

Álom vagy valóság?
Fenntartható közlekedés az Európai Unióban

Lezárás dátuma: 2022.11.07.

Tartalomjegyzék

Ábrák jegyzéke	3
Táblázatok jegyzéke	3
I. Bevezetés	4
II. Az Európai Unió közlekedési stratégiája	6
2.1. Történeti áttekintés.....	6
2.2. Az EU közlekedési stratégiája napjainkban	9
III. Közlekedés és környezetvédelem	10
3.1. Vasúti közlekedés.....	13
3.2. Légi közlekedés	17
3.2.1. Magyarország és az extraprofitadó	21
3.3. Közúti közlekedés	24
IV. Európai Unió pénzügyi ösztönzői a közlekedés területén	26
4.1. Transzeurópai hálózatok és az EU költségvetése.....	26
4.2. Energiaadó	29
V. Európai zöld megállapodás	31
5.1. Fit for 55%.....	32
5.1.1. Alternatív közlekedési módok.....	32
5.1.2. Intermodalitás biztosítása- a magyar példa.....	36
5.1.3. „Szennyező fizet elv”	37
VI. Összegzés.....	39
Irodalomjegyzék	41

Ábrák jegyzéke

1.ábra:Üvegházhatású gázok kibocsátása közlekedési ágazatonként	13
2.ábra: A közlekedésből származó szén-dioxid kibocsátás 2017-ben.....	14
3.ábra: Az EU gazdaságának átalakítása a fenntarthatóbb jövőért	32

Táblázatok jegyzéke

1.táblázat: Extraprofitadók szektoronként.....	23
--	----

I. Bevezetés

A világ, amely körülvesz minket, folyamatosan változik. Mindezt olyan gyorsan teszi, hogy egyik pillanatról a másikra átalakíthatja mindennapi életterünket. Az természetes, hogy a hasznos és a számunkra kellemes javakról nem akarunk lemondani, de egyben mégis kutatjuk azokat az innovatív megoldásokat, amelyek hozzájárulnak a fenntartható élethez.

Az Európai Unió (továbbiakban: EU vagy Unió) környezetvédelmi előírásai a világ legszigorúbb szabályozásainak tekinthetők. A környezetvédelmi politika támogatja az uniós gazdaságot a környezetbarátabbá válásban, védi Európa természeti erőforrásait, valamint óvja az EU-ban élők egészségét és jóllétét. Rendkívül számottevő súlyos kihívással kell azonban szembenéznie, gondolhatunk itt az éghajlatváltozásra, a fenntarthatatlan fogyasztásra és termelésre, valamint a szennyezés különböző formáira.

Napjainkban igen fontos kérdéssé vált a mobilitás megoldása, és fenntarthatóságának népszerűsítése. A közlekedési hálózatokkal szemben a társadalmi és gazdasági igény folyamatosan növekszik és a fejlesztéseknek is egy fokozatosan szigorodó követelményrendszernek kell megfelelniük.

Az Európai Unió közlekedéspolitikája egy folyamatosan fejlődő és konfliktusokkal övezett terület. Ezen utóbbi oka, hogy az a tagállamokkal megosztott hatáskör csoportjába tartozik, ahol az egyes országok nehezen mondanak le szuverenitásukról és adják át a döntési lehetőséget a közösségnek (hasonlóan a környezetpolitikához). A helyzetet tovább nehezíti, hogy a közlekedési szektor hatással van a fenntartható fejlődés mindhárom pillérére, így a környezeti, társadalmi és gazdasági oldalra egyaránt. Ez a terület adja a világ szén-dioxid kibocsátásának 25%-át (hiszen jelenleg még többnyire fosszilis energiahordozókat használ fel), így klímavédelmi, - az EU energiafüggősége miatt - gazdasági, - a változó energiaárak miatt - társadalmi szempontból sem nélkülözhetetlen a szerepe.

A dolgozat a közlekedés- és környezetpolitika kapcsolatára, azaz a fenntartható fejlődés szűkebb fogalmára fókuszál, azonban a másik két pillérrel való kölcsönhatása is érintve lesz a szükséges mértékben. Azt is fontos megjegyezni, hogy a fenntartható közlekedés biztosítása komplex terület, hiszen annak ki kell terjednie kormányzati döntéshozatalra, intézményi reformokra és a vizsgált szektor más szektorokkal (így legfőképpen a környezetvédelem, energiapolitika, szociálpolitika) való kölcsönhatásaira is. Az uniós szakpolitikai és stratégiai dokumentumok támogatják a tagállamok városait, hogy egyes, a közlekedés okozta és azt érő

problémákat integrált megközelítésben (környezetvédelem, városfejlesztés, gazdaságos, hatékony és környezetkímélő személyszállítás) próbálják megoldani. Ahhoz azonban, hogy az európai uniós városok ezt elősegítő megoldásokat szívesen alkalmazzanak ösztönzőkre (többnyire pénzügyiekre) van szükség. Ez például hazánkban nagy jelentőséggel bír, hiszen 2012 óta az önkormányzatoknál csökkent a központi költségvetési forrás, valamint önállóságuk is redukálódott, így rá vannak szorulva a pályázati forrásokra.

A dolgozatban bemutatásra kerülnek azon eszközök és módszerek, amelyeket az Európai Unió ösztönöz a fenntartható közlekedés biztosítása érdekében, így megtörténik az elektromos közlekedési eszközök és az intermodálitás jogi vizsgálata, majd az adók, a támogatások és a beruházások szerepének komplex feltérképezése a közlekedés-, a környezeti, -és érintőlegesen az energiapolitika hármában. Kifejtésre kerül a témához kapcsolódó magyar extraprofit adó és az intermodális központ is, abból az apropóból, hogy ezek bemutatásával szembevetőbbek az általam felvetni kívánt problémák. Példájukon érzékelhető a közlekedés gazdasági dominanciája szemben a környezetvédelmi szempontokkal.

Az elemzés során elsősorban hazai és nemzetközi dokumentumok segítségével vonom le következtetéseimet, de sor kerül jogszabályok és egyéb jogi dokumentumok vizsgálatára is. Többnyire deduktív módszerrel tárom fel az alapvető összefüggéseket, de olykor jogösszehasonlító és történeti metódusok alkalmazására is sor kerül.

Hipotéziseim a következőképpen foglalhatók össze: Álláspontom szerint az Európai Unió közlekedéspolitikája a környezeti (és társadalmi) szempontok mellett még mindig nagyobb hangsúlyt fektet a gazdasági oldalra, így a jelenlegi megoldások hatékonysága a klímavédelemi célok elérésében megkérdőjelezhető. Hipotézisem továbbá, hogy a COVID-19 járvány következtében kialakuló recesszió és az orosz-ukrán konfliktus okozta energiaválság eredményeképpen továbbra is a gazdasági szempontok dominálnak a tagállami közlekedéspolitikai döntések meghozatalakor, azonban az energiatartósság csökkentése érdekében hozott intézkedések a környezetvédelem számára is előnyösek.

II. Az Európai Unió közlekedési stratégiája

A közlekedési politika felépítése az unióban politikai ágazati és tematikus rendszert követ. Eltérő politikai szükségletei lehetnek a légi, a közúti, a vasúti és a vízi (tengeri és folyami) közlekedési ágazatoknak, valamint az áru- és személyszállítás esetén is. Az EU az ágazati szabályozás szintjén egy komplex, több szabályozási és közpolitikai elemet integráló fellépést alkalmaz, amellyel törekszik a különböző elemek egyensúlyának megtalálására és megtartására. A közös közlekedési politika alapkérdése, hogy hogyan egyeztethető össze a gazdasági, versenypiaci és fenntarthatósági célkitűzései az ágazati szereplők igényeivel.¹

2.1. Történeti áttekintés

Már az 1957-es a Római Szerződésben külön cím alatt hangsúlyozták a tagállamok a közös közlekedéspolitika fontosságát, amely azt is jelenti, hogy egyike volt azon területeknek, amelyekkel kapcsolatosan elsőként kívántak közös politikát megvalósítani.² Az elsődleges prioritásként a közös szállítási piac kialakítását jelölték meg a szolgáltatások szabad mozgásának biztosításával, valamint szintén fontosnak tartották a szállítási piacok megnyitását. A szerződés 3. cikk e) pontja kinyilvánítja, hogy az Európai Közösség egyik célkitűzése: „[...] közös politika elfogadása a közlekedés területén.”

Az Európai Unió Működéséről szóló szerződés (továbbiakban: EUMSZ) esetében a 90–100. cikkei³ szolgálnak a közös közlekedési politika megalkotásának jogi alapjául. Ennek ellenére a nyolcvanas évek közepéig, e politika meghatározása túlnyomóan a tagállamok hatáskörén belül maradt és jellemzően jelentős mértékű állami beavatkozással volt elképzelhető, mely a közös szabályozási keret kialakítását megnehezítette.

Később számos irányelv, illetve uniós rendelkezés született közlekedési tárggyal, de elsősorban a versenysemlegesség megteremtése céljából. Ilyen pl. a gépkocsivezetők pihenő ideje. A

¹ Horváth M. Tamás és Bartha Ildikó (szerk.): Közszolgáltatások megszervezése és politikái Merre tartanak? Dialóg Campus Kiadó, 2016. 826-827.

² Római Szerződéseket 1957. március 25-én írták alá, és 1958. január 1-jén léptek hatályba.

³ Az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata. Európai Unió Hivatalos Lapja, OJ C 326, 26.10.2012, p. 47–390.

nyolcvanas évek közepén is a torzítatlan verseny, az egységes piac létrehozása volt a cél, amely megalapozóan hatott a közös európai hálózatok iránti elvárásokat illetően.⁴

A Bizottság 1995-ben ötéves akcióprogramot dolgozott ki a közös közlekedési politikáról, amely lefektette annak mai napig is érvényes fő irányait. Ez a program három fő területen jelölte ki a Bizottság szándékait. Egyrészt elérendő célként jelölte meg a minőségjavítást az integrált közlekedési rendszerek fejlesztése révén, másrészt az egységes piac működésének javítását a közlekedési szolgáltatások hatékonyságának, választékának és felhasználóbarát mivoltának elősegítése érdekében. Ezentúl nagy hangsúlyt fektetett a közlekedési összeköttetések javítása révén a külső kapcsolatok fejlesztésére a harmadik országok vonatkozásában, amelynek oka, hogy közösségi vállalatok egyszerűen eljuthassanak a világ más részein található közlekedési piacokra.

Az előbbieken ismertetett programot alapul véve a Bizottság 2001 szeptemberében elfogadta „Az Európai közlekedéspolitika 2010-ig, itt az idő dönten” címet viselő fehér könyvét, amelynek központjában az uniós polgárok álltak. A dokumentum a javaslatokkal megpróbálta javítani az európai közlekedési rendszer hatékonyságát és minőségét. Részletesen elemzi a tényezőket, amelyek szükségessé teszik a közös közlekedési politika fejlesztését. Elismeri, hogy továbbra is nehezítik a belső piac megvalósulását a versenynek a pénzügyi és szociális harmonizáció hiányából eredő torzulásai, továbbá az akkoriban felmerülő problémák, mint például az egyes közlekedési módok teljesítményének egyenlőtlen növekedése.⁵ A fehér könyvben továbbá a Bizottság javaslatokat fogalmazott meg a közlekedési ágazat problémáinak kezelésére. Úgy vélte, hogy a vasutat újjá kell éleszteni, másrészt integrálni kell a valódi belső piac megteremtésével és a biztonságos közlekedés javításával. A Bizottság a légi közlekedés növekedése és környezet védelme között egyensúlyt tervezett kialakítani, megoldást akart találni a légtéri telítettség, valamint a kapacitási és használati kérdésekre.

Már ekkor látszott, hogy az elképzelések szerint a közlekedési szektoron belül a vasút fejlesztése és a légiközlekedés környezeti szempontú átalakítása tovább javíthatja az Európai Unió versenyképességét. Ahogy a 2001-es fehér könyvből is kitűnik, ekkor még a gazdasági oldalra helyeződött a hangsúly a belső piac torzításainak megszüntetése érdekében és a környezetvédelmi szempontok csupán, mint versenyképességet befolyásoló tényezők vetődtek

⁴ Lásd. például Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről. Európai Unió Hivatalos Lapja OJ L 102, 11.4.2006, p. 1–14

⁵ Európai Bizottság: „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönten” című fehér könyv. COM(2001) 370.

fel. Ezzel egyidőben a Lisszaboni Stratégia környezetvédelmi részeként elfogadásra került az EU első fenntartható fejlődési stratégiája, amely támogatja az áttérést a közúti közlekedésről a kisebb környezeti hatással járó eszközökre, mint például tiszta buszok, illetve vasút. Kiemelkedő rendelkezései közé tartozik az is, hogy olyan tarifarendszer bevezetését ösztönzi, amely hatással van a közlekedési keresletre.⁶ E dokumentumot igaz több hasonló uniós kezdeményezés követett, azonban az ágazati, illetve nemzeti érdekek a Bizottságban és a Tanácsokban megakadályozták ezek megvalósulását.

2008 júliusában a Bizottság benyújtott egy a „környezetbarátabb közlekedésre” vonatkozó intézkedéscsomagot, amely a közlekedés külső költségeinek internalizálását célozta meg. A csomag három bizottsági közleményt és az euromatrica-irányelv felülvizsgálatára vonatkozó javaslatot foglalta magában.⁷

A az uniós intézmény 2011. március 28-án jelentette meg az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvet. Ismertette benne a közlekedés régi és új kihívásait, valamint felsorolásra kerültek az azok leküzdésére szolgáló eszközök. A Bizottság célja azt volt, hogy egy valódi egységes európai közlekedési térséget hozzon létre, megszüntesse a közlekedési módok és a nemzeti rendszerek között fennmaradó akadályokat, támogassa az integrációs folyamatot és elősegítse a multinacionális és multimodális szereplők megjelenését.⁸

2016-ban a Bizottság közleményt adott ki „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” címmel. Intézkedéseket javasolt az európai közlekedés dekarbonizációjának felgyorsítására. Elsődleges célja a kibocsátásmentesség elérése a közlekedés jövőjéről szóló, 2011. évi fehér könyvben foglaltaknak megfelelően, annak érdekében, hogy megfelelően hozzájáruljon a COP21 keretében létrejött Párizsi Megállapodás céljainak eléréséhez.⁹

⁶ Commission of the European Union, 2001: A Sustainable Europe for a Better World: a European Strategy for Sustainable Development. COM(2001) 264.

⁷ Közlekedéspolitika: áttekintés Elérhető: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/123/kozlekedespolitika-attekintes> (Letöltés dátuma: 2022.11.30.)

⁸ Uo.

⁹ Uo.

