

Budapesti Gazdasági Főiskola
Külkereskedelmi Főiskolai Kar
Nemzetközi gazdálkodás szak

Infrastruktúra és szolgáltatási szektor,
valamint az EU jelenlegi helyzete közlekedéspolitikai szempontból

Készítette: Bogyó Judit (Q49HHV)
Kovács Kata (XWVX50)

Budapest, 2009. május 13.

Tartalomjegyzék

1.	Varga Violetta (2008):A negyvenéves vámunió halad a korral.....	3
2.	Andó Gergely (2009): Új vasúti árufuvarozási folyosók.....	4
3.	Zsolnay Tamás (2009): Magyarország és az uniós közlekedéspolitika.....	5
4.	A tagállamok közötti energiaszolidaritást erősítené az EP (2009)	7
5.	Szabad kórházválasztás az EU-n belül (2008).....	8
6.	Az EU közlekedéspolitikájának jövője (2009):Interjú Kazatsay Zoltánnal, az Európai Bizottság .	9
7.	Teljessé vált az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (2008)	10
8.	Döcögősen halad a postai piac liberalizációja (2009).....	11
9.	Szabad az út a mobil műholdas szolgáltatások előtt (2008)	11
10.	Minden európaít csatlakoztatna a netre a Bizottság (2008).....	12
11.	Szélessávú infrastruktúrafejlesztési pályázatok magyarországi tapasztalatai.....	13
12.	Gál András, Kis Gergely (2008): Helyzetkép a magyarországi szélessávú infrastruktúráról ...	14
13.	Gál András, Kis Gergely, Tímár Szabolcs (2009): Reform-audit 2009	14
14.	Horváth Pál, Kis Gergely (2009): A szélessávú verseny és a nyílt hálózati hozzáférés.....	14
15.	Internethajó (2009): Kék Notesz 2009.....	15
16.	A szélessávú infrastruktúra és a szélessávú szolgáltatások nemzetgazdasági	16
17.	Kiss Gabriella (2008): Szélessávú infrastruktúra fejlesztések Magyarországon.....	16
18.	Kovács Kata (2009): Szélessávú infrastruktúra – fejlesztési projektek Magyarországon.....	17
19.	Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (2009): Nemzeti Akcióprogram a növekedésért és	17
20.	Tétényi István (2008): Az internet erőtér.....	18

1. Varga Violetta (2008):A negyvenéves vámunió halad a korral
Navigátor XVI.évfolyam 12.szám, 2008.december p.10-11

Tartalom

Torda Csaba vámigazgató a Szállítmányozás 2008 konferencián tartott előadásának tárgya egy olyan Modernizált Vámkódex bevezetése, melyre egyrészt az uniós vállalatok versenyképességének, másrészt a biztonság és a védelem növelése miatt lenne szükség.

A transznacionális gazdasági társaságok működése ugyanis átláthatóbb és logikusabb vámszabályokat valamint közös kockázatelemzést is igényel, és fontos szempont a papír alapú nyilatkozatokról az elektronikus üzenetcserere való váltás, mely hazánkban ferihegyen és a délpesti vámszolgálatnál már meg is valósult.

Korántsem olyan egyszerű azonban e korszerűsítés bevezetése, tekintve hogy a jogszabályi háttér felemás, hiszen a keretet a Közösségi Vámkódex létrehozásáról már 2008-ban megalkotta és hatályba léptette az Európai Parlament és a Tanács, ám a végrehajtási rendelet kidolgozás alatt áll, mert még túl sok benne a vitás pont. A rendelkezések alkalmazásának végső határideje 2013 június 24.

A szakember a Modernizált Vámkódex új elemei között említette, hogy a fuvarozónak például elektronikus be-és kilépési árnyilatkozatot kell benyújtania minden olyan árura vonatkozóan, amely a külső határokon áthalad.

További könnyítés, hogy az árutovábbításban megadott adatok felhasználhatók az említett nyilatkozatként, amennyiben az árukat a Közösség vámterületére árutovábbítási eljárás keretében szállítják be, az adatok cseréje elektronikusan valósul meg, és ha az adatok magukban foglalják a belépési nyilatkozathoz szükséges, 30A mellékletben szereplő adatokat.

Toábbi új elemként szerepel a központosított vámkezelés, amelynek értelmében bármely gazdálkodó kérheti a székhely szerinti tagállam vámhivatalában a vámkezelést, még akkor is, ha a nem közösségi áruk egy másik tagállamban vannak.

Szó esett a konferencián a 2009 január elsejétől működő AEO-konceptióról-mint a szeptember 11-ei terrorcselekmények hatására kidolgozott biztonsági és védelmi intézkedéscsomagról is.

Eme jogintézmény az Engedélyezett gazdálkodó(authorised economic operator,AEO) státusz megalkotásával lehetővé teszi, hogy a nemzetközi kereskedelem biztonsága javuljon és egyszerűsödjön is. A tanúsítvány legnagyobb érdeme, hogy például egy Magyarországon kiadott példányt is kötelesek elfogadni szerte az uniós tagállamokban, hiszen a megbízhatóságra épül, valamint előnye a kevesebb fizikai és okmányalapú ellenőrzés, elsőbbségi vizsgálat fizikai

áruvizsgálat esetén, valamint hogy az ellenőrzések az érintett vámhivatal helyétől eltérő helyen is elvégezhetők.

