

A VASÚT EURÓPAI ÉVE

- **Miért 2021?** Ez az első olyan teljes év, amikor az egész Unióban végrehajtják a negyedik vasúti csomag szabályait.
- Az évhez kapcsolódó rendezvények célja, hogy bemutassa a vasút által kínált kihívásokat és lehetőségeket, és népszerűsítsék, mint fenntartható, innovatív és biztonságos közlekedési módot.
- A határozat végrehajtását 2021. január 1. és 2022. december 31. között legalább 8 millió euróval támogatja az Unió.
- Az európai évben való részvétel nemzeti szintű megszervezése a tagállamok felelőssége.
- 175 éve, 1846. július 15-én adták át Pest és Vác között az első magyarországi vasutat.
- **Június 11.:** a vasúti átjárók veszélyeire figyelmeztető nemzetközi nap (**ILCAD**).
- **2021-ben az „Europalia” nemzetközi művészeti fesztivál a „vasút művészetekre gyakorolt hatásának fogja szentelni, és ki fogja emelni a vasút szerepét a társadalmi, gazdasági, ipari és ökológiai változások erőteljes motorjaként”.**
- Európai Unió és Magyarországi vasúti közlekedésének fő mutatóit a **2021/14. Infotabló** ismerteti.

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) [2020/2228 határozata](#) alapján 2021 a vasút európai éve. Az Infojegyzet ennek kapcsán mutatja be az Európai Unió vasúti ágazati politikáját.

A vasút, mint fenntartható közlekedési mód

A vasút az egyik leginkább környezetbarát és energiahatékony közlekedési mód ([EU 2020/2228](#)):

- nagyrészt villamosított;
- az Unió üvegházhatásúgáz-kibocsátásának mindössze 0,4%-át, míg az összes EU-közlekedés a teljes kibocsátás 25%-át adja;
- az egyetlen közlekedési mód, amely 1990 óta folyamatosan csökkentette károsanyag-kibocsátását;
- növekvő mértékben használ megújuló energiaforrásokat.

Egyben a **legbiztonságosabb** szárazföldi közlekedési mód.

Mindezek ellenére a **szállításból való részesedése** alacsony (2018-ban: személyszállítás: 6,9%, árutonna-km: 12,6%).

FEHÉR KÖNYV

Az Európai Bizottság 2011-ben elfogadott, **egységes európai közlekedési térség megvalósításáról** szóló **Fehér Könyve** egy versenyképes közlekedési rendszer kiépítése érdekében a vasútnál többek között a következő **célokat** határozta meg:

- az egységes európai vasúti térség kialakítása;
- 2030-ra a 300 km-t meghaladó távolságon a közúti árufuvarozás 30%-át, majd 2050-re 50%-át vasúti vagy vízi közlekedésre cserélni;
- 2030-ra létrehozni az Unió egész területét lefedő TEN-T törzshálózatot;
- 2030-ra háromszorosára növelni a nagy sebességű vasúthálózat hosszát és minden tagállamban sűrű vasúthálózat fenntartása, valamint 2050-re európai nagy sebességű vasúthálózat létrehozása és a közepes távolságú személyszállítás többségében vasúton történő lebonyolítása;
- a vasúti szállítás versenyképesség növelése;
- a vasúti személyszállítási szolgáltatások belföldi piacának liberalizálása;
- a vasúti infrastruktúrához, illetve a vasúti szolgáltatásokhoz való tényleges és megkülönböztetés-mentes hozzáférés biztosítása;
- a vasúti közlekedésbiztonság növelése.

VASÚTI CSOMAGOK

Az egységes európai vasúti térség kialakítása, illetve a Fehér Könyvben meghatározott célok érdekében 2001 óta összesen **négy nagy vasúti jogalkotási csomagot** fogadtak el ([2001](#), [2004](#), [2007](#), [2016](#)), illetve dolgoztak át később.

A [negyedik vasúti csomag](#) hat jogszabály-módosítást tartalmaz, melyek a belföldi vasúti személyszállítási piac megnyitását segítik elő. A „**technikai pillér**” ([2016/796 rendelet](#), [2016/797 irányelv](#), [2016/798 irányelv](#)) része az adminisztratív költségek csökkentése, a kölcsönös átjárhatóság és a magas szintű vasútbiztonság biztosítása.

A „**piaci pillért**” a belföldi vasúti személyszállítási piac liberalizációját segítő jogszabálymódosítások alkotják ([2016/2338 rendelet](#), [2016/2370 irányelv](#), [2016/2337 rendelet](#)).