2.2. Az EU közlekedési stratégiája napjainkban

Az Európai Bizottság 2020. december 09-én megjelent közleményében ismertette hatályos stratégiáját „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” címmel, valamint a nyolcvankettő kezdeményezésből álló cselekvési tervet, melyek együtt szakpolitikai irányokat határoztak meg. Ezek a dokumentumok iránymutatóként szolgálnak a 2021 és 2024 közötti tevékenységekhez.

Az új stratégia kiindulópontja, hogy a mobilitás és a közlekedés a társadalmi élet valamennyi területe számára kulcsfontosságú. A személyek és áruk belső határokon keresztül történő szabad mozgása az Európai Unió és egységes piacára tekintettel az, ami kihangsúlyozza mennyire is fontos kérdés. Az EU-n belüli közlekedés megvalósulása nagyobb kohézióhoz és az európai identitás megerősödéséhez vezetett.

Az új stratégia megkísérli teremteni az alapot ahhoz, hogy az uniós közlekedési rendszerben mielőbb végbe mehessen a zöld, valamint a digitális átállás. Ezeken kívül arra is kíván figyelmet fordítani, hogy a közlekedés ellenállóbbá váljon a jövőben bekövetkező válságokkal szemben. Ezen törekvések eredményeként 2050-ig 90%-os kibocsátás-csökkenés érhető el az intelligens, versenyképes, biztonságos, hozzáférhető és megfizethető közlekedési rendszer jóvoltából. Fontos megállapítani, hogy a közlekedési rendszer szempontjából valamennyi közlekedési mód elengedhetetlen, ezért mindegyiknek fenntarthatóbbá kell válnia. A fenntartható, intelligens és zöld rendszer egyik legfontosabb jellemzője a biztonság. Európa jelenleg a világ legbiztonságosabb közlekedési régiója, és a Bizottság egyik legalapvetőbb célja, hogy ez a jövőben is így maradjon.

Az új stratégia egyik mérföldköve, hogy 2030-ig legalább 30 millió kibocsátásmentes jármű közlekedjen, megduplázódjon a nagy sebességű vasúti közlekedés, valamint, hogy kibocsátásmentes hajókat vezessenek be a piacra. 2035-re a légi járművek kibocsátásmentes alternatíváját is be kívánják vezetni a piacra. 2050-re a cél pedig, hogy a közúti közlekedésben is kibocsátásmentes járművek (személygépkocsi, kisteherautó, autóbusz, nehéz-tehergépjármű) közlekedjenek, a nagy sebességű vasúti forgalom már ne csak a duplájára, hanem a háromszorosára nőjön, valamint a multimodális transzeurópai közlekedési hálózatot működésre bírják. Ennek egy fenntartható, intelligens és nagy sebességű összeköttetésű közlekedésre felszerelt állapotát képzelik.¹⁰

¹⁰ G.I.: Az Európai Unió hatályos közlekedéspolitikai stratégiája <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/az-europai-unio-hatalyos-kozlekedespolitikai-strategiaja/> (Letöltés dátuma: 2022.10.20.)

III. Közlekedés és környezetvédelem

A közlekedéspolitika nagy kihívást jelent az Európai Unió számára, mivel az integráció folyamatosan növekszik és az eredeti hat tagállam mára, Nyugat-Európából kiindulva egy szélesebb, Kelet-Európát és hamarosan az egész balkáni régiót is magában foglaló szervezetté válik. Az EU tagállamai közötti jelentős infrastrukturális különbségek eltérő fejlettségükből és eltérő közelmúltbeli múltjukból adódnak, mivel a volt kommunista térség nagyobb közlekedési hiányosságokat mutat. Mindazonáltal az Európai Unió valamennyi tagjának kapcsolódnia kell egymáshoz, hogy a lehető legnagyobb hasznot aknázza ki a belső piacból, hiszen, ha nincsenek közlekedési kapcsolatok, nincs integrált piac sem. A közlekedéspolitika alakulását a környezetvédelem is befolyásolja, ezért az EU-nak olyan megoldásokat kell kidolgoznia, amelyek ezt szolgálják, figyelembe véve a tagországok szükségleteit és lehetőségeit, elősegítve azokat a közös akciókat, amelyek a hagyományos nemzeti tervekénél tágabb perspektívából erősítik az európai szintű kapcsolatok fejlesztését.

A 2010. évet követően az Európai Unió célja az lett, hogy helyreállítsa a különböző közlekedési eszközök egyensúlyát, a hálózatok jobb összekapcsolásával, valamint az utasok igényeinek teljesebb kiszolgálásával. Európát a közúti közlekedés túlsúlya jellemezte, hiszen a teljes áruszállítás 44%-át, a személyszállítás 79%-át jelentette, míg a vasút csak 8 % és 6%-ot tett ki. Azonban a közlekedési hálózatok összekapcsolódása sem volt megfelelő, amely komoly veszélyt jelentett az európai gazdaság versenyképességére. Környezetvédelmi aggályok is felmerültek, mivel a közúti szállítás az európai közlekedési rendszer széndioxid kibocsátásának körülbelül 84%-át tette ki.¹¹ Azonban, ha az Európai Unió gazdasága tovább nő, az európai polgárok jövedelme is nő, és így emelkednek szükségleteik az autók használata iránt.

A gazdasági és ezáltal a közlekedési integráció fejlesztése az Unióban a belső piac miatt is fontos, így szükség van a tagállamok közötti hatékony áru-és személyszállításra, miközben tekintettel kell lenni a környezetvédelmi követelményekre is, amelyeknek az EU – főként versenyképességi szempontok miatt- egyre nagyobb figyelmet szentel. Ezen komplex célok megvalósítása érdekében a vasúti személyszállítás ösztönzésére volt szükség. Akkori adatokat nézve az EU-t összehasonlítva az USA-val, ahol az áruszállítás több mint 40%-a vasúton

¹¹ Segers, Popa M. E., - Denier van der Gon, Hugo - Schaap, S. Martinj- Visschedijk, Krol M.: Impact of a future H2 transportation on atmospheric pollution in Europe. In EGU General Assembly Conference Abstracts. 2014. Vol. 16, p. 13170.

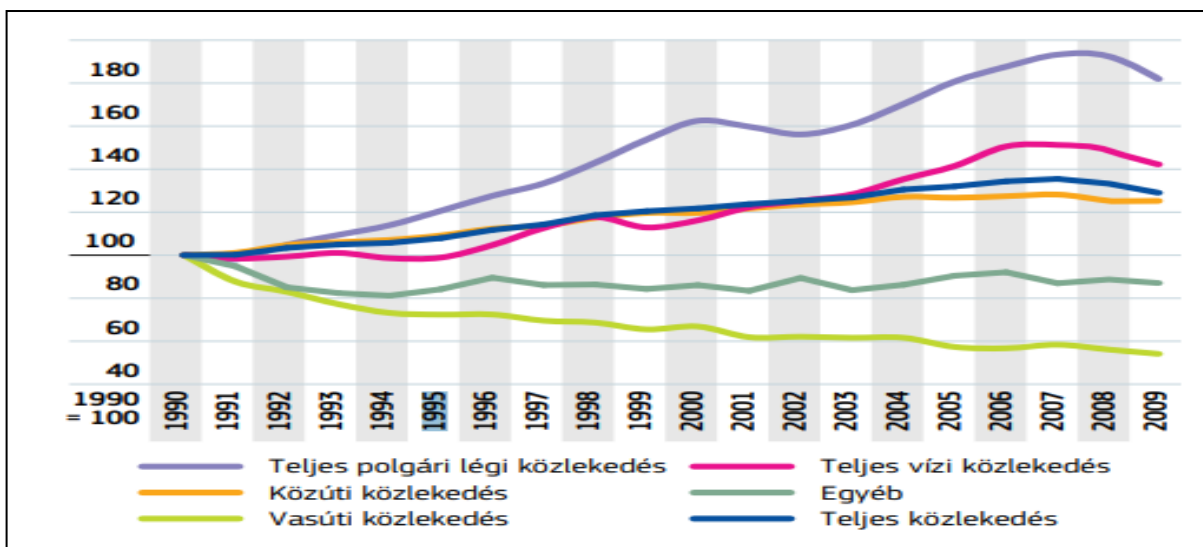
történik, vagy Japánnal, ahol a személyszállítás 30%-a vasúton történik, az Európai Unió sokkal alacsonyabb százalékos arányt mutatott.¹²

Ahogy fentebb az 1.1. pontban említettem a vasúti közlekedés ösztönzésének jelentőségét az Európai Bizottság már a 2001-ben elfogadott „Az Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni” címet viselő fehér könyvében hangsúlyozta. Hiszen már ekkor nagy hangsúlyt fektetett arra, hogy a vasutat újjá kell éleszteni, másrészt integrálni kell a valódi belső piac megteremtésével és a biztonságos közlekedés javításával.¹³

Ezt a felismerését az EU a későbbiekben többször megerősítette, a vasúti közlekedés fejlesztését, közlekedési hálózatok fokozottabb összekapcsolását ösztönözve. Azonban nehezen tudott sikereket elérni a területen, hiszen a közlekedéspolitika az EU tagállamokkal megosztott hatásköre, ahol a tagállamok nehezen mondanak le döntési jogosultságaikról, így az előrehaladást jelentő döntéseket nemzeti érdekek a Tanácsokban megakadályozták.

A vasúti közlekedés környezetkímélő jellege adatokkal is alátámasztható. Az alábbi ábrából látszik, hogy a polgári légi közlekedésből származott a legtöbb ÜHG kibocsátás 2009-ig, míg a legkevesebb a vasútból.

1. ábra: Üvegházhatású gázok kibocsátása közlekedési ágazatonként



Forrás: Európai Bizottság¹⁴

¹² Tavasszy, Lóránt Antal - Ruijgrok, Kees - Davydenko, Igor. : Incorporating logistics in freight transport demand models: state-of-the-art and research opportunities. Transport Reviews, 2012. 32(2).203-219.

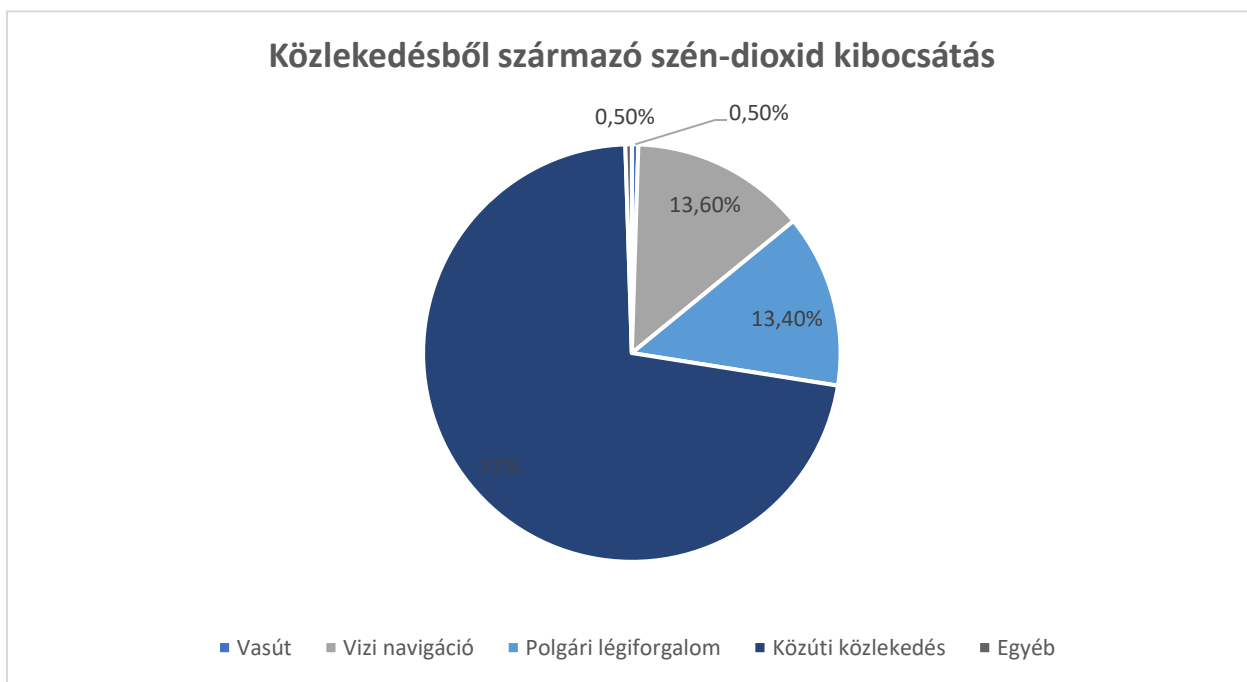
¹³ Európai Bizottság: „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című fehér könyv. COM(2001) 370.

¹⁴ Európai Bizottság, https://ec.europa.eu/info/index_en (Letöltés dátuma: 2022.10.29.)

A közlekedési eszközök egyensúlyának helyreállítása prioritássá vált az Unióban, elősegítve a különböző közlekedési módok közötti szabad versenyt. A Bizottság ezért a későbbiekben rámutatott arra is, hogy a közúti ágazat sok vállalat között oszlik meg, így a nagy verseny miatti alacsony nyereség oda vezet, hogy a piaci szereplők nem tartják be a biztonsági szabályokat annak érdekében, hogy szolgáltatásaikat olcsóbbá és magukat versenyképesebbé tegyék. Emiatt a Bizottság megnövelte ellenőrzéseinek gyakoriságát, megemelte a pénzbírságok összegét és megszüntette az ágazat kevésbé versenyképes vállalatait, továbbá növelte az alternatív közlekedési módok (pl.: vasút, tengeri szállítás) jelentőségét.¹⁵

Ha azonban az üvegházhatású gázokon¹⁶ belül a szén-dioxidot nézzük, akkor 2017-ben a közúti közlekedésből származott a legtöbb.

2.ábra: A közlekedésből származó szén-dioxid kibocsátás 2017-ben



Forrás: Európai Parlament¹⁷

Emellett azonban érdemes megjegyezni, hogy a légi és vízi közlekedésből származó károsanyag-kibocsátás növekszik a leggyorsabban.¹⁸

¹⁵ Juul, Nina - Meibom, Peter : Road transport and power system scenarios for Northern Europe in 2030. Applied Energy, 2012, 92, 573-582.

¹⁶ Megjegyzés: Legfőbb üvegházhatású gázok a vízgőz, a szén-dioxid, metán, dinitrogén-oxid és az ózon.

¹⁷ <https://www.europarl.europa.eu/news/hu/headlines/society/20190313STO31218/amit-erdemes-tudni-a-gepjarmuvek-szen-dioxid-kibocsatasarol-az-eu-ban> (Letöltés dátuma: 2022.10.22.)

¹⁸ A repülésből és hajózásból származó károsanyag-kibocsátás számokban . https://www.fogyasztovedelem.hu/Varia_x/images/2019_hirteszt/eu_teljes_2019.pdf (letöltés dátuma: 2022.10.21.).