Nem szabad megfeledkezni a járulékos előnyökről sem: jobb kapcsolat a vámhatósággal, jobb kommunikáció mind a vállalaton belül, mind az üzleti partnerekkel, kevesebb késedelmes küldemény, az alkalmazottak jobb azonosítása, a bűncselekmények számának csökkenése, valamint csökken a határátlépésre és vámkezelésre fordított idő, így a kapcsolódó logisztikai költség.

2. Andó Gergely (2009): Új vasúti árufuvarozási folyosók

Navigátor XVII.évfolyam 1-2.szám, 2009 február, p.24-25.

Tartalom

A cikk középpontjában az Európai Bizottság által közzétett „a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról” szóló rendelet áll, ennek keretében többek között szorgalmazzák a vasúti pályahálózat-működtetők közötti szorosabb együttműködést, olyan vasúti tengelyek meghatározását, amelyekben az árufuvarozás elsőbbséget élvez, a vasúti infrastruktúrához való szabad hozzáférés még fennálló akadályainak lebontását és a kölcsönös átjárhatóság növelését a vasúti és az intermodális közlekedés terén.

A javaslat szerint az „árufuvarozási folyosó” a vasútvonalak olyan halmaza, amely egy vagy több stratégiai jelentőségű, terminált köt össze egy vagy több másik stratégiai jelentőségű terminállal, és amely egy főútvonalból, valamint alternatív útvonalakból és az ezeket összekötő vonalakból, továbbá az árufuvarozási terminálokban, a rendezőpályaudvarokon, és a vonatösszeállító állomásokon található vasúti infrastruktúrákból, és kapcsolódó berendezéseikből, valamint a fent említett elemeket összekötő vonalakból áll. Az árufuvarozási folyosó a definíció szerint része a TEN-T hálózatnak.

E folyosók vélhetően egybe fognak esni a már korábban kiemelt fejlesztési útvonalakként megjelölt ERTMS-folyosókkal. E vonalak esetén a tagállamok már korábban vállalták, hogy kiépítik az EGYséges Európai Vonatbefolyásolási rendszert (ETCS-t), ezzel jelentős lépést tétel a hálózatok egységesítése felé.

A nemzetközi árufuvarozás megkönnyítésére egyablakos rendszert vezetnének be a nemzetközi menetvonalak iránti kérelmek befogadására.

A rendelet arról is rendelkezik, hogy a vonalakon kapacitástartalékkal kell rendelkeznie abból a célból, hogy gyorsan és megfelelő módon tudják biztosítani az eseti árufuvarozási igényeket is.

Az irányelv leszögezi, hogy a pályahálózat működtetői kidolgozzák és közzéteszik a különböző forgalomtípusokra vonatkozó, az árufuvarozási folyosó forgalmának zavara esetén alkalmazandó elsőbbségi szabályokat. A rendelet alapján kidolgozott programok finanszírozására az EU nem különített el külön forrást, az eddigi keretek között kell megvalósítani.

Az Európai Vasúti Közösség (CER) és az európai árufuvarozó társaságok azt szorgalmazzák, hogy a folyosókon az engedélyezett vonathossz, a tengelyterhelés, és a maximális tömeg legyen egységes.

A CER adatai szerint a francia-olasz-szlovén-magyar ukrán útvonal hazai szakaszán akár 70%-kal is növekedhet az áruforgalom 2020-ig, itt addig 3 milliárd eurónyi beruházást kellene végrehajtani. Ennek egy része várhatóan meg is valósul, mivel az itteni fejlesztések szerepelnek a Nemzeti Fejlesztési Tervben is.

A német-lengyel-cseh-szlovák-magyar-román útvonalon szintén 70% közeli forgalomnövekedést remélnek 2020-ig, a magyar szakasz beruházási igényét 2,7 milliárd euróra teszik.

Ma még nem látható világosan, hogy 2020-ig mennyi beruházás valósul meg európai szinten. De van remény arra, hogy a magyarországi hálózati elemek esetén szinte minden szükséges beruházás megvalósul 2020-ig.

3. Zsolnay Tamás (2009): Magyarország és az uniós közlekedéspolitika

Európai Tükör különszám (2009. március), Magyarország öt éve az európai Unióban 2004-2009, p.157-171

Tartalom

A szerző tanulmányának célja az Unió közlekedéspolitikájának, az elmúlt öt évben lezajló, jelentősebb, átfogó gazdasági hatással járó fejleményeinek ismertetése. Közlekedéspolitikai alágazatonként rendszerezi a hatályban lévő irányelveket hazánkra vonatkozóan.

Elsőként a vasúti közlekedésre tér ki, mely ágazatban jelentős előrelépés történt a piaci liberalizáció és a kölcsönös átjárhatóság terén a *második és harmadik vasúti jogszabálycsomag* megszületésének köszönhetően. Említést tesz a *közösségi vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló irányelvről*, mely a vasúti járművek engedélyeinek kölcsönös elismerését szolgáló jogszabálycsomag része, majd kitér a még vita tárgyát képező az *árufuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakításának rendlettervezetére*.

