



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 22.6.2006  
COM(2006) 314 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK ÉS AZ EURÓPAI  
PARLAMENTNEK**

**Tartsuk mozgásban Európát! –  
Fenntartható mobilitás kontinensünk számára  
Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei  
felülvizsgálata**

**{SEC(2006) 768 }**

## TARTALOMJEGYZÉK

1.	Az európai közlekedéspolitika új összefüggései.....	3
1.1.	A közlekedéspolitika célkitűzései.....	3
1.2.	A tágabb összefüggések fejlődése.....	4
1.3.	Európai közlekedéspolitika 2001–2006.....	6
2.	A közlekedési ágazat helyzete.....	7
2.1.	A közlekedés növekedése.....	7
2.2.	A közlekedés hatásai.....	8
3.	Fenntartható mobilitás a belső piacon: összekapcsolni az európaiakat.....	10
3.1.	Szárazföldi közlekedés.....	10
3.2.	Légi közlekedés.....	11
3.3.	Vízi közlekedés.....	12
4.	Fenntartható mobilitás a polgárok számára. Megbízható és biztonságos közlekedés.....	13
4.1.	Foglalkoztatás és munkakörülmények.....	13
4.2.	Utasjogok.....	14
4.3.	Biztonság.....	14
4.4.	Védelem.....	15
4.5.	Városi közlekedés.....	15
5.	Közlekedés és energia.....	16
6.	Az infrastruktúra optimalizálása.....	18
6.1.	Két kihívás: a zsúfoltság csökkentése és a megközelíthetőség javítása.....	18
6.2.	Az összes finanszírozási forrás mobilizálása.....	19
6.3.	Intelligens díjfizetési rendszer.....	19
7.	Intelligens mobilitás.....	20
7.1.	Szállítási logisztika.....	20
7.2.	Intelligens közlekedési rendszerek.....	21
8.	A globális dimenzió.....	22
9.	Következtetés: megújított napirend.....	24
1.	MELLÉKLET.....	26
2.	MELLÉKLET.....	29

## 1. AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÚJ ÖSSZEFÜGGÉSEI

### 1.1. A közlekedéspolitika célkitűzései

Az Európai Unió fenntartható közlekedéspolitikájának az a célja, hogy közlekedési rendszereink megfeleljenek társadalmunk gazdasági, szociális és környezetvédelmi jellegű igényeinek. A hatékony közlekedési rendszerek elengedhetetlenek Európa gazdasági sikeréhez, és jelentős hatást gyakorolnak a gazdasági növekedésre, a társadalmi fejlődésre és a környezetre. A közlekedés Európa GDP-jéből 7%-kal, az Európai Unión belül a foglalkoztatásból 5%-kal részesedik. Önmagában is fontos ágazatról van szó, amely ugyanakkor jelentős mértékben hozzájárul az európai gazdaság egészének működéséhez is. Az áruk és a szolgáltatások mozgása elengedhetetlen eleme az európai ipar és szolgáltatások versenyképességének. Végül: a mobilitás alapvető polgári jog.

Lassú rajtot követően az Európai Unió közlekedéspolitikája az elmúlt 15 évben gyorsan fejlődött. Az EU közlekedéspolitikájának **célkitűzései** a közlekedéspolitikáról szóló 1992-es fehér könyvtől<sup>1</sup> a 2001. évi fehér könyvön<sup>2</sup> át e közleményig változatlanok: elősegíteni, hogy az európaiak olyan hatékony, jól működő közlekedési rendszerekkel rendelkezzenek, amelyek:

- *az Unió egész területén magas színvonalú **mobilitást** tesznek lehetővé az emberek és a vállalkozások számára. A megfizethető és jó minőségű közlekedési megoldások léte alapvető fontosságú a személyek, az áruk és a szolgáltatások szabad mozgása, a társadalmi és a gazdasági kohézió javítása, valamint az európai ipar versenyképessége szempontjából.*
- ***óvják** a környezetet, biztosítják az energiaellátás biztonságát, az ágazatban előmozdítják a minimális munkaügyi előírások érvényesülését, óvják az utasokat és a polgárokat.*
  - A környezetterhelés jelentősen megnövekedett, és a jövőben komoly egészségügyi és környezetvédelmi problémák várhatók például a légszennyezés<sup>3</sup> területén. Ennek megfelelően elő kell mozdítani a magas szintű környezetvédelmet, és javítani kell a környezet minőségét.
  - Ugyanilyen fontos, hogy *a közlekedés* – mint az egyik legnagyobb energiafogyasztó – *hozzájáruljon az energiaellátás biztonságához.*
  - Szociális szempontból az EU politikája elősegíti a foglalkoztatás minőségének és az európai közlekedési dolgozók szakmai felkészültségének javítását.
  - Az EU politikája az európai polgárokat mint a közlekedési szolgáltatások igénybe vevőit és mint szolgáltatókat egyaránt óvja; teszi ezt mind a fogyasztóvédelem, mind a közlekedésbiztonság, mind pedig – újabban – a védelem körében.

---

<sup>1</sup> COM(1992) 494, 1992. december 2.: „A közös közlekedéspolitika jövőbeli fejlődése”.

<sup>2</sup> COM(2001) 370, 2001. szeptember 12.: „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni”.

<sup>3</sup> COM(2005) 446 végleges, 2005. szeptember 20., Tematikus stratégia a levegőszennyezésről.

- **innovatívak** az első két cél: a mobilitás és a megóvás terén, és ezzel javítják az egyre bővülő közlekedési ágazat hatékonyságát és fenntarthatóságát. Az EU szakpolitikái kifejlesztik és piacra juttatják a holnap energiahatékony, illetve alternatív energiaforrásokat igénybe vevő, innovatív megoldásait, és támogatást nyújtanak olyan kiérlelt, nagyszabású intelligens közlekedési projektekhez, mint például a Galileo.
- a nemzetközi szervezetekben való részvétel útján **nemzetközi összeköttetést biztosítanak, megjelenítve az Unió szakpolitikáit a fenntartható mobilitás erősítése, a védelem és az innováció érdekében.** Még jobban el kell ismertetni az EU világszintű vezető szerepét a fenntartható közlekedési megoldások, ágazatok, tárgyi eszközök és szolgáltatások terén.

