

AZ EU INFRASTRUKTÚRA POLITIKÁJA - A FELZÁRKÓZTATÁS CÉLÚ TÁMOGATÁSOK IGÉNYBEVÉTELENEK FELTÉTELEI - A NEMZETI HÁLÓZATOK EGYÜTTMŰKÖDTETÉSE

Dr. Timár András

ny. egyetemi tanár, professor emeritus

Pécsi Tudományegyetem – MIK

2017

AJÁNLOTT IRODALOM

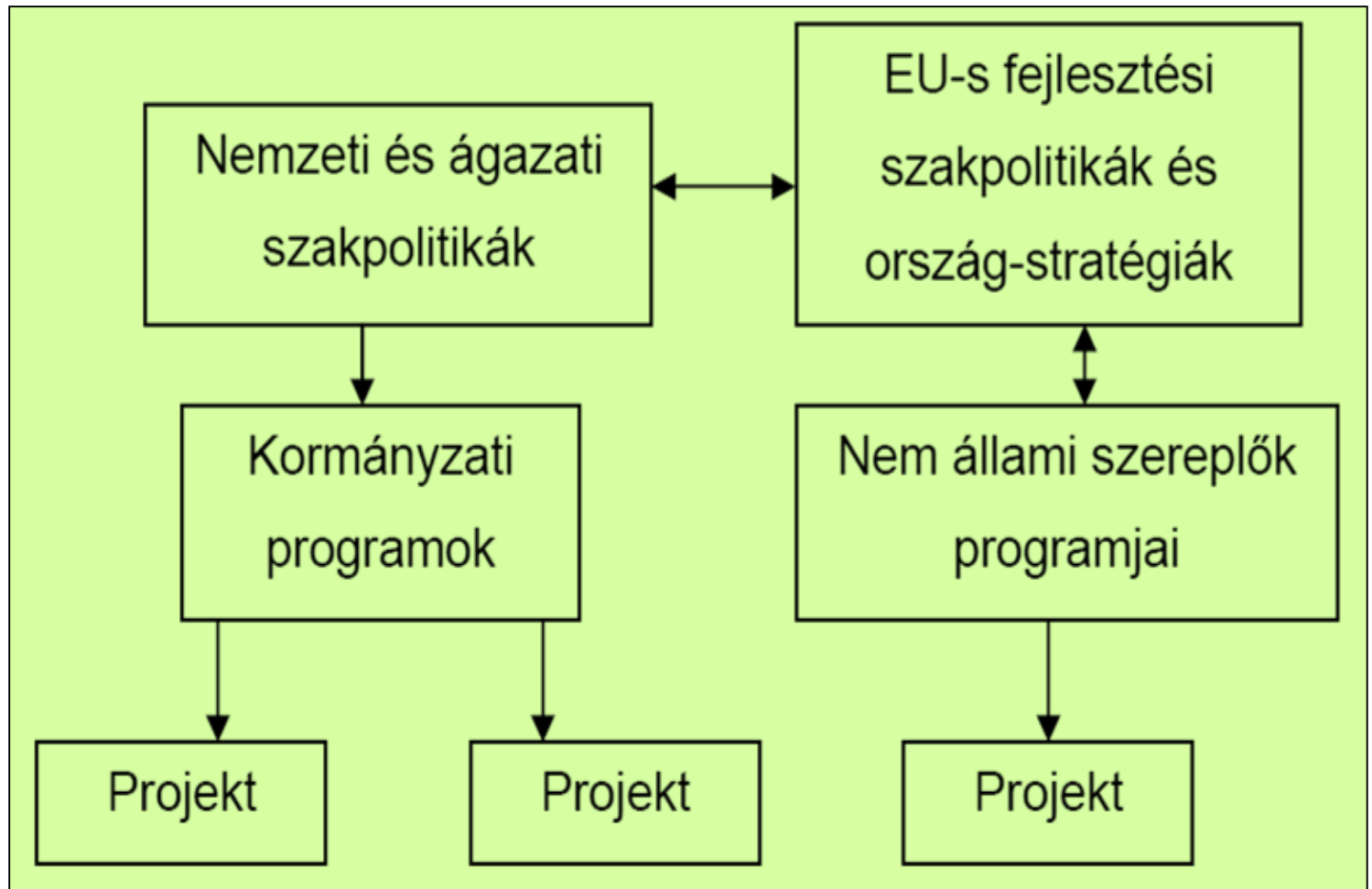
1. **Bevezetés az Európai Unió politikáiba** (2015-ös, átdolgozott kiadás)
Szerk. Kende Tamás. Wolters Kluwer, Budapest, 2015.
2. **Fehér Könyv 2011 – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához (2011-2020)**
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>
3. **Közlekedéspolitika - Európa polgárainak és vállalkozásainak összekapcsolása** (EU Bizottság, Brüsszel, 2014. november)
http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/hu/transport_hu.pdf
4. **Az EU közlekedési jogszabályainak összefoglalói**
http://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/transport.html?root_default=SUM_I_CODED%3D32&locale=hu
5. **Európai Unió - A szerződések egységes szerkezetbe foglalt változata (Alapjogi Charta)**. Brüsszel, 2010. március.
http://europa.eu/pol/pdf/consolidated-treaties_hu.pdf#page=86

POLITIKA, PROGRAM, PROJEKTEK

- Az EU támogatásait valamilyen
 - **szakpolitika** keretében megtervezett, meghirdetett és beindított
 - **program**hoz kapcsolódó, jól definiált
 - **projekt** és arra vonatkozóan előírt formában készített és benyújtott
 - **pályázat** értékelése, minősítése és finanszírozásra történő kiválasztása révén ítélik oda