A közúti közlekedést illetően a biztonság és a környezet védelme adta a politikai intézkedések alapját, ugyanakkor nem sikerült felülemelkedni a tagállami nemzeti érdekeken, nem jött létre

megállapodás a hétvégi forgalomkorlátozások vagy a határon átnyúló szankciók ügyében sem, és még mindig tabu témának számít az egységes sebességkorlátozás vagy a megengedett véralkoholszint kérdése. Megállapodás született azonban a közúti közlekedés egyes szociális jellegű jogszabályainak harmonizációjáról és elfogadták a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló irányelvet. Még nem fejeződött be az ún. közúti csomag döntéshozatali eljárása.

A vízi közlekedés terén a döntéshozók figyelme a környezetszennyezésnek illetve a balesetek jövőbeli megelőzését célzó intézkedésekre irányult amelyek a hét elemből álló ún- harmadik tengerbiztonsági csomagban öltöttek testet.

A légi közlekedésben a harmadik országokkal kötendő megállapodások, az egységes európai égbolt jogszabálycsomag kialakítása, biztonsági és védelmi kérdések, valamint utasjogi ügyek szerepeltek napirenden. Hazánk szempontjából a szerző szerint kiemelten fontos a Bizottság részére adandó felhatalmazások harmadik országokkal kötendő légi közlekedési tárgyalásokra. Szó esik a balkáni térség államaival kötött, az Eu-usa ,Eu-Kanada légiközlekedésre vonatkozó megállapodásokról is.

Horizontális ügyek terén említést tesz a nagy uniós projektekről (Galileo), a biztonság és a környezet fokozottabb védelme kapcsán született programokról valamint a közszolgáltatások szabályainak fejlesztéséről is.

A folyamatban lévő és a közeljövőben napirendre kerülő kérdések között szerepelteti a jövőbeli cseh elnökség által kitűzött közúti csomagot valamint az Eurovignette-irányelv módosításáról szóló javaslatot is. A tanulmányban célként szerepel még a légi közlekedés területén az egységes európai égbolt csomag elfogadása, a SESAR-projekt illetve továbblépés a Galileo műholdas navigációs rendszer alkalmazásaival és a transzeurópai közlekedési hálózatok felülvizsgálatával kapcsolatos előrehaladás.

Végül, megállapítja hogy uniós elnökségünk felkészüléséhez változtatni kellene napjaink gyakorlatán, miszerint a politikusok ingerküszöbét csak egy-egy kiemelkedő gazdasági vagy társadalmi hatású ügy éri el, ugyanis nem lehet vagylagos, hogy adott szakértő belpolitikailag fontos ügyel vagy uniós döntéshozatallal foglalkozzék, mert mindkettőre van kapacitás.

4. A tagállamok közötti energiaszolidaritást erősítene az EP (2009)

http://www.bruxinfo.hu/index.php?lap=dokument/dokument&dok_id=25145

Megjelenés ideje: 2009. február 5.

Tartalom

A cikk az Európai Parlament klímavédelmi célkitűzésekkel, az atomenergia nagyobb szerepének, és a nukleáris beruházások menetrendjének kidolgozásának megvalósításával foglalkozó jelentését összegzi. Továbbá kitér arra, hogy az energia már nem pusztán energiapolitikai, hanem külpolitikai ügy is: éppen ezért az EP azt szorgalmazta, hogy a termelő és tranzitországokkal kötendő jövőbeni kereskedelmi és partnerségi megállapodásokba illesszenek be egy úgynevezett energiabiztonsági záradékot is. Ez utóbbi megtiltaná az ellátás kereskedelmi viták miatti szüneteltetését.

Az EP szerint tagállami és uniós szinten működőképes vésztervet kell kidolgozni, amely lehetővé teszi a vészhelyzet egységes kihirdetését, a koordinált fellépést, a tartalékok elosztását a krízis által érintett országok számára, továbbá vészintézkedések meghozatalát a kevésbé vagy egyáltalán nem érintett országokban annak érdekében, hogy a krízis által sújtott tagállamokban pótolni lehessen a kiesett földgázmennyiséget. Felmerült egy zöld, a fenntartható növekedést célzó, a környezetipari innovációkat gerjesztő és hasznosító európai, 'zöld new deal' szükségessége is.

A Parlament mindemellett támogatásáról biztosította a beszerzési források diverzifikálását célzó projekteket, különösen a Nabucco- és a Törökország-Görögország-Olaszország gázösszeköttetésre irányuló déli gázfolyosó fejlesztését, valamint Igéria, Spanyolország, Franciaország és a kontinentális Európa teljes összeköttetését biztosító MEDGAZ projektet. A jelentés a nemzeti földgáztermelés visszaesésére és számos országban az energiaszerkezetben bekövetkezett változásokra tekintettel támogatja az összes jelenleg tervezett földgáz- és villamosenergia-infrastrukturális projekt mielőbbi végrehajtását annak érdekében, hogy az igények kielégítése a jövőben is biztosítható legyen.

A képviselők szerint az Uniónak gyorsan hozzáférhető gáztartalékokat kell kialakítania, és egy egységes, minden tagállamot összekötő gáz- és elektromosenergia-hálózatot kell kiépítenie, amely észak-déli irányban halad, bekapcsolja Közép- és Délkelet-Európát, és összeköti a leginkább veszélyeztetett balti államokat a nyugat- és délnyugat-európai hálózattal.