E célkitűzések alapján az Unió közlekedéspolitikája a növekedésre és a foglalkoztatásra irányuló **lisszaboni stratégia** középpontjában áll. Mint az alábbiakból kiderül, ezek a célkitűzések egyben hosszabb távra is szólnak, és a szakpolitikai döntések során egyensúlyt kívánnak teremteni a gazdasági növekedés, a társadalmi jólét és a környezetvédelem parancsoló követelményei között.<sup>4</sup>

A belső piac már hozott eredményeket a közúti és a légi közlekedésben, és a jövőben ugyanez várható a vasúti és a vízi közlekedés terén is. Az európai uniós szakpolitikák által támogatott hatékonyságnövekedés különösen a vasúti és a vízi közlekedést teszi a jövőben versenyképesebbé, elsősorban a hosszabb útvonalakon. A szakpolitika eszköztárát minél teljesebben kihasználva a mobilitásról **le kell választani** negatív mellékhatásait. Ennek érdekében a jövőben követendő szakpolitikának **optimalizálnia** kell az egyes közlekedési módokban rejlő lehetőségeket, és ki kell elégítenie a tiszta és hatékony közlekedési rendszerek iránti elvárásokat. Jobban ki kell használni a közlekedés környezetbarátabbá tétele érdekében rendelkezésre álló technológiai potenciált, különösen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásával összefüggésben. Az infrastruktúra kiépítésére irányuló nagyszabású projektek abban segítenek, hogy mérséklődjék az egyes közlekedési folyosók környezeti terhelése. Ahol lehet, különösen pedig a távolsági közlekedésben, a városi övezetekben és a zsúfolt közlekedési folyosókon, el kell érni az **áttérést** a környezetbarátabb közlekedési módokra. Ezzel egyidőben optimalizálni kell az egyes közlekedési módok igénybevételét. Valamennyi módnak környezetbarátabbá, biztonságosabbá és energiahatékonyabbá kell válnia. Végül a **módközi közlekedés**, azaz az egyes közlekedési módok önmagukban és egymáshoz kapcsolódva történő hatékony használata az erőforrások optimális és fenntartható igénybevételét eredményezi majd. Ez a megközelítésmód teljes mértékben összhangban van az Európai Tanács 2006. június 16-i következtetéseivel, valamint a fenntartható fejlődésre irányuló megújított stratégiával, különösen ennek közlekedési fejezetével.

## 1.2. A tágabb összefüggések fejlődése

Míg a célok hosszú távon változatlanok, az idők során az EU közlekedéspolitikájának általános összefüggései sokat változtak.

- A **bővítéssel** az Európai Unió egész kontinensre kiterjedő dimenziót kapott. A transzeurópai hálózat fő tengelyeinek meghosszabbodásával több olyan

<sup>4</sup> Lásd a COM(2005) 658 végleges bizottsági közleményt (2005. december 13.): „A fenntartható fejlődés stratégiájának felülvizsgálatáról. Cselekvési program”.

közlekedési folyosó jön létre, amelyek különösen kedveznek a vasúti és a vízi közlekedésnek. Az európai félsziget nagyobb tengeri hatalom, mint valaha: a Balti-tengert mára javarészt uniós tagállamok veszik körül, a jelentősebb folyamok pedig, különösen a Rajna–Duna tengely, kapcsolatot teremtenek az egyes tengerek között. A 25 tagú Unió, amely hamarosan 27 tagúra bővül, változatosabb, mint korábban volt. Míg a sűrűn lakott és iparosodott „középnagyterületi” területeken a környezetszennyezés, a területek beépítése és a zsúfoltság okoz gondot, más tagállamok számára még mindig a megközelíthetőség a fő probléma. A változatosság bizonyos szakpolitikai területeken differenciáltabb megoldásokat kíván, és teret enged a helyi, a regionális és a nemzeti szintű megoldásoknak, biztosítva egyúttal a közlekedés európai léptékű belső piacának működését.

- Változások következtek be a közlekedés **ágazatában**. Európai szinten konszolidáció zajlik, különösen a légi közlekedésben és a tengerhajózásban. A belső piac hozzájárult a versenyképes nemzetközi közúti áru fuvarozás kifejlődéséhez, és hasonló folyamat zajlik a vasútnál is. Az elmúlt öt évben a globalizáció hatására nagy, világszintű tevékenységet folytató logisztikai vállalatok jöttek létre. Az európai közlekedéspolitikának egyre fokozottabban kell arra összpontosítania, hogy megerősítse a multimodális szállítási ágazatok nemzetközi versenyképességét, és integrált megoldásokat kínáljon a szállítási módok összekapcsolására, arra koncentrálva, hogy a logisztikai láncban kiküszöbölje a szűk keresztmetszeteket és a gyengébb láncszemeket. Ugyanakkor a belső piacnak továbbra is teret kell engednie az induló vállalkozásoknak és a kis- és középvállalkozásoknak.
- A közlekedés rohamosan csúcstechnológiai ágazattá válik, ezért további fejlődéséhez kulcsfontosságú a kutatás és az **innováció**. A hetedik európai kutatási és fejlesztési keretprogramban (2007–2013) a megnövelt kutatási költségvetésre alapozva a közlekedés terén végzendő technológiai innováció közvetlenül hozzájárul a versenyképességre, a környezetvédelemre és a szociális kérdésekre irányuló európai erőfeszítésekhez. A közlekedéssel foglalkozó európai technológiai platformok stratégiai kutatási menetrendjeiből kiindulva az elvégzendő cselekvések kiterjednek a felszíni és a légi közlekedés környezetbarátabbá tételére, a légiforgalmi szolgáltatások korszerűsítésére, az európai közlekedési folyosók zsúfoltságának csökkentésére, a városi mobilitásra, az intermodalitásra és az interoperabilitásra, a közlekedés biztonságára és védelmére, valamint a versenyképes háttériparra. A legígéretesebb prioritások közé tartozik az intelligens közlekedési rendszerek területe, ezen belül a kommunikáció, a navigáció és az automatizálás kérdése; a jobb üzemanyag-hatékonyságú motortechnológiák; valamint az alternatív üzemanyagok használatának előmozdítása.
- Be kell építeni a közlekedéspolitikába a **környezetvédelem terén tett nemzetközi kötelezettségvállalásokat**, különösen a Kiotói Jegyzőkönyvben foglaltakat. Kihívásnak számít a CO<sub>2</sub>-kibocsátás kérdése, de folyamatos figyelmet igényel a levegő minősége, a zajszennyezés és a területfelhasználás is, jóllehet az elmúlt évtizedben – például a károsanyag-kibocsátás csökkentésében – jelentős előrelépések történtek.

