

HU

HU

HU



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

TARTALOMJEGYZÉK

FEHÉR KÖNYV Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé	1
1. Az európai közlekedési térség előkészítése a jövőre	3
2. A versenyképes és fenntartható közlekedési rendszer jövőképe	5
2.1. A közlekedés fejlesztése és a mobilitás támogatása a 60%-os kibocsátáscsökkentési célkitűzés elérése mellett	5
2.2. Hatékony törzshálózat a multimodális helyközi utazások és fuvarok lebonyolításához	7
2.3. Világszerte egyenlő versenyfeltételek a nagy távolságú személyszállításban és az interkontinentális áru fuvarozásban	8
2.4. Tiszta városi közlekedés és ingázó forgalom	8
2.5. Tíz cél a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tételéhez: teljesítménymutatók a 60%-os ÜHG-kibocsátáscsökkentés célkitűzésének eléréséhez.....	9
3. A stratégia – mi a teendő?	11
3.1. Az egységes európai közlekedési térség.....	12
3.2. Innováció a jövőnek – technológiák és magatartásformák.....	13
3.3. Korszerű infrastruktúra, intelligens árképzés és finanszírozás.....	15
3.4. Külső dimenzió	18
4. Következtetés.....	19

1. AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI TÉRSÉG ELŐKÉSZÍTÉSE A JÖVŐRE

1. A közlekedés alapvető jelentőségű a gazdaság és a társadalom számára. A mobilitás létfontosságú a belső piac működéséhez és az utazási szabadságukkal élő polgárok életminősége szempontjából. A közlekedés gazdasági növekedéssel és munkahelyteremtéssel jár: fenntarthatónak kell lennie, figyelembe véve az előttünk álló kihívásokat. A közlekedés globális rendszer, ezért a hatékony intézkedés szoros nemzetközi együttműködést feltételez.
2. Földrészünk jövőbeli fellendülése attól függ, hogy mindegyik térsége képes lesz-e a világ gazdaságba való teljes mértékű és versenyképes integrálódásra. Ebben döntő lesz a hatékony közlekedés szerepe.
3. Az európai közlekedés válaszüthoz ért. A még mindig előttünk álló régi kihívások újakkal egészültek ki.
4. Sok még a teendő a *közlekedés belső piacának* teljes megvalósításáig, egyelőre ugyanis még jelentős szűk keresztmetszetek és egyéb akadályok vannak. Ismét foglalkozni kell e kérdésekkel: azzal, hogy a polgárok utazási igényeinek és gazdaságunk áru fuvarozási szükségleteinek hogyan tehetünk fokozottabban eleget, úgy, hogy eközben az erőforrásbeli és környezeti kötöttségeket is még idejében számításba vegyük. Európa keleti és nyugati részeinek közlekedési rendszereit olyan egységbe kell forrasztani, amely teljes mértékben tükrözi a földrész szinte egészének és az Unió 500 millió polgárának közlekedési igényeit.
5. A következő évtizedekben a *kőolaj* egyre szűkösebben, egyre bizonytalanabb forrásokból lesz beszerezhető. Ahogy a Nemzetközi Energiaügynökség a közelmúltban rámutatott, minél kevésbé sikeres a világ a szén-dioxid-mentesítésben, annál nagyobb kőolajár-emelkedésre kell számítani. Az Európai Unió 2010-ben mintegy 210 milliárd EUR összeget költött kőolajimportra. Ha nem rendezzük a kőolajfüggőség kérdését, ez súlyosan érintheti polgáraink utazási lehetőségeit, valamint gazdasági biztonságunkat is, és végzetes következményekkel járhat az inflációra, a kereskedelmi mérlegre és összességében az uniós gazdaság versenyképességére nézve.
6. Ugyanakkor az Európai Unió a nemzetközi közösség egyetértésével a világ *üvegházhatású gázkibocsátásának* jelentős csökkentésére szólított fel annak érdekében, hogy az éghajlatváltozás ne haladhassa meg a 2 °C-ot. E célkitűzés eléréséhez az Európai Uniónak 2050-ig 80–95%-kal az 1990. évi szint alá kell csökkentenie kibocsátásait, ha egyébként a fejlődő országok csoportja megteszi a szükséges csökkentéseket. A Bizottság elemzése¹ szerint, miközben más gazdasági ágazatokban komolyabb csökkentések érhetők el, a közlekedési ágazatban – amely jelentős és még mindig növekvő forrása az üvegházhatású gázkibocsátásnak – az 1990. évihez képest 2050-re legalább 60%-kal² kell csökkenteni az üvegházhatású gázkibocsátást. 2030-ig mintegy 20%-kal kell a közlekedés üvegházhatású gázkibocsátását a 2008. évi szint alá csökkenteni. Mivel az elmúlt két évtizedben

¹ Vö. „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve” című bizottsági jelentés, COM(2011) 112.

² Ami a 2008. évi szinthez képest mintegy 70%-os kibocsátáscsökkentést jelent.

jelentősen megnőtt a közlekedésből származó kibocsátás, az még így is 8%-kal meghaladná az 1990. évi szintet.

7. A 40 évvel ezelőtti nagy kőolajválság óta – a műszaki fejlődés, az energiahatékonyság költséghatékony javításának lehetőségei és a politikai törekvések ellenére – alapvetően nem változott a közlekedési rendszer. A közlekedés energiahatékonyabb lett, de az Európai Unió közlekedése még mindig jelentősen – energiaszükségleteinek mintegy 96%-a erejéig – függ a kőolajtól és a kőolajtermékektől. A közlekedés környezetbarátabbá vált, de növekvő volumene miatt továbbra is jelentős zaj- és légszennyezést okoz.
8. A gépjárművekben és a forgalomirányításban alkalmazott *újszerű technológiáknak* kulcsfontosságú szerepe lesz abban, hogy az Európai Unióban és a világ többi részén kevesebb kibocsátással járjon a közlekedés. A mobilitás fenntarthatósága globális kihívás. A késedelmes intézkedés vagy az új technológiák bevezetésében tanúsított túlzott óvatosság visszafordíthatatlan hanyatlást eredményezhet az Európai Unió közlekedési iparában. Az Európai Unió közlekedési ágazata fokozódó versenynek van kitéve a gyorsan fejlődő közlekedési világpiac részéről.
9. Számos európai vállalkozás áll a világ élvonalában az infrastruktúra, a logisztika, a forgalomirányítási rendszerek és a közlekedési eszközök területén – mivel azonban a világ más térségeiben óriási, ambiciózus közlekedés-korszerűsítési és infrastruktúra-beruházási programok indulnak, az európai közlekedési ágazat versenyhelyzetének megőrzéséhez nélkülözhetetlen a további fejlesztés és beruházás.
10. A mobilitás egyik meghatározó tényezője az *infrastruktúra*. A közlekedésben nem lehet jelentős változást elérni megfelelő hálózat és annak intelligensebb hasznosítása nélkül. A közlekedési infrastruktúra-beruházások általában kedvezően hatnak a gazdasági növekedésre, jólétet és munkahelyeket teremtenek, élénkítik a kereskedelmet, javítják a földrajzi megközelíthetőséget és növelik a lakosság mobilitását. A beruházások tervezésénél a gazdasági növekedést előmozdító hatás maximalizálására és a negatív környezeti hatás minimalizálására kell törekedni.
11. A torlódások – különösen az utakon és a levegőben – jelentős gondot okoznak, és veszélyeztetik a megközelíthetőséget. Ezenkívül a közlekedési infrastruktúra fejlettségében eltérések vannak az Európai Unió összeköttetésre váró keleti és nyugati részei között. Az infrastruktúra finanszírozása egyre jobban terheli a közforrásokat, és újfajta megközelítésére van szükség a finanszírozást és az árképzést illetően.
12. A közlekedéspolitikáról szóló 2001. évi fehér könyv óta jelentős előrehaladás történt. További piacnyitásra került sor a légi, a közúti és részben a vasúti közlekedésben. Sikeres volt az „egységes európai égbolt” kezdeményezés elindítása. A közlekedés biztonsága és védelme valamennyi közlekedési mód esetében javult. Az alkalmazási feltételeket és az utasok jogait illetően új szabályok kerültek elfogadásra. A TEN-T alaphól, a strukturális alapokból és a kohéziós alaphól finanszírozott transzeurópai közlekedési hálózatok előmozdították a területi kohéziót és a nagy sebességű vasútvonalak kiépítését. Szorosabb lett a nemzetközi kapcsolattartás és együttműködés. Számos intézkedés szolgálta a közlekedés környezeti teljesítményének növelését.

13. A közlekedési rendszer azonban még így sem vált fenntarthatóvá. Nyilvánvaló, hogy a következő 40 évben a közlekedés fejlődésének új irányt kell vennie. Ha minden maradna a régiben, a közlekedés kőolajfüggősége alig valamivel csökkenhetne 90% alá³, a megújuló energiaforrások aránya pedig csak kevéssel haladná meg a 2020-ra célul kitűzött 10%-ot. A közlekedésből származó széndioxid-kibocsátás 2050-ben egyharmaddal haladná meg az 1990. évi szintet. A torlódások költsége 2050-ig körülbelül 50%-kal nőne. Elmélyülne a központi és a peremterületek megközelíthetősége közötti szakadék. Tovább nőne a balesetek és a zaj társadalmi költsége⁴.
14. Ez az útiterv – a múlt tanulságaiból kiindulva – az egész világra kiterjedően vizsgálja a közlekedési ágazat fejlődési irányzatait, a jövő kihívásait és a mérlegelendő politikai kezdeményezéseket. A Bizottságnak a közlekedés jövőjéről alkotott elképzelését a 2. rész ismerteti. A megvalósításhoz szükséges kulcsfontosságú intézkedéseket a 3. rész körvonala, az I. melléklet foglalja össze és a kapcsolódó személyzeti munkadokumentum részletezi.

2. A VERSENYKÉPES ÉS FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSI RENDSZER JÖVŐKÉPE

2.1. A közlekedés fejlesztése és a mobilitás támogatása a 60%-os kibocsátáscsökkentési célkitűzés elérése mellett

15. A határozott politikai fellépés bőségesen megtérül. A közlekedési ágazat önmagában is a gazdaság számottevő részét teszi ki: az Európai Unióban hozzávetőlegesen 10 millió munkavállalót foglalkoztat közvetlenül, és a GDP-nek mintegy 5%-át állítja elő.
16. A gyártók és a piaci szereplők csak úgy tervezhetnek beruházásokat, ha az Európai Unió és a kormányok világosan feltárják előttük a jövőbeli politikai kereteket (melyekben célszerű minél inkább piaci alapú mechanizmusokra támaszkodni). Az uniós szintű koherencia életbevágó: abban az esetben például, ha az egyik tagállam kizárólag az elektromos gépkocsik mellett dönt, míg egy másik kizárólag a bioüzemanyagokat választja, az Európán belüli szabad utazás elve megszűnne érvényesülni.
17. A kihívás abból áll, hogy a közlekedési rendszer kőolajfüggőségét hatékonyságának feláldozása és a mobilitás veszélyeztetése nélkül kell felszámolni. Az Európa 2020 stratégiában⁵ ismertetett „Erőforrás-hatékony Európa” kiemelt kezdeményezéssel és az új, 2011. évi energiahatékonysági tervvel⁶ összhangban az európai közlekedéspolitika elsődleges célja annak elősegítése, hogy olyan közlekedési rendszer jöjjön létre, amely hozzájárul a gazdasági fejlődéshez, növeli a versenyképességet, magas színvonalú mobilitási szolgáltatásokat nyújt, és emellett az erőforrásokat is hatékonyabban használja fel. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy

³ Még e forgatókönyv szerint is valamennyivel megnőne a bioüzemanyagok és a villamos energia használata.

⁴ Annak leírása, hogy a politikáknak a trendeket módosító közbelépése hiányában hogyan alakulna a közlekedés 2050-ig (referenciaforgatókönyv), megtalálható a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv hatásvizsgálatának „Referenciaforgatókönyv (2010–2050)” című 3. mellékletében.

⁵ COM(2010) 2020.

⁶ COM(2011) 109.

a közlekedésnek kevesebb és tisztább energiát kell felhasználnia, jobban kell gazdálkodnia a korszerű infrastruktúrával, valamint csökkentenie kell a környezetre és a kulcsfontosságú természeti kincsekre – köztük a vizekre, a tájakra és az ökoszisztémákra – gyakorolt káros hatását.