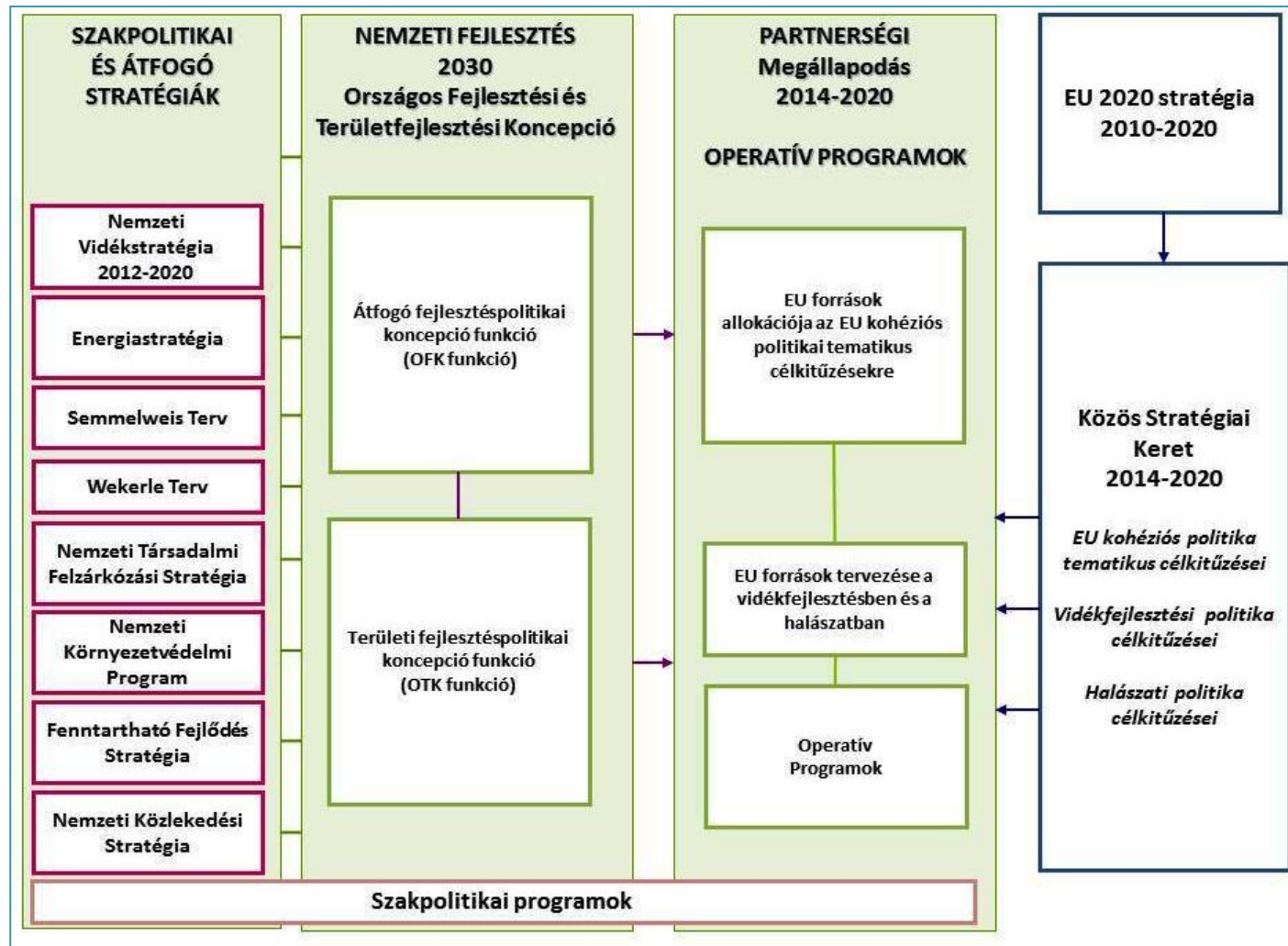
EGYMÁSRA-ÉPÜLÉS

1



EGYMÁSRA-ÉPÜLÉS

2



SZAKPOLITIKA

- ***Szakpolitika***: adott átfogó problémakör kezelésére hosszabb távra elfogadott irányelvek, valamint ezek követésére kijelölt cselekvés-sorozat (nyomvonal)
- ***Megvalósítását*** jól lehatárolt intézményrendszer működtetése és az adott költségvetési ciklusra jóváhagyott eszközök, támogatási források alapozzák meg

EU KÖZÖS POLITIKÁK

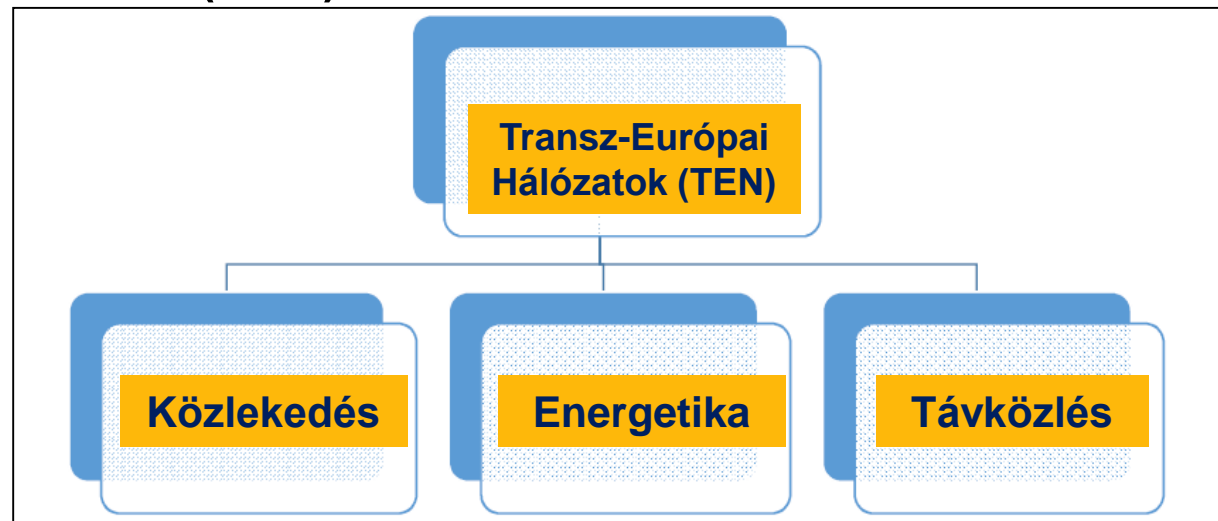
- ***Versenypolitika***
- ***Foglalkoztatáspolitiká***
- ***Esélyegyenlőségi politika***
- ***Agrár- és vidékfejlesztési politika***
- ***Környezetvédelmi politika***
- ***Kutatás-fejlesztési politika (K + F)***
- ***Közlekedéspolitika***
- ***Strukturális politika***

INFRASTRUKTÚRA

- Egy szervezet működéséhez, vagy szolgáltatás nyújtásához szükséges **eszközök** (létesítmények és berendezések) **hálózata**
- **Nagy értékű, hosszú élettartamú**, a gazdasági és társadalmi tevékenységeket lehetővé tevő eszközök alkotják
- **Gazdasági infrastruktúra**: közlekedés, távközlés, energiaellátás, vízellátás-csatornázás, kereskedelem, pénzügyi és turisztikai szolgáltatások eszköz-hálózata
- **Szociális/társadalmi/humán infrastruktúra**: oktatási rendszer, egészségügyi ellátó-rendszer, környezetvédelem, közigazgatás, igazságszolgáltatás, rendfenntartás (rendőrség, hadsereg) eszköz-hálózata

A TRANSZ-EURÓPAI HÁLÓZATOK (TEN)

- A Maastrichti Szerződés (1992-1993) szerint az EU feladata, hogy a belső piac fejlődése, a gazdasági és társadalmi kohézió megerősödése, a peremterületeknek az Unió központi területeivel történő összekapcsolása, illetve az EU és a vele szomszédos országok területei megközelítésének megkönnyítése érdekében a *közlekedés*, a *távközlés* és az *energetika* területén transzeurópai hálózatokat (TEN) hozzon létre



A KÖZLEKEDÉS JELENTŐSÉGE

- A ***közlekedési szektor*** a gazdaság kulcsfontosságú infrastrukturális ágazata
- Az EU28 ***gazdasági teljesítményének*** kb. 5%-át adja (kb. 550 milliárd € bruttó hozzáadott érték 2013-ban)
- A ***foglalkoztatottak*** kb. 4,5%-ának ad munkát (több mint 11 millió munkahely)
- A ***közúti torlódások*** (kapacitás-hiány) miatti veszteségek elérik az EU28 GDP-jének kb. 1%-át

KÖZÖS KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

1

- A közlekedéspolitikát már a Római Szerződés (1957) 3. cikke **közös politikaként** határozta meg
- Más közös politikákkal (kereskedelem-, verseny-, agrár- és halászati politika) szemben e téren **gyengébb** a közös intézmények szerepe (jogi és politikai keretek meghatározására szorítkozik)
- **Irányítás** és **végrehajtás** a tagállamok hatáskörében maradt

KÖZÖS KÖZLEKEDÉSPOLITIKA 2

- Eredeti célok (1957): nemzetközi (átmenő) forgalom **közös szabályozása**, szolgáltató közlekedési vállalatok más tagállamokban való működésének engedélyezése
- Bizottság terve (1963) a fizikai, adminisztratív **korlátok lebontására** a tagállamok protekcionizmusa miatt nem valósult meg
- 1985: az Európai Bíróság **elmarasztalta** a Bizottságot a közös közlekedéspolitika kidolgozásának elmulasztása miatt