- A közlekedéspolitikának hozzá kell járulnia az európai energiapolitikára vonatkozóan az Európai Tanács 2006. márciusi következtetéseiben meghatározott célkitűzések megvalósításához, különösen az ellátás biztonsága és fenntarthatósága terén. A közlekedés az EU teljes **energiafelhasználásából** 30%-kal részesedik. Az 98%-os olajfüggőség miatt a magas olajárak hatással vannak a közlekedési ágazatra, és hatékonyabb energiafelhasználást, diverzifikált ellátási megoldásokat és keresletalakító politikákat eredményeznek – mindezt új, innovatív technológiákkal támogatva.
- A **nemzetközi környezet** másképpen is változott. Az elmúlt időszakban a terrorfenyegetés jóval nagyobb hatással volt a közlekedésre, mint bármelyik másik ágazatra. A gazdasági globalizáció befolyásolta a kereskedelem fő útvonalait, és nagyobb igényt gerjesztett a feltörekvő gazdaságokból, illetve az oda irányuló nemzetközi szállítási szolgáltatások iránt. Az Európai Unió és a tagállamok kedvező pozícióban vannak ahhoz, hogy a nemzetközi szinten zajló folyamatokat közös erővel úgy befolyásolják, hogy gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi érdekeink jobban érvényesüljenek. Az EU külső közlekedéspolitikája országonként, régióként és közlekedési módokként differenciált. A tagjelölt országokat, mi több, az európai szomszédságban fekvő partnerországokat érintő közlekedéspolitika ma arra helyezi a hangsúlyt, hogy ezekre az országokra fokozatosan kiterjessze a közlekedés belső piacát.
- Végül: Európa **vezetése** is fejlődik. Nagyrészt kialakult a belső piac alapvető jogi keretszabályozása. Most sok múlik a gyakorlati megvalósítás hatékonyságán. Ahol szükséges, a végrehajtás hiányosságai miatt jogsértési eljárásokat kell indítani. A belső piac kapcsán szerzett tanulságok és a résztvevőkkel folytatott széles körű egyeztetések ugyanakkor segítik a Bizottságot abban, hogy előmozdítsa a bevált gyakorlati megoldások cseréjét és javítsa a szabályozás minőségét, ideértve azt is, hogy egyszerűsítést végezzen ott, ahol erre lehetőség adódik. A szabályozásnak együtt kell haladnia az innovációval. A közlekedéspolitika négy részterületén európai ügynökségek alakultak: az európai közizgatás e második szintje specializált technikai inputot biztosít, és segíti a közösségi vívmányok megvalósítását.

### 1.3. Európai közlekedéspolitika 2001–2006

A 2001. évi fehér könyv a különböző közlekedési módok egyenlőtlen fejlettségét, a közutak, a városok és a légtér zsúfoltságát, valamint a környezeti hatásokat jelölte meg fő kihívásként. A fehér könyv ennek megfelelően szakpolitikai megoldásokat javasolt a közlekedési módok közötti egyenlőtlenségek csökkentésére, hangsúlyozta a transzeurópai hálózatokban (TEN) meglévő szűk keresztmetszetek felszámolásának, illetőleg a közúti balesetek száma visszaszorításának szükségességét, hatékony politika kialakítására szólított fel az infrastruktúra igénybevételeért fizetendő díjak terén, és sürgette, hogy a Közösség erősítse meg pozícióit a nemzetközi szervezetekben. Figyelembe kell venni, hogy a fehér könyv erőteljes gazdasági növekedéssel számolt, ami végül nem következett be.

2001 óta fontos jogalkotási javaslatok kerültek elfogadásra és valósulnak meg a gyakorlatban: ilyen a vasúti áruszállítás megnyitása a verseny előtt, a közúti közlekedés szociális feltételeinek javítása, a harminc elsőbbségi TEN-projekt kijelölése, az európai egységes égbolt kialakítása, a légi közlekedésben rész vevő utasok jogainak erősítése, az útdíjról szóló új irányelv, amelynek értelmében a távolságalapú használati díjakat bizonyos esetekben át

lehet csatornázni az infrastruktúra finanszírozására, az intermodális szállítás ösztönzése a Marco Polo program révén, illetőleg a tengerhajózás biztonságára vonatkozó jogi keretszabályozás megerősítése. Az EU megmutatta, hogy ágazati innovációs programokat is képes létrehozni: erre példa a Galileo, az ERTMS vagy a SESAR. A fehér könyvben javasolt legtöbb intézkedés jogalkotási javaslatot eredményezett, és többet közülük a jogalkotó már el is fogadott. Ezek teljes leírását és a várható hatások értékelését a 3. mellékletben található hatásvizsgálat tartalmazza.

A múlt évben széles körű **konzultációra** került sor. A konzultáció rámutatott a közlekedés központi szerepére a gazdasági fejlődésben, és hangsúlyozta a szakpolitikai intézkedések kiigazításának szükségességét. A konzultáció során felvetett kérdésekre és felvetésekre válaszolva a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című közlemény az EU közlekedéspolitikája számára az 1992. évi jelentős megújítást követően kijelölt célokból és a 2001. évi fehér könyvben előírt intézkedésekből indul ki, amelyek közül a legtöbb az elképzeléseknek megfelelően azóta megvalósult.<sup>5</sup>

A 2001 óta szerzett tapasztalatok, valamint egyéb vizsgálatok és előjelzések arra engednek következtetni, hogy a Bizottság által 2001-ben előírányzott intézkedések önmagukban nem lesznek elegendők az EU alapvető szakpolitikai célkitűzéseinek megvalósításához, különösen nem a közlekedés növekedésével járó negatív környezeti és egyéb hatások kordában tartásához úgy, hogy közben ne szenvedjen kárt a közlekedéspolitika alapvető célja, a mobilitás. Globalizálódó, gyorsan változó világunkban a kibővített EU-nak **szélesebb, rugalmasabb közlekedéspolitikai eszköztár**ra van szüksége. A megoldások az európai szintű, egységesen alkalmazott szabályozástól, gazdasági eszközök igénybevételeitől, „puha” eszközök alkalmazásától vagy a műszaki integrációtól a földrajzilag differenciált megközelítésig, az igényre szabott jogalkotásiig vagy a megerősített együttműködésig terjedhetnek. Bármilyen területről legyen is szó, jobb szabályozásra vonatkozó politikájával összhangban a Bizottság a konkrét javaslatok előterjesztése előtt konzultál a polgárokkal és a többi érdekelttel, és gazdasági, környezeti és társadalmi hatásvizsgálatot végez. A 3. melléklet részletesen ismerteti azokat a különböző lehetőségeket, amelyeket a Bizottság a javasolt irányvonal meghatározása során fontolóra vett.

## 2. A KÖZLEKEDÉSI ÁGAZAT HELYZETE

### 2.1. A közlekedés növekedése

Az EU-n belüli **áruszállítás** évi 2,8%-os bővülése nagyjából megfelelt a gazdasági növekedésnek, amely **az 1995-től 2004-ig terjedő időszakban** évente átlagosan 2,3% volt. Az utasszállítás kisebb ütemben, évi 1,9%-kal nőtt.<sup>6</sup> 1995-től 2004-ig az áruszállítás összességében 28%-kal, az utasszállítás 18%-kal növekedett, ezen belül a közúti szállítás bővülése 35%, illetve 17% volt. A rövid távolságú tengeri szállítás csaknem ugyanilyen ütemben nőtt. A vasúti teherszállítás a többi tagállamhoz képest nagyobb növekedést mutatott azokban a tagállamokban, amelyek a vasúti piacot idejekorán megnyitották. A vasúti teherszállítás 1995-től 2004-ig összesen 6%-kal bővült. Jelentős növekedés következett be a vasúti személyszállításban (bár korántsem olyan ütemben, mint más közlekedési módokban), ennek csaknem egynegyede a nagy sebességű vonatoknak tulajdonítható. Ugyanebben az

<sup>5</sup> A mellékelt hatásvizsgálat függelékében található táblázat felsorolja ezeket az intézkedéseket, és megjelöli, hol tart megvalósításuk.

