**Völner Pál államtitkár beszéde**

**az Európai Parlament TRAN bizottsága előtt**

***Mélyen tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Képviselő Hölgyek és Urak!***

Megtisztelő lehetőség, hogy hazámat képviselve bemutathatom Önöknek, és megvitathatom Önökkel az Európai Unió Tanácsa soros elnöki tisztét betöltő Magyarország közlekedési prioritásait.

Meggyőződésem szerint Európa csak akkor maradhat versenyképes a világ más részeivel szemben, ha a szédítő ütemben jelentkező kihívásokra folyamatos megújulással tud válaszolni. A magyar elnökség a közlekedés terén is mindent megtesz egy erős, versenyképes európai együttműködés kialakítása érdekében.

A közlekedés a gazdaságfejlesztés kulcsfontosságú területe. A szárazföldi, légi- és vízi közlekedési hálózatok fejlesztése közös gyarapodásunk motorja lehet. Minden döntésünknél figyelembe kell vennünk azonban a gazdaságiak mellett a fenntarthatósági és környezetvédelmi szempontokat is.

Magyarország köszönettel tartozik a korábbi elnökségi féléveket példásan teljesítő spanyol és belga kollégáknak, akiknek a trióprogramban kitűzött célok nagy részét sikerült megvalósítania.

A magyar elnökség a triótársak által elért eredményekre építve kívánja munkájukat méltó módon folytatni. Céljaink megvalósítása érdekében számítunk a szoros együttműködésre az Unió minden intézményével, így az Európai Parlamenttel is.

***Tisztelt Hölgyeim és Uraim!***

Engedjék meg, hogy a következőkben összefoglaljam a magyar elnökségi program közlekedési prioritásait:

A szárazföldi közlekedés prioritásaival kezdem.

Önök előtt is ismert, hogy az **Eurovignette-irányelv** módosításáról szóló tervezetről **igen szűk minősített többséggel jött létre a politikai megállapodás a Tanácsban** *(255 minősített többséghez szükséges küszöbérték felett mindössze 2 plusz szavazattal)*. Ez a körülmény nagyon kis mozgásteret hagyott az elnökség számára a Parlamenttel történő megállapodáshoz. A Tanácsban bármely további tagállam tiltakozása blokkoló kisebbséget eredményezhet. A lehetséges kompromisszumos kérdéskörök feltárása informális egyeztetések keretében már a belga elnökség alatt megkezdődött. **Elnökségünk az EP-vel szoros és intenzív együttműködésben kívánja folytatni a dosszié tárgyalását.** Minden érzékeny kérdésben **nagyon kiegyensúlyozott kompromisszumra törekszünk annak érdekében,** hogy **a második olvasatos megállapodás 2011. első félévében megszülessen.**

A Magyar Elnökség fontos célkitűzései közé tartozik a **közúti közlekedésbiztonsági irányelv-javaslat** tárgyalása és annak lehetőség szerinti lezárása. A Közlekedési Tanács 2010. december 2-i döntése alapján lehetővé vált, hogy a magyar elnökség az eljárást a második olvasatos tárgyalással folytassa, és nyárra akár le is zárja.

**A tárgyalás megkezdéséhez szükséges adminisztratív intézkedéseket haladéktalanul megtesszük**. Arra törekszünk, hogy az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság között mielőbb megállapodás jöjjön létre.

A magyar elnökség kiemelkedően fontosnak tartja **az első vasúti jogszabálycsomag átdolgozását**. Célunk, hogy a 2011. június 16-i tanácsülésen általános megközelítést érjünk el. Ugyanakkor – bár mindent megteszünk a siker érdekében – a tagállamok közötti nézetkülönbségek miatt elképzelhető, hogy a munka egy része a lengyel elnökségre marad.

Elkötelezettek vagyunk arra, hogy a magyar elnökség alatt előrehaladás történjen a **belvízi hajózás** területén is, a magyar elnökségi program a belvízi hajózásra prioritásként tekint.