A jelentés kitért arra is, hogy az elsőbbséget élvező és európai érdekű energiahálózatok kialakítása jelentős késedelemben van, rámutatva, hogy a beruházások elmaradása korlátozza a belső piac hatékony működését.

5. Szabad kórházválasztás az EU-n belül (2008)

http://www.bruinfo.hu/index.php?lap=dokument/dokument&dok_id=24183

Megjelenés ideje: 2008. július 3

Tartalom

A cikk írója egy sok éve húzódó kényes téma, az EU-n belüli egészségügyi ellátás fejleményeiről tudósít. Az Európai bizottság egy olyan irányelv-javaslatot fogadott el a betegjogokról vonatkozóan, mely jogilag lehetővé teszi az uniós állampolgárok számára az egészségügyi ellátás igénybevételét a többi tagállamban. Oly módon igénybe venni a külföldi egészségügyi ellátást hogy annak költségeit csak oly mértékben térítik meg, mintha odahaza részesült volna egészségügyi ellátásban.

Jelen adatok szerinte a külföldön kezelt állampolgárok száma csekély, az ehhez kapcsolódó költségek a nemzeti egészségbiztosítási kiadás 1 százaléka, de mivel hatalmas szektorról van szó ez az arány is hatalmas, mintegy 10 milliárd eurót tesz ki az Unióban. Az EU egészségügyi biztosa, Andruel Vasziliu, egy sajtótájékoztatón ismertette a Bizottság javaslatait. Kihangsúlyozta, hogy az irányelv-javaslat nem érinti a tagállamok egészségügyi és társadalombiztosítási rendszerét, azonban minden egyes tagállamban élő állampolgárnak biztosítják azt a jogot, hogy minőségi és biztonságos ellátást kapjon abban a tagországban amelyet választott.

A tervezet azt is kimondja, hogy a külföldieknek az adott ország lakóival teljesen megegyező jogokat kell biztosítani az orvosi ellátás igénybevétele során. A nemzeti egészségügyi rendszerek közötti együttműködést is szorosabbá teszi, illetve szorgalmazzák hogy építsenek ki olyan információs hálózatokat, mely segítségével a külföldi állampolgárok is tájékozottabbak lehetnek.

A kérdés jogosan merülhet fel, minek új közösségi szabályozást alkotni, ha az a közösségi alapszerződésből is levezethető, hogy rendelkezünk azzal a joggal, hogy igénybevehetjük a külföldi egészségügyi szolgáltatást. 2004-ben a Bizottság előterjesztett egy direktívát. A Tanács és a Parlament végül olyan direktívát fogadott el melyből az egészségügyi szolgáltatásokat kizárták. Majd elkezdődött egy széleskörű konzultáció melynek eredményeképpen úgy határoztak, hogy önálló irányelvre is szükség van ezen a területen. A sok igénybevett külföldi egészségügyi szolgáltatás miatt fenáll annak a lehetősége, hogy a nemzeti egészségbiztosítás költsége nagymértékben megnő valamely tagállamban, akkor az az ország igénybe veheti az e célra létrehozandó védzáradékot. Ilyen esetekben visszaállíthatja az előzetes engedély kötelezettségét is. A határon átnyúló ellátás eseteiben annak az országnak a biztonsági és minőségi előírásai érvényesek, amely területén az ellátás történik, tehát nem a beteget küldő országéi. A Bizottság egyúttal szorgalmazza nemzeti kontaktpontok létrehozását, a kezelésekkal kapcsolatos információk

beszerzésére. Brüsszel így kívánja növelni a polgárok bizalmát a külföldi ellátás iránt. Emellett európai referenciahálózatok kiépítését, az e-egészségügy szélesebb körű hasznosítását is tervezik.

6. Az EU közlekedéspolitikájának jövője (2009): Interjú Kazatsay Zoltánnal, az Európai Bizottság Közlekedés és Energia Főigazgatójának főigazgató-helyettesével

http://www.feliciter.net/cikk/hatter/az_eu_kozlekedespolitikajanak_jovoje/2190/

Megjelenés ideje: 2009. április 28.

Tartalom

Az interjú kezdetén a csatlakozásunk óta megvalósult tervekről, problémákról értesülhetünk. Ezek között szerepel, a mentességek elérése, miszerint Öt éves átmeneti mentességet ért el Magyarország a kábotázs kérdésének kapcsán, mivel a tagországok egy része ugyanis nem volt képes előbb feloldani a piacát.

Kevés előrehaladást érzékeln az úthálózat feljavítását illetően, vagyis ez nem teljesült olyan mértékben, mint ahogy azt tervezték. Ez nem csak azért nem szerencsés, mert nemzetközi kötelezettségvállalást takar, hanem azért is, mert ez Magyarország saját belső gazdasági működését is korlátozza.

Célként volt megjelölve továbbá, hogy a magyarországi vállalkozói réteg képes legyen beilleszkedni az uniós piacba, és ott minél nagyobb hatékonysággal tudjon működni. Ehhez elsősorban a jogszabályi környezet változtatása volt szükséges.