18. A mobilitás visszaszorítása nem tekinthető megoldásnak.
19. Újfajta közlekedési modelleknek kell megjelenniük, amelyekben egyszerre nagyobb árumennyiséget és több utast juttatnak célhoz a leghatékonyabb közlekedési módokkal (illetőleg azok leghatékonyabb kombinálásával). Célszerű, hogy az egyéni közlekedés az utazás utolsó kilométereinek megtételére szolgáljon, és tiszta járművekkel valósuljon meg. Az információs technológiák egyszerűbb és megbízhatóbb átszállási kapcsolatokat tesznek lehetővé. A közlekedést igénybe vevők a közlekedés teljes költségét állják, ennek fejében azonban kevesebb torlódásra, több információra, jobb szolgáltatásra és nagyobb biztonságra számíthatnak. A jövő fejlesztéseinek több csapásvonalat kell követniük:
 - A járművek energiahatékonysági teljesítményének javítása valamennyi közlekedési mód esetében. Fenntartható tüzelőanyagok és meghajtórendszerek kifejlesztése és bevezetése;
 - A multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása, beleértve a természetüknél fogva erőforrás-hatékonyabb közlekedési módok fokozott használatát is, ha más technológiai innovációk alkalmazása önmagában nem lenne célravezető (például a nagy távolságú áru fuvarozás esetében);
 - A közlekedés és az infrastruktúra hatékonyabb használata továbbfejlesztett forgalomirányítási és információs rendszerek (például ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS) alkalmazása révén, valamint fejlett logisztikai és piaci intézkedésekkel, például az integrált európai vasúti piac teljes megvalósításával, a kabotázs korlátozásának felszámolásával, a rövid távú tengeri szállítás akadályainak eltörlésével, nem piactorzító árképzéssel stb.
20. A cselekvés nem odázható el. Az infrastruktúra megtervezése, kiépítése és felszerelése éveket vesz igénybe, a vonatok, repülőgépek és hajók élettartama pedig több évtized, ezért a mostani választásaink határozzák meg, hogy milyen lesz a közlekedés 2050-ben. Európai szinten kell cselekedni, hogy a közlekedés átalakításáról együtt dönthessünk partnereinkkel, és a döntést ne a világ valamely más részén hozzák meg.
21. A fent ismertetett problémák megoldásához 2050-ig igen nehéz célokat kell teljesítenünk, és már 2020/2030-ig erős próbáló célokat kell elérnünk ahhoz, hogy az irányt tartani tudjuk. A közlekedés működése közlekedési áganként eltérő mértékben módosítható, mivel az egyes ágakban más-más technológiai megoldásokat alkalmaznak. Jövőképét tehát a Bizottság három fő közlekedési ágazatra nézve dolgozza ki: a közepes távolságú, a nagy távolságú és a városi közlekedésre. A siker sokak közreműködésétől függ: az Európai Unió, a tagállamok, a régiók, a városok, továbbá a vállalkozások, a szociális partnerek és az állampolgárok is mind szerepet fognak játszani benne.

2.2. Hatékony törzshálózat a multimodális helyközi utazások és fuvarok lebonyolításához

22. Közepes távolságok esetében az új technológiák kevésbé kiforrottak, és kevesebb a közlekedési módok közötti választási lehetőség, mint városon belül. Intézkedéseivel azonban az Európai Unió éppen ezen a területen fejtheti ki a legközvetlenebb hatást (mivel itt kevesebb a szubszidiaritás elvéből vagy nemzetközi megállapodásokból eredő korlátozás). Pusztán erőforrás-hatékonyabb járművekkel és tisztább tüzelőanyagokkal aligha érhető el a szükséges kibocsátás-csökkentés, és nem oldódna meg a torlódás problémája sem. Vagyis arra is szükség van, hogy nagy távolságokon a szállítás egyszerre nagy mennyiségekben történjék. Ehhez a személyszállítást fokozottabban kell autóbusszal, vasúton és repülővel lebonyolítani, az árufuvarozásban pedig a vízi és a vasúti közlekedési módra támaszkodó multimodális megoldásokat kell alkalmazni nagy távolságokon.
23. A közlekedési módok helyesebb megválasztása a modális hálózatok fokozottabb integrálódását fogja eredményezni: javul a repülőterek, a kikötők, a vasút, a metróállomások és a buszmegállók közötti összeköttetés, multimodális átszállási platformok alakulnak ki az utasok kiszolgálására. A multimodális utazást valamennyi közlekedési eszközre kiterjedő online tájékoztatás és elektronikus helyfoglalási és viteldíj-fizetési rendszerek segítik. A tömegközlekedés fokozottabb használatához megfelelő utasjogokat is biztosítani kell.
24. Az áruszállítmányok a rövid és közepes (körülbelül 300 km-ig terjedő)⁷ távolságokat ezután is jelentős részben tehergépkocsin teszik meg. Ezért az alternatív közlekedési megoldások (vasút, vízi közlekedés) szorgalmazásán túl a tehergépjárművek hatékonyságát is fontos lenne újfajta motorok és tisztább tüzelőanyagok kifejlesztése és bevezetése révén, az intelligens közlekedési rendszerek használatával, valamint a piaci mechanizmusokat javító további intézkedésekkel javítani.
25. Hosszabb távolságokon a közúti közlekedés szén-dioxid-mentesítésére kevesebb a lehetőség, és a multimodális árufuvarozásnak gazdaságilag vonzóvá kell válnia a fuvaroztatók számára. Hatékony komodalitásra van szükség. Az Európai Uniónak olyan, speciálisan kialakított árufuvarozási folyosókra van szüksége, amelyek energiafelhasználása és kibocsátása optimális, környezeti hatása a lehető legkisebb, és amelyeket megbízhatóságuk, viszonylagos torlódásmentességük, továbbá csekély üzemeltetési és igazgatási költségeik is vonzóvá tesznek.
26. A vasúti közlekedés – különösen árufuvarozás céljára – nem minden esetben tűnik vonzónak. Egyes tagállamok példája azonban azt mutatja, hogy a vasút is színvonalas szolgáltatást nyújthat. A feladat abból áll, hogy olyan szerkezeti változásokat kell véghezvinni, amelyek révén a vasút ténylegesen versenyképesé válik, és részesedése a közepes és nagy távolságú árufuvarozásban (és személyszállításban is – lásd alább) lényegesen megnő. A vasúthálózat kapacitásának bővítéséhez, illetve korszerűsítéséhez jelentős beruházásokra lesz szükség. A meglévő gördülőállományt alacsony zajszintű fékberendezéssel és

⁷ Az Eurostat adatain alapuló számítások szerint a közúton fuvarozott árunak több mint a fele (tömegben számolva) 50 km-nél rövidebb távot, háromnegyede pedig 150-km-nél rövidebb távot tesz meg.

automatikus kapcsolóberendezéssel ellátott új vasúti járművekkel kell fokozatosan megújítani.

27. Az európai piacnak több és hatékonyabb tengeri árubeléptetési pontra van szüksége, hogy megszűnjön az Európát feleslegesen átszelő forgalom. A tengeri kikötők, mivel egyben logisztikai központok is, fontos szerepet töltenek be, és hatékony hátszói összeköttetéseket igényelnek. Fejlesztésük elengedhetetlen az Európai Unión belül rövid távolságokat tengeren megtevő vagy a világ más részeiből tengeren érkező, növekvő volumenű áruszállítványok fogadásához. A még kihasználatlan lehetőségeket magukban rejtő belvízi utak is mind nagyobb szerephez jutnak, különösen az áruknak a hátszóiába való eljuttatásában és az európai tengerek egymással való összekapcsolásában.

2.3. Világszerte egyenlő versenyfeltételek a nagy távolságú személyszállításban és az interkontinentális áruforgalomban

28. A tengeri és a légi közlekedési ágazat már természeténél fogva is világméretű. A légi közlekedésben a légi járművek és a forgalomirányítás hatékonyságára kell törekedni. Ezáltal a kibocsátás csökkentésén kívül versenyelőnyre is szert tehetünk; ügyelni kell azonban arra, nehogy túlságosan beszűküljön az Európai Unió mozgásterét, s ezzel veszélybe kerüljön az Európai Uniónak „a világ légi elosztóközpontjaként” betöltött szerepe. Növekszik a légi közlekedés iránti igény az olyan harmadik országok és Európán belüli területek viszonylatában, amelyek más módon nehezen közelíthetők meg, ezért optimalizálni és szükség esetén növelni kell a légi közlekedési kapacitást, miáltal 2050-re több mint kétszeresére nőhet az uniós légi közlekedési tevékenység. Más esetekben a (nagy sebességű) vasúthálózat átvállalhatja a közepes távolságú forgalom jelentős részét. A 2050-re kitűzött cél eléréséhez az uniós légi közlekedésnek élen kell járnia az alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó tüzelőanyagok használatában.
29. Ugyanennyire fontos a tengeri közlekedésben is, hogy világszerte egyenlő versenyfeltételek uralkodjanak⁸. Az Európai Uniónak – az IMO-val és más nemzetközi szervezetekkel együttműködésben – szigorú előírásokat kell egységesen alkalmaznia és érvényre juttatnia a biztonság, a védelem, a környezetvédelem és a munkakörülmények területén, valamint a kalózkodás felszámolása érdekében. A tengeri szállítás környezeti teljesítménye mind technológiai eszközökkel, mind a tüzelőanyagok és a működési eljárások fejlesztésével növelhető, és erre szükség is van: 2050-re a tengeri közlekedésből származó uniós szén-dioxid-kibocsátást összességében 40%-kal (lehetőség szerint 50%-kal) a 2005. évi szint alá kell csökkenteni.

2.4. Tiszta városi közlekedés és ingázó forgalom

30. Városon belül könnyebb átállni a környezetbarátabb közlekedési módokra, mivel enyhébbek a jármű hatótávolságával szembeni elvárások, és nagyobb a népsűrűség. Nagyobb a tömegközlekedési kínálat, és dönthetünk a gyaloglás vagy a kerékpározás mellett is. A torlódások, a rossz levegőminőség és a zajártalom problémája ellenben a városokat érinti leginkább. A közlekedésből származó szén-

⁸ Az Európai Unió integrált tengerpolitikát alakított ki, amely a tengeri közlekedést a politikai irányítás, a versenyképesség és a regionális stratégiák tágabb összefüggésébe helyezi. Vö. COM(2009) 540.

dioxid-kibocsátásoknak mintegy negyede tudható be a városi közlekedésnek, és a közúti balesetek 69%-a városban következik be. A „hagyományos tüzelőanyaggal működő”⁹ járműveknek a városi környezetből való fokozatos kivonása erősen hozzá fog járulni a kőolajfüggőség, az üvegházhatású gázkibocsátás és a légszennyezés jelentős csökkentéséhez. Ehhez ki kell építeni az új járművek tüzelőanyag-, illetve energiaellátását biztosító infrastruktúrát is.

31. Ha nagyobb arányban veszik igénybe a tömegközlekedést, és emellett szolgáltatási minimumkövetelmények is érvényesülnek, növelhető a hálózat és a járatok sűrűsége, ami a közösségi közlekedési módoknak kedvező anyagi kört indíthat el. A forgalom volumene keresletgazdálkodással és a területhasználat tervezésével csökkenthető. A gyalogos és kerékpáros közlekedés megkönnyítésének szervesen be kell épülnie a városi mobilitás és infrastruktúra tervezésébe.
32. Kisebb, könnyebb és célirányosabb közúti személygépjárművek használatára kell ösztönözni. A városi autóbuszokból, taxikból és kisáruszállítókból álló nagy járműállományok különösen alkalmasak az alternatív meghajtórendszerek és tüzelőanyagok bevezetésére. Ez jelentősen hozzájárulhatna a városi közlekedés szén-dioxid-intenzitásának csökkentéséhez, miközben az új technológiák kipróbálására és gyors piaci bevezetésére is alkalmat adna. Az úthasználati díj révén és a piactorzító adóztatás felszámolásával szintén előmozdítható a tömegközlekedés használata és az alternatív meghajtórendszerek fokozatos bevezetése.
33. Az áru fuvarozásban a távolsági fuvarozás és a szállítás utolsó szakasza (az „utolsó mérföld”) közötti kapcsolódást kell hatékonyabban megszervezni. A cél az, hogy az egyéni kézbesítés, vagyis a fuvar „legkevésbé hatékony” szakasza minél rövidebb legyen. Az intelligens közlekedési rendszerek használatával támogatott valós idejű forgalomirányítás révén lerövidíthető a kézbesítési idő és csökkenthető a torlódás a fuvar utolsó szakaszában. Ezt alacsony kibocsátású városi tehergépjárművekkel lehetne megoldani. Az elektromos, hidrogénüzemű és hibrid technológiák alkalmazása nemcsak a levegőbe kerülő káros anyag mennyiségét, hanem a zajszennyezést is csökkentené, így a városon belüli áru fuvarozásra nagyobb részben kerülhetne sor éjjel. Ezáltal enyhülne a reggeli és délutáni csúcsforgalom idején jelentkező közúti torlódások problémája.