Meggyőződésünk, hogy a belvízi hajózás megfelelő integrálása a különböző logisztikai láncokba hozzájárul a versenyképes közlekedéspolitika kialakításához. Úgy véljük, hogy a belvízi hajózás fejlesztése, mint hatékony, környezetbarát és megbízható közlekedési mód, hozzájárul a rendelkezésre álló különböző közlekedési módok optimális kihasználásához, ezáltal pedig a közlekedési és logisztikai hálózat további kapacitásnövekedéséhez.

2011. április 6-8. között Esztergomban **magas szintű belvízi hajózási konferenciát szervezünk**, amelynek témája a belvízi hajózás megfelelő integrálása a gazdaságba. A rendezvény célja a NAIADES program jövőjére és finanszírozására vonatkozó alapelvek meghatározása. Elkötelezettek vagyunk a belvízi hajózás előmozdítása érdekében a belvízi hajózás kiaknázásának növelését célzó NAIADES cselekvési program ösztönzésére, konkrét cselekvési terv összeállítására.

Az Európai Bizottság 2011 tavaszán a NAIADES program félidejű felülvizsgálatáról **előrehaladási jelentést** tesz közzé. Az áprilisi magas szintű konferencia tapasztalataira és a Bizottság előrehaladási jelentésére alapozottan **tanácsi következtetések elfogadását tervezzük a 2011. júniusi tanácsülésen**.

A Közösségen belüli belvízi árufuvarozásra és személyszállításra vonatkozó **nemzeti hajóvezetői bizonyítvány megszerzési feltételeinek összehangolásáról szóló irányelv** felülvizsgálatára vonatkozó javaslatát a Bizottság várhatóan 2011. márciusban teszi közzé. A javaslatot a megjelenést követően a munkacsoportban azzal a céllal tűzzük napirendre, hogy megállapodást érjünk el a június 16-i tanácsülésen.

A belvízi hajózás témakörén belül Magyarország számára kiemelt jelentőséggel bíraz **infrastruktúra-fejlesztési**, a **piacképzési**, munkahelyteremtő-szakképzési elemeket is tartalmazó **Duna Makro-regionális Stratégia**. **A dunai szállítás növekedésének várható mértéke a 2011 végére - 2012-re elkészülő megvalósíthatósági dokumentumok alapján állapítható meg. Ehhez kapcsolódóan a logisztika és a tranzitgazdaság fejlesztése is elindítható.**

A **Duna egyedülálló természeti értéket** képvisel Európában, és egy komplex ökológiai rendszert jelent. **Magyarország ezért csak az ökológiai szempontból elfogadható víziút-fejlesztési módokat támogatja**.

**A Duna régió közlekedése az európai közlekedésbe integrált, fenntartható rendszer**. Az összekapcsolhatóság és a mobilitás szempontjából kulcskérdés **a határokon átnyúló közösségi, valamint a tömegközlekedés fejlesztése,** amely a korábbiakban csak hiányosan szerepelt a koncepciókban. A közlekedés jobb koordinációja érdekében a megfelelő **információs rendszerek összehangolt működtetése** nyújtanak valóban integrált közlekedés-irányítást a régióban.

A magyar elnökség tehát **a régió közlekedési rendszereinek intelligens integrációját** és az **észak-déli folyosók menti infrastruktúra kiépítését** támogatja.

A horizontális kérdések területén elnökségünk két stratégiai jelentőség kérdéssel kíván foglalkozni.