KÖZÖS

KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

3

- ***Egységes piac*** létrejöttének feltétele a közlekedési piac ***liberalizációja***, a közlekedési szolgáltatások szabad mozgásának, a szolgáltatók szabad versenyének biztosítása is
- A ***jogharmonizáció*** felgyorsításával ez a közlekedés minden ágában (közúti, vasúti, tengeri, belvízi, légi közlekedés) ***1998-ra*** valósult meg a közös piac
- ***Főbb lépések***: Fehér Könyv 1992, 2001, 2011; Transz-Európai Hálózatok (TEN: Maastricht 1993), CEF (2013)

KÖZÖS KÖZLEKEDÉSPOLITIKA 4

- **Fehér Könyv 1992:** fő cél a jogharmonizáció felgyorsítása, a közlekedés területén **versenypiaci** viszonyok létrehozása
- **Fehér Könyv 2001:** a közlekedési módok **egyenlőtlen növekedése** gazdasági veszteségeket, társadalmi feszültségeket okoz, ezért cél a szállítási teljesítmények és a GDP növekedési üteme közötti kapcsolat lazítása (**decoupling**: szétkapcsolás) a közlekedési munkamegosztás kiegyensúlyozásával, a minőség és a közlekedésbiztonság javításával (később: **co-management**: összehangolt irányítás)

FEHÉR KÖNYV 2011

1



EURÓPAI BIZOTTSÁG



Brüsszel, 2011.3.28.
COM(2011) 144 végleges

FEHÉR KÖNYV

Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé

SEC(2011) 359 végleges
SEC(2011) 358 végleges
SEC(2011) 391 végleges

- Fehér Könyv 2011: **Útiterv** az egységes közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony **közlekedési rendszer** felé
- Az európai közlekedési térség előkészítése a **jövőre** (Jelenlegi **trendek** és jövőbeli **kihívások**: kifogyóban a kőolaj)
- A versenyképes és fenntartható közlekedési rendszer **jövőképe** (**Jövőkép 2050-re**: egy integrált, fenntartható és hatékony mobilitás-hálózat létrehozása)
- A **stratégia – mi a teendő** (Stratégia: szakpolitikák a **változás irányítására**)

FEHÉR KÖNYV 2011: ÚTITERV

1

- Távlati, 2050-re **elérendő célként** tűzi ki egy alacsony széndioxid-kibocsátású, erőforráshatékony, biztonságos és versenyképes közlekedési rendszer kialakítását, amely mentes minden belső közlekedési piaci akadálytól és tiszta technológiákat alkalmaz
- **10 fő célt** elérni hivatott közlekedéspolitikai stratégiát fogalmaztak meg 4 fő intézkedési területen, amit 40 intézkedés-csomagba csoportosítva, több mint 120 u. n. cselekvési kezdeményezésben részleteztek

FEHÉR KÖNYV 2011: ÚTITERV

2

- (1) A városi közlekedésben a „hagyományos tüzelőanyaggal működő” gépjárművek használatát **2030-ig felére** kell csökkenteni, 2050-re pedig teljesen ki kell küszöbölni; a jelentősebb városközpontok ellátását alapvetően **széndioxid-mentesíteni** kell 2030-ra
- (2) A légi közlekedésben az alacsony széndioxid-kibocsátással járó tüzelőanyagoknak **40%-os részesedést** kell elérniük 2050-re; ekkorra 40%-kal (lehetőség szerint 50%-kal) kell csökkenteni a tengeri közlekedésben alkalmazott bunkerolajból származó, szennyezés-kibocsátást

FEHÉR KÖNYV 2011: ÚTITERV

3

- (3) 2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságú **közúti áru fuvarozás 30%-át**, 2050-re pedig 50%-át más közlekedési módoknak, például a vasúti vagy a vízi közlekedésnek kell átvállalniuk a, hatékony zöld áru fuvarozási folyosóknak is köszönhetően. E cél eléréséhez **megfelelő infrastruktúra** kifejlesztésére is szükség lesz
- (4) 2050-re európai **nagy sebességű vasút-hálózatot** kell létrehozni; ennek hosszát 2030-ig a jelenlegi háromszorosára kell növelni; 2050-re a közepes távolságú személyszállításban a vasút teljesítményének aránya haladja meg az 50%-ot

FEHÉR KÖNYV 2011: ÚTITERV

4

- (5) 2030-ra teljesen üzemképes, az egész Európai Unióra kiterjedő **TEN-T „törzshálózatot”** kell létrehozni, 2050-re pedig színvonalas minőségű és nagy kapacitású hálózatot kell kiépíteni, a kapcsolódó információs szolgáltatásokkal együtt
- (6) 2050-re a törzshálózat valamennyi repülőterét **be kell kapcsolni a vasúti** – lehetőleg nagy sebességű – **hálózatba**; gondoskodni kell valamennyi jelentős tengeri kikötő megfelelő összeköttetéséről a vasúti áru fuvarozási rendszerrel és – lehetőség szerint – a belvízi utak rendszerével

FEHÉR KÖNYV 2011: ÚTITERV

5

(7) 2020-ra Európában ki kell építeni a ***korszerűsített légi-irányítási infrastruktúrát*** (SESAR) és be kell fejezni az Európai Közös Légtér (SES) megvalósítását és ki kell építeni az ennek megfelelő szárazföldi és vízi forgalomirányítási rendszereket (ERTMS, ITS, SSN, LRIT, RIS) és az európai ***globális navigációs műhold-rendszert*** (Galileo)

SESAR: Single European Sky Air Traffic Management Research; SES: Single European Sky;
ERTMS: European Railway Traffic Management System; ITS: Intelligent Transport System;
SSN: Safe Sea Net; LRIT: Long Range Identification and Tracking; RIS: River Information Services

(8) 2020-ra ki kell alakítani egy európai ***multi-modális közlekedési információs, forgalomirányítási és viteldíj-fizetési rendszer*** kereteit

FEHÉR KÖNYV 2011: ÚTITERV

6

- (9) A közúti baleseti halálozást 2050-re **szinte nullára kell csökkenteni** - az Európai Unió arra törekszik, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti balesetben **megsérültek** száma 2010-hez viszonyítva
- (10) A „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvének teljes körű alkalmazására és a magán-szféra bevonására kell törekedni a **piactorzítások** – azon belül a káros támogatások – **kiküszöbölése**, a bevétel-teremtés és a jövőbeli közlekedési beruházások finanszírozásának biztosítása érdekében

FŐ EREDMÉNYEK

- ***biztonságosabbá*** vált a légi, a vízi és a közúti közlekedés
- a közlekedési ágazat dolgozóinak ***munkaideje*** ma már megfelelő mértékben szabályozva van (kötelező pihenőidők)
- az utasok és a vállalatok több közlekedési, illetve szállítási ***lehetőség*** közül választhatnak (versenyhelyzet jött létre)
- csökkent a közlekedés által okozott ***környezetszennyezés mértéke***
- Jelentős mértékben fejlődtek a környezetkímélő közlekedési ***technológiák***

EU FEJLESZTÉSI CÉLOK 2014-20

(EU 2020 STRATÉGIA)

1. A kutatás, technológiai fejlesztés és innováció erősítése.
2. Az információs és kommunikációs technológiákhoz való hozzáférés, a technológiák használatának minőségének javítása.
3. A kis- és középvállalkozások, a mezőgazdasági, a halászati és akvakultúra-ágazat versenyképességének javítása.
4. Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság felé történő elmozdulás támogatása minden ágazatban.
5. Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a kockázatmegelőzés és -kezelés előmozdítása.
6. A környezetvédelem és az erőforrás-felhasználás hatékonyságának előmozdítása.
7. A fenntartható közlekedés előmozdítása és kapacitáshiányok megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban.
8. A foglalkoztatás és a munkavállalói mobilitás ösztönzése.
9. A társadalmi befogadás előmozdítása és a szegénység elleni küzdelem.
10. Az oktatásba, a készségekbe és az egész életen át tartó tanulásba történő beruházás.
11. Az intézményi kapacitás javítása és hatékony közigazgatás.