2.5. Tíz cél a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tételéhez: teljesítménymutatók a 60%-os ÜHG-kibocsátáscsökkentés célkitűzésének eléréséhez

Újfajta, fenntartható tüzelőanyagok és meghajtórendszerek kifejlesztése és bevezetése

- (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 logisztikáját alapvetően szén-dioxid-mentesíteni kell 2030-ra¹⁰.

⁹ „Hagyományos tüzelőanyaggal működő” járművön a nem hibrid, belső égésű motorral hajtott jármű értendő.

¹⁰ Ezáltal más káros anyagok kibocsátása is lényegesen csökkenne.

- (2) A légi közlekedésben az alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó, fenntartható tüzelőanyagoknak 40%-os részesedést kell elérniük 2050-re; szintén 2050-re 40%-kal (lehetőség szerint 50%-kal¹¹) kell csökkenteni a tengeri közlekedésben alkalmazott bunkerolajból származó kibocsátásokat.

A multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása, beleértve a természetüknél fogva erőforrás-hatékonyabb közlekedési módok fokozott használatát is

- (3) 2030-re a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti árufuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át más közlekedési módoknak, például a vasúti vagy a vízi közlekedésnek kell átvállalnia, hatékony zöld árufuvarozási folyosóknak is köszönhetően. E cél eléréséhez megfelelő infrastruktúra kifejlesztésére is szükség lesz.
- (4) 2050-re európai nagy sebességű vasúthálózatot kell létrehozni. 2030-ig a jelenlegihez képest háromszorosára kell növelni a nagy sebességű vasúthálózat hosszát, és minden tagállamban sűrű vasúthálózatot kell fenntartani. 2050-re a közepes távolságú személyszállítást többségében vasúton kell lebonyolítani.
- (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 jelentősebb tengeri kikötő megfelelő összeköttetéséről a vasúti árufuvarozási rendszerrel és – lehetőség szerint – a belvízi utak rendszerével.

A közlekedés és az infrastruktúra-használat hatékonyabbá tétele információs rendszerekkel és piaci alapú ösztönzőkkel

- (7) 2020-ra Európában ki kell építeni a korszerűsített légiforgalom-irányítási infrastruktúrát (SESAR¹²) és be kell fejezni az Európai Közös Légtér megvalósítását. Ki kell építeni az ennek megfelelő szárazföldi és vízi forgalomirányítási rendszereket is (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN és LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Ki kell építeni az európai globális navigációs műholdrendszert (Galileo).
- (8) 2020-ra ki kell alakítani egy európai multimodális közlekedési információs, forgalomirányítási és viteldíj-fizetési rendszer keretét.

¹¹ Vö. „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, versenyképes gazdaság 2050-ig történő megvalósításának ütemterve” című bizottsági jelentés, COM(2011) 112.

¹² Összhangban az európai ATM-főtervvel:

http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

¹³ Összhangban az ERTMS európai megvalósítási tervével: vö. a Bizottság C(2009) 561 határozata.

¹⁴ Összhangban az Easy Way 2 megvalósítási tervével: vö. a Bizottság C(2010) 9675 határozata.

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról (HL L 208., 2002.8.5.), módosította a 2009/17/EK irányelv (HL L 131., 2009.5.28.).

¹⁶ Vö. 2005/44/EK irányelv.

- (9) A közúti baleseti halálozást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni. E céllal összhangban az Európai Unió arra törekszik, hogy 2020-ra felére csökkenjen a közúti sérülések száma. Gondoskodni kell arról, hogy az Európai Unió a közlekedésbiztonságban és -védelemben világelső legyen valamennyi közlekedési mód tekintetében.
- (10) A „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvének teljes körű alkalmazására és a magánszféra bevonására kell törekedni a piactorzítások – azon belül a káros támogatások – kiküszöbölése, a bevételteremtés és a jövőbeli közlekedési beruházások finanszírozásának biztosítása érdekében.

3. A STRATÉGIA – MI A TEENDŐ?

34. A fent körvonalazott jövőkép megvalósításához a közlekedés igénybevevőit és piaci szereplőit érintő hatékony keretszabályozásra, az új technológiák alkalmazásának gyors bevezetésére és megfelelő infrastruktúra kialakítására van szükség:
- A belső piac zökkenőmentes működésének és tényleges versenyorientáltságának még vannak akadályai. A következő évtizedben az a cél, hogy – a közlekedési módok és az országok között még meglévő akadályok leépítésével, az integrálódás folyamatának megkönnyítésével, valamint nemzetközi és multimodális piaci szereplők megjelenésének előmozdításával – egységes európai közlekedési térséget teremtsünk. A Bizottság ilyen irányú intézkedéseit a versenyszabályok szigorú, valamennyi közlekedési módra kiterjedő érvényre juttatása fogja kiegészíteni. E stratégiába szervesen be kell építeni a szociális, biztonsági, védelmi és környezetvédelmi szabályok, a szolgáltatási minimumkövetelmények és az utasjogok fokozottabb konvergenciáját és érvényesítését, a feszültségek és a piactorzulások elkerülésére.
 - E stratégiához alapvető fontosságú az innováció¹⁷. Az uniós kutatásnak a legígéretesebb technológiákra összpontosítva és az érintettek összességét egybegyűjtve¹⁸, integráltan kell foglalkoznia a kutatási, innovációs és megvalósítási folyamat egészével. Az innováció fontos szerepet játszhat a fenntarthatóbb magatartásformák meghonosításában is.
 - A versenyképesebb és fenntarthatóbb közlekedési rendszerre való törekvés részeként végig kell gondolni, hogy a hálózatnak milyen jellemzőkkel kell rendelkeznie, és ennek megfelelő beruházásokat kell szem előtt tartani a tervezés során: az uniós közlekedési infrastruktúrapolitika egységes jövőképet és elegendő erőforrást feltételez. A közlekedés árának torzítatlanul kell tükröznie a költségeket.

¹⁷ Vö. A Bizottság „Innovatív Unió” című közleménye, COM(2010) 546 és a Bizottság „Az európai digitális menetrend” című közleménye, COM(2010) 245/2.

¹⁸ A tiszta és energiahatékony járművek tekintetében követendő politikát a COM(2010) 186 közlemény határozza meg, amely technológiai szempontból semleges megközelítést képvisel a belső égésű motorok alternatív tüzelőanyagai, valamint az elektromos és a hidrogén-üzemanyagcellás járművek kérdésében.

35. A tervezett kezdeményezések jegyzékét e közlemény I. melléklete tartalmazza. További részletek a közleményt kísérő bizottsági munkadokumentumban találhatók.

3.1. Az egységes európai közlekedési térség

36. Az egységes európai közlekedési térség megkönnyítené az állampolgárok és az áruk mozgását, a költségek csökkentését és az európai közlekedés fenntarthatóságának növelését. Az **egységes európai égboltot** a tervek szerint meg kell valósítani, és a Bizottság már 2011-ben foglalkozni fog a repülőterek kapacitásának és minőségének kérdésével. A szűk keresztmetszetek még mindig a vasúti szolgáltatások belső piacán a legnyilvánvalóbbak: ez utóbbit kiemelten fontos teljessé tenni az **egységes európai vasúti térség** létrehozása érdekében. Ennek részeként fel kell számolni az országos vasúti piacokra való belépést még mindig akadályozó műszaki, közigazgatási és jogi akadályokat. A közúti árufuvarozás piacának további integrálásával hatékonyabbá és versenyképesebbé tehető a közúti közlekedés. A tengeri közlekedés esetében az Európa körüli tengerek „**kék övezete**” révén egyszerűbbé válnak az uniós kikötők közötti hajóutakhoz kapcsolódó alakiságok; megfelelő keretszabályozást kell létrehozni a belvízi közlekedéshez kapcsolódó európai feladatok vonatkozásában. A kikötők piaci hozzáférhetőségének további javítására van szükség.
37. A piacnyitásnak **színvonalas munkahelyekkel és munkakörülményekkel** kell együtt járnia, hiszen az emberi erőforrások minden magas minőségi színvonalú közlekedési rendszernek döntő elemét képezik. Ismeretes az is, hogy a közlekedési ágazat komoly nehézségeknek néz elébe a munkaerő és a szakismeretek hiányából eredően. A korábban már számos ágazatban – főként a légi közlekedésben – jelentős gazdasági kárt okozó társadalmi konfliktusok elkerülése érdekében tehát fontos összehangolni a versenyképességi és a szociális menetrendet, és ehhez a szociális párbeszéd eszközét igénybe venni.
38. A **közlekedésvédelem** kiemelt helyen szerepel az Unió napirendjén. A légi és tengeri közlekedésvédelem átfogó uniós politikai, jogalkotási és nyomonkövetési koncepcióját még szilárdabbá és erőteljesebbé kell tenni a legfontosabb nemzetközi partnerekkel való együttműködés révén. Az utasvédelmet illetően az átvizsgálási módszerek fejlesztésére van szükség annak érdekében, hogy minél kevesebb veszélyességgel lehessen magas szintű védelmet biztosítani. Meg kell fontolni az Európai Unión kívülről érkező áruszállítmányok kockázati alapú megközelítését. A szárazföldi közlekedésvédelem vonatkozásában is európai koncepcióra van szükség azokon a területeken, ahol az uniós fellépés többletértéket jelent.
39. Az európai polgár számára alapvető fontosságú a **közlekedésbiztonság** kereteinek rögzítése. Kidolgozásra kerül a polgári repülésbiztonság európai stratégiája, amely magában foglalja az új technológiákhoz való alkalmazkodást és – magától értetődően – a nemzetközi együttműködést legfontosabb partnereinkkel. A tengeri közlekedést illetően proaktívan kell foglalkozni a személyszállító hajók biztonságával. A SafeSeaNet hajóforgalmi megfigyelő és információs rendszer áll majd minden olyan tengeri információs rendszer középpontjában, amely a tengeri közlekedésbiztonságot és -védelmet vagy a környezetnek a hajók okozta szennyezéstől való megóvását támogatja. Így alapvető szerephez jut az Európai Unió tengeri területeire kiterjedő közös információmegosztási környezet

kialakításában¹⁹, és elő fogja mozdítani az egységes tengeri térség megteremtését. A vasúti közlekedést illetően alapvető fontosságú a biztonsági tanúsítás harmonizálása és felügyeletének biztosítása az egységes európai vasúti térségben. Ebben a három közlekedési ágazatban nélkülözhetetlen szerepet töltenek be az elmúlt évtizedben létrehozott európai repülés-, tenger- és vasútbiztonsági ügynökségek.

40. Noha az európai uniós közúti baleseti halálozás majdnem megfeleződött az utóbbi évtizedben, 2009-ben még mindig 34 500-an lelték halálukat az Európai Unió útjain. A közúti halálesetek további jelentős csökkentésében kulcsfontosságú szerepük lesz a technológiai, jogérvényesítési és oktatási kezdeményezéseknek és a sérülékeny úthasználók kitüntetett figyelemben való részesítésének.
41. **A közlekedési szolgáltatások minősége, hozzáférhetősége és megbízhatósága** egyre fontosabbá fog válni a következő években, többek között a népesség öregedése és a tömegközlekedés népszerűsítésének szükségessége folytán. Vonzó járatsűrűség, kényelem, könnyű elérhetőség, megbízhatóság és intermodális integráltság: ezek a minőségi szolgáltatás fő jellemzői. A háztól-házig tartó, zökkenőmentes mobilitás szempontjából ugyanilyen lényeges – a személyszállításban és az árufuvarozásban egyaránt – a menetidőről és az útvonalváltozatokról való tájékozódás lehetősége.
42. Az Európai Unió már átfogó rendszerbe foglalta az utasokat megillető jogokat, és azt a jövőben tovább fogja mélyíteni. A vulkáni hamufelhő okozta válság és a 2010. év szélsőséges időjárási viszonyai alapján nyilvánvalóvá vált, hogy válsághelyzetben az utasok és a javak mobilitásának megőrzéséhez mobilitásfolytonossági tervekre lehet szükség. Ezek az események arra is rámutattak, hogy forgatókönyvek kidolgozásával és katasztrófavédelmi tervezéssel növelni kell a közlekedési rendszer zavartűrő képességét.