<sup>6</sup> Az adatok a 25 tagú EU-ra vonatkoznak.

időszakban az EU-n belüli légi forgalom a szeptember 11-i terrortámadást követő csökkenés ellenére több mint 50%-kal nőtt, részben a liberalizáció hatására már az 1980-as évek végén megindult folyamatoknak köszönhetően. A belvízi közlekedés az elmúlt évtizedben bizonyos tagállamokban erőteljes növekedést mutatott (Belgiumban 50%, Franciaországban 30%).

Az **EU-n belüli forgalom** legnagyobb része közúton bonyolódik; a közút részaránya az áruszállításban 44%, a személyforgalomban 85%. A keresleti tényezők, így az ömlesztett nehézáru-fuvarozás visszaesése és a „háztól házig”, valamint az „éppen idejében” végzett fuvarozási szolgáltatások növekedése kétségtelenül hozzájárultak a közúti közlekedés erőteljes, folyamatos fejlődéséhez. A vasút részaránya 10%, illetve 6%. Fontos strukturális folyamat, hogy a vasúti árufuvarozásban 2001 óta megállt a relatív visszaesés, számos tagállamban pedig megindult a növekedés. Ugyancsak szembeötlő a légi és a vízi közlekedés erőteljes és folyamatos dinamizmusa. A légi közlekedés vezető szerepre tett szert a hosszú távolságú személyszállítás piacán; az alacsony költséggel működő szolgáltatók az EU-n belüli összes menetrend szerinti légi forgalom 25%-át adják, és az elmúlt időszakban nagyban hozzájárultak a regionális repülőterek fejlődéséhez. A tengeri szállítás a belső áruszállításból 39%-kal, a külforgalomból csaknem 90%-kal részesedik. A világ hajóinak egynegyede európai lobogó alatt hajózik, és 40%-uk európai tulajdonban van. Mivel komolyabb vízi utak csak néhány tagállamban találhatóak, a belvízi szállítás csupán az összes áruszállítás 3%-át adja; ebben a szállítási módban még jelentős kihasználatlan lehetőségek vannak.

Míg a 2001. évi fehér könyv 3%-os átlagos gazdasági növekedéssel számolt, a 2000 és 2005 közötti időszakban a tényleges növekedés üteme csupán 1,8% volt. A 2000-től 2020-ig terjedő időszakban az előrejelzések szerint évente átlagosan 2,1%-os (összesen 52%-os) GDP-növekedés várható. A teherfuvarozás durván hasonló ütemben fog bővülni (a teljes időszakban összesen 50%-kal), míg a személyszállítás növekedési üteme kisebb lesz, évente átlagosan 1,5% (összességében 35%) körül várható.<sup>7</sup> A modellek<sup>8</sup> azt mutatják, hogy hosszú távon alapvetően stabilizálódik az egyes közlekedési módok részaránya.

## 2.2. A közlekedés hatásai

Amellett, hogy nagyban hozzájárul a növekedéshez, a közlekedésnek társadalmi költségei is vannak. A **környezeti költségeket** a GDP 1,1%-ára becsülik.<sup>9</sup> Egyre inkább mutatkoznak a súrlódás jelei a növekvő mobilitási igények kielégítését célzó erőfeszítések és a szigorú környezetvédelmi előírások között. Sok városban például nem teljesülnek a levegő minőségére vonatkozó előírások, és az infrastruktúrát a természetvédelemre és az építési korlátozásokra figyelemmel lehet csak fejleszteni. Növekedett az utak zsúfoltsága, amiért az EU a GDP 1%-ának megfelelő árat fizet. Számottevően csökkent ugyanakkor a közúti közlekedés károsanyag-kibocsátása: az elmúlt 15 évben a forgalom növekedése ellenére a

---

<sup>7</sup> Az előrejelzések az ASSESS projekt keretében készült tanulmányon („*Assessment of the contribution of the TEN and other transport policy measures to the mid-term implementation of the White Paper on the European Transport Policy for 2010*” – „A TEN és egyéb közlekedéspolitikai intézkedések hozzájárulása az *Európai közlekedéspolitika 2010-ig* című fehér könyv első félidei megvalósításához”, 2005) alapulnak: [http://ec.europa.eu/transport/white\\_paper/mid\\_term\\_revision/assess\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm).

<sup>8</sup> Az előrejelzés olyan forgatókönyvön alapul, amely a 2001. évi fehér könyv alapján nyugvó, változatlan politikát feltételez (lásd az ASSESS-tanulmányt). További adatokat a 2. mellékletben található 3. és 4. grafikon tartalmaz.

<sup>9</sup> Lásd az UNITE projekt zárójelentését. A környezetvédelmi költségek közé a levegőszennyezés, a zaj és a globális felmelegedés költségei tartoznak. „*UNification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency*” – „A hatékony közlekedés egységes számlái és járulékos költségei”. Ötödik kutatási és technológiafejlesztési keretprogram, közlekedés, 2003. november. [www.its.leeds.ac.uk/UNITE](http://www.its.leeds.ac.uk/UNITE)



katalizátorok, a részecskeszűrők és a járműveken alkalmazott egyéb technológiák bevezetése folytán 30 és 40% közötti mértékben visszaesett a nitrogén-oxidok és a szilárd részecskék kibocsátása. A levegőszennyezésre vonatkozó tematikus stratégia<sup>10</sup> azonban rámutatott, hogy nem szabad itt megállni a közúti járművek terén: a könnyű járművek körében be kell vezetni az Euro 5 szabványt (majd a későbbiekben az Euro 6, a nehéz gépjárművek körében pedig az Euro VI szabványt). A modellek szerint ez a folyamat a jövőben tovább folytatódik, ugyanakkor növekedni fog a CO<sub>2</sub>-kibocsátás és a zajszennyezés. Az áru fuvarozás jelentős levegőszennyezéssel jár. Bár az elmúlt évtizedben a légitársaságok utaskilométerenként 1–2%-kal csökkentették az üzemanyag-fogyasztást, és számottevően mérséklődött a repülőgépek zajkibocsátása is, a nagyarányú forgalomnövekedés következtében a polgári légi közlekedés által okozott teljes környezeti terhelés mégis növekedett. A légi közlekedés által kibocsátott üvegházhatást okozó gázok mennyisége az elmúlt évtized során például évente több mint 4%-kal nőtt. Az üvegházhatást okozó gázok összes kibocsátásának 21%-a a belföldi közlekedésnek tulajdonítható; ez a fajta kibocsátás 1990 óta körülbelül 23%-kal emelkedett, ami fenyegeti a kiotói célok teljesítését. A 2001. évi fehér könyvben megjelölt intézkedések azonban ezekre a környezeti folyamatokra, főként pedig a CO<sub>2</sub>-kibocsátásra csak csekély hatással lesznek.<sup>11</sup> Végül figyelmet kell fordítani a különböző közlekedési módokból származó zajszennyezésre is.