3.1. Vasúti közlekedés

A következőkben a vasúti közlekedés európai uniós szabályozásáról írok részletesebben. A fenti ábrák alapján látszik, hogy e közlekedési mód bocsátja ki a legkevesebb üvegházhatású gázt. Az EU célja, hogy a közúti közlekedés mellett megfelelő, környezetkímélő közlekedési formákat ösztönözzön a belső piac hatékonyabb megteremtése érdekében, így a vasút számára is kívánatos közlekedési formát jelent.

Megállapítható, hogy Európa vasúthálózata a világon az egyik legfejlettebb. Az Unió városait összesen 201 ezer kilométer hosszan kötik össze vasútvonalak (összehasonlításképp: az Egyesült Államokban 203, Kínában 132, Oroszországban pedig 87 ezer kilométer hosszan vannak használatban vasútvonalak). Az EU 27 országában átlagosan kevesebb, mint 7 kilométerre vannak egymástól az állomások. A kötött pálya így elég sűrűnek, a szolgáltatás pedig elérhetőnek mondható. A legfontosabb előnye a vasútnak, hogy valamennyi közlekedési eszköz közül ez a legbiztonságosabb, emellett a legkényelmesebb utazási mód azt a szempontot tekintve, hogy a legtöbb helyet biztosítja az utasok és poggyászaik számára, valamint a hosszú út során az utasok felállhatnak és kinyújtózhatnak, sőt még akár sétálhatnak is a vagonok között. Továbbá sokkal egyenletesebben mozog, mint például az autóbusz.

Fontos kiemelni, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátásában a vasúti közlekedés (kizárólag a dízelvonatok kibocsátását figyelembe véve) 0,4%-os részarányt képvisel. Mivel a vasúti hálózat nagy részét villamosították, a vonat sokkal kevesebb szén-dioxidot bocsát ki, mint azonos távra más, közúti vagy légi járművek. Egy friss magyarországi felmérés alapján, ha valaki személyautó helyett vonattal teszi meg ugyanazt a távolságot, akkor kilométerenként átlagosan a 70%-ot is meghaladja a CO₂ kibocsátás csökkenése. Így jogos a kijelentés, hogy környezetbarát és fenntartható.¹⁹ A vasút továbbá nem tekinthető túlzottan energiaigényesnek sem, az Európai Unió teljes energiafogyasztásából mindössze 1,9% a rá eső rész.

A vasúti infrastruktúra fejlesztése állami feladat, a vasúttársaságok a legtöbb esetben állami irányítás alatt állnak. A vasúttal kapcsolatos döntésekben legtöbbször a tagállam mondja ki az utolsó szót és az uniós érdekek helyett nemzeti érdekek érvényesülnek.

Az 1990-es évek elejéig érdemi jogalkotásra nem került sor e szektor tekintetben, így a speciális helyzete sokáig megmaradt. Az 1960-as, 1970-es években a liberalizáció előzményeként

¹⁹ Európa Pont *i.m.*

célként a tagállami vasúttársaságok együttműködését tűzték ki az EU-ban, ennek részeként a versenyszabályok tiszteletben tartása, a pénzügyek jobb átláthatósága, az egységes árképzés elveinek kidolgozása, a költségszámítás harmonizálása témakörében születtek döntések. Az EU a belső piac (liberalizáció, tagállami piacok megnyitása) hatékonyabb megvalósítását, ezáltal a versenyképessége növelését szerette volna növelni.

Az első komolyabb változást a Bizottság 1989-es javaslata hozta, amely szerint (a piacnyitást elősegítve) szét kellene választani a szolgáltatást végző (vállalkozói) vasutat és az infrastruktúra-fenntartást. Jelentősége abban állt, hogy megvalósulása esetén megszűnne a két tevékenység közötti keresztfinanszírozás, javulna a vasút pénzügyeinek az átláthatósága, csökkenne az állami finanszírozásnak való kiszolgáltatottság, valamint szabadabb lenne a hozzájárítás a vasúti infrastruktúrához. Az addig tulajdonképpen bizonyos fokig tagállami kompetenciaként kezelt vasútfejlesztés történetében ez a javaslat fordulatot hozott.²⁰ Megszületett „A Közösség vasútjainak fejlesztése” címet viselő 91/440/EGK tanácsi irányelv, amely jelentős változást hozott a Közösség vasút-közlekedési politikájában. A 91/440/EGK irányelv céljai között szerepel például a vasúttársaságok vezetésének és könyvvitelének függetlensége biztosított legyen az államtól, a vasúti infrastruktúrához való hozzájárítást lehetővé tétele, vagy a vasúttársaságok pénzügyi helyzetének megszilárdítása.²¹

Ezt követően két tanácsi irányelv született 1995-ben a vasútfuvarozói tevékenység engedélyezése és az infrastruktúra-használat szabályozása tárgyában, amelyek az előbbi irányelv által megkezdett politika irányvonalába illeszkednek. Az egyik jogi aktus célja az volt, hogy meghatározza, milyen alapvető feltételek megléte esetén adható vasúttársasági tevékenységi engedély azoknak a vasúttársaságoknak, amelyek a 91/440/EGK irányelv 10. cikkében meghatározott infrastruktúrához jutási joggal rendelkeztek. A jogszabály csak az alapelveket határozta meg, a részletes szabályozást kidolgozását többnyire a tagállamokra hagyta. Az alapfeltételként megjelenik például a jó hírnév, a pénzügyi teljesítőképesség, a szakmai hozzáértés, a felelősségbiztosítás, valamint a vasút-üzemeltetéshez szükséges technikai, biztonsági előírások és munkáltatói kötelezettségek betartása.²²

A másik irányelv rögzítette a vasúti infrastruktúra rendelkezésre bocsátásának és a használati díj megállapításának alapelveit. Kimondta, hogy az infrastruktúra-allokációnak és a használati

²⁰ Kende Tamás (szerk.): Bevezetés az Európai Unió politikáiba <https://mersz.hu/kende-bevezetes-az-europai-unio-politikaiba/> (Letöltés dátuma: 2022.10.07.)

²¹ A Tanács irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről (91/440/EGK). Európai Unió Hivatalos Lapja 237., 1991.8.24., 25.

²² A Tanács 95/18/EK irányelve (1995. június 19.) a vasúttársaságok engedélyezéséről. Európai Unió Hivatalos Lapja L 143 , 27.6.1995, 670.

díj megállapításának átláthatónak, illetve diszkriminációmentesnek kell lennie. Minden tagállam létre kellett hozzon egy testületet, amelynek feladata, hogy diszkriminációmentesen biztosítsa a Közösségben bejegyzett vasúttársaságok részére az adott tagállam vasúti infrastruktúráját. Az infrastruktúra megfelelő allokációjának kritériuma az infrastruktúra kapacitásának optimális kihasználása. Annak használatáért megállapított díjak eltérésének alapjául az igénybe vevő tagállami vasúttársaság nemzeti hovatartozása nem szolgálhat.²³

2000. évet követő időszakban napjainkig négy vasúti csomag született. A 2001. évi ún. „első vasúti csomag” három irányelvet tartalmazott, amelyek célja a vasúti közlekedés liberalizációja volt.²⁴ A csomag kibővítette az infrastruktúrához jutás lehetőségét, meghatározta a Transzeurópai Vasúti Teher szállítási Hálózatot, amelyen 2003. március 15-től hozzájutást kellett biztosítani a nemzetközi teherfuvarozást végző társaságok számára. Rendelkezik többek között arról, hogy külön kell választani a teherfuvarozást és a személyszállítást, valamint, hogy az infrastruktúra kezelés alapfunkcióit a vasúttársaságoktól teljesen független intézménynek kell ellátni. Ilyen alapfunkció például a vasútfuvarozói tevékenységi engedélykiadás, az infrastruktúra kapacitás rendelkezésre bocsátása, a használati díj megállapítása, valamint a közszolgáltatási kötelezettségek betartásának figyelemmel kísérése. A vasútbiztonság terén szigorításokat hozott. A biztonsági előírások megállapítása, a társaságok és a gördülő állomány részére biztonsági bizonyítványok kiadása, valamint a vasúti balesetek kivizsgálása a vasúttársaságoktól független intézmény feladatává kellett, hogy váljon.

A vasúti csomag előírta továbbá, hogy valamennyi vasúttársaság esetében a Közösség egész területére érvényes engedélyt kell kiadni, a megfelelő feltételek megléte esetén, amelyet a vasúttársaságoktól független intézményeknek kell kiadni. Bevezetésre került a Hálózati Nyilatkozat dokumentum, amelynek célja, hogy átláthatóbbá tegye a vasúti infrastruktúra rendelkezésre bocsátását és az eljárás diszkriminációmentességét előlendítse és megóvja.

A második vasúti csomag tovább vitte elődje által megkezdett liberalizációt. Egyrészt a vasúti biztonsági tanúsítványok pályahálózat-működtetők és vasúttársaságok számára történő

²³ Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról. Hivatalos Lap L 075 , 15/03/2001 o. 0029 - 0046

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról. Hivatalos Lap L 075 , 15/03/2001 o. 0029 – 0046.; Az Európai Parlament és a Tanács 2001/13/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról. Európai Unió Hivatalos Lapja OJ L 75, 15.3.2001, p. 26–28. Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról. Európai Unió Hivatalos Lapja OJ L 75, 15.3.2001, p. 29–46

kiadásának egységes és átlátható rendszerét tartalmazza. A szabályozás hosszú távú célja a nemzetbiztonsági rendszerek felváltása egységes európai vasúti biztonsági rendszerrel. A szabályozás továbbá tartalmazza a balesetek független kivizsgálása elvének bevezetését is.²⁵ Előírta továbbá az interoperabilitás javítását és a határokon átnyúló szolgáltatások támogatását a gördülőállomány költségeinek csökkentése érdekében a nagy sebességű vonalakon.²⁶ Létrehoztak az Európai Vasúti Ügynökséget, mint európai szabályozó hatóságot. Az ügynökség egyrészt összekötő szerepet tölt be a nemzeti vasúti hatóságok között, másrészt ajánlásokat tesz az Európai Bizottságnak a vasúti biztonság javítására és a technológiai átjárhatóság hatékonyságának növelésére.²⁷ 2006-ra teljes mértékben megnyílik a nemzetközi vasúti árufuvarozási piac, 2007. január 1-jére pedig megvalósul a parti fuvarozás a hazai piacon.²⁸

2007-ben született meg a harmadik vasúti csomag két irányelve és három rendelete. A csomag a vasúti piac liberalizációjának irányvonalát követte. Többek között lehetővé tette 2010-től a személyfuvarozás esetében a kabotázs bevezetését, amely tulajdonképpen egy másik tagállamban honos fuvarozók szolgáltatásáról szól, akik egy nemzetközi út során a fogadó államban tartózkodván ahelyett, hogy üresen térnének haza, a határ elérése előtt fuvarozást végeznek az adott államban. Létrehozta az európai mozdonyvezetői jogosítványt, illetőleg szélesítette az utasok jogait. A csomag továbbá meghatározza, hogy a közösségi jog szabályainak megfelelően az illetékes hatóságok milyen módon avatkozhatnak be a személyszállítás területén az általános érdekű szolgáltatások nyújtásának biztosítása érdekében. A dokumentum meghatározza többek között a menetjegyek kiállításának feltételeit, a számítógépesített információs és foglalási rendszer bevezetését vasúttársaságok által nyújtandó tájékoztatás körét, a vasúttársaságoknak az utasokra és poggyászaikra vonatkozó felelősségét és biztosítási kötelezettségeiket, valamint a vasúttársaságok utasokkal szembeni kötelezettségeit késés esetén.²⁹

²⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról

²⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/50/EK irányelve (2004. április 29.) a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK tanácsi irányelv és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról

²⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 881/2004/EK rendelete (2004. április 29.) az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/51/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról

²⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/58/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv, valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról, OJ L 315, 3.12.2007, p. 44–50; Az Európai Parlament és a Tanács 2007/59/EK irányelve (2007. október 23.) a közösségi vasúti

A negyedik vasúti csomag a liberalizáció következő lépcsőfokát jelenti. A csomag hat jogszabály-módosítást tartalmaz, melyek segítségével szolgálnak a belföldi vasúti személyszállítási piac megnyitásához. A „technikai pillér” része az adminisztratív költségek csökkentése, a kölcsönös átjárhatóság és a magas szintű vasútbiztonság biztosítása. A „piaci pillért” a belföldi vasúti személyszállítási piac liberalizációját segítő jogszabálmódosítások alkotják.³⁰

A fentiekből érzékelhető, hogy az Európai Unió célja a vasúti közlekedés liberalizációja volt, a versenyképesség növelése érdekében. A közlekedés jelentős gazdasági ágazat az Európai Unió szempontjából, hiszen a GDP közel 5%-át biztosítja, így a gazdasági növekedés, a versenyképesség, valamint a fenntartható fejlődés biztosításában nagy szerepet játszik. A vasút liberalizációja 25 éve kezdődött és ahhoz, hogy hatékonyan meg lehessen nyitni a piacot le kellett bontani a belépési korlátokat (pl. adminisztratív korlátok, iparági ismeretek hiánya, nagy tőkeszükséglet), amelyek lebontását a fent kifejtett jogszabály törekedtek megvalósítani. Emellett problémaként merült fel, hogy az inkumbens vállalatok többsége visszaélt megszerzett piaci erejével és akadályozta az új szereplők megjelenését.

3.2.Légi közlekedés

A légiközlekedés közkedvelt utazási mód nemcsak államhatárokon át, hanem azokon belül is. Ennek oka, hogy komplexebb és gyorsabb más módoknál. Itt a területfoglalás mértéke elmarad a közutak vagy a vasút szükséglete mellett. Rövid idő alatt nagy távolságok áthidalását teszi lehetővé, míg a jelentősebb környezeti hatás többnyire a repülőterek környezetére terjed ki, a földtani közeg terhelése csak a repülőtér területét érinti. Környezetvédelmi megközelítésben

rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről, OJ L 315, 3.12.2007, p. 51–78; Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről, OJ L 315, 3.12.2007, p. 1–13; Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről, OJ L 315, 3.12.2007, p. 14–41.

³⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről, Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról, Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról; Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2338 rendelete (2016. december 14.) az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról, Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2370 irányelve (2016. december 14.) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról, Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2337 rendelete (2016. december 14.) a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló 1192/69/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről

szintén lényeges szempont, hogy a légi szállításnál jóval kevesebb hulladék keletkezik, mint a közúti-, vasúti- és vízi szállításnál, tehát nincs elhagyott hulladék, a szolgáltatást igénybe vevő fél és az utas nem szennyezi közvetlenül a felszíni és felszín alatti vizeket. Létezik olyan helyzet, amikor a szállításra vagy a feladat végrehajtására a repülés lehet az egyedüli alternatíva például árvíz idején. Emellett a gazdasági versenyképesség elősegítésében is nagy szerepet játszik.