Az válaszadó Említést tesz azokról a főbb elemekről, melyek meghatározzák az EU-s közlekedéspolitika fő irányait az elkövetkező években. Ilyen fontos lehet a piacnyitás, és a környezetvédelem, ez ugyanis a közlekedés szempontjából különös jelentőséggel bír, valamint egy egységes európai közlekedési rendszert kialakítása, műszaki és adminisztratív szempontból egyaránt.

A TEN-T hálózatok kiépítésének felgyorsítása határozott szándék. Az EU rehabilitációs programja 500 millió eurós támogatást különített el erre a célra 2010-2011-ig. Magyarország esetében a TEN-T kiépítésére felhasználható összeg elsősorban az előkészítésnél használható fel. Magyarországnak a Kohéziós és a Strukturális Alapok tudnak nagyon sokat adni, a közlekedést érintően körülbelül 1700 milliárd forintnak megfelelő euró áll a rendelkezésre. Ez a hatalmas összeg főként beruházásokra fordítható, és miután kohéziós és strukturális alapokról van szó, ezeket nem kell visszafizetni.

A környezetvédelem fontosságáról is szó esik, *Napirenden van jelenleg is a „Környezetbarátabb Közlekedésért Kezdeményezéscsomagot”, ennek része az Euromatrica irányelv módosítása. A*

javaslat elsősorban azt célozza meg, hogy Európa szerte, ha valaki alkalmazni akarja az Euromatricát, akkor a díjszabás, a számítás elvei ugyanazok legyenek. Az Euromatricát nem kötelező bevezetni, de ha bevezetik, akkor közös számítási módszereket kell alkalmazni. Végül a közlekedésbiztonság témájára tér ki, mely Magyarország esetében különösen releváns, az ország mutatói ugyanis meglehetősen rosszak összeurópai szinten ugyanakkor, komoly változtatásokba kezdtek, aminek remélhetőleg már év végén lesznek eredményei.

7. Teljessé vált az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (2008)

http://www.khem.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozlekedespol/eksf_.html

Tartalom

A cikk az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiát (EKFS) mutatja be, mely a 2008 és 2020 közötti időszakot öleli fel.

A dokumentum három részből áll: az elsőnek kidolgozott Zöld Könyv olyan kulcsterületeket jelölt meg, ahol a beavatkozás leginkább szükséges, valamint a jelenségek okait elemezve átfogó célkitűzéseket határozott meg, és amelyet az önkormányzatok, a termelő és szolgáltató vállalatok, a közlekedési társaságok, a beruházók, a szakmai szervezetek és szövetségek, a civil társadalom és természetesen az állampolgárok is megismerhették a GKM Civil Fórumán keresztül.

Ezt követően a tárca a Zöld Könyvet átdolgozta a Fehér Könyv-vé, véglegesítve a hosszú távú közlekedéspolitikai célkitűzéseket. Egy újabb a Monitoring rendszerről szóló fejezet a stratégia megvalósításának nyomon követésének eszközeit, módjait írja le, a , mutatószámok jelenlegi és tervezett elvárt értékeinek meghatározásával. Mind a négy fejezetben a stratégia célok és a beavatkozást igénylő területek kijelölését SWOT-elemzések alapozták meg.

Örökszik, hogy minél teljesebb mértékben szolgálja a társadalom és a gazdaság érdekeit a környezeti és kulturális értékek minél nagyobb fokú megóvása, megőrzése mellett, egyúttal rövid, közép- és hosszú távon egyaránt igazodjék az új kihívásokhoz.

Az EKFS külön taglalja a személyközlekedést, az áruszállítást, az ezek fejlődéséhez szükséges infrastruktúrafejlesztést, valamint a minden szakterületen horizontálisan ható tényezőket.

A most nyilvánosság elé bocsátott harmadik fejezet az EKFS célkitűzéseit megvalósító alágazati fejlesztéseket mutatja be.

8. Döcögösen halad a postai piac liberalizációja (2009)

http://www.bruxinfo.hu/index.php?lap=dokument/dokument&dok_id=24997

Megjelenés ideje: 2009. január 12.

Tartalom

A postai szolgáltatások liberalizációját sürgető irányelv a postai monopóliumok megszűnését és ezáltal a verseny szabadabbá tételét szorgalmazza. Azonban számos ország -köztük Magyarország- átmeneti mentességet harcolt ki magának mely a 2010-es határidőt 2012-re terjeszti ki, így az irányelv végrehajtása nagyon lassan halad csak. Még azokban az országokban is alacsony a versenytársak piaci részesedése, melyek már teljes mértékben liberalizálták a postai piacukat.

A liberalizációt egyrészt jogi akadályok lassítják, másrészt kétséges a független nemzeti szabályozó hatóságok szabályozó ereje, eszközeinek hatékonysága, mely tagállamonként eltérhet egymástól., így a Bizottság fontosnak tartja a szóban forgó szabályozó hatóságok megerősítését.

Jogi akadályként szerepel a postai szolgáltatóknak adandó áfa-mentesség, mely dacára annak, hogy a testület évekkal ezelőtt már javaslatot tett a hatodik áfa-irányelv idevágó módosítására, még mindig széles körben elterjedt. A postai szolgáltatások terén ez a mentesség torzulást okoz az állami és a magánszolgáltatók nyújtotta hasonló szolgáltatások között, mivel a mentességet csak az előbbiek élvezhetik.