Jelentős előrelépések történtek a **biztonság** terén. A halálos közúti közlekedési balesetek száma több mint 17%-kal csökkent 2001 óta, bár nem minden tagállamban. Ennek ellenére 2005-ben körülbelül 41 600 halálessettel és több mint 1,7 millió sérülttel a közúti közlekedés továbbra is a legkevésbé biztonságos közlekedési módnak számít.<sup>12</sup> Ezzel nem lehet megbékélni, és minden szereplőnek fokoznia kell erőfeszítéseit a közúti közlekedés biztonságának javítása érdekében. Ebben a vonatkozásban a 2001. évi fehér könyv intézkedéseinek folytatásától és az elektronikus biztonságra vonatkozó kezdeményezéstől<sup>13</sup> középtávon az várható, hogy jelentős mértékben hozzájárul a halálesetek számának felére csökkentésére irányuló célkitűzés valóra váltásához.

A fentihez hasonló előrejelzések kulcsfontosságúak a közlekedéspolitika kialakítása és értékelése szempontjából, különösen mert ezeknek a politikáknak hosszú az átfutási ideje, és sok mindent kell tenni azért, hogy a változások a mindennapi életben is érzékelhető hatást váltsanak ki. A forgatókönyveknek számításba kell venniük az üvegházhatást okozó gázok különböző lehetséges szintjeit és a fosszilis energiaforrások korlátait is.

→ Tennivaló: a holnap szakpolitikáinak kialakítása és értékelése érdekében széles körű vitát ösztönözni a közlekedés 20–40 éves időtartamra vonatkozó forgatókönyveiről, és kidolgozni az átfogó és fenntartható közlekedéspolitikát segítő eszközöket.

---

<sup>10</sup> Lásd a levegőszennyezésre vonatkozó tematikus stratégiáról szóló bizottsági közleményt: COM(2005) 446, 2005. szeptember 21.

<sup>11</sup> Lásd az ASSESS-tanulmányt. További információért lásd még az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) 3/2006. sz. jelentését – TERM 2005 (közlekedési és környezetvédelmi jelentési mechanizmus).

<sup>12</sup> Lásd a COM(2006) 74 végleges bizottsági közleményt: „Európai cselekvési program a közúti közlekedés biztonságáért: féldős mérleg”.

<sup>13</sup> COM(2003) 542 végleges: „Információs és kommunikációs technológiák a biztonságos és intelligens járművekért”; COM(2005) 431 végleges: „Az eSegélyhívó megismertetése a polgárokkal”.

### 3. FENNTARTHATÓ MOBILITÁS A BELSŐ PIACON: ÖSSZEKAPCSOLNI AZ EURÓPAIAKAT

Az EU belső piaca az élénk, gazdasági növekedést hozó és munkahelyeket teremtő közlekedési ágazat megvalósításának fő eszköze. Amint azt a légi közlekedés és más ágazatok, például a távközlés példája megmutatta, a belső piac liberalizálása ösztönzi az innovációt és a befektetéseket, mert így jobb szolgáltatásokat lehet nyújtani alacsonyabb költségek mellett. Ugyanez a siker a közlekedési ágazat egészében is elérhető. A belső piac vonatkozásában a cél nemcsak annak jogi értelemben vett létrehozása, hanem azon kell együtt munkálkodni a felhasználókkal és a szolgáltatókkal, hogy az ágazaton belül a mindennapok szintjén is valósággá váljon. Ehhez be kell tartatni a közös szabályokat, és a megfigyelések és a tapasztalatok alapján szükség szerint gondoskodni kell kiegészítésükről, módosításukról vagy egyszerűsítésükről. A közlekedési hálózat működésének optimalizálása érdekében a belső piac keretszabályozásának lehetővé kell tennie a szállítási módok integrációját.

#### 3.1. Szárazföldi közlekedés

A **közúti közlekedés** belső piacának keretszabályozása jó alapokon nyugszik. Míg a nemzeti közúti árufuvarozást javarészt nemzeti szintű szabályok védik, a nemzetközi közúti szállítás liberalizált. A kabotázs, vagyis az a szolgáltatás, hogy egy országon belül egy másik ország fuvarozója végez árufuvarozást, a nemzeti közúti szállítási piacok 1,2%-át teszi ki. Legkésőbb 2009-re minden új tagállam tekintetében lehetővé kell tenni a kabotázst. A szakképzettségre és a munkakörülményekre vonatkozó közös szabályok hozzájárulnak a magas szintű biztonsághoz és a jó szociális körülményekhez. A kis cégek túlsúlya és az eltérő tagállami adóztatás versenyre gyakorolt hatása olyan fontos tényezők, amelyek befolyásolni fogják a jövőbeli fejlődést. A Bizottság meg fogja vizsgálni, hogyan csökkenthetők a tüzelőanyagok adómértékében fennálló túlzott eltérések.

A **vasúti** teherfuvarozás jogi keretének kialakítása 2007-re fejeződik be. A harmadik vasúti jogszabálysomag a nemzetközi személyszállítást is megnyitja a piac előtt. A nemzeti szabályozó hatóságoknak gondoskodniuk kell a közösségi vívmányok teljes körű betartásáról. Ez az EU teljes belső piacán lehetővé teszi a vasút újjáéledését, ahogyan ez máris tapasztalható azokban a tagállamokban, amelyek már korábban megnyitották piacukat. A Bizottság a vasúti piac monitoringrendszere segítségével az egész EU területén figyelemmel kíséri a piacnyitás sikerét. Az EU-nak megoldást kell találnia a vasút versenyképességét egyelőre még gátló strukturális problémákra, különösen az olyan műszaki jellegű kérdésekre, mint a gyenge interoperabilitás, a gördülőállomány és a termékek kölcsönös elismerésének hiánya, az infrastruktúra és az informatikai rendszerek kapcsolatainak gyenge koordinációja, valamint az egyedi rakományok problémája.<sup>14</sup> A Bizottság azt is meg fogja vizsgálni, hogy az útdíjról szóló irányelv közelmúltbeli elfogadását követően hogyan alakítható ki olyan jobb és intelligensebb infrastruktúra-használati díjfizetési rendszer, amely a külső költségek internalizálását is magában foglalja (lásd az alábbi 6.3. szakaszt). Az EU mindezek mellett pénzbeli támogatást nyújt a transzeurópai hálózatok elsőbbségi projektjeinek megvalósításához (ezek többségükben vasúti projektek, mint például az ERTMS forgalomirányítási rendszer), továbbá megfelelő útmutatásokat dolgoz ki az ágazatban adható állami támogatásokhoz.