3.2. Innováció a jövőnek – technológiák és magatartásformák

Európai közlekedési kutatási, innovációs és megvalósítási stratégia

43. A kőolajfüggőség megszüntetéséhez nem hagyatkozhatunk mindössze egy technológiai megoldásra. Egyszerre több új technológiára támaszkodó, újfajta mobilitáskonceptióra és fenntarthatóbb magatartásformákra van szükség.
44. A hatékonyabb és fenntarthatóbb európai közlekedési rendszerre való átállás felgyorsítása és olcsóbbá tétele érdekében a technológiai innováció három fő tényezőre lehet hatással: újfajta motorok, anyagok és tervezési megoldások révén növelheti a járművek hatásfokát; új tüzelőanyagok és meghajtórendszerek révén környezetbarátabbá teheti az energiaszolgáltatást; információs és kommunikációs rendszerek alkalmazásával növelheti a hálózat kihasználtságát és fokozhatja az üzembiztonságot. Az egyéb fenntarthatósági célkitűzésekkel, például a kőolajfüggőség csökkentésével mutatkozó szinergiák, az európai gépjárműipar versenyképessége és az egészségügyi előnyök – különösen a városok levegőminőségének javulása – feltétlenül amellel szólnak, hogy az Európai

¹⁹ COM(2009) 538 és COM(2010) 584.

Uniónnak fokozott erőfeszítéseket kell tennie a tiszta járművek fejlesztésének és már korai fejlesztési fázisban történő bevezetésének felgyorsítására.

45. A közlekedési kutatási és innovációs politikának következetesen azon technológiák fejlesztését és bevezetését kell fokozottabban támogatnia, amelyek kulcsfontosságúak ahhoz, hogy az uniós közlekedési rendszerből korszerű, hatékony és felhasználóbarát rendszer váljék. Ahhoz, hogy a technológiai kutatás eredményesebb legyen, olyan rendszerszerű megközelítéssel kell kiegészülnie, amely gondoskodik az infrastrukturális és szabályozási követelmények figyelembevételéről, a különféle szereplők összehangolásáról és a piaci elterjedést ösztönző nagyszabású demonstrációs projektekről is. A Bizottság – az európai stratégiai energiatechnológiai tervvel (SET-terv) szoros együttműködésben – kidolgozza a közlekedési ágazat innovációs és fejlesztési stratégiáját, melyben megfelelő irányítási és pénzügyi eszközöket jelöl ki a kutatási eredményeknek a gyakorlatba való gyors átültetése érdekében.
46. A stratégia ki fog térni az uniós finanszírozású kutatással kifejlesztett intelligens mobilitási rendszerek – köztük a leendő európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR), az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) és vasúti információs rendszerek, a tengerfelügyeleti rendszerek (SafeSeaNet), a folyami információs szolgáltatások (RIS), az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) és a következő generációs multimodális forgalomirányítási és információs (a díjfizetésre is kiterjedő) rendszerek interoperábilis, összekapcsolt megoldásai – bevezetésére is. Ezenkívül beruházási tervre is szükség lesz az új navigációs, forgalomfelügyeleti és kommunikációs szolgáltatások vonatkozásában. Hasonlóan fontos a járművek meghajtórendszerét és az alternatív tüzelőanyagokat érintő kutatás és innováció (Zöld autó kezdeményezés, Tiszta Égbolt).
47. Az innovációt és a gyakorlati átültetést megfelelő keretszabályozási környezettel kell támogatni. Az információs technológiai eszközök használatának elterjedésével párhuzamosan fejleszteni kell a magánélet és a személyes adatok védelmét is. Nemzetközi szinten is érvényesülő szabványosítási és interoperabilitási követelmények révén elkerülhető a technológiai széttagolódás, s ezáltal az európai vállalkozások teljes mértékben kiaknázhathatják az európai közlekedési piac egészének előnyeit és az egész világon piaci lehetőségeket teremthetnek.

Innovatív mobilitási minták

48. Az új mobilitáskonceptiókat nem lehet kényszerrel keresztülvinni. A fenntartható magatartásminták meghonosításához tevőlegesen kell a mobilitás jobb megtervezésére ösztönözni. A személyszállítás és az áru fuvarozás vonatkozásában egyaránt széles körben hozzáférhető információkra van szükség a közlekedési módok mindegyikéről, kombinált igénybevitelük lehetőségeiről és környezeti hatásokról. Életbevágó, hogy intelligens intermodális jegyértékesítés valósuljon meg, egységes uniós szabványok szerint, az uniós versenyszabályok tiszteletben tartásával. Ez nemcsak a személyszállításra vonatkozik, hanem az áru fuvarozásra is, amelynek esetében az intermodális útvonalak elektronikus tervezésének javítására, a szabályozási környezet átalakítására (intermodális fuvardokumentáció, biztosítás, felelősség) és – kisebb szállítmányok esetében is – valós idejű kézbesítési információkra van szükség. Az IKT-k lehetőséget adnak egyes hozzáférhetőségi igényeknek a mobilitás növelése nélküli teljesítésére is.

49. A városok esetében a torlódások és a kibocsátások visszaszorításához vegyes stratégiára van szükség, a területhasználat-tervezés, az árképzési rendszerek, a hatékony tömegközlekedés, valamint a nem motorizált közlekedési módokat kiszolgáló és a tiszta járművek energia-, illetve tüzelőanyagellátását biztosító infrastruktúra bevonásával. Bizonyos méret felett a városokat arra kell ösztönözni, hogy minderről készítsenek városi mobilitási tervet. A városi mobilitási terveknek teljes összhangban kell állniuk az integrált városfejlesztési tervekkel. A távolsági és városi úthasználatdíj-fizetési rendszerek interoperabilitásához az egész Európai Unióra kiterjedő keretszabályozásra lesz szükség.

3.3. Korszerű infrastruktúra, intelligens árképzés és finanszírozás

Az európai mobilitási hálózat

50. Európában olyan, közlekedési folyosókból álló „törzshálózatra” van szükség, amely – hatékony közlekedési módok multimodális kombinációinak széles körű igénybevétele, fejlett technológiák széles körű alkalmazása és a tiszta tüzelőanyagokkal való ellátást biztosító infrastruktúra révén – hatékonyan és csekély kibocsátással bonyolít le nagy mennyiségű, összevont áru- és személyforgalmat.
51. Az Európai Unió bővítése ellenére a közlekedési infrastruktúrában jelentős különbségek vannak az Európai Unió keleti és nyugati fele között, ezt tehát orvosolni kell. Európának az infrastruktúra tekintetében is egységet kell alkotnia.
52. E törzshálózaton belül széles körben alkalmazni kell az információs technológiai eszközöket az adminisztratív eljárások egyszerűsítésére, a szállítmányok nyomon követésére és a forgalmi áramlatok optimalizálására (e-fuvarozás). E technológiák elterjedését a TEN-T infrastruktúrán való bevezetésük kötelezővé tétele és a modális rendszerek fokozatos integrálása révén ösztönözni kell.
53. A törzshálózatnak hatékony multimodális összeköttetést kell biztosítania az Európai Unió fővárosai és egyéb jelentős városai, kikötői, repülőterei és főbb szárazföldi határátkelőhelyei, valamint fontosabb gazdasági központjai között. A hiányzó láncszemek – elsősorban a határkeresztező szakaszok és a szűk keresztmetszetek, illetve elkerülő utak – kiépítésére, a meglévő infrastruktúra korszerűsítésére, a tengeri és a folyami kikötők multimodális termináljainak fejlesztésére, valamint a városi logisztikai gócpontokra kell összpontosítani. A nagy távolságú utazáshoz jobb összeköttetést kell kialakítani a vasúttal, illetve a repülőterekkel. A tengeri gyorsforgalmi utak képezik a törzshálózat tengeri vetületét.
54. Az uniós finanszírozásra alkalmas projektek kiválasztásakor ezt a jövőképet kell szem előtt tartani, és nagyobb hangsúlyt kell fektetni az európai szintű hozzáadott értékre. A társfinanszírozott projekteknek is tükrözniük kell, hogy olyan infrastruktúrára van szükség, amely minimálisra csökkenti a környezeti hatást, ellenálló az éghajlatváltozás esetleges hatásaival szemben, és fokozza az utasok biztonságát és védelmét.
55. Egy jól teljesítő közlekedési hálózatnak jelentős a forrásigénye. A közlekedés iránti keresletnek megfelelő uniós infrastruktúra-fejlesztés költségét több mint 1 500 milliárd EUR összegre becsülik a 2010–2030 időszakra vonatkozóan. A TEN-T hálózat befejezéséhez mintegy 550 milliárd EUR-ra lesz szükség 2020-ig, és ebből

215 milliárd EUR fordítható a főbb szűk keresztmetszetek kiküszöbölésére. Ez nem tartalmazza a járművekre, a berendezésekre és a díjfizetési infrastruktúrára fordítandó, további ezermilliárd EUR összegű beruházásokat, amelyek a közlekedési rendszer kibocsátáscsökkentési célkitűzéseinek teljesítéséhez szükségesek.

56. Sokféle – mind magán-, mind közpénzekből táplálkozó – finanszírozási forrásra van szükség. A Kohéziós Alapot és a strukturális alapokat fokozottabban össze kell hangolni a közlekedéspolitikai célkitűzésekkel, és a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy költségvetésük tervezésekor elegendő állami finanszírozást irányozzanak elő, és hogy elegendő projekttervezési és végrehajtási kapacitás álljon rendelkezésre. Finanszírozási forrásként felmerülnek még a külső költségek internalizálására szolgáló rendszerek és az infrastruktúra-használati díjak²⁰, az ezekből várhatóan származó bevételi áramlatok ugyanis a magántőke számára vonzóbbá teheti az infrastruktúra-beruházásokat.
57. A magánfinanszírozási lehetőségek kiaknázása a szabályozási keret javítását és innovatív pénzügyi eszközök kidolgozását teszi szükségessé. A projekteket hatékonyan, átláthatóan, idő- és költségtakarékosan, a bizonytalanságnak minél kevesebb teret hagyva kell értékelni és engedélyezni. Az újfajta pénzügyi eszközök – például az uniós projektkötvények²¹ – megkönnyíthetik a köz-magán partnerségek révén történő finanszírozás nagyobb léptékű alkalmazását.

A helyes árképzés és a piaci torzulások kiküszöbölése

58. Az árak formájában adott jelzések számos, a közlekedési rendszerre hosszú távon hatást gyakorló döntésben játszanak kulcsszerepet. A közlekedésre kivetett díjak és adók szerkezetét oly módon kell átalakítani, hogy azok egyre inkább tükrözzék a „szennyező fizet” és a „használó fizet” elvét. A díjak és adók rendszerének hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a közlekedés betölthesse Európa versenyképességi és kohéziós célkitűzéseinek teljesítésében játszott szerepét, és az ágazatra nehezedő terheknek összességében tükrözniük kell a közlekedés valamennyi költségét, beleértve az infrastrukturális és külső költségeket is. A szélesebb értelemben vett társadalmi és gazdasági előnyök, valamint a pozitív externáliák indokolnak bizonyos mértékű közfinanszírozást, a jövőben azonban a közlekedés igénybevevőinek valószínűleg a költségeknek a jelenleginél nagyobb hányadát kell állniuk. Fontos, hogy a közlekedés igénybevevői, a gazdasági szereplők és a befektetők megfelelő és következetes pénzügyi ösztönzőket vehessenek igénybe.
59. Az externális költségek érvényesítése, az adórendszerben meglévő torzulások és az indokolatlan támogatások kiküszöbölése, valamint a szabad és torzulástól mentes verseny biztosítása tehát azon erőfeszítés részét képezik, amelynek célja, hogy a piaci döntések tükrözzék a fenntarthatósággal kapcsolatos megfontolásokat (és egyértelművé váljanak a fenntarthatósági szempontok figyelmen kívül hagyásának gazdasági költségei). Ezen eszközök az egymással közvetlen versenyben lévő

²⁰ A külső költségek internalizálását elősegítő stratégiáról szóló közleményében (a COM(2008) 435 dokumentumot kísérő SEC(2008) 2207 dokumentum) a Bizottság egységes módszertant határozott meg valamennyi külső költség internalizálására az egész közlekedési ágazatra kiterjedően.

²¹ COM(2010) 700.

közlekedési módok közötti egyenlő versenyfeltételek megteremtéséhez is szükségesek.