AZ EGYSÉGES EURÓPAI VASÚTI TÉRSÉG

Az Európai Parlament és a Tanács [2012/34/EU irányelve](#) szabályozza az **egységes európai vasúti térség létrehozását**, melynek célja ez hatékony, versenyképes és nyitott belső piac kialakítása. Az irányelv **szabályozza** például:

- a vállalkozó vasúttársaságok és pályahálózat-működtetők függetlenségét;
- a vállalkozó vasúti társaságok engedélyezésének folyamatát és kereskedelmi elvek alapján történő működtetését;
- a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés feltételeit;
- az infrastruktúra használatáért felszámítandó díjakra és a pályakapacitás elosztására vonatkozó elveket.

A TEN-T

A [TEN-T](#) (Transzeurópai Közlekedési Hálózat) projekt keretében a tagállamok teljes közlekedési infrastruktúráját (közút, vasút, légi- és vízi közlekedés) egy integrált hálózattá alakítják át.

A jelenlegi TEN-T politika a [1315/2013/EU rendeleten](#) alapul: az iránymutatások a **közlekedési infrastruktúra fejlesztési keretét** határozzák meg a **törzshálózat** tekintetében **2030-ig**, illetve az **átfogó hálózatnál 2050-ig**.

A **cél** az alábbi főbb problémák kezelése:

- hiányzó összeköttetések, különösen a határokon átnyúló szakaszokat illetően;
- az uniós országok közötti és azokon belüli infrastrukturális különbségek;
- hiányzó multimodális kapcsolódási pontok (a különböző közlekedési módok közötti összeköttetések);
- a közlekedésből eredő túlságosan magas üvegházhatásúgáz-kibocsátás;
- a nem megfelelő átjárhatóság (a különféle közlekedéssel kapcsolatos rendszerek kompatibilitása).

UTASJOGOK

Az uniós jogalkotás mindig nagy figyelmet fordít a fogyasztóvédelemre. A **vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről** szóló [1371/2007/EK rendelet](#) módosítása folyamatban van, amelynek során a vasúton utazók jogainak bővítését tervezik. Ennek fő [irányai](#):

- nagyobb kártérítés hosszú késések után;
- a vasúti társaságnak ingyenes segítségnyújtást kell biztosítania a fogyatékkal élő vagy mozgásukban korlátozott személyeknek;
- az utasok jogosultságának biztosítása a kerékpárok szállítására;
- az utazási feltételek tekintetében az utasok közötti megkülönböztetés tilalma;
- bővíti az utasok információhoz való jogát;
- a vasúttársaságoknak az utasokra és poggyászaikra vonatkozó felelőssége és biztosítási kötelezettsége;
- utasjogok egységes alkalmazása.

AZ EURÓPAI ZÖLD MEGÁLLAPODÁS

Az Európai Bizottság 2019-ben tette közzé az [európai zöld megállapodásról](#) szóló közleményét (lásd erről részletesen a [2020/52.](#) Infojegyzetet). ([COM/2019/640 final](#)), amely arra ösztönzi az Uniót, hogy fokozatosan **dekarbonizálja** gazdaságát a **klímasemlegeség 2050-ig történő** megvalósítása érdekében. Ennek keretében:

- a fenntartható és intelligens mobilitásra való áttérés felgyorsítására szólít fel;
- 2050-re a közlekedésből származó kibocsátások 90%-os csökkentését kell elérni;
- fejleszteni kell a multimodális szállítást;
- át kell terelni a szárazföldi áruszállítás 75%-át kitevő közúti áruforgalom jelentős részét a vasútra és a belvízi utakra. ([COM/2019/640 final](#))

FENNTARTHATÓ ÉS INTELLIGENS MOBILITÁSI STRATÉGIA

A Bizottság által kiadott **fenntartható és intelligens mobilitási stratégia** ([COM\(2020\) 789 final](#)) célja az uniós közlekedési rendszerben a **zöld és digitális átállás** elindítása.

A stratégia szerint **2030-ig**:

- a nagy sebességű vasúti forgalom Európaszerte megkétszereződik;
- a vasúti árufuvarozás forgalma 2030-ig 50%-kal fog nőni.

2050-ig:

- megduplázódik a vasúti teherforgalom;
- a nagy sebességű vasúti forgalom megháromszorozódik;
- a gyors összeköttetéseket lehetővé tevő, fenntartható és intelligens közlekedés érdekében teljes mértékben működőképessé válik a multimodális transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T).