Összességében a Bizottság úgy látja, hogy a reformot végre fogják hajtani sikeresen, de ehhez szükséges a fennálló akadályok eltávolítása és a folyamat megsürgetése néhány tagállamban.

A jelentés megállapítása szerint a fenntartható és hatékony postai szolgáltatásokkal rendelkező belső piac víziója a Bizottság, a tagállamok és az ágazat szereplőinek közös felelőssége, s ahhoz, hogy ez a vízió valósággá váljon, hatékonyan kell fellépni a piaci akadályok ellen, és el kell távolítani azokat

9. Szabad az út a mobil műholdas szolgáltatások előtt (2008)

http://www.bruxinfo.hu/index.php?lap=dokument/dokument&dok_id=23950

Megjelenés ideje: 2008. május 26

Tartalom

A javaslat melyet együttdöntési eljárás keretében fogadták el, egy olyan műholdas rendszer megvalósítása, aminek

célja a verseny fokozásának elősegítése a tagállami távközlési piacokon szerte a közösség országaiban, valamint, hogy fokozatosan biztosítsa a teljes lefedettséget és hozzáférést. Javíthatja a kommunikációs rendszerekhez való hozzáférést, annak minőségét és a csatlakozás sebességét a kevésbé kiélezett távközlési versennyel bíró területeken.

A javaslat kiköti hogy egy szolgáltató csak 15-15 MHz frekvencia szélességben részesülhet a fel-, valamint a letöltésből. Parlament éppen ezen kritériumok pontos meghatározását tartja különösen fontosnak.

A műholdas rendszer lényegében minden távközlési területen használható, így gyors szélessávú internetet, mobil televíziós adást, de akár segélyhívó rendszert is lehet rajta keresztül üzemeltetni.

A szabályozás szerint egy szolgáltató legalább az EU földrajzi területének 60 százalékát köteles lesz lefedni a rendszer indulásának pillanatától.

A Nemzetközi Távközlési Unió a 2 gigahertzes frekvenciatartományt jelölte ki a mobil szatellit rendszereknek.

A tagállamok, melyek a rádiófrekvenciákat birtokolják, beleegyeztek, hogy feladják nemzeti jogukat a frekvenciabirtoklás terén a közösségi EU-s szolgáltatások elindítása érdekében.

10. Minden európai csatlakoztatna a netre a Bizottság (2008)

http://www.bruinfo.hu/index.php?lap=dokument/dokument&dok_id=24482

Megjelenés ideje: 2008. szeptember 29)

Tartalom

A modern társadalom életében kulcsfontosságú szerepet tölt be az internet. A Bizottságnak nagy tervei vannak ezzel kapcsolatban is.

Az Európai Unióban 2003 és 2007 között megháromszorozódott a szélessávú internetet használó háztartások száma. Óriási különbségek vannak az egyes tagországok lefedettségei között, míg Dániában, Luxemburgban és Belgiumban a lefedettség 100 százalékos, addig Romániában a háztartások közel 40 százaléka tud csak szélessávú kapcsolatra csatlakozni. Hazánk országos lefedettsége 91 százalékos. Nagy különbségek vannak a nagyvárosok és a vidéki területek között.

Az internet az információs társadalomban való részvétel kulcsa, és egyben a gazdasági növekedés elengedhetetlen feltétele. A Bizottság célja, hogy 2010-ig minden európai polgár számára elérhető váljék a szélessávú Internet.

Nagy mértékben megemelkedett a mobiltelefont használó európaiak száma, melynek révén egyben többen csatlakoznak az internetre mobilnettel. Az elmúlt években nagy mértékben nőtt a mobilhasználók száma, a hálózatok megbízhatóan jól működnek, mindez arról tanúskodik, hogy jelenleg nincs szükség a mobilszolgáltatóknak az egyetemes szolgáltatás nyújtására való kötelezésére, fejtette ki véleményét a hírközlési biztos, Viviane Reding. Megnyugtatót mindenkit, hogy az elmaradt régiókat összehasonlítva az USA elmaradt régióival, az EU-ban sokkal gyorsabb a fejlődés. Nem véletlen a nagymértékű fejlődés, mivel az EU 2007 és 2013 között mindegy 15 milliárd eurót osztott szét információs társadalom fejlesztését célzó projektekre és további 2,3 milliárd eurót a kommunikációs infrastruktúrák fejlesztésére. Az EU különböző eszközökkel ösztönözte a szélessávú internet fejlesztést, ilyen az optikai kábelhálózatok versenyének és az beruházás szintjének ösztönzését és szabályozását célzó irányelv-javaslat, a műholdas mobilszolgáltatások ösztönzésére szolgáló rendszer is, amely szolgáltatások révén műholdas közvetítéssel szélessávú adatközvetítés valósulhat meg, egyablakos ügyintézés, valamint a Bizottság a rádiófrekvencia-gazdálkodás reformjára irányuló javaslatokat tett közzé, digitális átállását követően új vezeték nélküli szolgáltatások számára rádiófrekvenciák szabaduljanak fel. A testület nyitva hagyja a kaput, ha esetleg az egyetemes szolgáltatási kötelezettség újbóli definiálására lesz szükség, mivel azok közt ugyanis nem szerepel jelenleg a szélessávú internet

11. Gál András (2008): Szélessávú infrastruktúrafejlesztési pályázatok magyarországi tapasztalatai

HTE konferencia kiadvány, 16. Távközlési Szeminárium

Megjelenés ideje: 2008. október

Tartalom

A Magyarországon eddig kiírt főbb szélessávú infrastruktúra fejlesztési pályázatok bemutatása. Fókuszban a kiírások szakmai fejlődése, a megcélzott tevékenységek és eszközök összhangja és költségstruktúrája.