---

<sup>14</sup> Lásd a COM(2006) 189 végleges bizottsági közleményt (2006. május 3.): „A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az első vasúti jogszabálysomag végrehajtásáról”.

A legtöbb országban stabilizálódott a vasút piaci részesedése és a vasúti foglalkoztatás. A szerkezetátalakításhoz és a kiigazításokhoz számos társadalmilag nehéz döntést kellett meghozni, amelyek következtében jelentősen csökkent az ágazatban foglalkoztatottak száma. A vasúti szolgáltatók most azzal állíthatják helyre hosszú távú életképességüket, hogy nemzetközi tevékenységbe fognak, illetve a gazdaság és a társadalom igényeire összpontosítanak. A vasút bebizonyította erejét a személyszállításban, különösen a városközpontok közötti nagy sebességű összeköttetések terén. A bővítés további távolsági (500 km-nél hosszabb) vasúti összeköttetéseket nyitott meg, amelyek – hatékony logisztikával párosítva – a környezetbarát, „háztól házig” végzett szolgáltatások körében felvehetik a versenyt a közúttal. A Bizottság fontolóra veszi, hogy a teherszállítás logisztikájára vonatkozó új politika szélesebb összefüggésében programot hozzon létre a teherszállítás-orientált vasúthálózat kialakításának segítésére (lásd az alábbi 7.1. szakaszt). Ezek a lehetőségek azonban csak akkor használhatók ki, ha a teherfuvarozási szolgáltatásokon és az infrastruktúrával való gazdálkodáson belül előrelépés történik a minőség, a megbízhatóság, a rugalmasság és az ügyfélorientált szemlélet terén.

→ Tennivaló: áttekinteni a közúti közlekedés belső piaca kapcsán szerzett tapasztalatokat, és szükség szerint javaslatokat tenni a piacra jutás és a szakmagyakorlás szabályainak továbbfejlesztésére; kezelni a jövedéki adó mértékében meglévő túlzott különbségek miatt kialakult helyzetet; az erős tagállami szabályozó szervek segítségével végrehajtani a vasúti közlekedésre irányadó közösségi vívmányokat; a vasút és az Európai Vasúti Ügynökség segítségével felgyorsítani a nemzetközi vasúti műveletek útjában álló technikai és operatív akadályok lebontását; a szállítási logisztikára vonatkozó politika szélesebb összefüggésében megvizsgálni egy, a teherszállítás-orientált vasúthálózat kialakításának segítésére irányuló program lehetőségét; figyelemmel kísérni a vasúti piacon zajló folyamatokat, és a közvélemény elé tárni az eredményeket.

### **3.2. Légi közlekedés**

A légi közlekedés belső piaca valósággá vált, a növekedés motorja lett. A szerkezetátalakítás és az integráció előrehaladott állapotban van, a piac az Európában kiszolgált útvonalak megsokszorozódásával, az alacsony költségű szállítók belépésével és a regionális repülőterek fejlődésével kiszélesedett. A belső piac jelentős előnyöket hozott a légi közlekedés igénybe vevői számára. Az EU fontos világgazdasági szereplő mind a légiközlekedési eszközök és berendezések, mind a légi szolgáltatások terén.

Mégsem bízhatjuk el magunkat: a folyamatos növekedés és a világpiaci verseny kihívásai lankadatlan figyelmet igényelnek. A légi közlekedés minden szegmense (ideértve a repülőtéri és a légi navigációs szolgáltatásokat is) működésének javítása érdekében ki kell szélesíteni a belső piacot. A belső piac előnyeit ki kell terjeszteni a légiközlekedési külkapcsolatokra is. A légi közlekedéshez erős infrastruktúra szükséges mind a levegőben, mind pedig a földön. Az egységes égbolt folyamatban lévő kialakítása várhatóan tovább növeli majd az európai uniós légi közlekedés hatékonyságát. A jövő légiforgalmi szolgáltatási rendszereinek kialakítása terén meg kell határozni a vezetés mikéntjét. Fejlesztéseket kell végrehajtani a repülőterek kapacitásának igény szerinti növelésére, és ezzel párhuzamosan áttekinthetőbbé kell tenni a repülőtér-használati illetek rendszerét. Intézkedéseket kell tenni a gyors forgalomnövekedés negatív környezeti hatásainak mérséklésére, egyúttal azonban fenn kell tartani az ágazat versenyképességét és figyelembe kell venni az ICAO keretében folytatott tárgyalásokat. Különböző területek igényelnek beavatkozást: egyebek mellett a repülésirányítás fejlesztése és optimalizálása, a repülőgépek és hajtóművek stb. műszaki fejlesztése és innovációja, a műveletek energiahatékonyságának javítása, gazdasági ösztönzők és/vagy eszközök

alkalmazása például a légi közlekedés környezeti hatásainak az Európai Unió kibocsátáskereskedelmi rendszerébe való beillesztése<sup>15</sup> vonatkozásában.

→ Tennivaló: a szerkezetátalakítás és az integráció összefüggésében továbbra is figyelemmel kísérni az állami támogatásokat és a versenyjogi szabályok betartását; felülvizsgálni a belső piac működését és szükség szerint javaslatokat tenni kiigazítására; lezárni az egységes égbolt keretszabályozásának kialakítását és korszerűsíteni a légiforgalmi szolgáltatásokat; szakpolitikai intézkedéseket hozni a légiközlekedési szolgáltatásoknak tulajdonítható károsanyag-kibocsátás kordában tartása érdekében.

### 3.3. Vízi közlekedés

Mint ahogy határainak kétharmada tengerpart, az európai félsziget a maga nemében – különösen a bővítés után – egyértelműen tengeri gazdaságnak tekinthető. A vízi közlekedés, különösképpen a rövid távolságú tengeri szállítás az évek során ugyanolyan erőteljesen növekedett, mint a közúti szállítás, és nyilvánvaló, hogy még ennél is nagyobb növekedési lehetőségeket rejt magában. Ha sikerül csökkenteni a hajózással járó károsanyag-kibocsátást, az ágazat más közlekedési módok tekintetében elősegítheti a zsúfoltság és a környezeti terhelés csökkentését.

A hosszú európai partvonalnak és a számos kikötőnek köszönhetően a **tengerhajózás** értékes alternatívája a közúti szállításnak, amit a „tengeri autópályák” koncepciója<sup>16</sup> is illusztrál. A konténeres áruszállítás jelentősen hozzájárult a növekedéshez, és – figyelembe véve a tengeri, illetve a vasúti és/vagy a folyami szállítás szinergiáit kihasználó logisztikai műveleteket – jövőbeli lehetőségei is ígéretesek.