60. Az ÜHG-kibocsátások tekintetében két fő piaci alapú eszköz létezik: az energiaadók és a kibocsátáskereskedelmi rendszerek. Jelenleg a szárazföldi közlekedésben felhasznált üzemanyagokra az energiaadó vonatkozik, a villamos energia és – 2012-től kezdődően – a légi közlekedés pedig a kibocsátáskereskedelmi rendszer hatálya alá tartozik. Az energiaadóról szóló irányelv felülvizsgálata lehetőséget kínál az e két eszköz közötti koherencia növelésére. Az EU ugyanakkor sürgeti, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) határozzon a tengeri közlekedésre vonatkozó átfogó eszközről, tekintettel arra, hogy ezen ágazat költségeibe az éghajlatváltozással kapcsolatos külső költségek jelenleg nincsenek beépítve²².
61. A zaj, a légszennyezés, a torlódások és más hasonló helyi externáliák költségeit az infrastruktúra használatáért kivetett díjakon keresztül lehetne beépíteni a költségekbe. Az úgynevezett „Euromatrica” irányelv módosítására irányuló, nemrégiben közzétett bizottsági javaslat az első lépés a nehéz-tehergépjárművek okozta költségek fokozottabb mértékű internalizálásának irányába, a nemzeti szintű közúti díjrendszerek közötti eltérések azonban a továbbiakban is megmaradnak. További intézkedések keretében a Bizottság meg fogja vizsgálni a haszongépjárművekre vonatkozó, a teljes főútvonal-hálózatra kiterjedő, kötelező költséginternalizálási rendszer fokozatos bevezetésének lehetőségét, hogy ily módon megszűnjön a jelenlegi helyzet, amikor is a nemzetközi fuvarozóknak ahhoz, hogy a csak autópályadíj ellenében használható európai autópályákon zavartalanul közlekedhessenek, az Euromatricán kívül további 5 nemzeti matricával és 8 egyéb matricával, illetve útdíjfizetési szerződéssel kell rendelkezniük.
62. Egyre szélesebb körben vélik úgy, hogy a személygépkocsikra kivetett útdíjak a bevételekteremtés, valamint a forgalom és a közlekedési szokások befolyásának egyik lehetséges megoldását jelentik. A Bizottság iránymutatásokat fog kidolgozni arra vonatkozóan, hogy miként lehetne az összes jármű és valamennyi főbb externália tekintetében alkalmazni az internalizációs díjakat. A hosszú távú cél az, hogy valamennyi járműre és a hálózat egészére vonatkozóan alkalmazásra kerüljenek az úthasználati díjak, és ezek legalább az infrastruktúra fenntartásának költségeit, valamint a torlódások és a lég- és zajszennyezés okozta költségeket tükrözzék.
63. A Bizottság ezzel párhuzamosan, még 2020 előtt közös megközelítést dolgoz ki a zajjal és a helyi szintű szennyezéssel kapcsolatos költségek internalizálására a vasúthálózat egészére vonatkozóan.
64. A közlekedésen belül adózási szempontból számos terület részesül a gazdaság egyéb területeihez képest kedvezőbb elbánásban: gondoljunk a cégautókra vonatkozó adózási szabályokra, vagy a nemzetközi tengeri és légi közlekedésre vonatkozó, a héa- és az energiaadó alóli mentességekre. Ezek a rendelkezések általában a közlekedési rendszer hatékonyságának javítását és külső költségeinek csökkentését célzó ösztönzők ellenében hatnak. A Bizottság több javaslatot is meg

²²

Vö. a 2009/29/EK irányelv 3. preambulumbekzdésével is.

fog vizsgálni abból a célból, hogy növelje a közlekedésre kivetett különböző adók közötti összhangot és ösztönözze a környezetbarát járművek mielőbbi bevezetését.

3.4. Külső dimenzió

65. A közlekedés alapvetően nemzetközi jellegű tevékenység, ezért az útitervben szereplő fellépések zöme a közlekedésnek az EU határain túl történő fejlesztését érintő kihívásokkal is összefügg. A közlekedési szolgáltatások, termékek és beruházások tekintetében a harmadik országok piacainak megnyitása továbbra is kiemelt fontosságú. A közlekedés kérdése éppen ezért az EU valamennyi (a WTO keretében zajló, regionális és kétoldalú) kereskedelmi tárgyalásának napirendjén szerepel. Rugalmas stratégiák elfogadása révén gondoskodunk arról, hogy az EU a közlekedés területén a jövőben is élen járjon a vonatkozó előírások meghatározásában és alkalmazásában.
66. E célból a Bizottság az alábbi fellépési területekre kíván összpontosítani:
- A belső piacra vonatkozó szabályok kiterjesztése a különböző nemzetközi szervezetek (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, a nemzetközi folyami bizottságok stb.) keretében zajló munka révén, és adott esetben törekvés arra, hogy az EU teljes jogú tagságot kapjon. A biztonságra, a védelemre, az adatvédelemre és a környezetvédelemre vonatkozó európai előírások világszerte való előmozdítása két- és többoldalú együttműködések révén. A közlekedésről folyó párbeszéd intenzívebbé tétele a főbb partnerekkel.
 - A szorosabb piacintegráció érdekében közvetlen szomszédaink bevonása a közlekedési és infrastrukturális politikákba, és ezen belül a mobilitásfolytonossági tervek kidolgozásába²³. Az uniós szabályoknak más szomszédos országokra való kiterjesztése során a nyugat-balkáni országokkal való közlekedési közösségről szóló szerződés esetében alkalmazotthoz hasonló együttműködési keretet volna célszerű alkalmazni. Az 58 országot és egymilliárd polgárt egyesítő európai közös légtér létrehozásának befejezése²⁴. A tengerbiztonság, valamint a tengerhajózási biztonság és felügyelet megerősítése érdekében együttműködés a mediterrán partnerekkel a mediterrán tengeri stratégia végrehajtása terén²⁵. A SESAR, az ERTMS és az ITS-technológia világszerte való elterjedésének előmozdítása, és nemzetközi szintű kutatási és innovációs partnerségek létrehozása.
 - Az uniós megközelítés alkalmazásának világszinten történő előmozdítása: a közlekedési piacok megnyitása a szabad és torzulástól mentes verseny, valamint a fenntartható megoldások számára. Valamennyi vonatkozó nemzetközi tárgyalás során törekvés a nagyobb mértékű piaci hozzáférésre a közlekedés terén.

²³ Vö. az Európai Unió–Afrika partnerségről szóló COM(2009)301 bizottsági közleménnyel is.

²⁴ A térség magában foglalja az euromediterrán légtérrel (vö. a „Partnerség a demokráciáért és a közös jólétért a dél-mediterrán térséggel” című COM(2011)200 bizottsági közleménnyel) és a szomszédságpolitikában részt vevő más országokat is.

²⁵ Vö. COM(2011) 200.

4. KÖVETKEZTETÉS

67. Az európai közlekedési rendszer átalakítása kizárólag sokrétű kezdeményezések együttes, valamennyi szinten való végrehajtása révén valósulhat meg. Az útitervben körvonalazott különböző intézkedések és eszközök részleteit még ki kell dolgozni. A Bizottság e célból az elkövetkező évtized során kidolgozza a megfelelő jogalkotási javaslatokat, és még a jelenlegi megbízás időszaka alatt kulcsfontosságú kezdeményezésekre tesz javaslatot. Minden javaslatot alapos hatásvizsgálat fog megelőzni, amelynek során a Bizottság mérlegeli az uniós hozzáadott értéket és a szubszidiaritással kapcsolatos szempontokat. A Bizottság gondoskodni fog arról, hogy intézkedései növeljék a közlekedési ágazat versenyképességét, és ezzel együtt teljesüljön a 2050-re kitűzött azon cél, hogy a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás legalább 60%-kal csökkenjen, és ennek során a viszonyítási pontként szolgáló tíz célkitűzést tartja majd szem előtt.
68. A Bizottság felkéri az Európai Parlamentet és a Tanácsot, hogy támogassa az *Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé* című dokumentumot és a mellékletben felsorolt intézkedéseket.

I. melléklet: Intézkedések

1. HATÉKONY ÉS INTEGRÁLT MOBILITÁSI RENDSZER

1.1. Az egységes európai közlekedési térség

1. Valódi belső piac a vasúti szolgáltatások számára

- A vasúti személyszállítási szolgáltatások belföldi piacának megnyitása a verseny előtt és ezen belül annak előírása, hogy a közbeszerzési szerződéseket csak versenyeztetéssel járó pályázati eljárás során lehessen odaítélni.
- Az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) szerepének megerősítése révén a járművek esetében egységes típusengedély, a vasúttársaságok esetében pedig egységes biztonsági tanúsítvány bevezetése.
- Egységes megközelítés bevezetése az árufuvarozási folyosó irányítása, és ezen belül a pályahasználati díjak tekintetében.
- A vasúti infrastruktúrához, és azon belül a vasúthoz kapcsolódó szolgáltatásokhoz való tényleges és megkülönböztetésmentes hozzáférés biztosítása, mindenekelőtt az infrastruktúra-üzemeltetés és a szolgáltatásnyújtás szerkezeti szétválasztása révén²⁶.

2. Az egységes európai égbolt létrehozásának befejezése

- A valóban egységes európai égbolt létrehozása és a leendő európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR) bevezetése az elfogadott ütemterv szerint.
- Az egységes európai égboltra vonatkozó szakpolitika támogatására szolgáló megfelelő pénzügyi és jogi keretek létrehozása, valamint az Európai Unió és az Eurocontrol közötti kapcsolat szorosabbra fűzése.

3. A repülőterek kapacitása és minősége

- A résidőkiosztásról szóló rendelet felülvizsgálata a repülőterek kapacitásának hatékonyabb kihasználása céljából.
- A minőségi szolgáltatások nyújtására vonatkozó feltételek egyértelműbbé tétele és javítása: annak biztosítása, hogy a repülőtérrendszerek valamennyi szereplője megfeleljen bizonyos minimumkövetelményeknek.
- A repülőterek jövőben felmerülő kapacitásbeli problémáinak kezelésére szolgáló stratégia kidolgozása, amelynek részét képezné a vasúti hálózattal való integráció javítása.

4. A tengeri „kék övezet” és a kikötők piacához való hozzáférés

²⁶

A szétválasztást lehetőleg oly módon kell megvalósítani, hogy a verseny, a beruházások folytonossága és a szolgáltatásnyújtás költségeinek hatékonysága biztosított legyen.

A korlátok nélküli európai tengeri szállítási térséget további területekre kell kiterjeszteni: a cél egy Európán belül és Európa körül szabad tengeri közlekedést lehetővé tevő „kék övezet” létrehozása. A lehető legjobban ki kell aknázni továbbá a vízi közlekedésben rejlő potenciált.

- A nyomon követésre szolgáló eszközök használatának előmozdítása valamennyi érintett hatóság körében, az IKT-rendszerek közötti teljes interoperabilitás biztosítása, a hajók és áruk nyomon követése („kék övezet”) és megfelelő kikötői létesítmények létrehozása („kék sávok”).
- Az uniós kikötőkben kiállított révkalauzi mentesítő igazolások kiadására vonatkozó keretek létrehozása.
- A kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó korlátozások felülvizsgálata.
- A kikötők számára nyújtott finanszírozás átláthatóságának növelése és a különböző kikötői tevékenységekhez biztosított közfinanszírozás céljainak tisztázása a verseny bármilyen torzulásának elkerülése érdekében.

5. Megfelelő keretek a belvízi hajózás számára

- Azon megfelelő keretek létrehozása, amelyek révén optimalizálható a belvízi szállítás belső piaca és felszámolhatók a belvízi szállítás fokozottabb térnyerését gátló akadályok. Az ezen keretek végrehajtásához szükséges feladatok és mechanizmusok értékelése és meghatározása, a szélesebb európai kontextust is figyelembe véve.

6. Közúti áru fuvarozás

- A közúti áru fuvarozás piaci helyzetének, és ezen belül az úthasználati díjak, a szociális és biztonsági jogszabályok, valamint a jogszabályok tagállami átültetése és érvényesítése tekintetében megvalósuló összhangnak a felülvizsgálata a közúti fuvarozás piacának további megnyitása céljából. Ezen belül különösen törekedni kell a kabotázsra vonatkozóan még meglévő korlátozások megszüntetésére.
- A menetírókészülék használatára vonatkozó szabályok felülvizsgálata a költséghatékonyság növelése érdekében; a rendőrség és más szervek tisztviselői számára a közúti ellenőrzés során hozzáférés biztosítása a közúti fuvarozási vállalkozásokról vezetett uniós elektronikus nyilvántartáshoz; a hivatásos szállítói tevékenységre vonatkozó uniós szabályok megsértése esetén alkalmazandó szankciók harmonizációja; a végrehajtásban közreműködő tisztviselők képzésének harmonizációja.
- A tömeg- és méretjellemzőkre vonatkozó jogszabályok módosítása az új körülmények, technológiák és igények (pl. az akkumulátorok tömege, jobb aerodinamikai teljesítmény), figyelembevétele céljából, és annak biztosítása, hogy a jogszabályok elősegítsék az intermodális szállítást, valamint a felhasznált energia és a kibocsátások mennyiségének csökkentését.