FONTOSSÁGI SORREND 2014-20 MAGYARORSZÁGON (SZÉCHENYI 2020)

1.



Munkahelyteremtés

2.



A vállalkozások versenyképességének javítása

3.



Szegénység elleni küzdelem és oktatás

4.



Energiahatékonyság javítása, környezetvédelem

5.



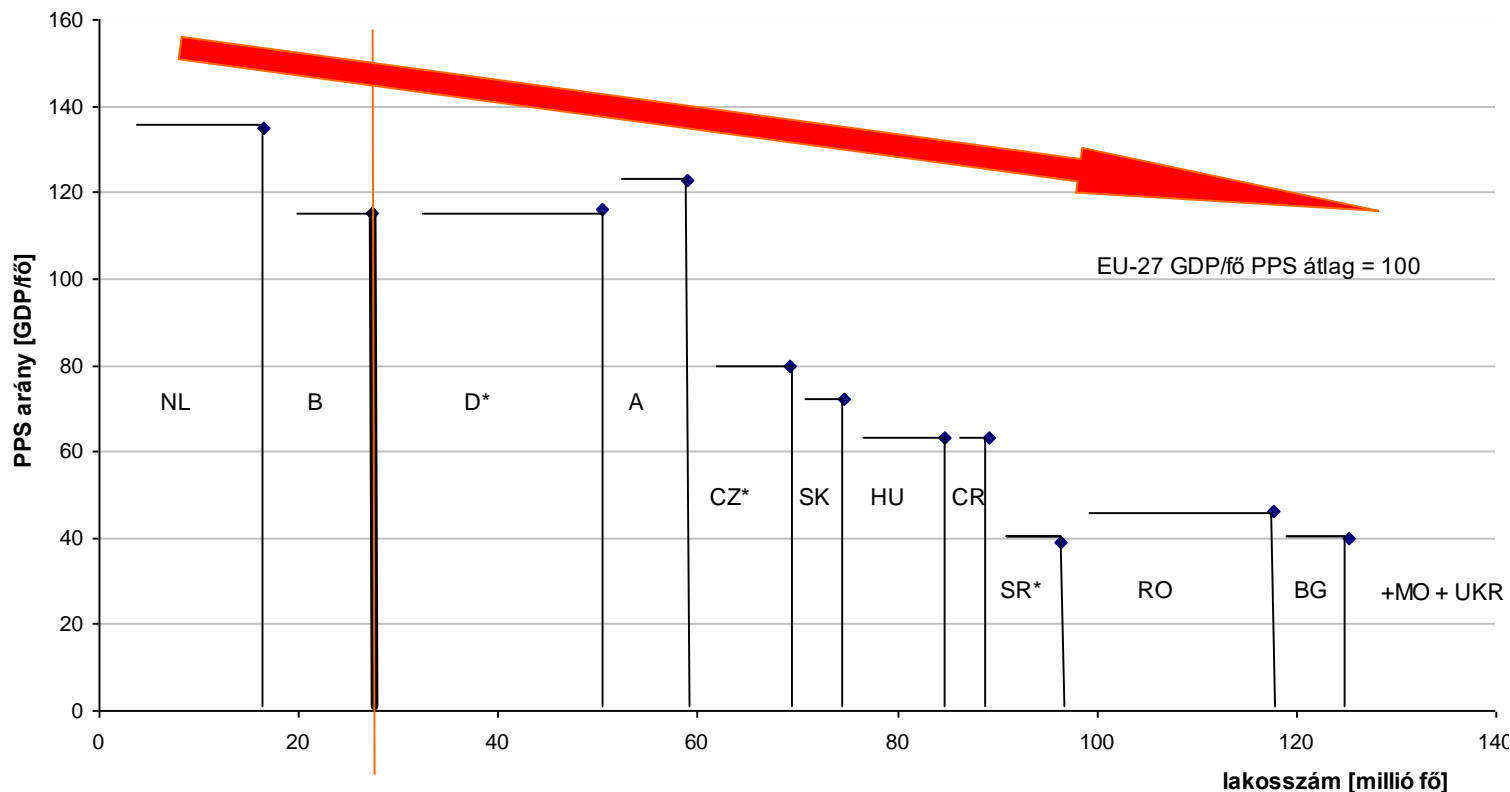
A közlekedés korszerűsítése

6.



Kutatások- fejlesztések támogatása

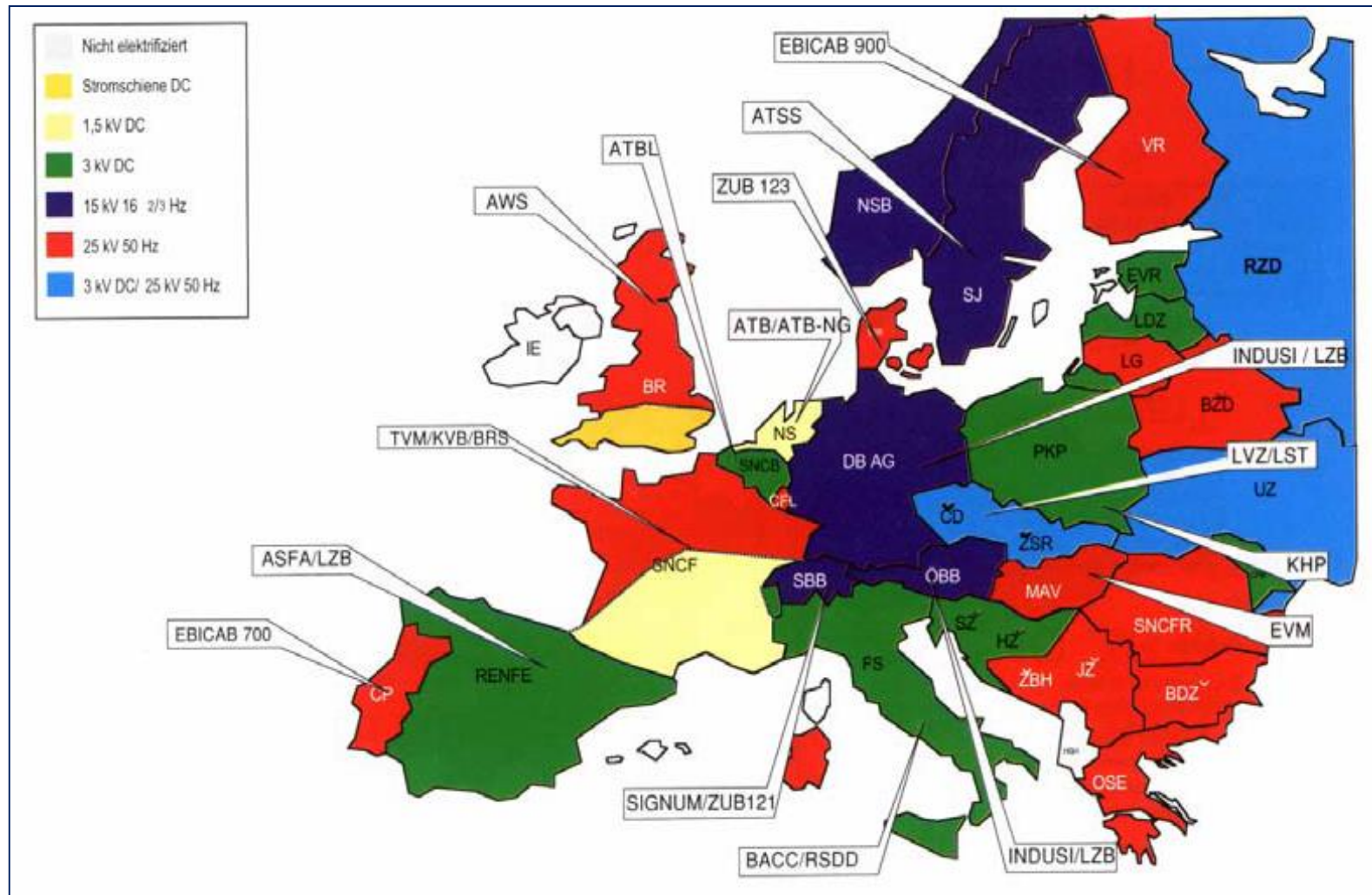
AKADÁLY: A NYUGAT-KELETI „LEJTŐ”



