

SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK

Az Infojegyzet a kormány [T/9723.](#) számú, a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény módosításáról szóló törvényjavaslatához kapcsolódóan mutatja be a személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos legfontosabb európai uniós és magyar stratégiai dokumentumokat.

- Személyszállítási közszolgáltatás: a nyilvánosság számára megkülönböztetés nélkül és folyamatosan nyújtott általános gazdasági érdekű személyszállítási szolgáltatások ([1370/2007/EK rendelet](#)).
- Közforgalmú személyszállítási szolgáltatás: az a személyszállítási szolgáltatás, amelyet – a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében – bárki igénybe vehet ([2012. évi XLI. törvény](#)).
- Közlekedési szolgáltató: a vasúti igazgatási szerv, a közlekedési vagy a hajózási hatóság által kiadott, a tevékenység végzésére jogosító engedély birtokában a [2012. évi XLI. törvény](#) alapján személyszállítási szolgáltatási tevékenységet végző gazdálkodó szervezet.
- Multimodális személyszállítási csomópont: legalább két személyszállítási mód közötti kapcsolódási pont – mint például a „parkolj és utazz” parkolók –, ahol biztosított az utazási tájékoztatás, a közösségi közlekedéshez való hozzáférés és a közlekedési módok közötti átszállás, és amely kapcsolódási pontként szolgál a városi csomópontokon belül és azok között, valamint a városi csomópontok és a nagyobb távolságokra kiterjedő közlekedési hálózatok között. (EU [2024/1679 rendelet](#)).

Európai uniós dokumentumok

A közlekedés az egyik olyan uniós politika, ahol az Unió és a tagállamok között a hatáskörök megosztottak ([EUSZ 4. cikk](#)).

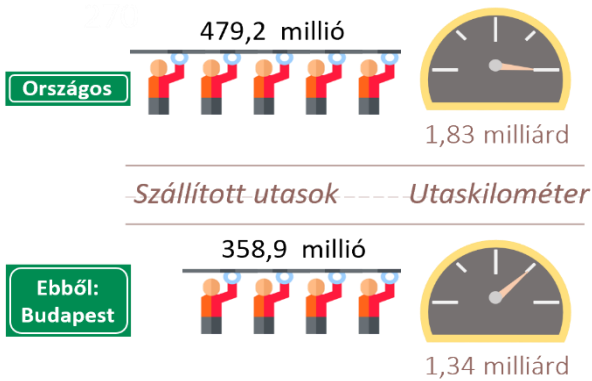
A közlekedésről szóló fehér könyv [[COM\(2011\)0144 végleges](#)] alapján az uniós üveghatásúgáz-kibocsátás csökkentése érdekében ösztönözni kell a közösségi személyszállítás erősítését és a környezetbarát közlekedési módokra való áttérést. A cél az, hogy a belső égésű motorral működő gépjárművek használatát 2030-ig felére kell csökkenteni, 2050-re pedig teljesen el kell hagyni. Emellett a közepes távolságú személyszállítás többségét vasúton kell lebonyolítani, 2050-re pedig a törzshálózat valamennyi repülőterét be kell kapcsolni a vasúti hálózatba is.

A 2013-ban közzétett ún. **városi mobilitási csomag** [[COM\(2013\)0913final](#)] a korábbinál nagyobb összegű finanszírozást irányzott elő a környezetbarát városi közlekedés fenntarthatóságának javítására. Az Európai Parlament állásfoglalása [[P8_TA\(2015\)0423](#)] inkább egy alulról felfelé építkező megközelítést ajánlott, amely teret engedne a helyi kísérletezéseknek és az innovációnak. Hangsúlyozták, hogy a rendkívül fejlett, hatékony, megfizethető, biztonságos és hozzáférhető tömegközlekedés a fenntartható városi fejlődés szerves része. Kiemelték a kötött pályás tömegközlekedés társadalmi előnyeit is. Az Európai Számvevőszék 2020. évi [különjelentése](#) nem tapasztalt jelentős elmozdulást a fenntarthatóbb közlekedési módok felé. A **városi mobilitás új uniós keretrendszere** [[COM\(2021\)811 final](#)] a biztonságos, hozzáférhető, inkluzív, intelligens, rugalmas és kibocsátásmentes városi mobilitásra való átállást támogatja. A keretrendszer új beruházásokra hív fel és kiemeltként kezeli a tömegközlekedést és a multimodalitást, vagyis a különböző közlekedési módok kombinációját.