A magyar elnökség kiemelt jelentőségű dossziéja a 2010–2020. évi **Közlekedéspolitikai Fehér Könyv**. **Teljes mértékben osztjuk az EP azon álláspontját**, hogy a **közlekedési ágazat** az Európai Unió fejlődésében meghatározó jelentőségű szektor, **közvetlen és jelentős hatással van a régiók és városok versenyképességére**, társadalmi és területi **kohéziójára**, nagymértékben járul hozzá az európai egységes piac megvalósításához. Ezért a következő évtizedre és az azt követő időszakra vonatkozó **közlekedéspolitikának figyelembe kell vennie, hogy a fennálló területi különbségek felszámolását célzó kohéziós politikát változatlanul meg kell tartani az Európai Unió versenyképességének javítása érdekében**.

Az Európai Bizottság végleges közleményének megjelenése 2011. márciusra tolódott, mivel a Bizottság a közlekedéspolitikai koncepciót össze kívánja hangolni az Európa 2020 stratégia „Erőforrás-hatékony Európa” zászlóshajó kezdeményezésével (klíma-energia csomaggal). Ezért **elnökségünk** a bizottság javaslatról szóló **irányadó vitát csak a június 16-i tanácsülésre tervezi, amit elnökségi összefoglalóval** **kívánunk lezárni.**

A **Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T)** jelenleg zajló felülvizsgálata kapcsán megértjük és tiszteletben tartjuk az Európai Parlament, az Európai Bizottság, és valamennyi uniós tagállam álláspontját. Azonban úgy véljük, hogy a társadalmi és gazdasági kohézió, az egységes uniós piac megteremtése nem érhető el a TEN-T hálózat még hiányzó elemeinek kiépítése, a meglevő, leromlott infrastruktúra európai szintűre hozása nélkül. Az elégtelen hozzáférhetőség a teljes EU gazdasági fejlődését lelassíthatja. Ezért meggyőződésünk, hogy a jövőbeni TEN-T politika tervezése során biztosítani kell a hiányzó kapcsolatok felszámolását és a TEN-T hálózat földrajzilag kiegyensúlyozott elérhetőségét.

Általános alapelvként rendkívül fontosnak tartjuk, hogy a Bizottság a lehető legnagyobb mértékben vonja be a tagállamokat a TEN-T felülvizsgálat folyamatába, és az azzal kapcsolatos döntésekbe. Ezt a cél szolgálja a magyar elnökség által **2011. február 7-8-án** szervezett **informális közlekedési miniszteri találkozó** is, amelynek fő témája a TEN-T hálózat felülvizsgálata, azon belül is a hálózattervezési módszertan és a finanszírozás lesz.

A legfrissebb információk alapján a TEN-T iránymutatásokról szóló jogszabály-tervezetet csak 2011 júliusában teszi majd közzé a Bizottság, így azt tanácsi formáció a lengyel elnökség alatt tárgyalhatja.

A légiközlekedésben a magyar elnökség ugyanakkor fontos lépéseket tehet az **egységes európai égbolt megvalósítása** felé. Az egységes európai égbolt (Single European Sky, SES) meghatározza az európai légiközlekedés jövőjét. A szükséges szabályok elfogadását követően most a SES tényleges kiépítésén, a funkcionális légtérblokkok kialakításán, a szabályok átültetésén van a hangsúly.

A magyar elnökség a témában **2011. március 3-4-én** **magas szintű konferenciát** szervez Budapesten. A konferencia a 2010. február 25-26-i madridi konferencia, és az annak eredményeként elfogadott Madridi Nyilatkozat folytatásának tekinthető. **Középpontjában** az európai légiforgalom-irányítási rendszer átalakítása és az egységes európai égbolt megvalósítása érdekében létrehozott SES I és II végrehajtása, annak eszközei (így a funkcionális légtérblokkok kialakításának helyzete, a SESAR és a NextGen rendszerek összehasonlítása, harmonizációjának szükségessége), illetve az egységes európai égbolt pán-európai szintű megvalósítása) állnak. A konferencia további célja **a Budapest Nyilatkozat** elfogadása, amelyben a résztvevők megfogalmazzák jövőre vonatkozó közös szándékukat és meghatározzák a további teendőket.