GDP per capita in Purchasing Power Standards (PPS): Vásárlóerő paritáson számított GDP/fő értékek. Adatok forrása: [Europe in figures - Eurostat yearbook 2010](#)
A népességi adatok 2010. jan. 1-re, a GDP értékek 2008-ra vonatkoznak.

AKADÁLY: ÁTJÁRHATÓSÁG HIÁNYA

VILLAMOSVASÚTIVONTATÁSI ÉS BIZTOSÍTÓ RENDSZEREK



FELZÁRKÓZTATÁS: REGIONÁLIS POLITIKA

- **Az Európai Unió működéséről szóló Szerződés (EUMSZ) 174. cikke úgy rendelkezik, hogy az Unió törekedjen a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítése érdekében a különböző régiók fejlettségi szintje közötti egyenlőtlenségek és a legkedvezőtlenebb helyzetű régiók vagy szigetek lemaradásának csökkentésére, különös figyelmet fordítva a vidéki és az iparosodás által érintett térségekre, valamint a súlyos és tartós természeti vagy demográfiai hátrányban lévő régiókra**

REGIONÁLIS POLITIKA ALAPELVEI

- **Koncentráció:**

- A támogatott területeken a különböző forrásokból, alapokból származó közpénzeket – pl. a Strukturális Alapokból kapott támogatásokat, az Európai Beruházási Bankból származó hiteleket - *a nemzeti forrásokkal együtt és koordináltan kell felhasználni*

- **Partnerség:**

- A fejlesztési programok előkészítésében, finanszírozásában, végrehajtásában és sikerében érdekelt szervezeteknek szükséges *együttműködniük, összefogniuk*

- **Addicionalitás:**

- A Strukturális Alapok támogatásai *nem helyettesíthetik* a tagállamok struktúrapolitikai kiadásait; a projekteket a tagállamoknak és az EU-nak együtt kell finanszírozniuk (társfinanszírozás).

- **Szubszidiaritás és decentralizáció:**

- A döntéseket a központból alacsonyabb szintekre telepítve a lehető legalacsonyabb területi szinten kell meghozni, ahol a szükséges képességek és kompetenciák még rendelkezésre állnak. („Ne döntsenek a fejünk felett!”)

FELZÁRKÓZTATÁS ESZKÖZEI

- **A Strukturális Alapokból vissza nem térítendő pénzügyi támogatás igényelhető előírt feltételek teljesülése esetén**
- **Strukturális Alapok** (angol rövidítés; létrehozás éve):
 - ***Kohéziós Alap*** (CF; 1993)
 - ***Európai Regionális Fejlesztési Alap*** (ERDF; 1975)
 - ***Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz*** (CEF; 2013)
 - **Európai Szociális Alap** (ESF; 1960)
 - **Európai Mezőgazdasági Orientációs és Garancia Alap** (EAOGF; 1970)
 - **Halászati Orientációs Pénzügyi Eszköz** (FIFG; 1993)

KOHÉZIÓS ALAP

- **Az EU tagállamai közötti, a fejlettségi szintben meglevő különbségeket hivatott csökkenteni, elsősorban az infrastruktúra fejlesztésével**
- **Forrásai a nagy közlekedési és környezetvédelmi infrastrukturális projektek társfinanszírozására igényelhetők (50/50%)**
- **Azon EU tagállamok számára elérhető, amelyek 1 főre eső, vásárlóerő-paritáson számított GNP-je nem éri el a közösségi átlag 90%-át**
- **A „gazdagabb” tagállamok pénzeszközeinek meghatározott feltételekkel a „szegényebb” tagállamokba való átvitelére szolgál**

EURÓPAI REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI ALAP

- **Célja:**

a gazdasági és társadalmi kohézió támogatása a regionális egyenlőtlenségek felszámolása révén, a régiók fejlesztését és átalakulását elősegítő projektek társfinanszírozásával

- **Feladatai:**

- Új munkalehetőségek teremtése, illetve a meglévők megtartása
- A regionális infrastruktúra fejlesztése (oktatás, egészségügy, közlekedés)
- Regionális és helyi kutatás, innováció elősegítése

EU TÁMOGATÁS FELTÉTELEI

1

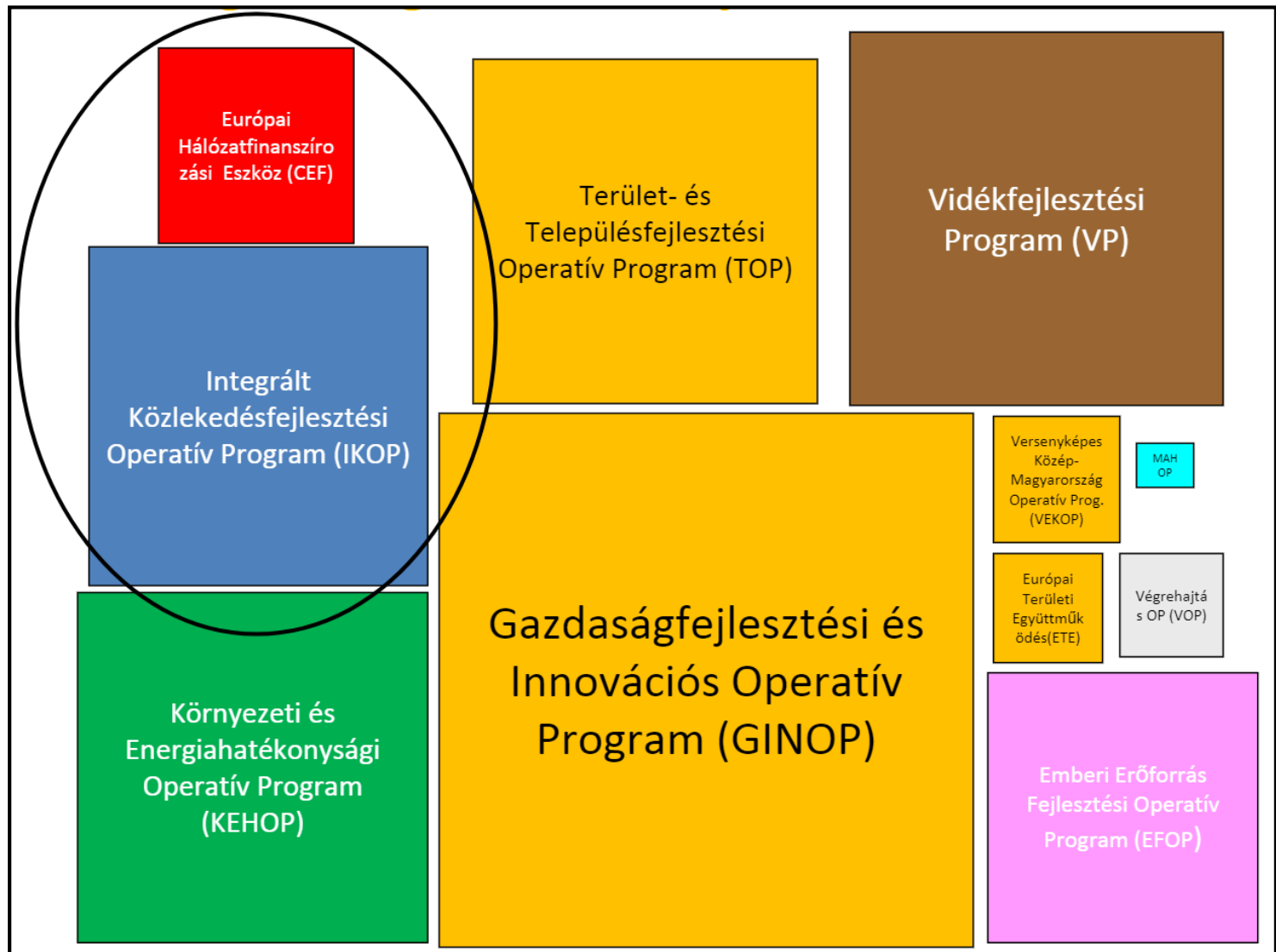
- 7 évet átfogó **Nemzeti Fejlesztési Terv (2014-2020: Széchenyi 2020)** és **Operatív Programok** elkészítése, jóváhagyása
- Társfinanszírozás **nemzeti forrásainak** megléte, biztosítása (kötségvetésben)
- Végrehajtási **intézményrendszer és eljárások** kialakítása, működtetése
- Kellő számú és minőségű **projekt előkészítése** (értékelés)
- **Versenytárgyalások** szabályszerű lebonyolítása (közbeszerzés)