Álláspontom szerint azonban előnyös tulajdonságai mellett hátrányok sokkal jelentősebbek. 2018-ban a közlekedés tette ki az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátásának 25%-át, melyből 14%-ot a légi közlekedés bocsátott ki.³¹ Az elmúlt évtizedekben a repülés volt az a szektor, ahol leginkább nőtt az üvegházgáz-kibocsátás, csak kiegészítésként az Unióban 2009 és 2019 között 29 százalékkal nőtt a károsanyag-kibocsátása. Levegőterheltségi szint szempontjából a tényleges repülés mellett a repülőtér, leszállóhely üzemeltetési folyamataiból eredő kibocsátások is meghatározóak. A légi közlekedés üvegházhatásúgáz-kibocsátása a 26. Glasgowban tartott klímacsúcson (COP26) is napirenden volt. Ahelyett, hogy korlátozták volna a rövid távú, vonattal kiváltható felesleges repülőutakat, a kibocsátott CO₂ kiváltásán gondolkodtak, illetve a kibocsátásmentesség elérésén a fenntartható üzemanyagok használatával, amelyek megkérdőjelezhetőek.³²

A 2022-ben tartott klímacsúcson a kibocsátás-csökkentéssel kapcsolatosan nem sikerült előrébb jutni, mivel a kulcstémául szolgáló szolidaritás, azaz a szélsőséges időjárási jelenségeknek leginkább kitett szegényebb országok megsegítése érdekében kénytelen volt több résztvevő ország engedni az elvártakból. De pozitívumként kiemelném, hogy előírták a klímasemlegességi célok hitelességének felülvizsgálatát azért, hogy ezeket senki ne használhassa „zöldre festésre”. Azaz elvágják a lehetőséget azok elől, akik eddig kreatív könyvelés és kevésbé átlátható adatszolgáltatás segítségével nettó nulla kibocsátási számokat mutattak, miközben annak csak elenyésző részéért vállaltak felelősséget, és valójában továbbra

³¹ Bera József - Pokorádi László: Légiforgalom környezetbiztonsági modelljének zajszerpontú elemzése. Repüléstudományi Közlemények 2015/3.

³² A COP26 éghajlatváltozási csúcstalálkozó <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/climate-change/paris-agreement/cop26/> (Letöltés dátuma:2022.10.22.). Lásd. továbbá Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet). Európai Unió Hivatalos Lapja OJ L 243, 9.7.2021, p. 1–17.

is támogatták az új fosszilis beruházásokat. Ez egy kiváló megoldás lehet az 26. klímacsúccsal kapcsolatban felvetett kritikáimra.³³

Az EU légi közlekedésre vonatkozó szabályozásának célja egy egységes és átdolgozott szerkezetben szabályozni a légi járatok működtetésére vonatkozó közös előírásokat. A légi közlekedésre sokáig a Közösségen belül is a korlátlan állami szuverenitás elvére alapuló, a nemzetközi polgári légi közlekedésről szóló 1944-es chicagói egyezmény szabályai voltak irányadóak, kétoldalú kormányközi egyezményekkel. Minden repülési jog engedélyköteles volt, melyeket szigorúan az államok által kijelölt nemzeti légitársaságok birtokoltak.³⁴ Az államközi egyezmények számos részletet szabályoztak: kijelölték az útvonalakat, elosztották a kapacitásokat, megszabták a járatok gyakoriságát és a tarifák nagyságát is. A repülési ágazat gyors fejlődése, valamint az USA belső légi piacának 1978-ban bekövetkezett liberalizálása azonban tarthatatlanná tette a közösségi versenykorlátozásokat. A légi közlekedés piacának liberalizálása irányába történő elmozdulás első lépése a Bizottság 1984-ben nyilvánosságra hozott „A Közösség légi közlekedési politikájának kialakítása felé” c. dokumentuma volt, majd a gyakorlati lépések megvalósítására három lépcsőben, ún. légiközlekedés-politikai csomagokkal került sor.

Az első csomag, amely 1988-ban lépett hatályba, a menetrend szerinti nemzetközi légi személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozott. Több újítást is bevezetett, mint például a viteldíjak terén automatikussá vált a kedvezmények engedélyezése vagy, hogy az útvonalak tekintetében lehetségessé vált a többes kijelölés. Célja a légiközlekedés liberalizálása, szabadabb tarifaengedélyezéssel és kapacitásmegosztással, valamint a légi közlekedési versenyszabályok meghatározásával.³⁵

A második csomag, amely 1990-ben lépett hatályba, már nagyobb piacnyitást eredményezett, azonban szintén csak a menetrend szerinti személyszállító járatokra vonatkozott. A szabályozás célja, hogy tovább liberalizálva tarifaengedélyezést és kapacitásmegosztást, enyhítsen a többes kijelölés feltételein, valamint felszabadítson egyes légiforgalmi szabadságjogokat. A csomag tartalmát képező rendelkezések lehetővé tették például, hogy a viteldíjakra vonatkozó

³³ Ellentmondásos eredményt hozott az ENSZ-klímacsúcs – benéztünk a COP27 kulisszái mögé, Elérhetőség: https://hvg.hu/gazdasag/20221122_klimavaltozas_klimacsucs_ensz_cop27_sarm_essejk (Letöltés dátuma: 2022.11.30.)

³⁴ Kende *i.m.*

³⁵ Kende *i.m.*

kedvezmények mértéke emelkedjen, valamint, hogy az útvonalak tekintetében tovább csökkenjenek a többes kijelölés feltételeinek korlátai.³⁶

Az első és a második csomag rendelkezései nem szüntették meg a kizárólagos kétoldalú egyezményrendszert csupán rést ütöttek rajta. Mindkét csomag a „fontolva haladás” útját követte. Ezek az intézkedések a teljesen kötött kétoldalú egyezményekhez képest ugyan jelentősek voltak, az árcsökkenéshez és a verseny fokozódásához fűzött reményeket azonban csak részben váltották be.

A harmadik légiközlekedés-politikai csomag, amely 1993-ban lépett hatályba, a belső piac teljes liberalizálását tűzte ki céljául. Ezt követően a viteldíj-megállapítás szabadsága és a közösségi státust elnyert légitársaságok Közösségen belüli légi útvonalakhoz való szabad hozzáférése érvényesült. Ez utóbbi alól kivételt a kabotázs piaca jelentett, amely az 1997 áprilisáig tartó átmeneti időszakban fokozatosan szabadult fel.³⁷ A csomag rendelkezett a légi fuvarozók engedélyezésének feltételeiről, amelyek teljesítése esetén közösségi légi fuvarozói engedély kerül kiállításra. A szabályozás célja a légiközlekedés teljes liberalizálása.

A szabályozás lehetővé tette a két idegen ország közötti utas- és áruszállítást, 1997. április 1-jétől teljesen szabaddá tette a hozzájutás az EU-n belüli légi útvonalakhoz, a forgalmi jogokat bizonyos esetekben korlátozhatóvá tette, valamint megszüntette a többes kijelölés korlátait. A viteldíjak nagymértékben liberalizálódtak, de a tagállamok két helyzetben beavatkozhattak: ha a tarifarendszer túl magas volt a tőkehozamokhoz és a piaci versenyhez képest, illetve, ha az árak hosszan tartó csökkenése fenyegette a légitársaságok teljesítményét és működését. Meg kell jegyezni, hogy a versenyt továbbra is hátráltatja a repülőterek túlszűfolttsága (résidőkiosztási problémák), valamint a harmadik országokra vonatkozó közös légi közlekedési politika hiánya.

A földi szolgáltatások piacának megnyitásáról is van közösségi szabályozás, amely a légi közlekedéshez kapcsolódó terület, amelyet a közösségen belül minden repülőtéren meg kell valósítani. Repülésbiztonsági okokból össze kell hangolni a repülőgépek tervezésére, gyártására, üzemeltetésére és karbantartására vonatkozó műszaki követelményeket.

2006 júniusában aláírták az Európai Közös Légiforgalmi Térség (European Common Aviation Area, ECAA) létrehozásáról szóló szerződést, amely Albánia, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Macedónia, Montenegró és Szerbia számára biztosít lehetőséget a belső piacra

³⁶ Kende *i.m.*

³⁷ Kende *i.m.*

való belépésre. Ennek feltétele az EU légi közlekedési vívmányainak elfogadása, valamint légi közlekedési piacuk liberalizálása.

Összefoglalásként megállapítható, hogy a légi közlekedés versenyképesebb ágazat, mint a vasúti, azonban ezen utóbbi ösztönzése környezetvédelmi okokból indokoltabb. Különbség a két ágazat között az is, hogy míg a légi módoszat esetén oligopol piaccal (3-4 társaság uralva a piacot) találkozhatunk Európa szerte, addig a vasúti szolgáltatás a legtöbb tagállamban még mindig állami monopólium. Mivel a tagállamok hatáskörébe tartozik az adópolitika, így ők képesek hatékonyabban fellépni és ösztönözni a vasúti közlekedést. Ez azonban azzal járhat, hogy veszítenek versenyképességükből, így a tagállamok törekszenek a légi közlekedés kedvezményes adózási és szabályozási környezetét biztosítani. Most változás például Magyarországon az orosz-ukrán válság hatására kialakuló energiaválság hozott, hiszen hazánk extraprofit adót vetett ki a légitársaságokra.

3.2.1. Magyarország és az extraprofitadó

Az elkövetkezendőkben az extraprofit adó bemutatására kerítünk sort. Abból a szempontból fontos ennek bemutatása, hogy a háttérben megfigyelhető a gazdasági szükségletek (gondolok itt az energia árak növekedésére vagy a COVID-19 járvány okozta kieső források biztosítására) dominálása, de egyúttal megcsillannak a környezetre gyakorolt előnyei is a bevezetésének. A kormány a vészhelyzet idején számos intézkedést vezetett be, melyek célja a költségvetés bevételeinek növelésén keresztül, az államháztartási egyensúly helyreállítása. Ilyen intézkedés például, hogy meghatározta az üzemanyag és egyes alapvető élelmiszerek maximális árát, valamint szektor-specifikus különadókat vezetett be.³⁸ A megosztó fogadtatást eredményező változások 2022. július 1-jén léptek hatályba. Az extraprofit-különadót a jelenleg érvényben lévő ágazati különadók felett vetették ki és azzal az extraprofit jelentős részét vonják el egyes vállalkozásoktól, a rezsivédelmi és honvédelmi alapok finanszírozásának érdekében.

³⁸ Az extraprofit adókról szóló 197/2022. (VI. 4.) Korm. rendelet

Mintegy nyolcszázmilliárd forint bevételre számít a kormány az extraprofit-különadókból, amelyek a rezsisvédelmi és honvédelmi alap bevételeit jelentik majd.).^{39 40}Nyolc szektort érintve vezették be az extraprofitadókat és a következőkben felsorolt bevételösszegeket várják tőlük.

1. táblázat: Extraprofitadók szektoronként

Szektor	Várható bevétel (mrd)
Bankszektor	300
Biztosítói szektor	50
Energiaszektor	300
Kiskereskedelem	60
Telekommunikációs szektor	40
Légitársaságok	30
Gyógyszerforgalmazói szektor	20
Reklámadó	15

Forrás: Saját szerkesztés

Légitársasági különadó lényegében azt jelenti, hogy a légitársaságok földi kiszolgálását végző gazdálkodóknak belföldről induló utasonként/havonta 3900 Ft, illetve 9750 Ft hozzájárulást kell fizetniük. Az alacsonyabb mérték az EU-ba, Nagy-Britanniába, Svájcba, Norvégiába és néhány további kiemelt európai államba irányuló utazásokra vonatkozik. Tehát az adó alapja a repülőgép belföldről induló utasainak száma, a tranzit utasokat kivéve. A földi kiszolgáló cégeknek a hozzájárulás alapjának megállapítására alkalmas nyilvántartást kell vezetniük, valamint annak segítségével az önadózás szabályai szerint kell bevallani a különadót. A kormány novemberben egy módosítást hajtott végre, és a hozzájárulás mértékét megosztotta az alapján, hogy az úti cél európai vagy egyéb más ország.

A jogalkotó a különadó bevezetését azzal indokolta, hogy a koronavírus-járvány lecsengése után, az elhalasztott utazások miatt a vártnál gyorsabban térhet vissza a 2019-ben is tapasztalt, rekordszintű utasforgalom hazánkban, ami alapot ad a személyszállító társaságok bevonására is az arányos teherviselésbe. Egyes szakértők szerint a magyar kormány által meghozott döntést

³⁹ Wiedemann Tamás (2022), Elemző: A különadók egy részét a cégek átháríthatják a lakosságra Elérhető: <https://www.szabadeuropa.hu/a/elemzo-a-kulonadok-egy-reszet-a-cegek-atharithajak-a-lakossagra/31870024.html> (Letöltés dátuma:: 2022.09.15.)

⁴⁰ Hecker Flórián (2022), Indul a per: fellebbezett a fogyasztóvédelmi bírság ellen a Ryanair. Elérhető: <https://www.vg.hu/cegvilag/2022/08/a-ryanair-tenyleg-fellebbezett-az-extraprofitado-miatt> (Letöltés dátuma:: 2022.09.17.)

más uniós országok is követni fogják, illetve a dömpingáron, vagyis az öt-tízezer forintért értékesített repülőjegyekre további extraadót is észszerű lenne kivetni, mert ez az agresszív árpolitika egyébként is rendkívül káros a versenypiac szempontjából. Azonban azóta sem történt ilyen különadó bevezetése más állam által a légi közlekedésre nézve.⁴¹

Az extraprofitadó több ágazat profitját terheli meg, miközben a gazdaságban lelassulhat a beruházási kedv és az, az infláció növekedéséhez is hozzájárulhat. Mivel a versengő piacon a vállalatok szeretnék költségeiket csökkenteni, előreláthatólag áthárítják a terheket a fogyasztókra és csökken a beruházási kedvük is. Mivel az uniós jog lehetővé teszi a terhek tovább hárítását, így hosszú távon a végső felhasználók fizethetik meg az extraprofitadót. Emellett álláspontom szerint a döntés segítheti a légi közlekedést kevésbé kívánatosá tenni és a vasúti közlekedés felé terelni. Ahhoz azonban, hogy ez megvalósuljon a vasúti közlekedésben is megfelelő fejlesztésekre van szükség. Az emberek többségének az jut először eszébe a vasúti közlekedés hátrányaival kapcsolatosan, hogy megbízhatatlan, túl lassú, és gond, hogy alkalmazkodni kell menetrendhez. A vonatok késése valóban nagy problémát jelent. Jó példa erre, hogy a MÁV személyszállító vonatai 2018-ban „2 120 970 percet, azaz összesen 4 évet késtek.” Természetesen ez az összes járat késési idejének összessége. A késések évről évre negatív tendenciát követnek, 2017-ben ugyanis csak közel 3,5 év volt az összeadott késések ideje.⁴²

Magyarország ezen döntése a gazdasági versenyképességét csökkenti, miközben a környezetvédelmi célkitűzéseket segítheti. A Rynair légitársaság véleménye ezzel megegyezik, hiszen megjegyzi, hogy Magyarország és Budapest a régiós városokkal szemben kevésbé versenyképessé válik majd ezen események következtében. A légitársaság ezzel párhuzamosan egyébként az Európai Unió Bizottságához fordult az ügy miatt, mivel úgy véli, hogy uniós jog védi a légitársaságokat, így maguk állapíthatják meg a díjaikat, illetve háríthatják át szabadon az adókat a fogyasztókra. A közlekedésért felelő uniós biztos is úgy nyilatkozott, hogy az uniós jog lehetővé teszi az adók utasokra való áthárítását, amennyiben ez átlátható és megkülönböztetésmentes módon történik. Az uniós légitársaságok szabadon állapíthatják meg az EU-n belüli légijáratok viteldíjait. A feltétel ehhez annyi, hogy tiszteletben tartsanak bizonyos átláthatósági követelményeket, a fogyasztók érdekeit, és ezáltal egyenlő

⁴¹ Thurzó Katalin (2022), Időszerű a légitársaságok különadója Elérhető: <https://magyarnemzet.hu/gazdasag/2022/06/idoszeru-a-legitarsasagok-kulonadoja> (Letöltés dátuma: 2022.09.17.)