A tengeri és a part menti szállítás fejlesztése két fő kihívás előtt áll. Először: ma még nem létezik egységes belső hajózási piac; az egyik tagállamból a másikba vezető hajóútvonalak a nemzetközi szabályoknak megfelelően külső útvonalnak minősülnek. Emiatt az EU nem képes optimalizálni a belső forgalmat, egyszerűsíteni a belső kereskedelmet. Ez a körülmény azt is megakadályozza, hogy a part menti hajózás teljes mértékben integrálódjon a belső logisztikai láncokba. A probléma megoldására a lehető legteljesebb mértékben ki kell használni a nemzetközi jogban megnyíló lehetőségeket.

Másodszor: az EU kikötői infrastruktúráját fel kell készíteni a várhatóan megnövekvő tengeri szállítás fogadására. A szolgáltatások fejlesztése és bővítése érdekében fokozni kell a kikötőkre és a hátszági kapcsolatokra irányuló beruházásokat, nehogy a kikötők növekedési központok helyett a szállítási lánc potenciális szűk keresztmetszeteivé váljanak. A hiányzó kikötői kapacitást pótolhatja az európai kikötők erőteljesebb együttműködése és szakosodása is. Mindezekon túlmenően a sikeres kikötőpolitikának össze kell egyeztetnie a kikötőn belül és a kikötők között folyó tisztességes versenyt; világos szabályokat kell felállítani a beruházásokhoz adott közfinanszírozás tekintetében, és átlátható módon biztosítani kell a kikötői szolgáltatásokhoz való hozzáférést; szabályoznia kell a környezeti korlátok és a fejlesztési igények viszonyát; gondoskodnia kell a versengő szolgáltatások meglétéről és a minőségi foglalkoztatás növeléséről.

---

<sup>15</sup> A Bizottság közleménye a repülés éghajlatváltozásra gyakorolt hatásának csökkentéséről, 2005. szeptember 27.

<sup>16</sup> Lásd a COM(2004) 453 végleges bizottsági közleményt (2004. július 2.) a rövid távú tengeri szállításról.

A Bizottság az EU jövőbeni tengerpolitikájáról szóló zöld könyvvel<sup>17</sup> útjára indított vitára építve integrált tengerhajózási stratégiát alakít ki a „közös európai tengeri térség” koncepciója körül. Ez a politika arra fog irányulni, hogy lebontsa a belső kereskedelem előtt álló akadályokat, képessé tegye az Európai Uniót magas szintű szociális, környezetvédelmi, biztonsági és védelmi követelmények meghatározására, elősegítse az infrastruktúra versenyképességét és az ágazat fejlődését, és mindeközben figyelembe vegye a tengerhajózás szempontjából releváns nemzetközi folyamatokat. A Bizottság folytatja erőfeszítéseit annak érdekében, hogy a hajózás területén szigorúbb szennyezőanyag-kibocsátási normák érvényesüljenek.

A **folyók** a teljes teherszállításból összességében ugyan csak 3%-kal részesednek, de piaci részesedésük egyes közlekedési folyosókon meghaladja a 40%-ot. Az olyan közlekedési folyosókon, mint például a Duna, a még kihasználatlan kapacitások a folyami szállítás korszerűsítésével és hatékony multimodális logisztikai láncokba való integrálásával mozgósíthatók. A NAIADES program felvázol egy cselekvési tervet a folyami szállítás előmozdítására.<sup>18</sup>

→ Tennivaló: az érdekeltekkel széles körben folytatott nyilvános konzultációra építve kialakítani a „közös európai tengeri térség” átfogó stratégiáját; kidolgozni egy átfogó európai kikötőpolitikát; fellépni a vízi közlekedés szennyezőanyag-kibocsátásának mérséklése érdekében; tovább támogatni a rövid távolságú tengeri szállítás és a tengeri autópályákat, különös tekintettel a szárazföldi kapcsolatokra; a folyami közlekedés területén megvalósítani a NAIADES cselekvési tervet.

#### **4. FENNTARTHATÓ MOBILITÁS A POLGÁROK SZÁMÁRA. MEGBÍZHATÓ ÉS BIZTONSÁGOS KÖZLEKEDÉS**

##### **4.1. Foglalkoztatás és munkakörülmények**

A közlekedés jelentős mennyiségű munkaerőt foglalkoztat; a gazdaságban több mint 10 millió olyan munkahely van, amely a közlekedéshez – többségében a közúti közlekedéshez – kapcsolódik (szolgáltatások, berendezések, infrastruktúra). A tartósan magas foglalkoztatásra a közlekedési szolgáltatók versenyképességének fenntartása és erősítése a legjobb garancia. A hosszú távú nyújtott szerkezetátalakítás után a munkahelyek száma napjainkban stabilizálódni látszik. Néhány ágazatban, például a vasútnál és a közúti szállításban hiány mutatkozik a magasan képzett munkaerőből; a tengerhajózásban a kevés uniós munkavállaló miatt emelkedett a külföldi munkaerő létszáma.<sup>19</sup> További erőfeszítéseket kell tenni a képzés fejlesztésében, illetőleg annak érdekében, hogy hazájukban vagy más tagállamokban a fiatalok a közlekedéshez kapcsolódó szakmát válasszanak maguknak.

Az eltérő bérek és járulékok miatt, valamint a különböző munkakörülményekből fakadóan mind nemzetközi szinten, mind az EU-n belül jelentős eltéréseket mutat a munkaerő költsége.

---

<sup>17</sup> Lásd a Bizottság „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” című zöld könyvét, COM(2006) 275 végleges, 2006. június 7.

<sup>18</sup> Lásd a COM(2006) 6 végleges bizottsági közleményt (2006. január 17.) a belvízi szállítás előmozdításáról és a NAIADES cselekvési programról.

<sup>19</sup> A tengeri közlekedés foglalkoztatási helyzetéről és a munkakörülményekről lásd még az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikájáról szóló zöld könyv „A tengerrel kapcsolatos európai ismeretek fejlesztése és a tengerhez kapcsolódó fenntartható foglalkoztatás bővítése” című 2.5. alfejezetét. COM(2006) 275 végleges, 2006. június 7.

Ezek az eltérések – különösen a tengerhajózásban, de a közúti közlekedés esetében is – nagy hatással vannak az egyes közlekedési módok nemzetközi versenyére. A közúti ágazatban a képesítésekre és a munkakörülményekre vonatkozó európai uniós jogszabályok elősegítették az egyenlő versenyfeltételek kialakulását, ami rendkívül fontos a kis- és középvállalkozások szempontjából. Nagyon fontos e jogszabályok hatékony végrehajtása.<sup>20</sup> A szabályok érvényesülését nemzetközi szinten is elő kell segíteni. Más területeken, például a bérek esetében lehetőség van arra, hogy a szociális partnerek határokön átnyúló párbeszédet folytassanak. A tengerhajózás területén a Bizottság arra bátorítja a szociális partnereket, hogy kössenek megállapodást az ILO új tengerészeti munkaügyi egyezménye alapján.