EU TÁMOGATÁS FELTÉTELEI

2

- **A Strukturális Alapokból társ-finanszírozás csak akkor igényelhető, ha a projekt:**
 - nagy beruházási költségű, amelyet a tagországok egyenlőre **nem képesek** az állami/helyi költségetésükből finanszírozni
 - magas **európai hozzáadott értékkel** rendelkezik (megvalósítása az EU nemzetközi hálózaton (TEN-T) utazási/szállítási idő-csökkentést, gazdasági kapcsolat-élénkítést eredményez)
 - a **szűk keresztmetszetek** felszámolását célozza, illetve a határátlépés(ek) körülményeit javítja
 - a TEN-T hálózaton van és szerepel az **előzetesen elfogadott** (a vonatkozó EU jogszabály mellékletében közzétett) **listán**
 - az egyes országok kereteinek max. 40%-a (IKOP), ill. max. 10%-a (CEF) fordítható **közúti projektek** társ-finanszírozására
 - összhangban van a nemzeti közlekedési stratégiával és az előkészítő vizsgálatok (**megvalósíthatósági tanulmány, költség-haszon elemzés, környezetvédelmi hatástanulmány**) eredményei szerint megfelel az előírt követelményeknek

EU TÁMOGATÁS 60%-ÁT GAZDASÁG- ÉS TERÜLTFEJLESZTÉSRE FORDÍTJUK (2014-2020)



- **Az IKOP az EU Alapok támogatásával 2014-2020 között megvalósítani tervezett közlekedésfejlesztési projekteket tartalmaz**
- **Az EU Bizottság általi elfogadásához a Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) elkészítése és jóváhagyása kellett**
- **Az IKOP prioritásai:**
 1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása
 2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása
 3. A regionális közúti elérhetőség és közlekedés-biztonság fejlesztése
 4. Elővárosi, regionális vasúti elérhetőség és energia-hatékonyság javítása
 5. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése
 6. Technikai segítségnyújtás (tervezés, tanulmányok)

- **Az eredetileg a kormány által elfogadott projekt-lista évente (a jóváhagyott költségkereten belül) módosítható**
- **A módosításokban az is tükröződik, hogy számos esetben a már megkezdett beruházások a tervezettnél drágábbak lesznek, így ezt egyes projektek műszaki tartalmának csökkentésével, illetve mások teljes elhagyásával kell ellensúlyozni**
- **A 2017 szeptemberében érvényes IKOP projekt-lista (1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat) elérhető a következő linken:**

http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=195488.336329

ÚJ INFRASTRUKTÚRA POLITIKA

- 2013-ban EU **új szakpolitikát** vezetett be, hogy a kontinens egészén összefüggő hálózattá kapcsolja össze a közlekedési infrastruktúrát
- Cél, hogy létrehozzák a tagállami közlekedési hálózatok közötti összeköttetéseket, megszüntessék az egységes piac működését gátló szűk keresztmetszeteket és felszámolják a műszaki akadályokat, pl. az egymással nem kompatibilis vasúti szabványokat (**együttműködtetés**)
- A szakpolitika finanszírozásáról az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz** (CEF) gondoskodik

A JOGI HÁTTÉR

- A ***Transz-Európai Közlekedési hálózatról*** az EU 1996 és 2010 után 2013-ban adott ki új, ma hatályos irányelveket (Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU Rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról
- A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére külön forrást hoztak létre: ***Connecting Europe Facility*** (CEF): Az Európai Parlament és a Tanács 1316/2013/EU Rendelete (2013. december 11.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) létrehozásáról
- A Bizottság 275/2014/EU felhatalmazáson alapuló határozata az ***Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz*** létrehozásáról szóló 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet I. mellékletének módosításáról