12. Gál András, Kis Gergely (2008): Helyzetkép a magyarországi szélessávú infrastruktúráról
Híradástechnika, LXIII. évfolyam 2008/8, p. 37-41.

Tartalom

Jelen értekezésükben a szerzők a magyarországi „szélessávú alpinfrastruktúráról” és azok tulajdonviszonyairól mutatnak körképet a fellelhető információk alapján.

Teszik ezt annak érdekében, hogy a soron következő tanulmányaik alapjául szolgáló háttér-információk pontosak és hivatkozhatók legyenek, így teremtve meg a közgazdasági elemzések lehetőségét.

13. Gál András, Kis Gergely, Tímár Szabolcs (2009): Reform-audit 2009
GKM (az anyag nem publikus)

Tartalom

A cikk bemutatja Magyarország jelenlegi infrastrukturális helyzetének alakulását, az ezzel járó gazdasági és társadalmi problémák mibenlétét, valamint az eddigi változtatások által célzott problémákat. Ezen felül az egyes megtett lépésekkel elért koncepcionális és a gyakorlati eredményeket, és a meghiúsult törekvések okait magyarázza, majd levonja a megfelelő következtetéseket, és felvázolja hogyan lehetne a tanulságokat a jövőben eredményesen kamatoztatni.

14. Horváth Pál, Kis Gergely (2009): A szélessávú verseny és a nyílt hálózati hozzáférés
GKIeNET Kft. az anyag nem publikus

Tartalom

A 2008. novemberben az NFÜ által társadalmi vitára bocsátott GOP 3.1.1-es pályázat (előkészítője a MEH Infokommunikációs Főosztálya) az Európai Unió által is követelményként definiált, általános infrastruktúrafejlesztési elveknek megfelelő „open access” kritériumrendszert tartalmaz. A korábbi szélessávú infrastruktúrafejlesztési pályázati kritériumokban a nyílt hálózati hozzáférés elve szintén szerepelt, de a Magyarországon eddig közösségi forrásból finanszírozott helyközi

hálózati hozzáférési pontok nem felelnek meg egy ténylegesen „nyílt” távközlési infrastruktúra létrehozási feltételeinek. A szerzők jelen írásukban bemutatják az NGN hálózatok épülésével egyre fontosabbá váló infrastruktúra alapú verseny sarokköveit és definiálják a valódi nyíltság feltételeit, hogy felhívják a figyelmet az állami támogatással épülő szélessávú infrastruktúrafejlesztések követelményrendszerének változtatására, illetve a kapcsolódó szabályozási feladatokra.

15. Internethajó (2009): Kék Notesz 2009

<http://internethajo.hu/pdf/keknotesz2009.pdf>

Megjelenés ideje: 2009. április 30.

Tartalom

Ez a 10. Internethajó alkalmából megjelenő 4. Kék Notesz. Talán okkal gondolják ezeket kialakult, mondjuk polgári formáknak, talán már ismert intézményeknek, amelyek alkalmasak arra, hogy személyesen és írásban is mérleget vonjanak; mire is jutott egy év alatt a magyar információs társadalom fejlesztése.

A KÉK NOTESZ általában az Internethajó előtt jelenik meg, stílszerűen az interneten, a rendezvény honlapján. Illetve a kialakult gyakorlat szerint számos más felületen, a szaklapoknál, tematikus oldalakon. Ezt a szakma, az infokommunikációs piac szereplői, az Internethajó utasai már úgy-ahogy tudják.

De azt, hogy a KÉK NOTESZ üzenete a szélesebb nyilvánosságot is elérje, még mindig nem érték el.

Ezért most ahhoz kérik a nyájas és elkötelezett olvasó segítségét, hogy a Nemzeti Digitális Közmű meghirdetésének évében, s e valóban nemzetstratégiai program ismertté tétele érdekében hirdesse, továbbítsa e füzetke tényeit, következtetéseit.

A 10. Internethajó Kék Notesze azokat az érveket, adatokat gyűjtötte össze – ezek nagyrészt a magyarság sokféle és sokrétű lemaradásának bizonyítékai – amelyek miatt e téren valóban megosztottság nélkül végigvitt nemzeti programra volna szükség.

16. Kis Gergely (2008): A szélessávú infrastruktúra és a szélessávú szolgáltatások nemzetgazdasági hatásai
HTE konferencia kiadvány, 16. Távközlési Szeminárium
Megjelenés ideje: 2008. október 10.

Tartalom

Az előadás röviden áttekinti a szélessávú távközlési infrastruktúra fejlesztési koncepció mozgatórugóit és megközelítési módjait. Képet ad a infokommunikációs technológiák nemzetgazdaságban betöltött szerepéről, illetve bemutat két esettanulmányt a szélessávú infrastruktúrák gazdasági hatásairól.