7. Multimodális áruszállítás: a teherszállítási logisztikára irányuló ITS-alkalmazások (e-fuvarozás)

Olyan megfelelő keretek létrehozása, amelyek révén az áruk mozgása valós időben nyomon követhető, az intermodális felelősség biztosítása és a környezetbarát teherszállítás előmozdítása.

- Az „egyablakos ügyintézési rendszer” gyakorlati megvalósítása elektronikus formátumú egységes szállítási okmány (elektronikus fuvarlevél) kialakítása és alkalmazása, valamint a helymeghatározási és nyomonkövetési technológiák, és a rádiófrekvenciás azonosítás (RFID) alkalmazását lehetővé tévő keretek kialakítása révén.
- Annak biztosítása, hogy a felelősségi rendszerek előmozdítsák a vasúti, a vízi és az intermodális szállítást.

1.2. A színvonalas munkahelyek és a tisztességes munkakörülmények előmozdítása

8. A közúti fuvarozást végző utazó munkavállalókra vonatkozó szociális jogszabályok

- A szociális partnerek közötti párbeszéd elősegítése és támogatása a közúti fuvarozást végző utazó munkavállalókra vonatkozó – és a látszólag önálló vállalkozóként folytatott tevékenység problémájával is foglalkozó – szociális jogszabályokkal kapcsolatos megállapodás létrehozása céljából.

9. A tengeri szállítás szociális menetrendje

- A tengeri szállítás szociális menetrendjében rögzített fellépésekhez kapcsolódó intézkedések végrehajtása a „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra” című bizottsági közlemény nyomán.
- A tengerészeti munkaügyi egyezmény (MLC) Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) általi végrehajtásának fokozása a lobogó szerinti állam, a kikötő szerinti állam és a munkaerőt adó állam tekintetében.
- A munkajogra vonatkozó egyes uniós irányelvek hatályának kiterjesztése a tengerjáró hajókon dolgozó – az irányelvek hatálya alól jelenleg kizárt – munkavállalók egy részére vagy összességére, vagy ezen munkavállalók számára az irányelvek által biztosítotthoz hasonló mértékű védelem biztosítása más eszközök révén.
- A tengerészek képzéséről szóló (2008/106/EK) irányelv aktualizálása a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló egyezmény (STCW-egyezmény) Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) általi felülvizsgálatának megfelelően. A kikötői munkavállalók képzésére vonatkozó, kölcsönösen elismerhető keretrendszer létrehozása a különböző kikötői tevékenységek vonatkozásában.

10. Társadalmi felelősséget vállaló légi közlekedési ágazat

- A szabályozási fejlemények által a légi közlekedési ágazatban tapasztalható munkakörülményekre gyakorolt hatások vizsgálatára szolgáló mechanizmus létrehozása.
- A dolgozókra vonatkozóan egész Európára kiterjedő minimális szolgáltatási és minőségi előírások rögzítése a légi közlekedési értéklánc teljes hosszán (beleértve az ATM-et és a földi kiszolgálást is). Az európai szociális partnerek arra való ösztönzése, hogy tűzzék

napirendre a konfliktusoknak és a minimális szolgáltatás zavarainak a megelőzésével kapcsolatos kérdéseket a teljes légi közlekedési értéklánc vonatkozásában.

11. A foglalkoztatással és a munkakörülményekkel kapcsolatos uniós megközelítés értékelése az összes közlekedési mód vonatkozásában

- A közlekedési ágazat különböző szegmenseiben zajló ágazati szintű szociális párbeszéd értékelése a szociális párbeszéd javítása és hatékonyságának fokozása érdekében.
- Az ágazatban működő nemzetközi vállalatok esetében a munkavállalói részvétel biztosítása, elsősorban az Európai Üzemi Tanácsokon keresztül.
- A munkahelyek színvonalának felmérése az összes közlekedési mód vonatkozásában, különös tekintettel a képzésre, a képesítésre, a munkakörülményekre és a karrierépítésre a színvonalas munkahelyek teremtése, a szükséges szaktudás fejlesztése és az uniós fuvarozók versenyképességének növelése érdekében.

1.3. A közlekedés védelme

12. Az áruk védelme

- A légi teherszállítás védelmének megerősítésére vonatkozó uniós cselekvési terv végrehajtása, szükség szerint új szabályok meghatározása a légi áruk átvizsgálására vonatkozóan, és a kikötőkben lévő áruk védelmének fokozása.
- A légi áruk egyszeri védelmi ellenőrzésére szolgáló uniós szintű rendszer létrehozása.

13. Az utasvédelem fokozása a kényelmetlenségek minimálisra csökkentése mellett

Az alapvető jogokat teljes mértékben tiszteletben tartó, korszerű átvizsgálási módszerek térnyerésének előmozdítása. Olyan módszerekre van szükség, amelyekre építve kialakítható a „jövő ellenőrzési pontja”, ami nagy számú utasnak a lehető legkevesebb kényelmetlenséggel járó és a magánszféra megsértése nélküli ellenőrzését lehetővé tevő utasellenőrzési folyosóból állna. Ezen módszereknek olyan más érzékeny területeken is elő kell segíteniük a biztonságot, mint a főbb közlekedési csomópontok.

- Hatékonyabb és magánélet-védelmi szempontból kielégítő technológiák (szkennerek, újfajta robbanóanyagok felderítésére alkalmas érzékelők, intelligens csipek stb.) kifejlesztésének elősegítése többek között finanszírozási eszközök révén, illetve magánélet-védelmi szempontból jobb megoldások alkalmazása a már meglévő technológiák esetében is.
- A felderítési teljesítmény vonatkozásában közös alapkövetelmények és tanúsítási eljárások kidolgozása.

14. A szárazföldi közlekedés védelme

- A tagállamokkal való együttműködés a szárazföldi közlekedés védelme terén: első lépésként a szárazföldi közlekedés védelmével foglalkozó állandó szakértői csoport felállítása és további intézkedések bevezetése ott, ahol az uniós fellépés hozzáadott értékkel jár. A városi közlekedés biztonsága a tervek között kiemelt helyen szerepel.

15. Folyamatos védelem

- A védelem szintjének javítása a szállítási lánc teljes hossza mentén, a szabad áruforgalom korlátozása nélkül. A folyamatos védelem igazolására szolgáló tanúsítványok esetleges bevezetése, a meglévő rendszerek figyelembevételével.
- Valamennyi közlekedési módra kiterjedő közös védelmi értékelés.
- A terror- és bűncselekmények potenciális hatásainak figyelembevétele a mobilitásfolytonossági tervekben (vö. a 23. számú kezdeményezéssel).
- A terrorizmus, a kalózkodást és más hasonló bűncselekmények elleni küzdelemmel kapcsolatos nemzetközi együttműködés erősítése. A külső dimenzió kulcsfontosságú szereppel bír (vö. a 40. számú kezdeményezéssel).

1.4. Emberéletek ezreinek megmentése a közlekedésbiztonságra vonatkozó fellépések révén

16. A halálos kimenetelű balesetek teljes kiküszöbölése felé

- A közútbiztonsági technológiák – köztük a járművezetőt támogató rendszerek, az (intelligens) sebességhatárolók, a biztonsági öv bekötésére figyelmeztető jelzések, az eSegélyhívó és a kooperatív rendszerek –, valamint az infrastruktúra és a járművek közötti kapcsolódási pontok harmonizációja és bevezetése, továbbá a műszaki vizsgáztatás javítása, többek között az alternatív meghajtású járművek vonatkozásában.
- A közúti közlekedési balesetekre és a vészhelyzeti szolgálatokra vonatkozó átfogó stratégia kidolgozása, ezen belül a sérülések és a halálos kimenetelű balesetek tekintetében egységes definíciók és osztályozási kategóriák rögzítése, a sérülések számának csökkentésére vonatkozó célszámok elfogadása érdekében.
- A képzés és az oktatás középpontba állítása a közlekedés valamennyi igénybevevője esetében, valamint a biztonsági felszerelések (a biztonsági öv és a védőruha) használatának népszerűsítése, és az illetéktelen beavatkozások elleni fellépés.
- A veszélyeztetett úthasználók, így a gyalogosok, a kerékpárosok és a motorkerékpárosok védelmének fokozása többek között az infrastruktúra és a járműtechnológiák biztonságosabbá tétele révén.

17. A polgári repülésbiztonság európai stratégiája

Az európai repülésbiztonság magas szintű, azonban világszinten nem áll az első helyen. Azt kell célul kitűznünk, hogy a légi közlekedés szempontjából Európa a világ legbiztonságosabb területévé váljon. Ehhez – az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (AESA) munkájára építve – átfogó európai repülésbiztonsági stratégiát kell kidolgozni, amelynek az alábbiakat kell magában foglalnia:

- A polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről szóló jogszabályok felülvizsgálata révén az adatok gyűjtésének, cseréjének és elemzésének javítása.

- A biztonságra vonatkozó keretszabályozás hozzáigazítása az új technológiák fejlődéséhez (SESAR).
- Az uniós repülésbiztonsági stratégia egységes végrehajtásának biztosítása a légi közlekedés valamennyi területén.
- A biztonsággal összefüggő információk átláthatóságának és cseréjének előmozdítása az ICAO és más nemzetközi légi közlekedési partnerek viszonylatában, különösen a biztonság terén való globális információcserére vonatkozó kezdeményezés keretében. Együttműködés nem uniós országokkal, és különösen az Egyesült Államokkal a biztonságot érintő kérdések, a szabályozások egymáshoz való közelítése, a kölcsönös elismerés és a technikai segítségnyújtás terén.
- Olyan uniós szintű biztonságirányítási rendszer kidolgozása, amely a kockázatok azonosítása és a biztonság színvonalának folyamatos javítása céljából a biztonságra vonatkozó teljesítménymutatókat és mérési módszereket rögzít.

18. Biztonságosabb hajózás

- Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökséggel (EMSA) való együttműködés a személyhajók biztonságára vonatkozó jogszabályok korszerűsítése érdekében.
- A SafeSeaNet beépítése a tengeri közlekedés védelmének és biztonságának támogatásához és a tengeri környezetnek a hajók által okozott szennyezéssel szembeni védelméhez szükséges valamennyi releváns tengerészeti tájékoztatási eszköz alaprendszerébe.
- A tengeri és belvízi közlekedésben alkalmazandó uniós nyilvántartás és uniós felségjelzésű zászló esetleges bevezetése. Az EU-s jelölés lényegében olyan minőségi védjegy lenne, amely azt igazolná, hogy egy adott hajó biztonságos, környezetbarát és legénysége magasan képzett.
- Az EU parti őrsei közötti funkciómegosztás megvalósíthatóságának értékelése, elsősorban a tengeri közlekedés védelmének és biztonságának, valamint a tengeri környezet védelmének biztosítása érdekében.

19. Vasúti közlekedésbiztonság

- A biztonsági tanúsítványok vonatkozásában a teljes ágazatot érintő megközelítés fokozatos megvalósítása a vasúti közlekedési ágazatban, a pályahálózat-működtetőkre és a vasúttársaságokra vonatkozó jelenlegi megközelítésre építve, továbbá egy esetleges európai szabvány bevezetésének mérlegelése.
- Az Európai Kutatási Térség szerepének megerősítése a vasúti közlekedésbiztonság terén, mindenekelőtt a nemzeti biztonsági hatóságok által hozott nemzeti szintű biztonsági intézkedések felügyelete és fokozatos egymáshoz közelítése révén.
- A gördülőállomány és a vasúti infrastruktúra biztonsági szempontból kritikus alkatrészeit érintő tanúsítási és karbantartási tevékenység fokozása.

20. Veszélyes áruk fuvarozása

- A különböző szállítási módok közötti átjárhatóság biztosítása érdekében a veszélyes áruk intermodális fuvarozására vonatkozó szabályok egyszerűsítése.

1.5. A szolgáltatás minősége és megbízhatósága

21. Utasjogok

- Az utasjogokra vonatkozó uniós jogszabályok egységes értelmezése, valamint összehangolt és hatékony érvényesítése egyrészt azért, hogy az iparág szereplői egyenlő versenyfeltételek mellett tevékenykedhessenek, másrészt azért, hogy a polgárok számára európai szintű védelmet lehessen biztosítani.
- Az utasjogokra – különösen „a tájékoztatáshoz való jogra” – vonatkozó közös elvek érvényesítése minden közlekedési mód esetében (Alapvető jogok chartája), és a meglévő jogok még egyértelműbbé tétele. Egy későbbi szakaszban egységes uniós keretrendelet esetleges elfogadása az utasjogokra vonatkozóan, valamennyi közlekedési mód esetében (EU-kódex).
- A közlekedés minőségének javítása az idős emberek, a csökkent mozgásképességű utasok és a mozgáskorlátozottak szempontjából, és ezen belül az infrastruktúrához való hozzáférés javítása.
- Az utasjogokra vonatkozó meglévő jogszabályi keretek kiterjesztése azon utasokra, akik utazásuk során egyetlen szerződés keretében megvásárolt kombinált menetjeggyel több különböző közlekedési módot vesznek igénybe, illetve a fuvarozó csődje esetére.
- A versenyfeltételek javítása nemzetközi szinten a két- és többoldalú megállapodásoknak az utasellátás minőségére vonatkozó előírásokkal való kiegészítése révén valamennyi közlekedési mód esetében. A cél az utasjogok bővítése nemzetközi viszonylatban is.