TEN-T ÁTFOGÓ ÉS TÖRZSHÁLÓZAT

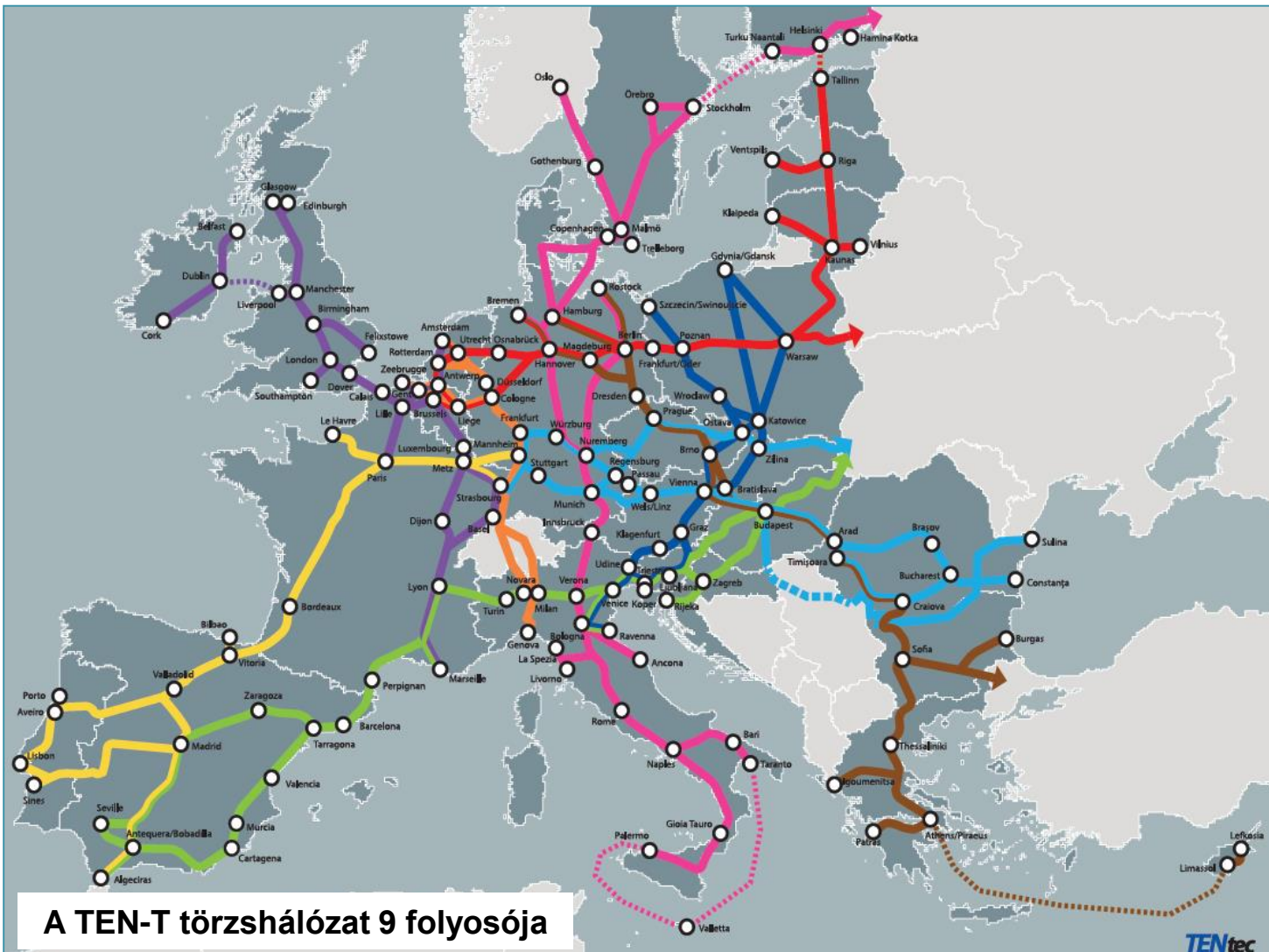
1

- A TEN-T *törzshálózat* 9 európai közlekedési folyosóból áll, kiépítését 2030-ra tervezik
- A törzshálózat egy ahhoz csatlakozó *átfogó* közlekedési *hálózat*ba illeszkedik, aminek kiépítése 2050-re várható. Ez az egész EU területét lefedi, biztosítva valamennyi régió elérhetőségét
- Mindkét hálózat *valamennyi közlekedési módot*: a közúti, a vasúti, a légi, a belvízi és a tengeri közlekedést, valamint az intermodális központokat is magába foglalja

TEN-T ÁTFOGÓ ÉS TÖRZSHÁLÓZAT

2

- EU Bizottság meghatározta a TEN-T infrastruktúra **közös műszaki jellemzőit** (követelmények), ami biztosítja a hálózaton belüli kapcsolatokat és az átjárhatóságot
- Az **átfogó hálózat**:
 - 138 072 km vasútvonal
 - 136 706 km közút
 - 23 506 km belvízi hajóút
- A **törzshálózat**:
 - 50 762 km vasútvonal
 - 34 401 km közút
 - 12 880 km belvízi hajóút