17. Kiss Gabriella (2008): Szélessávú infrastruktúra fejlesztések Magyarországon
BCE szakdolgozat
Megjelenés ideje: 2008. április 23.

Tartalom

A szerző szakdolgozatában arra keresi a választ, hogy milyen módon lehet eljuttatni azon magyarországi lakosok számára *valamilyen* szélessávú infrastruktúrát, akiknek az ehhez való hozzáférése jelenleg nem biztosított.

Megvizsgálja, hogy milyen fejlesztéspolitikai intézkedéseket tett az ország vezetése az egyetemes szélessáv kiépítésére, illetve milyen problémák és hibák adódtak a megvalósítás során. A kutatásban feltárja a legjobb külföldi gyakorlatokat, amelyek példaértékűek lehetnének Magyarország döntéshozói számára.

A kutatáshoz a témában fellelhető szakirodalmat dolgozta fel, ezt követően pedig szakértői mélyinterjúkat készített. A módszertan ennek megfelelően kvalitatív kutatás, a mélyinterjúkat is a kvalitatív a módszertani leírásoknak megfelelően dolgozta fel.

18. Kovács Kata (2009): Szélessávú infrastruktúra – fejlesztési projektek Magyarországon

BCE szakdolgozat

Megjelenés ideje: 2009. május 5.

Tartalom

A szakdolgozat célja, hogy bemutassa a magyarországi szélessávú infrastruktúra állapotát, illetve áttekintse az ennek fejlesztésére nyújtott állami támogatások rendszerét. A szerző arra keresi a választ nemzetközi gyakorlatokat is megvizsgálva, hogy miként érdemes az államnak ösztönöznie a szélessávú infrastruktúra fejlesztéseket. A dolgozathoz felhasznált adatokat desk research (kvalitatív) kutatás segítségével gyűjtötte össze, illetve szakértőkkel készített mélyinterjúkat. Ezek alapján javaslatokat tett a következő projektek hatékonyabb lebonyolítása és kivitelezése érdekében. Valamint megvizsgálta a Nemzeti Digitális Közmű létrehozásának lehetőségét Magyarországon.

19. Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (2009): Nemzeti Akcióprogram a növekedésért és foglalkoztatásért 2008-2010 – Szélessávú Akcióterv

Megjelenés ideje: 2008. augusztus

Tartalom

A 2008–2011. évre szóló akcióterv a széles sávú elektronikus kommunikáció útjában álló korlátok lebontását célozza a hozzáférési feltételek javításával. Ez egyrészt a már elért szint teljes körűvé tételét jelenti a korábban megfogalmazott elvárások esetén (min. 256 kbps letöltési és min. 64 kbps feltöltési sebesség). Másrészt a hálózati infrastruktúrának a jelenlegi és várható használati intenzitás és sáv szélesség igény mellett, illetve növekvő felhasználószám esetén is képesnek kell lennie a lakossági, vállalati és intézményi igények kiszolgálására.

Az akciótervben összesen 18 akció szerepel, amelyek végleges – hatásvizsgálattal és pontos pénzügyi számításokkal alátámasztott – körét a jelenleg zajló partnerségi egyeztetés lezárását követően célszerű meghatározni, összhangban az állami szerepvállalás elveivel.

20. Tétényi István (2008): Az internet erőtér

HTE konferencia kiadvány, 16. Távközlési Szeminárium

Megjelenés ideje: 2008. október

Tartalom

Ez a cikk elsősorban a 2007. év magyarországi Internet fejlődését befolyásoló tendenciákat elemzi. Annak az iparágnak a szempontjából, amelynek a terméke az Internet hálózat, mint szolgáltatás.

Azonosítja azokat a tényezőket, amelyek a magyarországi Internet fejlődését meghatározzák.

A cikkben hét sarokpontot határozott meg a szerző, amelyek mindegyike befolyásolja az Internet fejlődését. Felvethető az a kérdés is, hogy miért pont hét kulcs pontja van ennek az erőtérnek. Tényleges válasz helyett fogadjuk el inkább azt, hogy az erőtér hét meghatározó eleme jól azonosítható. A hét kategória nem is teljesen diszjunkt, azaz átfedés és esetenként összefüggés is van közöttük. Hasonlóképpen minden felvétel pillanatfelvétel, azaz „az Internet világa” is folyamatosan változik. Ennek megfelelően néhány év múlva a ma döntően meghatározó tényezők szerepe megváltozik, azaz az Internet erőtér átalakul. Ennek a cikknek célja az is, hogy a bennünket körülvevő ezernyi hír, elemzés, elképzelés között valamilyen formában „rendet tudjunk rakni”, azaz be tudjuk sorolni a hét kategória egyikébe-másikába a történéseket, és ez által egyszerűsítsük a képet, hogy világosabban látszódjon az adott esemény várhatóan milyen hatással lesz a hazai Internetre.

A sarokpontok, mint egy bonyolult erőtér elemei, a következők: a távközlési konszolidációk; a távközlési szabályozás; a funkcionális szeparáció; a magyar szélessáv; az infrastruktúra fejlesztés; a mobil szélessáv; a magyar Internet növekedése.