Az egységes európai égbolt megvalósításának jelenlegi szakaszában prioritás a **SESAR program** kiépítésiszakaszára való felkészülés. Emellett alapvető fontosságú, hogy az új generációs légiforgalom-irányító rendszerek közötti átjárhatóság biztosítva legyen. **Várhatóan 2011. márciusban írják alá az EU és az Amerikai Egyesült Államok Szövetségi Légiközlekedési Hivatala között a polgári repülést érintő kutatás és fejlesztés tárgyában létrejött együttműködési szándéknyilatkozatot.**

A magyar elnökség szintén kiemelten kívánja kezelni a **nemzetközi légiközlekedési kapcsolatokat**. A **Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (ICAO) tervezett Együttműködési Megállapodás** aláírásáról szóló tanácsi határozat elfogadását tervezzük a márciusi közlekedési tanácsülésen.

A harmadik országokkal folytatott tárgyalásokat a magyar elnökség a Bizottság által elért eredmények és meghatározott ütemterv alapján, a tagállamok véleményének figyelembevételével támogatja.

Így a magyar elnökség – a Bizottság erre vonatkozó javaslatának megjelenése esetén – napirendre kívánja venni a **Moldovával** kötendő átfogó légiközlekedési megállapodás tárgyában tervezett és az EU-**Svájc** megállapodásban foglalt forgalmi jogoknak a cabotage jogokra való esetleges kiterjesztéséről szóló tárgyalásokra vonatkozó felhatalmazást. A magyar elnökség alatt várható – szintén a Bizottság erre vonatkozó javaslatának előterjesztésének függvényében – **Izland és Norvégia** **EU-USA átfogó légügyi megállapodáshoz való csatlakozásá**ról szóló jegyzőkönyv aláírásáról szóló tanácsi határozat elfogadása.

Emellett részt kívánunk venni a **Brazíliával,** valamint **Izraellel** megkezdett átfogó légügyi megállapodás megkötésére irányuló tárgyalások folytatásában.

A **tengeri közlekedési dossziékkal** kapcsolatban a tengerparttal nem rendelkező Magyarország az európai uniós döntéshozatali gyakorlatban általánosan bevett szokás szerint az e tárgyban sokkal inkább érintett trió partnere, Belgium segítségét kérte. A tengeri hajózási dossziékat a belga kollégák támogatásával, velük szoros együttműködésben visszük tovább a magyar elnökség alatt.

Folytatni kívánjuk a belga elnökség által megkezdett **Európai Tengerbiztonsági Ügynökségről szóló rendelet felülvizsgálatát**, amelyről márciusban tanácsi megállapodás elérését tervezzük.

Az **Európai Uniónak a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló 1974. évi athéni egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyvhöz való csatlakozásáról** márciusban tanácsi határozat elfogadását tűztük ki célul.

Várhatóan a magyar elnökség hivatali ideje alatt jelenik meg a **tengerészeti felszerelésekről szóló irányelv felülvizsgálatáról** szóló bizottsági javaslat is, amelynek tárgyalását szintén meg kívánjuk kezdeni. Reményeink szerint a Közlekedési Tanács júniusi ülésén általános megközelítést -– vagy megfelelő előrehaladás esetén politikai megállapodást – tudunk elérni.

***Tisztelt Elnök Úr, tisztelt Hölgyeim és Uraim!***

Tisztában vagyok azzal, hogy csak a Tagállamokkal, a Bizottsággal és Önökkel együttműködve lehetünk eredményesek, ezért bízom benne, hogy készek támogatni elnökségi programunkat.

Biztosíthatom Önöket, hogy a Magyar Elnökség nyitott a konzultációra és az ésszerű kompromisszumok megtalálására. Ennek nyitányaként várom kérdéseiket, hozzászólásaikat, és bízom benne, hogy az elkövetkező hat hónap alatt lesz még további alkalmunk eszmecserét folytatni.

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!