A TEN-T törzshálózat 9 folyosója

● BALTIC - ADRIATIC

Balti-Adriai

● NORTH SEA - BALTIC

Északi tenger – Balti

● MEDITERRANEAN

Mediterrán

● ORIENT / EAST-MED

Keleti /Kelet-Mediterrán

● SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN

Skandináv – Mediterrán

● RHINE - ALPINE

Rajna – Alpesi

● ATLANTIC

Atlanti

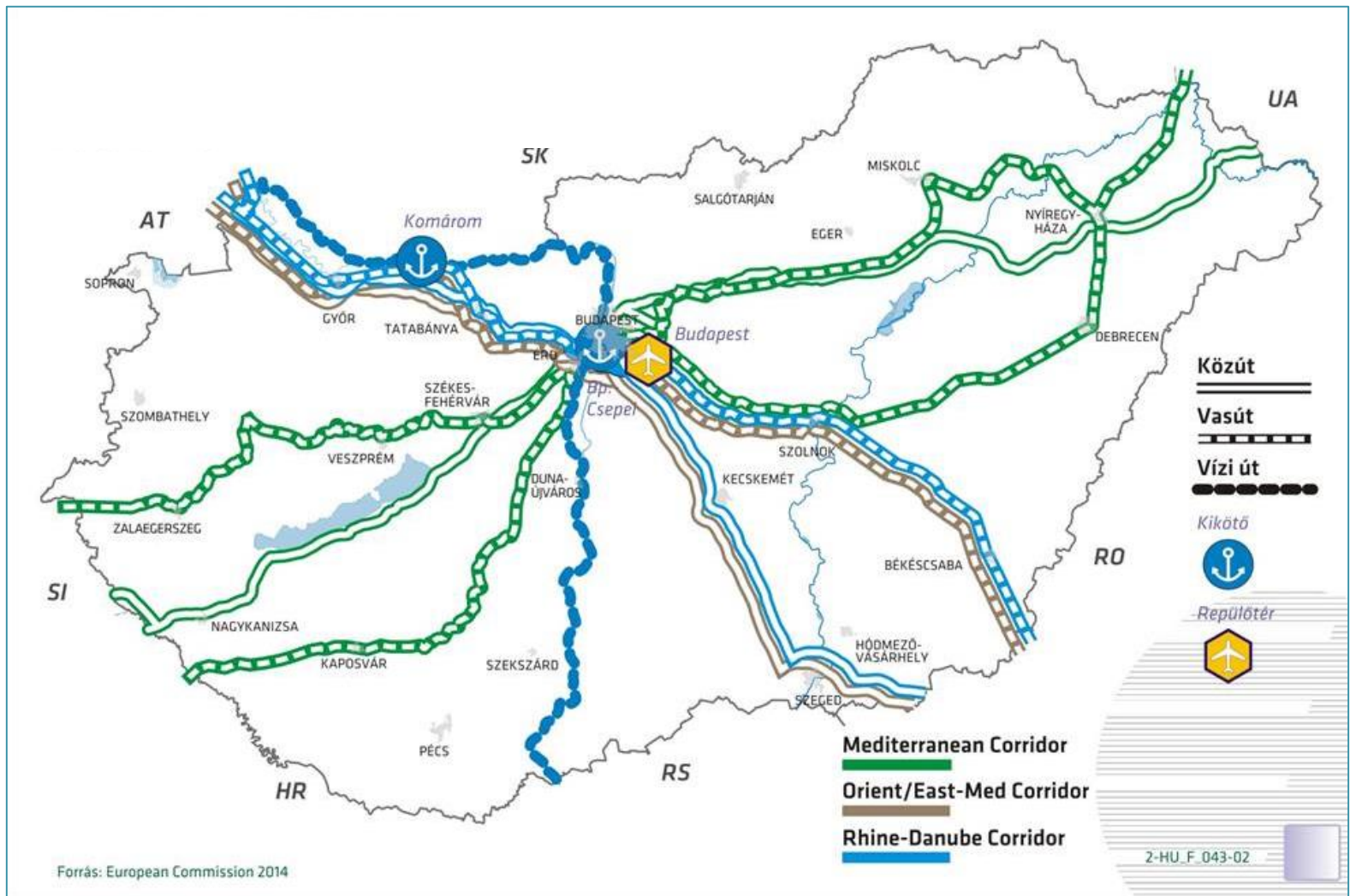
● NORTH SEA - MEDITERRANEAN

Északi tenger - Mediterrán

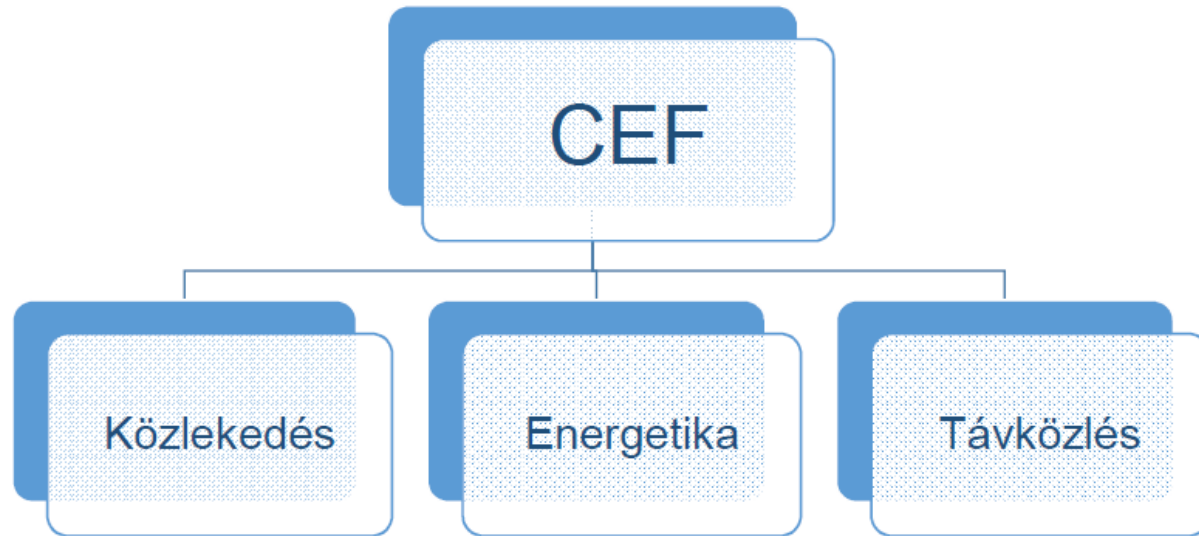
● RHINE - DANUBE

Rajna - Duna

TEN-T TÖRZSHÁLÓZATI FOLYOSÓK MAGYARORSZÁGON



CEF - EGY FINANSZÍROZÁSI KERET - 3 ÁGAZAT



26,250 Md €, ebből

- **14,945 Md €** valamennyi tagállam **(Általános boríték)**
- **11,305 Md €** a Kohéziós Alap társfinanszírozására jogosult tagállamok részére **(Nemzeti boríték)**

5,850 Md € az energiaellátó infrastruktúrára

1,141 Md € a szélessávú és digitális szolgáltatásokra

EU TÁMOGATÁS MÉRTÉKE

CEF	Általános „boríték”	Kohéziós „boríték”
(A) Tanulmányok	50%	85%
(B) kivitelezés:		
Vasúti: határátkelő, szűk keresztmetszet, más közös érdekű projekt	40% / 30% / 20%	85%
Belvízi: határátkelő, szűk keresztmetszet, más közös érdekű projekt	40% / 40% / 20%	85%
Szárazföldi kikötő és reptér kapcsolat (vasút és közút)	20%	85%
Kikötők fejlesztése	20%	85%
Multimodális platformok fejlesztése	20%	85%
Zajcsökkentés a vasúti gördülőállomány fejlesztésével	20%	20% !!!
Árufuvarozási szolgáltatások	20%	20% !!!
Törzshálózati biztonságos parkolók	20%	20% !!!
Tengeri autópályák (továbbiakban MoS)	30%	85%
TMS rendszerek: SESAR, RIS, VTMS (földi / fedélzeti)	50% / 20%	85%
TMS rendszerek: ERTMS	50%	85%
TMS rendszerek: ITS közút	20%	85%
Közúti határkeresztező szakaszok	10%	85%
Új technológiák és innováció (minden közl. módra)	20%	85%

CEF CÉLJAI

- A CEF **általános céljai:**
 - hangsúly az európai hozzáadott értékkel rendelkező projekteken
 - kiegészül más más uniós forrásokkal (pl. Kohéziós Alap, ERFA)
 - rugalmasság a szektorok között, átcsoportosítási lehetőség a félidei felülvizsgálat során
 - az ágazatok közötti szinergiák erősítése
 - az innovatív pénzügyi eszközök támogatása
- **1.075 Md € *nemzeti „boríték”*** Magyarországnak (nettó kb. 400 Mrd Ft), max. 85 %-os EU támogatási aránnyal számolva)
- **ÁFA a CEF esetében sem számolható el**
- **A nemzeti boríték támogatási összegét a 2014-2016. évi 2 pályázaton 98.86%-ban lekötöttük**

CEF PROJEKTEK MAGYARORSZÁGON

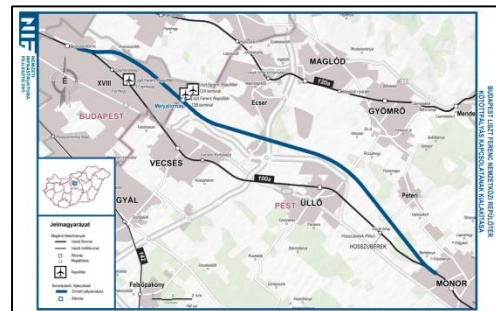
1

- 30 magyar projekt (27 a nemzeti + 3 az általános keretből) valósul meg a CEF társfinanszírozásával
- ***Mediterrán folyosó:***
 - Déli összekötő vasúti Duna-híd korszerűsítése (Keleti/Kelet-Mediterrán folyosón is)
 - Rákos - Hatvan vasútvonal korszerűsítése
 - Kelenföld - Százhalombatta vasútvonal korszerűsítése (225 kN, 120 km/h, ETCS2)
 - Százhalombatta - Pusztaszabolcs vasútvonal korszerűsítése (225 kN, 160 km/h, ETCS2)
 - Pusztaszabolcs-Dombóvár vasútvonal korszerűsítése
 - Székesfehérvár-Veszprém-Boba vasútvonal korszerűsítése és ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése
 - Dombóvár-Kaposvár-Gyékényes vasútvonal korszerűsítése
 - M3 autópálya építése Vásárosnamény-országhatár között
 - M70 autópálya átépítése autópályává Letenye–Tornyiszentmiklós, országhatár között

CEF PROJEKTEK MAGYARORSZÁGON

2

- ***Keleti / Kelet-Mediterrán folyosó:***
 - Biatorbágy-Tata vasútvonal korszerűsítés és Budapest–Hegyeshalom ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése (Rajna-Duna folyosón is)
 - Békéscsaba-Lőkösháza vasútvonalon a 2. vágány kiépítése (Rajna-Duna folyosón is)
 - Szolnok vasútállomás korszerűsítése (Rajna-Duna folyosón is)
 - M15 autópályát átépítése autópályává M1 csomópont–Rajka, országhatár között (Rajna-Duna folyosón is)
 - Budapest Liszt Ferenc nemzetközi repülőtér kötőpályás kapcsolatának kialakítása (Mediterrán folyosón is)
- ***Rajna-Duna folyosó:***
 - Új komáromi híd építése Komárom-Komárno (Révkomárom) között a magyar-szlovák határon
 - Magyarországi TEN-T belvízi hajóút és kikötői infrastruktúra fejlesztésének előkészítése és kivitelezése
 - Dunai hajóút kitűzési rendszerének fejlesztése



KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!

Timár 2017