A **cselekvési terv** keretében:

- 2021-ben cselekvési terv készül a vasúti személyszállítás fellendítésére, valamint a

vasúti árufuvarozási folyosókról szóló rendelet ([913/2010/EU rendelet](#)) felülvizsgálatára.

- 2022-ben felülvizsgálják a vasúti kapacitáselosztásra és infrastruktúra-használati díjakra vonatkozó szabályokat ([2012/34/EU irányelv](#)).
- 2022-ben elfogadják az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszerre ([ERTMS](#)) /az ellenőrző-irányító és jelző ([CCS](#)) alrendszerre vonatkozó vasúti műszaki szabványokat és előírásokat.
- 2022-ben az automatikus vonatüzemeltetésre, az automatizált forgalomirányításra és a fejlett CCS-re vonatkozó kötelező alkalmazási terveket dolgoznak ki.
- 2022-ben felülvizsgálják a vasúti közlekedésen belüli interoperábilis adatmegosztás keretszabályozását (pl. [2016/919 rendelet](#), [1305/2014/EU rendelet](#)).
- 2022-ben javítják a vasúti személyszállítás biztonságát ([2016/798 irányelv](#)).

A stratégiához a 2021–27-es költségvetési periódusban a 33,7 milliárd euró értékű [Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz](#) (CEF) programot rendelték, amelyből 25,8 milliárd euró áll rendelkezésre a tagállamok közlekedési projektjeinek társfinanszírozására.

A VASÚT EURÓPAI ÉVE

Az Európai Parlament és a Tanács (EU) [2020/2228 határozata](#) alapján 2021 a [vasút európai éve](#). A rendelet legfontosabb **céljai**:

- a „vasúti közlekedésnek, mint fenntartható, innovatív, összekapcsolt és intermodális, biztonságos és megfizethető közlekedési módnak” a fejlesztése;
- kiemelni a vasút európai, határokon átnyúló dimenzióját;
- a vasút uniós gazdasághoz, iparhoz és társadalomhoz való hozzájárulásának fokozása;
- a vasúti szakmák vonzerejének növelése;

- az Unión belüli nemzetközi személyszállításban a vasút szerepének növelése;
- az Unió éjszakai vasúthálózatának fejlesztése;
- a vasút szerepének pozicionálása az európai fenntartható turizmusban.

A határozat az európai zöld megállapodásban, valamint a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában meghatározott célkitűzéseket is magában foglalja.

Az **Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB)** különösen támogatta a fenntartható turizmusra és a vasúti személyszállítás kapcsolatának erősítését, amelynek egyik eszköze a **DiscoverEU**-program. Ennek keretében a 18. életévüket betöltött fiatalok egy hónapos térítésmentes „Interrail” jegyekre pályázhatnak. Az EGSZB támogatta az Európai Parlament kezdeményezését, amely szerint ezt a bérletet 18. életévének betöltésekor minden európai polgár megkaphassa ([COM\(2020\) 78 final](#)).

Források:

- Fehér Könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé ([COM/2011/0144 végleges](#))
- Az Európai Parlament és a Tanács [1371/2007/EK rendelete](#) (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről
- Az Európai Parlament és a Tanács [2012/34/EU irányelve](#) (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (átdolgozás)
- Az Európai Parlament és a Tanács [1315/2013/EU rendelete](#) (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg)
- Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása ([COM\(2020\) 789 final](#))
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) [2020/2228 határozata](#) (2020. december 23.) a vasút európai évéről (2021)
- Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi határozatra a vasút európai évéről (2021) ([COM\(2020\) 78 final](#))
- A Régiók Európai Bizottsága véleménye – A vasút európai éve (2021) ([2020/C 440/25](#))
- A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló hetedik jelentés, a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 15. cikkének (4) bekezdése alapján ([COM\(2021\) 5 final](#)) ([Korábbi jelentések](#))
- Európai Bizottság – [Railway packages](#)
- Vajda Adrienn: Vasúti személyszállítás 2. Képviselői Információs Szolgálat, [2017/82. Infojegyzet](#)
- Elekházy Nóra: Az európai zöld megállapodás. Képviselői Információs Szolgálat, [2020/52. Infojegyzet](#)
- Csorba György: Vasúti közlekedés. Képviselői Információs Szolgálat, [2021/14. Infotabló](#)