22. Háztól-házig tartó folytonos mobilitás

- A különböző személyszállítási módok további integrációjához szükséges eszközök meghatározása a háztól-házig tartó folytonos, multimodális közlekedés biztosítása érdekében.
- Interoperabilis és multimodális menetrend-tervezési, tájékoztatási és online helyfoglalási, valamint intelligens jegyértékesítési rendszerek kifejlesztését és használatát elősegítő keretfeltételek megteremtése. Ennek részét képezheti egy olyan jogalkotási javaslat, amelynek célja, hogy a magánszolgáltatók is hozzáférjenek a közlekedési és a valós idejű forgalmi adatokhoz.

23. Mobilitásfolytonossági tervek

- Mobilitásfolytonossági tervek kidolgozása, melyek célja a szolgáltatás folytonosságának biztosítása működési zavarok esetén. A terveknek foglalkozniuk kell a funkcionális létesítmények használatára vonatkozó sorrend, az infrastruktúra-üzemeltetők, a gazdasági szereplők, a nemzeti hatóságok és a szomszédos országok közötti együttműködés, valamint egyes konkrét szabályok ideiglenes elfogadásának vagy lazításának kérdésével.

2. INNOVÁCIÓ A JÖVŐ SZOLGÁLATÁBAN: TECHNOLÓGIÁK ÉS MAGATARTÁSFORMÁK

2.1. Európai közlekedési kutatási és innovációs politika

24. Technológiai ütemterv

Az Európában zajló kutatási és fejlesztési tevékenységek szétaprózottsága rendkívül kedvezőtlen hatásokkal jár. Az európai szintű hozzáadott érték maximalizálása érdekében közös európai erőfeszítés van szükség többek között az alábbi területeken:

- Valamennyi közlekedési mód esetében környezetbarát, biztonságos és csendes járművek, azaz közúti gépjárművek, hajók, uszályok, vasúti gördülőállomány és repülőgépek (ezen belül új anyagok, új meghajtórendszerek, valamint a komplex közlekedési rendszerek irányítására és integrálására szolgáló informatikai és irányítási eszközök).
- A közlekedés védelmének és biztonságának javítására szolgáló technológiák.
- Potenciális új és a hagyományostól eltérő közlekedési rendszerek és járművek, például pilóta nélküli repülőgéprendszerek, a hagyományostól eltérő árueosztási rendszerek).
- A fenntartható alternatív üzemanyagokra, és ezen belül az alkalmazásukhoz szükséges infrastruktúrára vonatkozó stratégia.
- Az intelligens mobilitási szolgáltatásokat elősegítő integrált közlekedésirányítási és információs rendszerek, az infrastruktúra és a járművek hatékonyabb használatát szolgáló forgalomirányítási rendszerek, és az áruk nyomon követhetőségét és visszakereshetőségét, valamint az áruforgalom irányítását lehetővé tévő valós idejű információs rendszerek; utas-információs rendszerek, helyfoglalási és viteldíj-fizetési rendszerek.
- A különböző közlekedési formák maximális nyomon követésére és interoperabilitásának, valamint az infrastruktúra és a járművek közötti kommunikációnak a biztosítására szolgáló intelligens infrastruktúra (földi és műholdas egyaránt).
- A CIVITAS program nyomán a fenntartható városi mobilitással kapcsolatos innováció, és a városi úthasználatdíj- és behajtáskorlátozási rendszerekkel kapcsolatos kezdeményezések.

25. Innovációs és megvalósítási stratégia

A szükséges innovációs stratégiák, és ezen belül a megfelelő irányítási és finanszírozási eszközök kijelölése annak érdekében, hogy a kutatási folyamatok során elért eredmények rövid időn belül a gyakorlatban is alkalmazásra kerüljenek. Például:

- Intelligens mobilitási rendszerek, köztük a leendő európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer (SESAR), az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS), vasúti információs rendszerek, tengerfelügyeleti rendszerek, (SafeSeaNet), folyami információs szolgáltatások (RIS), ITS, és a legújabb generációs multimodális forgalomirányítási és információs rendszerek bevezetése.

- Többféle funkciót ellátó, többek között útdíjfizetésre is szolgáló, nyílt szabványokon alapuló elektronikus platform kialakítása és bevezetése a járművek fedélzeti egységei számára.
- Új navigációs, forgalommegfigyelő és kommunikációs szolgáltatásokra irányuló beruházási tervek kidolgozása az információáramlás, az irányítási rendszerek és a mobilitási szolgáltatások integrációja céljából, az európai integrált multimodális információs és irányítási terv alapján. Az elektromobilitással (és egyéb alternatív üzemanyagokkal), és ezen belül a járművek feltöltésére szolgáló infrastruktúrával és az intelligens közlekedési rendszerekkel kapcsolatos demonstrációs projektek, különösen azon városi övezetekben, ahol a levegőminőség paraméterei gyakran túllépik a határértékeket.
- Az intelligens mobilitás terén megvalósuló partnerségek és a fenntartható városi mobilitási megoldásokkal kapcsolatos demonstrációs projektek (ezen belül útdíj-rendszerek demonstrációja stb.).
- A környezetszennyező és kevésbé hatékony gépjárművek forgalomból való minél gyorsabb kivonását elősegítő eszközök.

26. Az innovatív közlekedés szabályozási kerete

A szükséges szabályozási keret kialakítása, amely az egyes esetektől függően szabványosítás vagy szabályozás által valósulhat meg:

- A járművekre vonatkozó megfelelő szén-dioxid-kibocsátási szabványok rögzítése valamennyi közlekedési mód esetében, és szükség esetén azok energiahatékonysági követelményekkel történő kiegészítése valamennyi meghajtórendszerre vonatkozóan;
- A járművek által okozott zajártalomra vonatkozó szabványok;
- Annak érdekében, hogy a szén-dioxid- és a szennyezőanyag-kibocsátások valós járművezetési körülmények között is csökkenjenek, legkésőbb 2013-ban a kibocsátások mérésére szolgáló felülvizsgált mérési ciklusra történő javaslattétel;
- A közbeszerzésre vonatkozó stratégiák kidolgozása az új technológiák mielőbbi térnyerésének elősegítése céljából;
- A környezetbarát járművek esetében a díjfizetési infrastruktúra interoperabilitására vonatkozó szabályok;
- A töltőállomás-infrastruktúrára vonatkozó iránymutatások és szabványok;
- Az infrastruktúra-infrastruktúra, a jármű-infrastruktúra és a jármű-jármű közötti kommunikációt biztosító interfészekre vonatkozó szabványok;
- A közlekedéshez kapcsolódó adatokhoz biztonsági és védelmi célból való hozzáférés feltételei;
- A közlekedéshez kapcsolódó intelligens díjszábási és -fizetési rendszerek jellemzői és feltételei;

- A meglévő szabályok és szabványok végrehajtásának javítása.

2.2. Fenntarthatóbb magatartásformák ösztönzése

27. Közlekedési információk

- A hagyományos egyéni közlekedés alternatíváinak népszerűsítése (a személygépkocsi használatának csökkentése, gyalogos és kerékpáros közlekedés, közös autóhasználat, P+R parkolók, intelligens jegyek stb.).

28. A járművek széndioxid-kibocsátásának és üzemanyag-hatékonyságának címkén való feltüntetése

- A címkézésről szóló irányelv felülvizsgálata annak hatékonyabbá tétele végett. Ennek keretében többek között mérlegelésre kerülhet az irányelv hatályának a könnyű haszongépjárművekre és az L kategóriájú járművekre való kiterjesztése, valamint a címke kategóriák és az üzemanyag-hatékonysági osztályok tagállamok közötti harmonizációja.
- Az üzemanyag-hatékonyság, a biztonság és a zajkibocsátás tekintetében a típusjóváhagyásban szereplőknél jobb tulajdonságokkal rendelkező gumiabroncsok használatának előmozdítása²⁷.

29. Széndioxid-kalkulátorok

- Az ÜHG-kibocsátásra vonatkozó vállalati alapú tanúsítási rendszerek alkalmazásának ösztönzése és közös uniós szabványok kidolgozása az egyes személy- és teherszállítási szolgáltatások széndioxid-lábnyomának becslése céljából. A tanúsítási rendszereket a különböző felhasználók, így vállalatok és egyének igényeire szabott változatokban kell kidolgozni. Mindez lehetővé teszi a környezetbarátabb közlekedési megoldások igénybevételét és népszerűsítését.

30. Környezettudatos vezetés és sebességkorlátozások

- A környezettudatos vezetésre vonatkozó követelmények beépítése a vezetői engedélyekről szóló irányelv jövőbeli felülvizsgálataiba, és a környezettudatos vezetést támogató ITS-alkalmazások bevezetésének felgyorsítását szolgáló lépések megtétele. A hatékonyabb üzemanyag-felhasználást lehetővé tévő technikák kidolgozása és népszerűsítése más közlekedési módok esetében: a repülőgépeknél ilyen például a fokozatos leszállás.
- A könnyű haszongépjárművek maximális sebességének korlátozására irányuló stratégiák elemzése az energiafogyasztás csökkentése, a közúti biztonság fokozása és egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében.

²⁷

Ennek részét képezi a gumiabroncsok címkézéséről szóló 1222/2009/EK rendelethez kapcsolódó összes végrehajtási rendelkezés elfogadása. Ezzel a lépéssel 2020-ra az EU teljes járműparkja tekintetében az üzemanyag-felhasználás 5%-kal csökkenhet.

2.3. Integrált városi mobilitás

31. Városi mobilitási tervek

- Európai szintű eljárások és pénzügyi támogatási mechanizmusok létrehozása a városi mobilitásra vonatkozó auditok és a városi mobilitási tervek elkészítéséhez, továbbá az európai városi mobilitásra vonatkozó, közös célszámokra épülő mutatórendszer kidolgozása. Bizonyos méretű városok esetében uniós iránymutatásoknak megfelelő nemzeti szabványokra épülő kötelező megközelítés esetleges bevezetése.
- A Regionális Fejlesztési Alapból és a Kohéziós Alapból nyújtandó támogatások folyósításának azon városokra való korlátozása, amelyek benyújtottak olyan független szerv által hitelesített érvényes tanúsítványt, amely igazolja a városi mobilitás terén megvalósult teljesítményüket és annak fenntarthatóságát.
- A városi mobilitási tervek Európa városaiban való fokozatos végrehajtását szolgáló európai támogatási keret esetleges létrehozása.
- Az integrált városi mobilitás kérdésének beillesztése az „intelligens városok” elnevezésű innovációs partnerség keretei közé.
- Vállalati mobilitásirányítási tervek kidolgozásának szorgalmazása a nagyobb munkaadók körében.

32. Az úthasználati díjak rendszerének európai uniós kerete

- A városi úthasználati díjak rendszerének és a behajtáskorlátozási rendszerének a létrehozására és alkalmazására vonatkozó hitelesített keretek, és ezen belül a jármű- és infrastruktúra-alkalmazásokra vonatkozó jogszabályi, illetve hitelesített működési és műszaki keret kidolgozása.

33. A csaknem kibocsátásmentes városi logisztika 2030-ig való megvalósításának stratégiája

- Iránymutatások kidolgozása a városi áruforgalom hatékonyabb nyomon követésére és irányítására vonatkozó bevált gyakorlatokról (pl. árucsoportosító központok, a történelmi városközpontokba való behajtásra jogosult járművek mérete, jogszabályi korlátozások, szállítási intervallumok, a folyami szállításban lévő kiaknázatlan potenciál stb.).
- A kibocsátásmentes városi logisztika megvalósításához vezető stratégia kidolgozása, amely kiterjed a területtervezésre, a vasúti és a folyami közlekedéshez való hozzáférésre, az üzleti tevékenységre és tájékoztatásra, a díjfizetési módokra és a járművek műszaki szabványaira.
- Alacsony kibocsátású járművek beszerzésére irányuló közös közbeszerzési eljárások szorgalmazása az üzleti célú járműparkok esetében (áruszállítók, taxik, buszok stb.).

