszik ellátni minden érdekelt felet, hogy ezzel ösztönözze őket intézkedéseik tökéletesítésére, illetve jobb összehangolására, ami gyümölcsözőbbé teheti az Unió közlekedéspolitikai célkitűzéseinek megvalósítására irányuló törekvéseket.



EURÓPAI  
SZÁMVEVŐSZÉK



Kiadóhivatal



© Európai Unió, 2018

Az olyan fényképek és más anyagok felhasználásához vagy reprodukálásához, amelyek szerzői jogainak nem az Európai Unió a tulajdonosa, közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni.

PDF ISBN 978-92-847-1384-4

doi:10.2865/411047

QJ-03-18-425-HU-N

HTML ISBN 978-92-847-1418-6

doi:10.2865/797540

QJ-03-18-425-HU-Q