Az **alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája** [[SWD\(2016\)244 final](#)] az európai közlekedés dekarbonizációjának felgyorsítására tett javaslatokat, és többek között ösztönzi a belföldi autóbusszolgáltatások, valamint a városi tömegközlekedés fejlesztését.

A közlekedés kérdését is részletező **európai zöld megállapodás** [[COM\(2019\) 640 final](#)] cselekvési terve szerint javítani kell a tömegközlekedést és fejleszteni a multimodális szállítást. A klímasemlegesség eléréséhez 2050-ig a közlekedésből származó kibocsátások 90 százalékos csökkentése szükséges.

1. ábra: A helyi személyszállítás forgalma Magyarországon, 2024. II. negyedév



Forrás: [Infoszolg/KSH 24.2.1.19.](#)

A **fenntartható és intelligens mobilitási stratégia** [COM(2020)789 final] egyik kiemelt területe a városok közötti és a városi mobilitás fenntarthatóbbá és egészségesebbé tétele, többek között a multimodális rendszerek fejlesztésével, a **negyedik vasúti csomag** végrehajtásával, a vasúti piacok verseny előtti megnyitásával és az egységes európai vasúti térség megerősítésével. Az Unió támogatja a multimodális utazási információs, foglalási és jegyárusítási szolgáltatásokat, de vizsgálnia kell a szolgáltatók jogait és kötelezettségeit is. 2030-ig az 500 km-nél rövidebb utazások esetében a menetrend szerinti csoportos utazásnak karbonsemlegesnek kell lennie, valamint a helyközi és városi mobilitást fenntarthatóvá kell tenni például a nagy sebességű vasúti forgalom megkétszerezésével.

A Bizottság a **távolsági és a határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások fellendítésére készített cselekvési terve** [COM/2021/810 final] a terület erősítését tűzte ki célként. Jelenleg a vasút a határokon átnyúló közösségi személyszállításnak mintegy 10 százalékát teszi ki Európában. A cél érdekében – többek között – a vasúti jármű és infrastrukturális fejlesztéseket rövidebb határidőkkel kell végrehajtani; legalább 160 km/h vonalsebességet kell elérni a törzshálózat és a kibővített törzshálózat esetében; ösztönző pályahasználati díjakat kell meghatározni, illetve valamennyi központi uniós repülőtér és 4 millió utas feletti forgalmú uniós repülőtér esetében erősíteni kell a vasúti összeköttetést. Fontos feltétel, hogy a többi közlekedési móddal egyenlő versenyfeltételeket kell teremteni.

A **transzeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T) szóló, felülvizsgált rendelet** (az Európai Parlament és a Tanács [2024/1679 rendelete](#)) 2024. július 17-től lépett hatályba. A fejlesztés általános célja az Unió egészére kiterjedő, magas színvonalú, egységes multimodális közlekedési hálózat létrehozása.

A célkitűzések:

- fenntarthatóság,
- kohézió,
- hatékonyság,
- felhasználóbarát szolgáltatás.

Az európai közlekedési folyosók egyik általános prioritása olyan nagy teljesítményű, átjárható, többek között nagy sebességű vasúti személyszállítási hálózatok fejlesztése, amelyek városi csomópontokat kötnek össze.