3. KORSZERŐ INFRASTRUKTÚRA ÉS INTELLIGENS FINANSZÍROZÁS

3.1. Közlekedési infrastruktúra: területi kohézió és gazdasági növekedés

34. Az európai stratégiai infrastruktúrák „törzshálózata” – Az európai mobilitási hálózat

- Az európai stratégiai infrastruktúrák „törzshálózatának” meghatározása az új TEN-iránymutatásokban. A törzshálózat összekötné az Európai Unió keleti és nyugati részeit és általa megvalósulna az egységes európai közlekedési térség. Megfelelő összeköttetések előirányozása a szomszédos országokkal.
- Az európai fellépésnek a TEN-T hálózat legmagasabb európai szintű hozzáadott értéket képviselő összetevőire való összpontosítása (hiányzó határkeresztező összeköttetések, intermodális összeköttetések és főbb szűk keresztmetszetek).
- Intelligens és interoperábilis technológiák (SESAR, ERTMS, RIS, ITS stb.) széles körben való bevezetése az infrastruktúra kapacitásának és használatának optimalizálása céljából.
- Annak biztosítása, hogy az uniós finanszírozásban részesített közlekedési infrastruktúra esetében figyelembevételre kerüljenek az energiahatékonysági elvárások és az éghajlatváltozással kapcsolatos kihívások (az infrastruktúra egészének éghajlatváltozással szembeni ellenálló képessége, a tiszta járművek energia-, illetve tüzelőanyag-ellátását biztosító infrastruktúra, az építőanyagok megválasztása stb.).

35. Multimodális áru fuvarozási folyosók a fenntartható közlekedési hálózaton belül

- A „törzshálózaton” belüli multimodális áru fuvarozási folyosók létrehozása a beruházások és az infrastruktúra-fejlesztések összehangolása, valamint a hatékony, innovatív multimodális közlekedési szolgáltatások, köztük a közepes és hosszú távolságon való vasúti szállítás támogatása érdekében.
- A multimodális szállítás és az egyedi kocsirakományú fuvarozás támogatása, a belvízi szállításnak a közlekedési rendszerbe való integrálása, az ökoinnováció előmozdítása az áru fuvarozás területén. Új járművek és hajók alkalmazásának elősegítése és az utólagos felszerelések ösztönzése.

36. A projektek előzetes értékelésének kritériumai

- Olyan előzetes projektértékelési kritériumok bevezetése, amelyek révén biztosítható, hogy az infrastruktúra-fejlesztési projektek uniós hozzáadott értéket képviselnek vagy teljesítik a „teljesített szolgáltatások” elvét, és kellő bevételt generálnak.
- Az európai szempontból kiemelt fontosságú projektek esetében az eljárások egyszerűsítése. Ennek célja i. a teljes eljárási ciklus során ésszerű határidők rögzítése; ii. a projekt végrehajtásával összhangban lévő tájékoztatási mechanizmusok létrehozása; és iii. olyan integrált tervezési folyamat alkalmazása, amely a környezetvédelmi szempontokat már a tervezés korai szakaszaiban figyelembe veszi.

- Az köz-magán társulási finanszírozásra vonatkozó átvilágítás beépítése az előzetes értékelési folyamatba, azt biztosítandó, hogy az uniós finanszírozás igénylését megelőzően a köz-magán társulás lehetősége kellőképpen mérlegelésre került.

3.2. Következetes finanszírozási keretek

37. Új finanszírozási keretek a közlekedési infrastruktúra számára

- Olyan infrastruktúra-financezírozási keretek kidolgozása, amelyek biztosítják a TEN-T törzshálózat kialakításának befejezéséhez, valamint egyéb infrastruktúra-fejlesztési programok végrehajtásához szükséges feltételrendszert, és amelyek egyesítik mint a TEN-T program, mind a Kohéziós Alap és a strukturális alapok beruházási stratégiáit, valamint a közlekedési tevékenységekből származó bevételekkel is számolnak.
- Uniós támogatás biztosítása az infrastruktúra hatékony használatát és a szén-dioxid-mentesítést elősegítő technológiák (úthálózati díjak rendszere, ITS, kapacitásnövelési programok) kifejlesztéséhez és bevezetéséhez.
- A TEN-T program keretében nyújtott finanszírozásnak a TEN-T törzshálózat kialakításának befejezése terén megvalósított előrehaladáshoz, illetve a nemzeti finanszírozási források folyosónkénti csoportosításához való kötése.

38. A magánszféra bevonása

- A köz-magán társulások létrehozását elősegítő keretek kialakítása: i. a TEN-T projektek előzetes átvilágítása a köz-magán társulási finanszírozásra alkalmas projektek kiválasztása céljából, ii. a köz-magán társulási finanszírozású TEN-T projektekhez egységes és kiszámítható beszerzési eljárás kialakítása; és iii. ennek megfelelően a TEN-T-ről szóló rendeletek áttekintése, és azokban a köz-magán társulásokon keresztüli finanszírozási és fizetési mechanizmusok figyelembevétele.
- A Bizottság szolgálatai és az EPEC között létrejött együttműködés keretein belül a tagállamok arra való ösztönzése, hogy vegyék igénybe a köz-magán társulások nyújtotta lehetőségeket, elismerve ugyanakkor, hogy ezt a mechanizmust nem lehet minden projekt esetében alkalmazni, továbbá e téren szakértői háttér biztosítása a tagállamoknak.
- Részvétel az közlekedési ágazatban alkalmazható új finanszírozási eszközök – különösen az uniós projektkötvényekkel kapcsolatos kezdeményezés – kialakításában.

3.3. A helyes árképzés és a piaci torzulások kiküszöbölése

39. Intelligens árképzés és adóztatás

I. szakasz (2016-ig)

A közlekedésre kivetett díjak és adók szerkezetét át kell alakítani. A díjak és adók kialakításának hozzá kell járulnia ahhoz, hogy a közlekedés betölthesse Európa versenyképességének előmozdításában játszott szerepét, és az ágazatra nehezedő terheknek összességében tükrözniük kell a közlekedés valamennyi költségét, beleértve az infrastrukturális és externális költségeket is.

- A tüzelőanyagokra kivetett adók felülvizsgálata, az energetikai és a szén-dioxid-kibocsátási komponens egyértelmű jelzésével.
- A nehéz-tehergépjárművek esetében kötelező infrastruktúra-használati díj fokozatos bevezetése. E rendszer keretében közös árstruktúra és azon belül egységes költségelemek bevezetése: a jelenlegi használati díjak helyett a fizikai elhasználódás költségének, és a zajjal és a helyi szintű szennyezéssel kapcsolatos költségeknek a bevezetése.
- A gépjárművekre jelenleg kivetett úthasználati díjak rendszereinek értékelése és EU-Szerződésekkel való összhangjuk vizsgálata. Iránymutatások kidolgozása az internalizációs díjaknak a járművekre való alkalmazására vonatkozóan, figyelembe véve a torlódások, a szén-dioxid-kibocsátás (amennyiben az nincs beépítve a tüzelőanyagokra kivetett adókba), a helyi szintű szennyezés, a zaj és a balesetek társadalmi költségeit. Ösztönzők biztosítása azon tagállamoknak, amelyek ezen iránymutatásoknak megfelelő rendszerek végrehajtását célzó kísérleti projekteket indítanak.
- Az externális költségek internalizálásának további megvalósítása valamennyi közlekedési mód esetében, egységes elvek mentén, de figyelembe véve az egyes közlekedési módok sajátosságait.
- A közlekedésből származó bevételek célokhoz rendelésére szolgáló keretek kialakítása, egy integrált és hatékony uniós közlekedési rendszer létrehozása érdekében.
- Iránymutatások kiadása, amelyek szükség szerint egyértelmű információval szolgálnak a különböző közlekedési módok és közlekedési infrastruktúrák esetében nyújtható közfinanszírozással kapcsolatban.
- Szükség szerint a közlekedésre kivetett adók felülvizsgálata, ennek keretében a járművekre kivetett adóknak a járművek környezeti teljesítményéhez való kötése, a személyszállításra vonatkozó jelenlegi hozzáadottértékadó-rendszer felülvizsgálatának mérlegelése, és a cégautókra vonatkozó adózási szabályok felülvizsgálata oly módon, hogy az megszüntesse a piaci torzulásokat és elősegítse a környezetbarát járművek térnyerését.

II. szakasz (2016-tól 2020-ig)

- Az I. szakaszra építve a externális költségek immár teljes és kötelező internalizálásának megvalósítása a közúti és a vasúti közlekedésben (a fizikai elhasználódás költségeinek kötelező megtérítésén túl a zaj, a helyi szintű szennyezés és a torlódások figyelembevétele). A kikötők és a repülőterek esetében a helyi szintű szennyezéssel és a zajjal kapcsolatos költségek internalizálása, és az EU összes belvízi útján internalizációs díjak kötelező alkalmazásának mérlegelése. Piaci alapú eszközök kialakítása az üvegházhatású gázkibocsátás további csökkentése céljából.

4. KÜLSŐ DIMENZIÓ

40. A közlekedés helyzete a világban: Külső dimenzió

A közlekedés alapvetően nemzetközi vonatkozású tevékenység, ezért a fehér könyvben szereplő fellépések zöme a közlekedésnek az EU határain túl történő fejlesztését érintő

kihívásokkal is összefügg. A közlekedési szolgáltatások, termékek és beruházások tekintetében a harmadik országok piacainak megnyitása továbbra is kiemelt fontosságú. A közlekedés kérdése éppen ezért az EU valamennyi (a WTO keretében zajló, regionális és kétoldalú) kereskedelmi tárgyalásának napirendjén szerepel. Rugalmas stratégiák elfogadása révén gondoskodunk arról, hogy az EU a közlekedés területén a jövőben is élen járjon a vonatkozó előírások meghatározásában és alkalmazásában. E célból a Bizottság az alábbi fellépési területekre kíván összpontosítani:

- A belső piacra vonatkozó szabályok kiterjesztése a különböző nemzetközi szervezetek (WTO, ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, a nemzetközi folyami bizottságok stb.) keretében zajló munka révén, és adott esetben törekvés arra, hogy az EU teljes jogú tagságot kapjon. A biztonságra, a védelemre, az adatvédelemre és a környezetvédelemre vonatkozó európai előírások világszerte való előmozdítása. A közlekedésről folyó párbeszéd fokozása a főbb partnerekkel.
- Az 58 országot és egymilliárd polgárt egyesítő európai közös légtér létrehozásának befejezése. Átfogó légi közlekedési megállapodások létrehozása fő gazdasági partnereinkkel (Brazília, India, Kína, Oroszország, Dél-Korea stb.), és a légi közlekedésbe történő beruházásokra vonatkozóan harmadik országokban érvényben levő korlátozások megszüntetése. A SESAR világszerte való elterjedésének előmozdítása.
- Többoldalú fórumok és kétoldalú kapcsolataink keretében olyan politikák megvalósításának ösztönzése, amelyek célja az e fehér könyvben megfogalmazott, az energiahatékonyságot és az éghajlatváltozást érintő célok érvényre juttatása.
- Többoldalú (ICAO, IMO és WCO) és kétoldalú kapcsolatainkon keresztül folyamatos törekvés a terrorizmus problémájának kezelésére, ennek keretében a stratégiai partnerekkel, elsőként az Egyesült Államokkal, nemzetközi megállapodások kötése és a védelemmel kapcsolatos párbeszéd fokozása. Együttműködés a közös veszélyértékelés, a harmadik országok tisztviselőinek képzése, közös ellenőrzések, a kalózkodás megelőzése stb. terén. Az egyszeri védelmi ellenőrzés koncepciójának nemzetközi szinten való elismertetése.
- Az infrastruktúrák közötti összeköttetések javítása és a szorosabb piacintegráció érdekében együttműködési keretek kialakítása, melyek célja közvetlen szomszédjaink bevonása a közlekedési és infrastrukturális politikákba, többek között a mobilitás folyamatosságáról szóló tervek kidolgozásába.
- A tengerbiztonság, valamint a tengerhajózási biztonság és felügyelet megerősítése érdekében együttműködés a mediterrán partnerekkel a mediterrán tengeri stratégia végrehajtása terén.
- Előrelépés az EU-n kívüli vonalhajózási konferenciáknak biztosított mentességek megszüntetése felé.
- A már létező kutatási és innovációs partnerségekre támaszkodva közös válaszok keresése a forgalomirányítási rendszerek interoperabilitásával, az alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó, fenntartható tüzelőanyagokkal, valamint a védelemmel és a biztonsággal kapcsolatos kérdésekre.
-