⁴² Index közérdekű adatigénylése a MÁV-tól, https://index.hu/gazdasag/2019/03/07/mav_vonatok_kesese_2018/ (Letöltés dátuma: 2022.10.12.)

versenyfeltételek jöjjenek létre. A hatályos uniós rendelet továbbá annyit ír elő, hogy a társaságoknak tájékoztatniuk kell az utasokat a légi viteldíjra vonatkozó valamennyi feltételről. Illetve a helyi fogyasztóvédelmi hatóság csupán azt értékelheti, hogy ÁSZF-nek megfelelően tájékoztatták-e az utasokat a változásról.

3.3.Közúti közlekedés

A piacra jutás biztosítása a közúti közlekedési ágazatban a nemzetközi (EU-n belüli) teher- és személyszállítási szolgáltatások terén fokozatosan megvalósult, azonban a belföldi közlekedés még napjainkban is erősen védett terület maradt.

A közúti személyszállítás esetén az EU már 1990-es években kimondta a szolgáltatás szabadságát és meghatározta annak kategóriáit, miközben a menetrend szerinti járatok és a munkába járást szolgáló határmenti járatok számára (190-es évek végétől módosított tartalommal) lehetővé tette a kabotázst.

A Bizottság jelentése szerint a személyszállítás területén a hazai piachoz való hozzáférés számos uniós országban továbbra is erősen korlátozott. E korlátozások védik a monopolhelyzetben lévő inkumbens vállalkozásokat és nehezítik a liberalizációt a területen. A távolsági buszjárat szolgáltatás liberalizációja azonban már több uniós országban is előrehaladást mutatott: Svédország 2012-ben, Németország 2013-ban, Olaszország 2014-ben és Franciaország 2015-ben megnyitotta a közúti közlekedés piacát.

Ezt követően számos irányelv született annak érdekében, hogy a terület liberalizációja előmozduljon. Például előírták a vezetéssel és a pihenéssel töltött idő mellett a megtett távolság és a sebesség rögzítését, a biztonsági öv kötelező használatáról, a jogosítványok kategorizálásáról és érvényességi idejének harmonizálásáról, illetve a megújításhoz szükséges orvosi vizsgálat kötelezővé tételéről, az egyes gépjármű-kategóriák valamennyi változatára megengedett legnagyobb méret- és súlyhatárokról, valamint a műszaki vizsgák tartalmáról is.

Ezen irányelvek folyamatosan módosításra kerültek, amelyek oka a technológiai fejlődés és a változó piaci igények által megkövetelt alkalmazkodás. Így például befolyásoló tényező a különböző műszaki berendezések méretének változása, vagy az utasok megváltozott szokásai.

A közúti közlekedési szektorhoz kapcsolódóan – a műszaki rendelkezések mellett - számos pénzügyi jellegű szabályozás elfogadására is sor került. A gépjárműadó, az úthasználati díjak és az infrastruktúra-építési költségek könyvelési rendszere területén is lényeges jogszabályi

keretek jöttek létre. A gépjárműadó minimumáról irányelv rendelkezett, ugyanakkor a kiszabás és beszedés módja nemzeti kompetencia maradt. Az infrastruktúra-használati díj tekintetében az irányelv rögzítette annak területi elv szerinti fizetését, azaz a fuvarozók ott fizetnek úthasználati díjat, ahol közlekednek, nem pedig a székhely szerinti államban. Az irányelv megkülönbözteti az útdíjat a használati díjtól, egyben kimondja, hogy ugyanazon infrastruktúra használatáért egyszerre csak az egyik típusú díj szedhető, és az úthasználati díjnak diszkriminációmentesnek kell lenniük. Úthasználati díjat csak autópályán, többsávos autóúton lehet szedni, az irányelv meghatározza az úthasználati díjak éves legmagasabb összegét, valamint kimondja, hogy az útdíjnak arányban kell lenniük az infrastruktúra építési és fenntartási költségeivel. Az uniós jogszabályok a tagállamok számára bizonyos infrastruktúrák használata tekintetében távolságfüggő úthasználati díjakat és időalapú használati díjakat (matricákat) ír elő a nehéz tehergépjárművekre vonatkozóan. Egy 2011. évi módosítás olyan elemeket vezetett be az irányelvbe, amelyek jobban igazodnak a „szennyező fizet” elvéhez. Ilyennek tekinthető az a lehetősége a tagállamoknak, hogy díjakat szabhatnak meg az áru fuvarozók számára a használt járművük zajszintre vagy a levegőminőségre gyakorolt hatása miatt. Ezen intézkedések előnyöknek tekinthetőek a környezetvédelemre.

A közös szabályozási elvek ellenére az európai közutakon alkalmazott úthasználati díjak rendszere még továbbra sem mutat egységet, hiszen az egyes tagállamokban alkalmazott rendszerek a hálózati lefedettség, a díjak mértéke és egyéb feltételek tekintetében is eltérnek egymástól. Mindez a felhasználók számára nem egyértelmű és koordinálatlan ösztönzőket jelent. Bár néhány kivételtől eltekintve az úthasználati díjakat elektronikus úton hajtják be, azonban a rendszerek nem kölcsönösen átjárhatók. Mindezek a különbségek a fuvarozók és a turisták számára adminisztratív terhet és felesleges költséget jelentenek.⁴³

⁴³ Kengyel i.m.

IV. Európai Unió pénzügyi ösztönzői a közlekedés területén

A kutatásom során az EU fenntartható közlekedés szempontjából releváns állami támogatási politikájával nem foglalkoznék, inkább a finanszírozáson belül a két kiválasztott szegmensre fókuszálok. Ennek az oka, hogy ezen esetekben közvetlenebb az EU finanszírozó (4.1.alfejezet), illetve szabályozó (4.2. alfejezet) szerepe, mint az állami támogatások megengedhetőségének vizsgálata esetében.

4.1. Transzeurópai hálózatok és az EU költségvetése

A belső piac minél teljesebb megvalósítása érdekében szükség van a közlekedési hálózatok hatékony összekapcsolására az Európai Unióban. Az Európai Bizottság 1990-ben elindított programja keretében, finanszírozás keretében elősegítette a tagállamok közötti jobb hálózati összekapcsolást. A projektek finanszírozására két fő forrás van, így az EU költségvetése, valamint az Európai Beruházási Banktól felvett kedvezményes hitelek.⁴⁴

A hálózati infrastruktúra finanszírozásának fontos eleme az Európai Unió többéves pénzügyi kerete, hiszen a tagállamok általában hétéves időszakra kompromisszummal fogadják el, meghatározva a tovább haladás irányát. Az alábbiakban három egymás követő többéves pénzügyi keretet mutatok be összehasonlító elemzés segítségével, amely mutatja, hogy a transznacionális hálózatok fejlesztése a 2007-2013-as időszakhoz képest mára már nagyobb jelentőségre tesz szert, amelyet a nekik szánt megnövelt finanszírozási keret mutat.

A Maastrichti Szerződés tette lehetővé a területfejlesztési regionális politika keretein belül transzeurópai hálózatok létrehozását a belső piac elősegítése érdekében. A finanszírozás szabályozása uniós jogi aktusban először 1995-ben manifesztálódott, amely meghatározta milyen formái lehetnek a támogathatóságnak.⁴⁵

A 2007–2013 közötti időtartalomra eső többéves pénzügyi keretben a „Fentartható növekedés” fejezetén belül a „Versenyképesség a növekedésért és foglalkoztatásért” alfejezeten belül helyezkedett el a transzeurópai hálózatok kiadási kerete, amelyben a leghangsúlyosabbként a közlekedési hálózatok fejlesztésének kérdésköre szerepelt.⁴⁶ Amíg összesen 155 millió eurót

⁴⁴ Pellegrini, P. - Rodriguez, J. : Single European Sky and Single European Railway Area: Asystem level analysis of air and rail transportation. Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2013. 57, 64-86 .

⁴⁵A transzeurópai hálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló, 1995. szeptember 18-i 2236/95/EK tanácsi rendelet, HL L 20/27, 30/1/2010, 1–23.

⁴⁶ Intézményközi megállapodás az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság között a költségvetési fegyelemről és a pénzgazdálkodás hatékonyságáról és eredményességéről HL C 139., 2006.6.14., 1–17.

szántak a transzeurópai energiahálózatok számára, addig a közlekedési hálózatfejlesztésre csaknem 50-szer ennyit, azaz 8,1 milliárd eurót.⁴⁷ A források szűkös jellege miatt az Európai Unió 2007-es rendeletében kifejtette, hogy a tagállamok az ebből kapott összegeket csupán a hálózat egésze szempontjából - a fentebb említett 2006.évi határozatban meghatározott csoportokba tartozó,- legnagyobb hozzáadott értéket jelentő projektekre költhetik.⁴⁸

2014-2020-as időszakra szóló pénzügyi keretében (960 milliárd euró) az Unió elkötelezte magát, hogy a költségvetés legalább 20%-át az éghajlatváltozással kapcsolatos tevékenységekre fordítja, amellyel a terület bekerült a legfőbb kiadási területek közé. További újítása a többéves pénzügyi keretnek, hogy létrehozva az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközt (CEF), annak érdekében, hogy a hálózatok összekapcsolása révén fokozottabban elősegítse a belső piac létrejöttét és hozzájáruljon a 2020-as éghajlatvédelmi célkitűzésekhez.⁴⁹⁵⁰ A 2014-2020 pénzügyi keretben a hálózatfinanszírozási eszköz az „Intelligens és inkluzív növekedés” fejezet keretében található „Versenyképesség a növekedésért és a foglalkoztatásért” alfejezetben található, pénzügyi keretösszege ezen időszakra 29, 299 milliárd euró volt.⁵¹

A 2021-2027-re vonatkozó többéves pénzügyi keret felépítése az előző kettőhöz képest változott. A Hálózatfinanszírozási Eszköz az első fejezetben található, amely az „Egységes piac, innováció és digitális gazdaság” címet viseli. Az ide tartozó források sajátossága, hogy a tagállamok rendelkezésére állnak előre meghatározott források, amelyen belül egymással versenyeznek azok megszerzéséért, oly módon, hogy nincsenek előre rögzített földrajzi jogosultsági feltételek és ahol az Európai Bizottság dönt.⁵² A Hálózatfinanszírozási Eszközön (33,71 milliárd euró) belül 2018-ban még 25,81 milliárd eurót szántak az közlekedéshálózatok összekapcsolására.⁵³ Itt megjegyzendő, hogy a közlekedés kiemelt szerepet kapott a Horizont 2020 programban (összesen 79,4 milliárd euró) , amelynek célja többek között, hogy

⁴⁷ https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hu/FTU_3.5.1.pdf , (Letöltés dátuma:2022.10.22.).

⁴⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 680/2007/EK rendelete (2007. június 20.-i letöltés) a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól, Preambulum (14), Hivatalos Lap L 162., 2007.6.22., 1—10.

⁴⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 347/2013/EU rendelete a transzeurópai energiaipari infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokról és az 1364/2006/EK határozat hatályon kívül helyezéséről, valamint a 713/2009/EK, a 714/2009/EK és a 715/2009/EK rendelet módosításáról, HL L 115/39, 27/10/2001, 33—40.

⁵⁰ Európai Tanács: Következtetések. Többéves pénzügyi keret 2014-2020. EUCO 37/13. Brüsszel, 2013. február 8. https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/HU/ec/135373.pdf , (Letöltés dátuma:2022.10.26.).

⁵¹ Uo.

⁵² Nyikos Györgyi – Erdei-Derschner Katalin: A 2021–2027 programozási időszak EU-forrásai és a lehetséges magyar allokáció. Európai Tükör 2020/3. 5-26.

⁵³ Bizottság Közleménye: Modern költségvetés a polgárainak védelmet, biztonságot és lehetőségeket nyújtó Unió számára. A 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret. COM(2018) 321 final.

megegyeztetse az EU ipari vezető szerepét az innováció terén. Ehhez pedig nélkülözhetetlenné vált a a fenntartható közlekedés és mobilitás kialakítása.

A CEF célja, hogy intelligens, fenntartható, inkluzív, biztonságos és zavartalan mobilitást biztosítson és támogassa a közlekedési ágazatban a szén-dioxid kibocsátás csökkentését, mivel előtérbe helyezi a környezetbarát módokat (pl. a vasúti közlekedést), továbbá létrehozza az elektromos járművek töltésére szolgáló állomások európai hálózatát. Megjegyzendő, hogy a Covid19-világjárványra reagálva a Bizottság 2020-ban módosította többéves pénzügyi keretre vonatkozó javaslatát, amely a CEF közlekedési költségvetésére javasolt finanszírozás csökkenéséhez vezetett.⁵⁴ Az elfogadott 2021-2027 pénzügyi keretben végül 12,83 milliárd euró jutott közlekedés, míg 5,838 milliárd euró az energia és 2,065 milliárd euró a digitális hálózatok összekapcsolására. Megjegyzendő, hogy a közlekedés hangsúlyos szerepet kapott a Kohézió, reziliencia és értékek fejezetben is, hiszen a Kohéziós Alapból (40,026 milliárd euróból) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz Közlekedés pilléréhez további 11,286 milliárd euró kerül. A versenyképesebb gazdaság kiterjedt közlekedési hálózatokat igényel az EU-nak ki kell használnia növekedési képességét, így a kohézió jegyében a kevésbé fejlett régiók támogatását tűzi ki célul.