A személyszállításra vonatkozó követelmények:

- 2030-ra a TEN-T törzshálózat személyforgalmi vonalai,
- 2040-re pedig a kiterjesztett törzshálózat vonalai teljesen villamosítottak legyenek.
- 2040-re a TEN-T törzshálózaton és a kiterjesztett törzshálózaton található személyszállító vasútvonalaknak támogatniuk kell a 160 km/h vagy annál nagyobb sebességgel közlekedő vonatokat.
- 2040. december 31-re biztosítani kell, hogy a személyszállító vonatok esetében két városi multimodális személyszállítási csomópontot, illetve egy városi multimodális személyszállítási csomópontot és egy határátkelőhelyet összekötő vasúti szakaszokat illetően a kiterjesztett törzshálózat személyforgalmi vonalain az egyes vasúti szakaszok hosszának több mint 75 százalékát legalább 160 km/h sebességre tervezzék.
- 2030. december 31-ig olyan multimodális személyszállítási csomópontokat kell kialakítani, amelyek megkönnyítik az első és utolsó kilométer megtételére szolgáló összeköttetéseket, beleértve a tömegközlekedési infrastruktúrához és az aktív mobilitáshoz való hozzáférést is.

A városi csomópontok további prioritásai: a zökkenőmentes összeköttetés megteremtése a TEN-T, valamint a regionális és helyi közlekedési infrastruktúra között, a hatékony és alacsony zajszintű, kibocsátásmentes közlekedés és mobilitás előmozdítása, a városi flották zöldítése, a tömegközlekedés és az aktív közlekedési módok modális részarányának növelése.

Az évente több mint 12 millió utast kiszolgáló főbb repülőtereket távolsági vasúttal kell összekötni. A 4 és 12 millió fő közötti utasforgalmat bonyolító olyan repülőterek esetében, amelyek a transeurópai vasúthálózat egy városi csomópontjában vagy annak közelében helyezkednek el, gondoskodni kell a repülőtérnek és az adott városi csomópontnak vasút, metró, helyiérdekű vasút, villamos, kötélvontatású kocsik vagy kivételesen egyéb kibocsátásmentes tömegközlekedési megoldások révén való összeköttetéséről.

A vasúti, egyéb kötöttpályás és közúti személyszállítási közszolgáltatások esetében az [1370/2007/EK rendelet](#) határozza meg, hogy az illetékes hatóságok miként járhatnak el a személyszállítás területén az általános érdekű szolgáltatás nyújtásának garantálása érdekében.

