

# **DIPLOMADOLGOZAT**

**Gáli Kincső**  
**Ellátáslánc-menedzsment**

**Budapest**  
**2023**

A szakirodalom és az Európai Unió közlekedéspolitikájának vizsgálatakor is egyértelművé vált, hogy bár hiába a több évtizedes gazdasági egyesülés a tagállamok között még mindig nem egységes a piac. Az egyes tagállamok saját szabályokkal, rendszerekkel működnek. Az EU-s rendeletek kiadása és a régebbi rendeletek frissítése nem tűnik elégnek a tényleges változáshoz. A rendeleteket ellenőrizni és az intézkedéseket nyomon kellene követni az EU-nak, hogy azok valóban elősegítsék a várt célok elérését és megalakuljon egész Európában a működőképes TEN-t hálózat.

A tagállamok hálózati kiépítettsége is sokban különbözik. Például Nyugat-Európában alternatív töltőállomások több fajtája is megtalálható, addig Kelet-Európában az elektromos töltőállomások hálózata került kiépítésre. Ez akadályozhatja a tagállamok közti közlekedést. A lemaradó tagállamokban is kell építeni a töltőállomásokat, ezzel azonos lehetőséget biztosítva minden tagállamnak, polgárnak és cégnek.

A TEN-t további paraméterei különböznek. Például a nagysebességű vasúti hálózatok létesítése a nyugati tagállamokban a jellemzőbbek és ezeknek a már meglévő hálózatok továbbfejlesztése van tervben. Ezzel szemben a közép- és kelet-európai országokban használatos elavult fuvarozási ágak nagyban hozzájárulnak az európai uniós környezetszennyezéshez. Ezen tagállamot felzárkóztatva a vasúti fuvarozás felválthatná a légi és szárazföldi fuvarozást, ezzel sokban javítva a légszennyezést, hiszen a vasúti fuvarozás csupán 1%-kal járul hozzá az üvegházhatású gázok kibocsátáshoz a szállítási formák közül.

Ugyancsak a repülőtereknél és kikötőknél a vasúti szolgáltatás nyújtása környezetkímélőbb megoldás az egyéb fuvarozási formákkal szemben.

A tagállamok közlekedési hálózatainak közös szintre hozása elengedhetetlen az Európai Unió közlekedési politikai céljainak megvalósításához. A közlekedés mindennapjaink legfontosabb része, hiszen személy- és áruszállítás nélkül elképzelhetetlenek mindennapjaink, így más iparágaknak is ez az alapja. Ahhoz, hogy az egyes fuvarozási ágak versenyezni tudjanak egymással a hálózati kiépítettség elengedtetlen, hogy például az időt, mint tényezőt nézve a légi fuvarozással egy nagysebességű vasút tudja felvenni a versenyt. A nemzeti határok pedig már csak úgy tudnak gátat szabni, ha nem azonosak a feltételek az egyes tagállamokban.

A 2011-ben kiadott Fehér Könyv: Útiterv az egységes közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé című az Európai Bizottság által kiadott kiadvány meghatározott 10 pontját vizsgálva kevés

forrást és adatot lehet találni. A kiadvány után 10 évvel 2021-ben az Európai Tanács által került benyújtásra az „Irány az 55%” intézkedéscsomag, amelynek alapja a Tanács és Bizottság által kitűzött célok összehangolása.

A Fehér Könyv 2 pontjában is van 2020-ra kitűzött cél. Ezekre vonatkozóan nem találtam a köztes időre vonatkozó eredményeket. Az európai multimodális rendszert 2017-ben megvalósították, de az Európai Közös Légtér kialakításához 2021-ben hoztak csak létre újabb megállapodást. Ebből is következik, hogy nem elég 10 évente felülvizsgálni az adott pontot, folyamatos ellenőrzésre és a rendeletek módosítására lenne szükség, hogy valóban megvalósuljanak kitűzött célok.

Az „Irány az 55%” intézkedéscsomag is azt a célt szolgálja, hogy 2030-ig 55%-kal tudja csökkenteni az EU az üvegházhatású gázok kibocsátást. Tíz éves távlatból vizsgálva tehát emelni kellett az előre meghatározott terveken, hogy a végcél, a karbonsemlegességet 2050-re el tudjuk érni. Véleményem szerint, hogy ez valóban tartható legyen nem elég 10 évente ellenőrizni a pontok alakulását, folyamatos ellenőrzésre, felülvizsgálatra és szükség szerinti módosítások elengedhetetlenek.

Igaz, hogy az utóbbi évek sok váratlan eseménnyel is szembe kellett néznie Európának és a világnak. Vegyük csak a 2019-ben kitörő Covid világjárványt, mely felborította a globális világgazdaságot. A járvány kitörése után két évvel pedig, 2022-ben kialakult ukrajnai háborús helyzet szintén egy világgazdasági problémát, az energiaválságot idézte elő. Ezen előre nem látható problémák megoldása is hátráltatja a kitűzött célok elérését.

## Összefoglalás

Az Európai Unió egyik alapja a közlekedés. A EU közlekedéspolitikája fontos szerepet játszik a gazdasági egység megteremtésében. Az egységhez fontos a közös hálózat megteremtése és kialakítása, valamint a fuvarozási ágak fejlesztése a szabad verseny megteremtéséhez. Az egységet a tagállamok közötti egyenlőtlenség gyengíti, körülményes átjárhatóságot és kiegyenlített piacot eredményez.

Az egységes hálózat megteremtése és a környezetvédelmi kérdések kiküszöbölésére az Európai Bizottság által kiadott Fehér Könyv nyújt alternatívát. 2020-ra, 2030-ra meghatározott tervek vezetnek végül a 2050-es végcélokhoz, ami egységes hálózattal rendelkező karbonsemleges Európát mutat.

Ezen tervek és célok a kutatásból látszik, hogy nincsenek teljesen összhangban a valósággal. A folyamatos nyomon követés és aktualizálás hiánya miatt kevés eredmény mutatható fel. Egy újabb, az Európai Tanács által kiadott intézkedéscsomag az „Irány az 55%” 2021-ben vizsgálja felül az állapotot és ad iránymutatást arra, hogy a 2050-ig kitűzött célokat elérjük.