A három többéves pénzügyi keret összehasonlításából az a következtetés vonható le, hogy az közlekedés infrastruktúrára költendő keretösszeg az első többéves pénzügyi kerethez képest növekedett. Ez pedig álláspontom szerint azt jelenti, hogy a közlekedési hálózatok jobb összekapcsolhatóságának jelentős szerepe van a belső piac megvalósításában és környezetvédelmi célkitűzések elérésében.⁵⁵ Miközben véleményem az, hogy a gazdasági szempontoknak, így a belső piac megvalósításának még mindig nagyobb jelentősége van és a környezetvédelmi szempontok kevésbé érvényesülnek. Az elemzett harmadik pénzügyi keretben is hangsúlyos szerepet kap a közlekedési hálózatok összekapcsolása, azonban ez a pénzügyi keret már fokozottabban ügyel a váratlan események bekövetkezésére.

⁵⁴ European Commission: The EU budget powering the recovery plan for Europe. COM(2020)0442.

⁵⁵ Európai Tanács: Az Európai Tanács rendkívüli ülése, Következtetése, Covid-19. EUCO 10/20, Brüsszel, 2020. július 21. <https://www.consilium.europa.eu/media/45139/210720-euco-final-conclusions-hu.pdf> (Letöltés dátuma:2022.10.26.).

4.2. Energiaadó

Az energiaadó a környezetvédelmi adók közé tartozik, mely a tagállamok energiaadózással kapcsolatos szabályozása hosszú és körülményes folyamatok során alakult ki. Egy pénzügyi eszköz, amely alkalmas az energia termelésének és szolgáltatásának befolyásolására.

Kezdetben a tagállamoknak különféle szabályozásai léteztek és számtalan jelentése alakult ki az energiaadó fogalmának. Az energiaszektor adóztatása az Európai Unió tagállamaiban a Tanács 2003/96/EK irányelvének elfogadásával kezdett egységes képet mutatni, azonban a jogszabály elfogadása után is jelentkeztek problémák és nehézségek. Ilyen nehézség például, hogy az adóztatás az uniós tagállamok alapvető szuverén jogai közé tartozik, így nehéz az ezzel kapcsolatos közös döntés meghozatala. Megemlíthető továbbá az energiatermékekhez is kötődő jövedéki adó európai uniós harmonizációjának problematikája. Az Európai Unió mára már felismerte, hogy a gazdasági növekedés jelentősen terhes a Földre, ennek érdekében egyre fontosabbá válik az energiapolitika környezetvédelmi szempontból történő megfelelő szabályozása. Az Európai Uniónak ezen utóbbi cél elérése érdekében, a liberalizációs törekvések mellett, a rendelkezésre álló eszközeinek segítségével be kell avatkoznia a piaci viszonyokba. Ezen intervenció során a közvetett szabályozó eszközöknek, így az adózás területének egyre nagyobb jelentőséget tulajdonítanak. Az Európai Unió keretjellegű szabályokat fogalmazott meg, a részletszabályok kidolgozása azonban a tagállamok feladata. Megállapítható, hogy az Európai Uniónak 27 tagállamában az energiaadó szerepe fokozatosan növekszik.

Problémaként megjelölhető az energiaadóval kapcsolatosan, hogy a rá vonatkozó irányelv a kötelezően alkalmazandó minimum adómértékeket igen alacsony szintben állapítja meg, továbbá az intenzív energia-felhasználókat széles körben mentesíti az adózási kötelezettség alól. Ezenkívül az adó alapját nem a karbontartalom, hanem a felhasználás mennyisége jelenti, amely nem szolgálja a klímavédelmi célkitűzéseket, pedig rendkívül fontos, hogy az adópolitika és a környezetvédelem összhangban legyenek egymással.⁵⁶

Ezen problémák megoldását is szem előtt tartotta az EU a zöld megállapodás rendelkezéseivel kapcsolatosan. Úgy vélik az energiaadóztatás segítheti az EU-t éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzéseinek elérésében azáltal, hogy ösztönzi a tisztább energiára és a

⁵⁶ Lovas Dóra: Liberalizáció és reguláció az EU energiapolitikájában, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi kar, 2021., 215-221.

környezetbarátabb iparra való átállást. Jelenleg az energiatermelés és -felhasználás felelős az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátásának 75%-áért. Az EU a jelenlegi energiaadó-irányelv felülvizsgálatát tervezi annak érdekében, hogy az energiatermékek adóztatása összhangba kerüljön az EU jelenlegi energia- és éghajlat-politikájával. A módosított szabályoknak köszönhetően az EU elérheti céljait, mivel az üzemanyagok, a fűtőanyagok és a villamos energia adóztatása az Unióban tükrözni fogja a környezetre és az egészségre gyakorolt hatásokat.

A javasolt aktualizálás két fő területre összpontosít. A minimális adómértéknek a tüzelőanyagok és a villamos energia valós energiatartalmán és a környezeti teljesítményén kell alapulniuk, nem pedig a mennyiségén, illetve az adóalap is bővülni fog. Egyrészt több termék lesz adóköteles, másrészt megszűnnek egyes jelenlegi mentességek és kedvezmények. Várhatóan a szennyező tüzelőanyagok adója lesz magasabb, mint pl. a szén, kőolaj, földgáz esetén. A légijármű-üzemanyagok és a tengeri közlekedésben használt üzemanyagok adókötelessé válnak. Továbbá megszűnik majd a különbségtétel a tüzelőanyagok és a villamos energia felhasználásának típusai között és a minimális adómértékek folyamatosan, azaz évente az Eurostat adatai alapján frissítésre kerülnek.⁵⁷

Az energiaadók alapját a különböző energiatermékek képezik, amelyeket például erőművekben, illetve közúti, légi stb. közlekedés során üzemanyagként használnak. Így például a motorbenzin után fizetendő adó is ide sorolható. Ennek értelmében, ha nem a mennyiségét, hanem a káros hatását adóztatnák, akkor például ösztönözné a különböző közlekedési eszközöket a környezetkímélőbb üzemanyagok használatára.

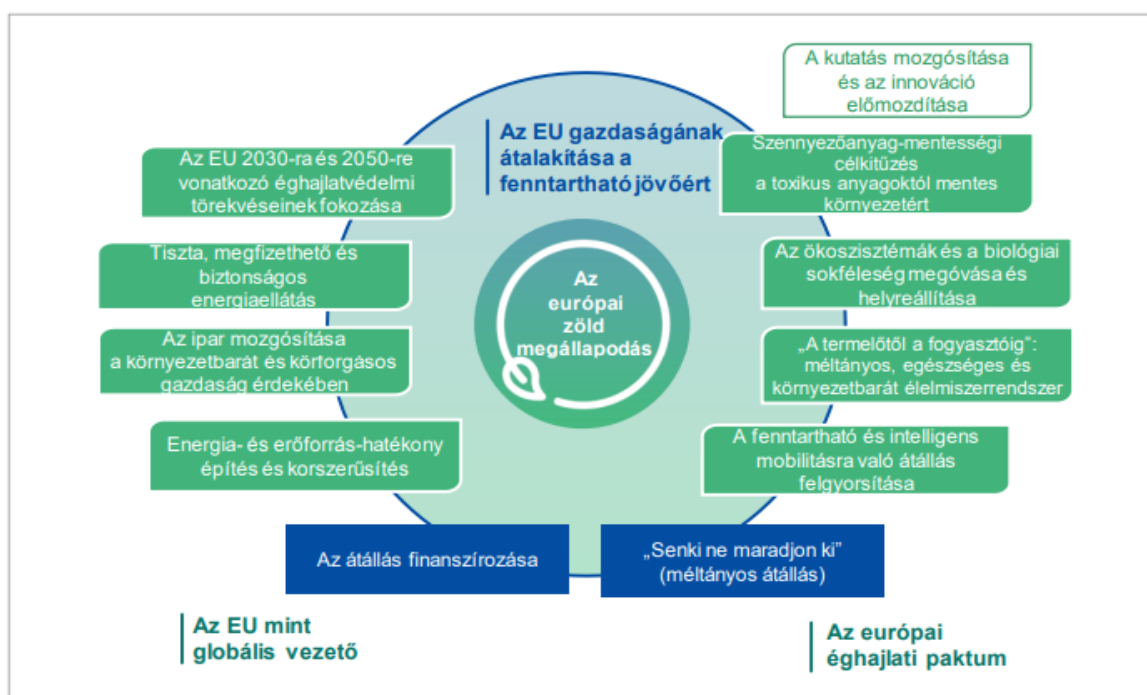
Véleményem szerint az új javaslat elfogadása elképzelhetetlen, a tagállamok ugyanis tervezett reformmal szemben több tagország is ellenérzését fejezte ki (mert így szükségképpen megdrágulna a lakosság által fogyasztott benzin, gázolaj és gáz), így az összes tagállam egyhangú hozzájárulása nehezen elérhető. Az energiaadó-irányelv javasolt felülvizsgálata merész lépés a környezetszennyezés költségeinek internalizálása felé. De attól lehet tartani, hogy a jogalap megváltoztatása nélkül ez nem lehetséges, mert álláspontom szerint a tagállamok gazdasági érdekeiket fogják nézni és nem a környezetvédelmi szempontokat.

⁵⁷ „Irány az 55%!”: hogyan kívánja az EU felülvizsgálni az energiaadóztatást? <https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/fit-for-55-energy-taxation/> (Letöltés dátuma: 2022.10.30.)

V. Európai zöld megállapodás

Az Európai Bizottság 2019. december 11-én jelentette meg „Az európai zöld megállapodás című közleményét”, melynek célja az éghajlat- és környezetvédelmi kihívások kezelése. A megállapodás iránytűje Európa klímasemlegességének elérése 2050-re, vagyis az üvegházhatású gáz-kibocsátás mértékének nettó nullára csökkentése. Európa akar lenni a legelső kontinens, mely teljes mértékben klímasemleges. Az európai zöld megállapodás céljainak megvalósítása érdekében az Európai Bizottság nyolc szakpolitikai területen javasolt új intézkedéseket. Ezek mellett a Bizottság a tagállamokkal együttműködve kívánja elérni a már meglévő jogszabályok és szakpolitikák betartását, végrehajtását.⁵⁸

3.ábra: Az EU gazdaságának átalakítása a fenntarthatóbb jövőért



Forrás: COM(2019) 640

Jelen dolgozat esetén főként „A fenntartható és intelligens mobilitásra való átállás felgyorsítása” elnevezésű stratégia egyes kérdései kerülnek megvitatásra, valamint helyenként „Az EU 2030-ra és 2050-re vonatkozó éghajlatvédelmi törekvéseinek fokozása”, illetve a „Tiszta, megfizethető és biztonságos energiaellátás” javaslatai is relevánsak lehetnek.

⁵⁸ Európai Bizottság Közleménye: Zöld Megállapodás. COM(2019)640F/1.

5.1.Fit for 55%

Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag az uniós jogszabályok felülvizsgálatát és aktualizálását, valamint új kezdeményezések bevezetését célzó javaslatokat tartalmaz. Azt hivatott biztosítani, hogy az uniós szakpolitikák összhangban legyenek a Tanács és az Európai Parlament által elfogadott éghajlat-politikai célokkal. Az elnevezése az EU azon célkitűzésére utal, hogy 2030-ra legalább 55%-kal csökkenjen a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás.

Álláspontom szerint az Európai Bizottság elszalaszt egy újabb történelmi lehetőséget, hogy a „Fit for 55” csomagban fokozatosan kivonja a fosszilis tüzelőanyagokat, nyitva hagyva a kaput a szén, a gáz és az olaj előtt, hogy legalább további két évtizedig az EU energiarendszerében maradhassanak, miközben elküldi a „szennyezőt” fizet” számlát az uniós polgároknak.

Véleményem az, hogy e dokumentum nemcsak, hogy nem tartalmaz klímasemleges tervet és ágazatokra lebontott célokat, hanem továbbra is megóvjá az uniós ipart (gazdasági oldalt) attól, hogy a környezetszennyezés teljes költségét megfizesse. Ennek oka, hogy fenntartja az ipar számára ingyenes CO₂-kibocsátási egységeket, és közpénzekből finanszírozza a fosszilis tüzelőanyagokat Európában, így a szennyezés költségeit a tényleges szennyezőkről a végső fogyasztókra helyezi át. A Számvevőszék ezt szintén alátámasztotta, hiszen a közelmúltban egy aggasztó tendenciát tárt fel, amely szerint szennyezőknek fizetendő költségek fedezésére többnyire közpénzt használnak fel.

Összességében álláspontom szerint a „Fit for 55” csomag egyes javaslatai pozitívak, mint például a tengeri kibocsátásoknak az ETS-be való felvétele vagy a fosszilis tüzelőanyag-projektek kizárása a modernizációs alap hatálya alól, azonban más rendelkezések pont azt érik el, hogy ne valósuljon meg a „szennyező fizet” elve az EU-ban, annak érdekében, hogy a gazdasági szektor továbbra is profitabilisen működhessen.

5.1.1. Alternatív közlekedési módok

A fentiekben leírtak alapján is látszik, hogy a közlekedés az EU üvegházhatású gázkibocsátás negyedét adja, amelynek több mint 70%-a a közúti közlekedésből származik.

A Bizottság ezért javasolta a személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírások felülvizsgálatát. A javaslat magasabb uniós csökkentési célértékeket vezet be 2030-ra, és új, 100%-os célértéket határoz meg 2035-re. Ez azt jelenti, hogy 2035-től

kezdve nem lehet belső égésű motorral felszerelt személygépkocsikat vagy könnyű haszongépjárműveket forgalomba hozni az EU piacán. A személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátására vonatkozóan javasolt szigorúbb előírások célja, hogy az ágazaton belüli technológiai innováció ösztönzése mellett segítsék a tagállamokat a közös kötelezettségvállalási rendelet szerinti magasabb nemzeti célértékeik teljesítésében.

A fenntartható közlekedési üzemanyagok szintén kulcsszerepet játszhatnak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésében. Azonban sajnálatosan megjegyzendő, hogy a légiközlekedési és a tengerhasznosítási ágazat napjainkban szinte kizárólag fosszilis tüzelőanyagokra támaszkodik.

A fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló rendelet (más néven ReFuelEU Aviation kezdeményezés), valamint a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról szóló rendelet (FuelEU Maritime) célja a fenntartható üzemanyagok légi járművek és hajók általi használatának ösztönzése, környezeti lábnyomuk csökkentése érdekében.⁵⁹

A ReFuelAviation rendelet előírja, hogy az uniós repülőtereken működő légijárműüzemanyag-forgalmazóknak fokozatosan növelniük kell az általuk szállított üzemanyagon belül a fenntartható üzemanyagok arányát, valamint az uniós repülőterekről induló légitársaságoknak fenntartható üzemanyagot kell tankolniuk és csak az adott járat üzemeltetéséhez szükségesel szabad feltölteni a tartályukat. Ezeken kívül még biztosítaniuk kell az EU területén álló reptereknek, hogy rendelkezésre álljon az üzemanyagok szállításához, tárolásához és töltéséhez szükséges infrastruktúra.