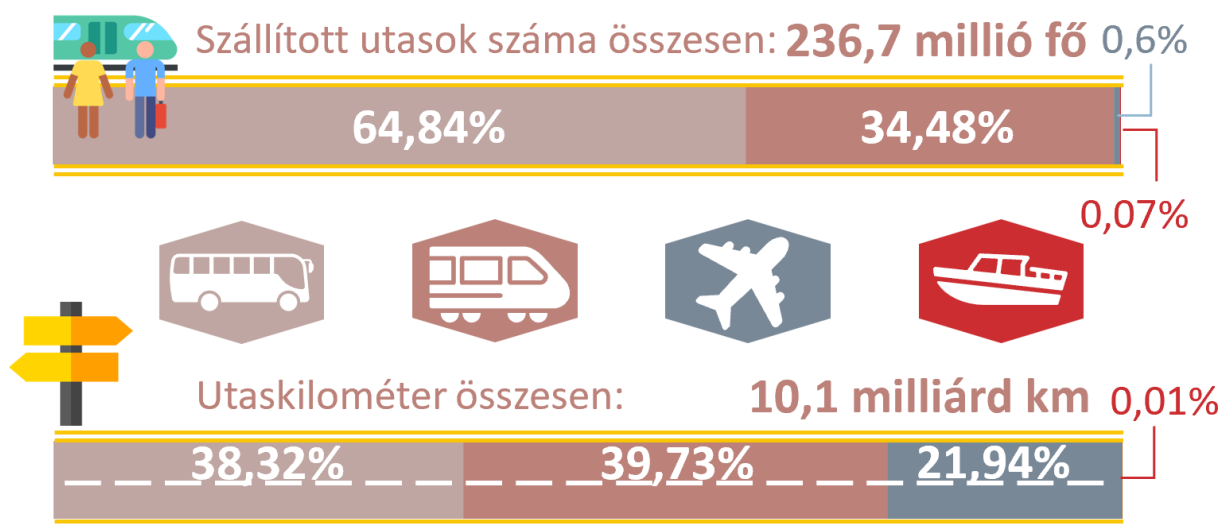
MAGYARORSZÁG

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló [2012. évi XLI. törvény](#) alapvető célkitűzése, hogy szolgáltatásközpontú, átlátható támogatási módokon keresztül ellentételezett olyan egységes közszolgáltatási személyszállítási rendszer jöjjön létre, amely elősegíti

- a közösségi közlekedés társadalmi és gazdasági elsőbbségének érvényre jutását az egyéni közlekedéssel szemben;
- az országos, a regionális, az elővárosi és a helyi személyszállításra vonatkozó európai uniós követelmények kielégítését;
- a hatékonyan működő, folyamatosan javuló szolgáltatást nyújtó szolgáltató előre tervezhető, átlátható és fenntartható finanszírozását.

A törvény **hatálya** alá tartozik a Magyarország területén végzett belföldi és nemzetközi közúti és vasúti, a saját számlás, a helyi menetrend szerinti helyi közszolgáltatást végző hajózás és az iskolabusz vagy közösségi busszal végzett személyszállítási szolgáltatás.

1. ábra: Helyközi személyszállítás közlekedési módok szerint Magyarországon, 2024. II. negyedév



Forrás: [Infoszolg/KSH 24.2.1.14.](#)

A 2014-ben elfogadott [Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia](#) egyik célkitűzése az „előnyösebb személy- és áruszállítás” erősítése, azaz – elsősorban a személyszállításban – a közösségi közlekedés előnyben részesítése és fejlesztése. Ennek érdekében „*összekapcsolt, együttműködő utazási láncokat kell kialakítani a közös közlekedési infrastruktúra megteremtésével, a menetrendek és a tarifarendszer összehangolásával.*” Szükséges a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát is növelni. A közforgalmú személyszállítás terén törekedni kell a működtetés saját bevételekkel történő hatékony finanszírozására,

illetve hosszabb távon elfogadható mértékű elmentételezésre a közszolgáltatás megrendelője részéről. A stratégia, 2020-ra, 2030-ra és 2050-re tűzött ki fejlesztési célokat.

A kormány 2021-ben fogadta el a 2050-ig szóló [Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégiát \(1620/2021. \(IX. 3.\) Korm. határozat\)](#), amely a fenntarthatóbb, zöldebb, biztonságosabb és jobb összeköttetésű közlekedés megteremtése érdekében támogatja a városi, elővárosi tömegközlekedés fejlesztését, továbbá a „tiszta” elektromos meghajtású tömegközlekedési járművek beszerzését.

Források:

- 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
- Fehér könyv. Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé [[COM/2011/0144 végleges](#)]
- Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé [[COM/2013/0913 final](#)]
- A városi mobilitás új uniós keretrendszere [[COM/2021/811 final](#)]
- Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája [[SWD\(2016\) 244 final](#)]
- Az európai zöld megállapodás [[COM\(2019\) 640 final](#)]
- Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása [[COM\(2020\) 789 final](#)]
- Cselekvési terv a távolsági és a határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások fellendítésére [[COM/2021/810 final](#)]
- Az Európai Parlament és Tanács (EU) [2024/1679 rendelete](#) (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg)
- [2012. évi XLI. törvény](#) a személyszállítási szolgáltatásokról
- [1486/2014 \(VIII. 28\) Kormányhatározat](#) a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiáról
- [Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, 2014.](#)
- [1620/2021. \(IX. 3.\) Kormányhatározat](#) a Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia elfogadásáról