Bár már a fenntartható üzemanyag fejlesztése egyre ígéretesebb eredményeket mutat, és valószínűleg egyre gyakrabban fogják használni, de 2030-ra az üzemanyagoknak csak néhány százalékát teszik majd ki, és 2050 utánig valószínűleg nem lesz jelentős hatásuk.

A légi közlekedés a globális CO₂-kibocsátásánál a felmelegedésre gyakorolt hatása valójában jelentősebb a nagy magasságban kibocsátott egyéb gázok és részecskék miatt. Ezek közé tartoznak a nitrogén-oxidok és a kondenzcsík-felhők, amelyeket gyakran összefoglalóan “nem-

⁵⁹ Javaslat Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról. COM/2021/561. ; Javaslat Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról.COM/2021/562.

CO₂” hatásoknak neveznek. Ezekről ritkán esik szó a repülés klíma céljaiban, pedig ezek a légiközlekedés éghajlati hatásait a CO₂-hez képest akár meg is háromszorozhatják.

Egyes vélemények szerint a technológiai megoldások túl lassúak lesznek a légiközlekedési ágazat kibocsátásának csökkentéséhez, ezért az éghajlati károk mérsékléséhez olyan intézkedésekre van szükség, amelyek csökkentik az emberek repülésének mennyiségét. A repülés azonban nem egyenletesen elterjedt tevékenység, hanem egyenlőtlenségeket mutat, ezért több szervezet javasolja egy olyan illeték bevezetését, melyet a gyakran repülőket használók fizetnek.⁶⁰

A FuelEU Maritime rendelet az 5000 bruttó tonnátartalom feletti hajók számára előírja, hogy az európai kikötőkbe befutóknak csökkenteniük kell a fedélzeten felhasznált energia üvegházhatásúgáz-intenzitását. Illetve 2030-tól kezdődően parti áramforráshoz kell kapcsolódniuk a villamosenergia-igényük fedezése céljából, amíg ki vannak kötve a rakparthoz, kivéve abban az esetben, ha más kibocsátásmentes technológiát alkalmaznak. Ezen rendeletek hozzájárulnak az egyenlő versenyfeltételek megteremtéséhez, valamint beruházásokat tesznek lehetővé ezen közlekedési ágazatok terén.⁶¹

A szennyezőanyag kibocsátás csökkentése érdekében növelni kellene a tömegközlekedést alkalmazók számát, és csökkenteni a fosszilis energiahordozót alkalmazókat. A COVID-19 járvány hatására az utazások összesített száma csökkent, azonban a magángépjármű-utak száma nőtt a járvány előttihez képest.

Ezen intézkedéscsomag a személygépjárművek, kisteherautókra, valamint a tehergépjárművekre vonatkozóan is tartalmaz rendelkezéseket. A javasolt rendelet célja egyrészt a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére vonatkozó, az új személygépkocsikra és kisteherautókra alkalmazandó célértékek növelése és ezáltal annak biztosítása, hogy a gépjárműipar hozzájáruljon az EU éghajlat-politikai céljaihoz, másrészt pedig az innováció ösztönzése.

Ezen rendelkezés részeként a Bizottság javasolta, hogy 2035-től az Európai Unióban ne lehessen fosszilis üzemanyaggal hajtott robbanómotoros új személyautókat forgalomba helyezni. Ehhez egy könnyítés is társult azon vállalatok részére, melyek évente 10 ezernél

⁶⁰ A légi közlekedés hat megoldandó problémája a nettó nulla eléréséhez <https://greendex.hu/a-legi-kozlekedes-hat-megoldando-problemaja-a-netto-nulla-eleresehez/> (Letöltés dátuma: 2022.10.29.)

⁶¹ „Irány az 55%!”: a környezetbarátabb üzemanyagok elterjedésének fokozása a légi közlekedésben és a hajózásban <https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/fit-for-55-refueleu-and-fueleu/> (Letöltés dátuma: 2022.10.28.)

kevesebb gépjárművet gyártanak, számukra ez a tilalom csupán 2040-től lép életbe. Emellett 2026-ban szükséges megvizsgálniuk a tilalom szükségességét a hibrid, illetve a szén-dioxid semleges üzemanyaghasználó járművek esetében. Az EU jelenleg úgy gondolja, hogy a hibrid járművek károsanyagkibocsátási csökkentése nem elegendő, valamint az ilyesfajta üzemanyagok túl nagy költséggel járnak.

Az intézkedés hátterében több tényező is állhat az Irány az 55% stratégián kívül. 2015-ben derült ki, hogy a Volkswagen éveken keresztül meghamisította a dízelautóinak károsanyag-kibocsátási adatait, melyek a valóságban sokkal rosszabbak voltak annál, mint amit a műszereik mutattak, így a probléma súlyosabb, mint amivel eredetileg a hamis adatokkal kapcsolatosan számítottak. Továbbá a levegőminőség romlásával és a károsanyag-kibocsátással összefüggésbe hozható több százezer haláleset (globális szinten több halálok mögött áll, mint a háborúk vagy a terrorcselekmények).⁶²

Az elektromos autókat nem megújuló erőforrásból, például nem napelemekből, szélturbinákból vagy akár nukleáris, vagy vízen energiából származó energiával töltjük, akkor a CO₂-kibocsátásuk sokkal magasabb lesz, mint egy belső égésű motorral rendelkező autóé. Ha például az autók töltéséhez használt áram fosszilis tüzelőanyagok elégetéséből származik, akkor az elektromos autó valóban nem szennyezi a környezetet vezetés közben, mert a szennyezés már egy távoli erőműben megtörtént. Valamint több alkatrész készül hozzá, amelyeket aztán összeszerelnek, és beépítenek az autóba. Ez a folyamat nagyon hasonló a hagyományos és az elektromos autók esetében is. Mindazonáltal minél több elektromos autó van forgalomban, annál több akkumulátor kerül végül a hulladékba, ezért az újrahasznosítás égető probléma. Vagy a ritkaföldfémeket valahogyan kinyerik belőlük, vagy pedig az akkumulátoroknak egy második esélyt adva szél- vagy napenergia tárolására használják őket. Ez segítene valamennyire ellensúlyozni az akkumulátorok előállításának környezeti hatásait is, mivel azok hosszabb idő alatt amortizálódnak. Az újrahasznosításuk azonban nem egyszerű feladat, ráadásul igen költséges is.

Emellett hiányzik a megfelelő töltési infrastruktúra, aminek megoldására ezen intézkedéscsomag ugyan törekszik (legalább a főútvonalakon 60 km-enként), de kérdéses, hogy elegendő-e mindössze 13 év. Jelenleg alig van töltési lehetőség az európai országokban. Bár egyre több benzinkúton építenek töltőoszlopot, emellett több üzlet vagy bevásárlóközpont is

⁶² Nagy Zsolt: 2035-től ugyan villonyautóké lenne a főszerep Európában, de odáig eljutni nagyon nehéz lesz <https://g7.hu/tech/20220807/2035-tol-ugyan-villonyautoke-lenne-a-foszerep-europaban-de-odaig-eljutni-nagyon-nehez-lesz/> (Letöltés dátuma: 2022.10.23.)

biztosít elektromos autóknak töltése lehetőséget. Hogyan nézne ki például egy “benzinkút” csak elektromos töltővel? Hány töltőfejre is lenne szükség a folyamatosan érkező autók töltésére? Most még nagy forgalom esetén is néhány perc alatt megtankolunk és már megyünk is tovább. De mi lesz akkor, ha több tucat autó fog várni a töltésre, ami nem pár percbe, hanem akár órákba is telet?

Az EU energiaválsággal küszködik most is. Sok országban még a nyáron bekapcsolat klímaberendezés is gondot okoz, gondoljunk bele, hogy mi történne akkor, ha több millió elektromos autót csatlakoztatnánk a hálózathoz, ezért mind a tagállamoknak és mind a családoknak jelentős költségeket vonzana magával. Probléma emellett a zöld energia is. A szél- és napenergia nem tud az év minden napján stabil energiaellátást biztosítani. Gondoljunk csak egy borús téli napra vagy egy szélcsendesre. Senki nem tudna eljutni A-ból, B pontba, hiszen nem tudná mivel tölteni az autóját?⁶³

Ezen járműnek azonban vannak előnyei is. Ilyen az ingyenes parkolás több városban is pl. Debrecen, Budapest, Nyíregyháza, vagy az, hogy különféle díjak alól mentesülhetünk (regisztrációs adó, átírási illeték, gépjárműadó, cégautóadó, védett övezetekre behajtás díja).⁶⁴

Emellett fontosnak tartom megemlíteni, hogy nem minden közlekedési módban lehetséges kivitelezni az elektromobilitást, legalábbis egyes módok esetén ez sokkal lassabban valósulhat meg. Ennek lehetnek akár gazdasági és műszaki okai is. Például egy nehézgépjármű vagy egy repülő esetén ez sokkal hosszadalmasabb fejlesztési és tesztelési időszakkal járhat.

5.1.2. Intermodalitás biztosítása- a magyar példa

A COVID-19 járvány eredményeképpen a kerékpározás és a gyaloglás jelentősége megnőtt számos európai városban. Ez is azt mutatja, hogy ha biztosítjuk az emberek számára a megfelelő, hatékony közlekedési módokat akkor, a környezetkímélő változat mellett teszik le a voksukat. Erre tud megfelelő választ adni az intermodalitás.

Magyarország az intermodalitás céljára felhasználható uniós támogatások lehívásával hosszú évek óta törekszik intermodális csomópontok kialakítására, azonban a megvalósítás több

⁶³ Újabb elhibázott lépés az EU-tól: az elektromos autó valóban zöld? <https://www.bitcoinbasis.hu/ujabb-elhibazott-lepes-az-eu-tol-az-elektromos-auto-valoban-zold/> (Letöltés dátuma: 2022.10.23.)

⁶⁴ Zöld rendszám és előnyei ma Magyarországon <https://e-cars.hu/2020/04/20/zold-rendszam-es-elonyei-ma-magyarorszagon/> (2022.10.23.)

nagyvárosban késik. Egyedül Kaposváron sikerült befejezni az intermodális csomópont építését, azonban ott sem az unió által elvárt városfejlesztési szempontokat vették figyelembe. Ezáltal továbbra is ösztönözve a személygépkocsi használatot a tömegközlekedés helyett. A megvalósítás érdekében három operatív programot indítottak útjára, így a KözOP-ot (2007-2013) 2 073,7 milliárd forint költségvetéssel, amelynek egyik célja az volt, hogy a közlekedés intermodalitásának fejlesztésén keresztül javítsák a vállalkozások versenyképességét és a régiók alternatív megközelíthetőségét. A 2014-2020-as európai uniós költségvetési időszakban az Integrált Közlekedésfejlesztés Operatív Programot (IKOP) biztosított 1 371,92 milliárd forint+ 443 milliárd forint (CEF) forrást, majd a 2021-2027-es költségvetési időszakban az IKOP plusz biztosítja a megvalósítást.

A 2021-et követően érvényes IKOP plusz 1 721 milliárd forintot jelent a közlekedés fejlesztése számára, ezt kiegészíti a CEF 2 keret (331 Milliárd forint) és a helyre állítás közlekedést érintő kifizetései (631 milliárd forint).

A fentiekből látszik, hogy az IKOP szánt a közlekedés fejlesztésre a legkevesebb forrást, de az Unió döntéshozói rájöttek, hogy a közlekedés fejlesztésére nemcsak versenyképességi, de környezetvédelmi okok miatt is szükség van. Hiszen a fentebb leírtak alapján a COVID hatására többen használtak személygépjárművet, a tömegközlekedési eszközök elégtelen működése miatt. Ezt kiegészíti továbbá az is, hogy az EU szeretné csökkenteni harmadik országoktól való energiafüggőségét. Ezt a megállapításomat erősíti az IKOP plusz három prioritása is.

Tiszta üzemű városi-elővárosi közlekedés erősítése, TEN-T vasúti és regionális intermodális közlekedés fejlesztése és a Fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás biztosítása.⁶⁵

5.1.3. „Szennyező fizet elv”

A közlekedésért fizetett díjban a negatív környezeti és egészségügyi költségek, externáliák, általában nem jelennek meg. A Bizottság tervei között szerepel a kibocsátás-kereskedelem kiterjesztése a tengeri ágazatra, valamint a légitársaságok számára jelenleg ingyenesen kiosztott uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer kibocsátási egységeinek csökkentése.

⁶⁵ Kutnyánszky Zsolt: IKOP közlekedésfejlesztési tervek a 2021-2027 közötti időszakban. Elérhetőség: https://www.ktenet.hu/uploads/2021/Konferenciak/Uj_megoldasok/Dr_Kutnyanszky%20Zsolt.pdf (Letöltés dátuma:2022.10.22.)

A „szennyező fizet” elve magában foglalja a hatékony útdíjszabást, valamint a fosszilis tüzelőanyagok támogatásának megszüntetését. A közlekedés külső költségeinek internalizálásának legkésőbb 2050-ig biztosítani kell, hogy a közlekedést igénybe vevők viseljék a teljes költséget.

A Fit for 55 csomagban is megjelenik, hogy a klímasemlegesség 2050-re történő megvalósításához elengedhetetlen az EU számára, hogy csökkentse a fosszilis üzemanyagok használatát a közlekedés területén. E cél elérése érdekében elegendő elektromos és alternatívüzemanyag-töltőpontra van szükség az EU-ban az ilyen üzemanyagokat használó autók, repülőgépek és hajók számára. A Bizottság javaslatot terjesztett elő a hatályos jogszabályok felülvizsgálatára azzal a céllal, hogy felgyorsítsa az alternatív üzemanyaggal működő járművek töltésére szolgáló infrastruktúra kiépítését, és alternatív energiaellátást biztosítson a kikötőkben horgonyzó hajók és az álló légi járművek számára. A rendelet az elkövetkező évekre vonatkozóan konkrét célértékeket határoz meg a tekintetben, hogy milyen módon kell az ilyen infrastruktúrának kiépülnie az Unióban. A javaslat valamennyi közlekedési módot érinti, és célértékeket is megállapít az infrastruktúra kiépítésére vonatkozóan. Emellett foglalkozik az interoperabilitás kérdésével is, és javítja a felhasználóbarát jelleget.

Ezen intézkedésekkel azonban felmerülnek társadalmi problémák. A környezetszennyezés miatt kiszabott összegeket valójában nem az ipar fizeti meg, hanem azt a polgárookra hárítják át. Ez is jól szemlélteti, hogy az Európai Unió csupán olyan módon segíti a környezetvédelmet, ha annak a gazdasági oldalra nézve is vannak előnyei. Véleményem szerint ebben az esetben fontos lenne, ha a társadalmi oldalra is nagyobb hangsúlyt fektetnének, például akár az energiaszegények támogatás által történő megsegítése célravezető lenne.

VI. Összegzés

Európa szerte fontos szükségletté vált egy fenntarthatóbb közlekedéspolitikát érintő stratégia kidolgozása, melynek eléréséhez minden szereplőnek (európai és tagállami szinteken egyaránt) meg kell tennie saját lépéseit. A cél megvalósításához szükséges irány még nem tekinthető világosnak, bár már a folyamat elindult.

A dolgozat elején felállított hipotéziseimet álláspontom szerint a dolgozatban alá tudtam támasztani. Az Európai Unió közlekedéspolitikája a környezeti (és társadalmi) szempontok mellett még mindig nagyobb hangsúlyt fektet a gazdasági oldalra, így a jelenlegi megoldások hatékonysága a klímavédelemi célok elérésében megkérdőjelezhető. Ezt támasztotta alá például, amikor bemutattam az energiaadó intézményét, amely minőségi szempontok helyett még mindig mennyiségi szempontok alapján adóztat, illetve a három többéves költségvetési keret hálózatösszeköttetésre vonatkozó részét hasonlítottam össze. Igaz mind a két területen van előrehaladás, hiszen a Zöld Megállapodás célja egy minőségi tartalom alapján terhelő, környezeti szempontokat jobban figyelembe vevő energiaadó minimumszabályainak megalkotása, illetve a 2021-2027-es többéves költségvetési pénzügyi keretben többet szánnak a közlekedési hálózatok összeköttetésének, azonban álláspontom az, hogy még mindig a gazdasági szempontok dominálnak. Mind a két esetben elsődleges cél az EU energiafüggettségének csökkentése és versenyképességének növelése (pl.: alternatív közlekedési módok kiépítésével és ösztönzésével).

Az is beigazolódott, hogy a COVID-19 járvány és az orosz-ukrán konfliktus okozta energiaválság eredményeképpen továbbra is a gazdasági szempontok dominálnak a tagállami közlekedéspolitikai döntések meghozatalakor, azonban az energiafüggettség csökkentése érdekében hozott intézkedések a környezetvédelem számára is előnyösek. A dolgozatban ezt törekedtem bebizonyítani a hazánk által bevezetett különadók elemzésével, különösen a légitársaságokra kivetett extraprofitadó bemutatásával. Hiszen ezen intézkedések is szolgálják a környezetvédelmi szempontokat, azonban céljuk elsősorban gazdasági jellegű, például a Rezsivédelmi Alap bevételeinek biztosításával az energiafüggettség okozta áremelkedés kiküszöbölése, valamint az energiafüggettség csökkentése.

A fentiekre tekintettel tehát a dolgozatom megírása, a téma kutatása után úgy gondolom ezen hipotéziseim továbbra is igaznak bizonyulnak. A COVID-19 járvány elhatalmasodása után nem sokkal felismerhetővé vált a járvánnyal kapcsolatos intézkedések környezetre gyakorolt pozitív

hatása. Az Európai Bizottság ezért úgy vélte, hogy a zöld megállapodás következetes végrehajtása, vagy akár annak megerősítése lehetne a legjobb kiút a járvány által okozott válságból, illetve egyidejűleg a környezeti problémákra is kellő odafigyelést tudnának biztosítani. Tehát ebben az esetben is mellékhatásként érvényesült a környezeti értékek védelme, minthogy inkább a fő célt szolgálná a fenntarthatóbb jövő érdekében.

Az Európai Unió energiaellátását szinte egészében importból biztosítja, melynek egyharmada Oroszországtól származik. A szankcióknak köszönhetően bekövetkezett energiaválság így ösztönzi Európát, olyan megoldások kitalálására, melyek minimálisra csökkentenék az energiaigényt. Ilyen szempontok alapján szorgalmazzák a különféle elektromos szerkezetű közlekedési eszközöket és az alternatív közlekedési módokat is.

Az EU legújabb törekvései, a Zöld Megállapodással a fókuszban, már egyre nagyobb figyelmet szentelnek a környezet több irányból való védelmének. Gondolhatunk ezalatt az intermodalitásra, az alternatív közlekedési módok szinte kizárólagos használatának előírására, vagy akár az energiaadó módosítására. Az intézkedések még nem tökéletesek, de egy nagyon jó alapot adnak ahhoz, hogy ebből a fajta álomból felébredjünk és észrevegyük a probléma sürgősségét és elkezdjünk azon gondolkodni, hogy melyek lennének a legeredményesebb megoldások. Végül eljuthatunk egy olyan életmódhoz, mellyel legjobb formájában adhatjuk vissza unokáinknak a ránk bízott természetet.⁶⁶

⁶⁶ „A Földet nem apáinktól örököltük, hanem unokáinktól kaptuk kölcsön” David Brower

Irodalomjegyzék

Szakirodalom

- Bera József - Pokorádi László: Légiforgalom környezetbiztonsági modelljének zajszipontú elemzése. Repüléstudományi Közlemények 2015/3.
- Segers, Popa, M. E., - Denier van der Gon, Hugo - Schaap, S. Martinj- Visschedijk, Krol M., - Röckmann, Thomas.: Impact of a future H2 transportation on atmospheric pollution in Europe. In EGU General Assembly Conference Abstracts. 2014.
- Horváth M. Tamás és Bartha Ildikó (szerk.): Köszolgáltatások megszervezése és politikái Merre tartanak? Dialóg Campus Kiadó, 2016.
- Juul, Nina - Meibom, Peter : Road transport and power system scenarios for Northern Europe in 2030. Applied Energy, 2012.
- Kende Tamás (szerk.): Bevezetés az Európai Unió politikáiba <https://mersz.hu/kende-bevezetes-az-europai-unio-politikaiba//> (Letöltés dátuma: 2022.10.07.)
- Kengyel Ákos (szerk.): Az Európai Unió közös politikái Akadémiai Kiadó 2016 <https://mersz.hu/kengyel-az-europai-unio-kozos-politikai//> (2022.10.20.)
- Kutnyánszky Zsolt: IKOP közlekedésfejlesztési tervek a 2021-2027 közötti időszakban. Elérhetőség: https://www.ktenet.hu/uploads/2021/Konferenciak/Uj_megoldasok/Dr_Kutnyanszky%20Zsolt.pdf (Letöltés dátuma: 2022.10.22.)
- Lovas Dóra: Liberalizáció és reguláció az EU energiapolitikájában, Debreceni Egyetem Állam- és Jogtudományi kar, 2021.
- Mészáros Andrea: A fenntartható energiagazdálkodás mutatószámai környezetvédelmi programok tükrében. Statisztikai Szemle, 85. évfolyam 7. szám.

- Nyikos Györgyi – Erdei-Derschner Katalin, A 2021–2027 programozási időszak EU-forrásai és a lehetséges magyar allokáció, Európai Tükör 2020/3.
- Pelle Anita: Az európai Unió környezeti politikája; http://www.nyf.hu/kornyezet/sites/www.nyf.hu.kornyezet/files/jegyzet/Pelle_Anita.pdf. (Letöltés dátuma: 2022.10.20.)
- Pellegrini, P. - Rodriguez, J. : Single European Sky and Single European Railway Area: A system level analysis of air and rail transportation. Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2013.
- Tavasszy, Lóránt Antal - Ruijgrok, Kees - Davydenko, Igor. : Incorporating logistics in freight transport demand models: state-of-the-art and research opportunities. Transport Reviews, 2012. 32(2).

Jogszabályok jegyzéke

- Európai Bizottság: „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című fehér könyv. COM(2001) 370.
- Bizottság Közleménye: Modern költségvetés a polgárainak védelmet, biztonságot és lehetőségeket nyújtó Unió számára. A 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keret. COM(2018) 321.
- Európai Bizottság Közleménye: Zöld Megállapodás. COM(2019)640F/1.
- Az Európai Parlament és a Tanács 2001/13/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról.
- Az Európai Parlament és a Tanács 2001/14/EK irányelve (2001. február 26.) a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról.
- Az Európai Parlament és a Tanács 2004/49/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi

irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról

- Az Európai Parlament és a Tanács 2004/50/EK irányelve (2004. április 29.) a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK tanácsi irányelv és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról
- Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről
- Az Európai Parlament és a Tanács 680/2007/EK rendelete (2007. június 20.-i letöltés) a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól
- Az Európai Parlament és a Tanács 347/2013/EU rendelete a transzeurópai energiaipari infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokról és az 1364/2006/EK határozat hatályon kívül helyezéséről, valamint a 713/2009/EK, a 714/2009/EK és a 715/2009/EK rendelet módosításáról
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról

- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2337 rendelete (2016. december 14.) a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló 1192/69/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2338 rendelete (2016. december 14.) az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2370 irányelve (2016. december 14.) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet).
- A Tanács 1967. június 27-i 67/548/EGK irányelve a veszélyes anyagok osztályozására, csomagolására és címkézésére vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről
- A Tanács irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről (91/440/EGK)
- A Tanács 95/18/EK irányelve (1995. június 19.) a vasúttársaságok engedélyezéséről.
- A transzeurópai hálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló, 1995. szeptember 18-i 2236/95/EK tanácsi rendelet
- Az Európai Unió működéséről szóló szerződés egységes szerkezetbe foglalt változata. *OJ C* 326, 26.10.2012, p. 47–390.
- European Commission: The EU budget powering the recovery plan for Europe. COM(2020)0442.

- Intézményközi megállapodás az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság között a költségvetési fegyelemtől és a pénzgazdálkodás hatékonyságáról és eredményességéről
- Az extraprofit adókról szóló 197/2022. (VI. 4.) Korm. rendelet
- Javaslat Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról. COM/2021/561.
- Javaslat Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról. COM/2021/562.

Internetes hivatkozások

- Wiedemann Tamás (2022), Elemző: A különadók egy részét a cégek átháríthatják a lakosságra <https://www.szabadeuropa.hu/a/elemzo-a-kulonadok-egy-reszet-a-cegek-atharithajak-a-lakossagra/31870024.html> (Letöltés dátuma:: 2022.09.15.)
- Thurzó Katalin (2022), Időszerű a légitársaságok különadója Elérhető: <https://magyarnemzet.hu/gazdasag/2022/06/idoszeru-a-legitarsasagok-kulonadoja> (Letöltés dátuma:: 2022.09.17.)
- Nagy Zsolt: 2035-től ugyan villonyautóké lenne a főszerep Európában, de odáig eljutni nagyon nehéz lesz <https://g7.hu/tech/20220807/2035-tol-ugyan-villanyautoke-lenne-a-foszerep-europaban-de-odaig-eljutni-nagyon-nehez-lesz/> (Letöltés dátuma: 2022.10.23.)
- Hecker Flórián (2022), Indul a per: fellebbezett a fogyasztóvédelmi bíróság ellen a Ryanair. Elérhető: <https://www.vg.hu/cegvilag/2022/08/a-ryanair-tenyleg-fellebbezett-az-extraprofitado-miatt> (Letöltés dátuma:: 2022.09.17.)
- A légi közlekedés hat megoldandó problémája a nettó nulla eléréséhez <https://greendex.hu/a-legi-kozlekedes-hat-megoldando-problemaja-a-netto-nulla-eleresehez/> (Letöltés dátuma: 2022.10.29.)

- A repülésből és hajózásból származó károsanyag-kibocsátás számokban .
https://www.fogyasztovedelem.hu/Varia_x/images/2019_hirteszt/eu_teljes_2019.pdf
(Letöltés dátuma:2022.10.21.).
- Amit érdemes tudni a gépjárművek szén-dioxid-kibocsátásáról az EU-ban
<https://www.europarl.europa.eu/news/hu/headlines/society/20190313STO31218/amit-erdemes-tudni-a-gepjarmuvek-szen-dioxid-kibocsatasarol-az-eu-ban>
- E-autózás az alapoktól! <https://e-cars.hu/2018/12/23/e-autozas-az-alapoktol/> (Letöltés dátuma: 2022.10.23.)
- Index közérdekű adatigénylése a MÁV-tól,
https://index.hu/gazdasag/2019/03/07/mav_vonatok_kesese_2018/ (Letöltés dátuma: 2022.10.23.)
- „Irány az 55%!”: a környezetbarátabb üzemanyagok elterjedésének fokozása a légi közlekedésben és a hajózásban <https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/fit-for-55-refueleu-and-fueleu/> (Letöltés dátuma: 2022.10.28.)
- „Irány az 55%!”: hogyan kívánja az EU felülvizsgálni az energiaadóztatást?
<https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/fit-for-55-energy-taxation/> (Letöltés dátuma: 2022.10.30.)
- Környezetvédelmi cselekvési program 2020-ig, <https://ec.europa.eu/environment/action-programme/> (Letöltés dátuma: 2022.10.18.)
- Közlekedéspolitika: áttekintés
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/123/kozlekedespolitika-attekintes>
(Letöltés dátuma: 2022.11.30.)
- Ellentmondásos eredményt hozott az ENSZ-klimacsúcs – benéztünk a COP27 kulisszái mögé
https://hvg.hu/gazdasag/20221122_klimavaltozas_klimacsucs_ensz_cop27_sarm_essejk
(Letöltés dátuma: 2022.11.30.)

- Transzeurópai hálózatok – Iránymutatások
https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hu/FTU_3.5.1.pdf , (Letöltés dátuma:2022.10.22.).
- Újabb elhibázott lépés az EU-tól: az elektromos autó valóban zöld?
<https://www.bitcoinbasis.hu/ujabb-elhibazott-lepes-az-eu-tol-az-elektromos-auto-valoban-zold/> (Letöltés dátuma: 2022.10.23.)
- Zöld rendszám és előnyei ma Magyarországon <https://e-cars.hu/2020/04/20/zold-rendszam-es-elonyei-ma-magyarorszagon/> (Letöltés dátuma: 2022.10.23.)
- Európa Pont: Itt a vasút európai éve: a vasút jó – akkor miért nem használjuk?
https://europapont.blog.hu/2021/04/12/vasut_europai_eve (Letöltés dátuma: 2022.10.08.)
- G.I.: Az Európai Unió hatályos közlekedéspolitikai stratégiája,
<https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/az-europai-unio-hatalyos-kozlekedespolitikai-strategiaja/> (Letöltés dátuma: 2022.10.20.)
- Európai Bizottság, https://ec.europa.eu/info/index_en (Letöltés dátuma: 2022.10.29.)
- Európai Tanács: Következtetések. Többéves pénzügyi keret 2014-2020. EUCO 37/13. Brüsszel, 2013. február 8.
https://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/HU/ec/135373.pdf ,
(Letöltés dátuma:2022.10.26.).
- Európai Tanács: Az Európai Tanács rendkívüli ülése, Következtetése, Covid-19. EUCO 10/20, Brüsszel, 2020. július 21. <https://www.consilium.europa.eu/media/45139/210720-euco-final-conclusions-hu.pdf> (Letöltés dátuma:2022.10.26.)
- A COP26 éghajlatváltozási csúcstalálkozó
<https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/climate-change/paris-agreement/cop26/>
(Letöltés dátuma:2022.10.22.)