→ **Tennivaló:** ösztönözni az oktatást és azt, hogy a fiatalok közlekedési szakmákat válasszanak; az érdekeltekkel konzultálva megvizsgálni a közúti teherfuvarozáson belül a munkakörülményekre irányadó szabályozást, és szükség szerint módosítási javaslatokat tenni; bátorítani a szociális partnerek határokön átnyúló párbeszédét, ennek keretében azt, hogy alkalmazzák a tengerhajózásra vonatkozó ILO-egyezményt.

#### **4.2. Utasjogok**

Az utasok jogai különösen a légi közlekedésben erősödtek jelentősen, így az európai polgárok ma már nagyobb biztonságban érezhetik magukat, amikor az Unión belül élnek munkavállalási és utazási szabadságukkal. A nemzeti hatóságoknak fokozniuk kell a panaszok kivizsgálása érdekében tett erőfeszítéseiket. A jövőben bevezetendő jogszabályok a nemzetközi vasúti és vízi közlekedés utasainak is hasonló jogokat biztosítanak majd. A távolsági autóbuzsosz utazás helyzete ugyancsak javul, mert a szolgáltatók nagyobb figyelmet fordítanak a szolgáltatás minőségére. A szolgáltatás minősége minden közlekedési mód esetében fontos versenytényező. Arra is oda kell figyelni, hogy a mozgásukban korlátozott utasok jobban hozzáférhessenek a közlekedési szolgáltatásokhoz.

→ **Tennivaló:** az érdekeltek bevonásával megvizsgálni, hogyan segíthető elő valamennyi közlekedési mód vonatkozásában a szolgáltatás minőségének javítása és az utasok alapjogainak biztosítása, különösen a mozgásukban korlátozott utasok tekintetében.

#### **4.3. Biztonság**

Jelentős előrelépések történtek a tengeri és a légi közlekedés biztonsága terén, ideértve a nem biztonságos légitársaságok feketelistájának közelmúltbeli közzétételét is. A közös biztonsági előírások széles körének betartatását a tengeri, a légi és a vasúti közlekedés területén működő európai szakosodott ügynökségek: az EMSA, az EASA és az ERA segítik. Ezeknek az ügynökségeknek feladataikhoz mérten elegendő finanszírozást kell biztosítani. A biztonsági előírások körét a közeljövőben a harmadik tengerhajózási jogszabálycsomag, valamint az egyes ágazatok nemzetközi jogi környezetének továbbfejlesztése érdekében tett erőfeszítések fogják teljesebbé tenni. Hosszú távon fontolóra kell venni, hogy bizonyos alapvető parti őrségi feladatokat ne az EU koordináljon-e.

A vasúti, a tengeri és a légi közlekedésben bekövetkező halálesetek viszonylag kis számával éles ellentétben áll a közúti halálesetek nagy száma. Továbbra is cél, hogy a halálesetek

---

<sup>20</sup> Lásd a Bizottság jelentését a közúti fuvarozásra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 3820/85/EGK rendeletnek a 2001–2002-es időszakban történő végrehajtásáról (a Bizottság huszonkettedik jelentése). Új jogszabály a 2006. március 15-i 561/2006/EK rendelet és a 2006. március 15-i 2006/22/EK irányelv.

száma a 2001-től és 2010-ig terjedő időszakban felére csökkenjen. Ehhez közös erőfeszítéseket kell tenni a járművek kialakítása és a jármű-technológiák (ideértve a balesetek megelőzését célzó technológiákat, valamint a járművek és az infrastruktúra együttműködését: az „elektronikus biztonság” területét is), a közúti infrastruktúra, valamint a gépjárművezetők magatartása terén, ahogyan ez a CARS 21 csoport következtetéseiben is megjelenik. A kitűzött cél csak a kormányok – minden szinten –, az autóipar, az autópályaépítő-ipar, az infrastruktúra működtetői és maguk az úthasználók közös erőfeszítésével érhető el. Segítené a tudatosság növelését és a bevált gyakorlati megoldások cseréjét, ha minden évben közlekedésbiztonsági napra kerülne sor, amelyhez kapcsolódva közzé lehetne tenni a tagállamonkénti éves közlekedésbiztonsági adatokat is.

→ Tennivaló: a közúti közlekedés biztonsága terén olyan integrált megközelítést alkalmazni, amely elsősorban a járművek kialakítására és a jármű-technológiákra, az infrastruktúrára, valamint a vezetők magatartására összpontosít, de szükség szerint szabályozást is tartalmaz; tudatosságnövelő rendezvényeket, évente közúti közlekedésbiztonsági napot szervezni; a többi közlekedési módra vonatkozóan folyamatosan felülvizsgálni és kiegészíteni a biztonsággal összefüggő szabályokat; megerősíteni az európai közlekedésbiztonsági ügynökségek működését, és fokozatosan kiterjeszteni a biztonsággal kapcsolatos feladatkörüket.

#### **4.4. Védelem**

A szünni nem akaró terrorfenyegetés miatt folyamatosan tudatában kell lennünk annak, hogy a közlekedés egyrészt célpontja, másrészt eszköze a terrorizmusnak. A 2001. szeptember 11-i eseményeket követően az EU hatékonyan reagált, és jogszabályok, minőség-ellenőrzési előírások bevezetésével gyorsan megerősítette a légi és a vízi közlekedés védelmét. A kialakított rendszert a tapasztalatok alapján a jövőben finomítani kell majd. Azokon a területeken, ahol a védelmi intézkedések költsége torzíthatja a versenyt, mesterségesen kell létrehozni az egyenlő versenyfeltételeket. Előfordulhat, hogy bizonyos védelmi előírásokat a szárazföldi közlekedésre, például a városi közlekedésre vagy a vasútállomásokra, illetőleg az intermodális logisztikai láncra is alkalmazni kell majd. Mindezek mellett a létfontosságú infrastruktúrák védelmére vonatkozó európai program keretében részletes elemzésnek kell alávetni a létfontosságú közlekedési infrastruktúrákat. E program alapján, a létfontosságú közlekedési infrastruktúrákhoz kapcsolódó erőfeszítések eredményeként, valamennyi kockázati tényező, de különösen a terrorizmus figyelembevételével konkrét védelmi intézkedések bevezetésére kerülhet sor. Az egész világra kiterjedő előírások kidolgozása, valamint az ellenőrzések szükségtelen és költséges ismétlésének megelőzése érdekében gondosan meg kell vizsgálni a nemzetközi együttműködés lehetőségeit.

→ Tennivaló: megvizsgálni a légi és a tengeri közlekedés védelmét célzó jelenlegi szabályok hatékonyságát és költségeit, a tapasztalatok alapján és a verseny torzulásának megelőzése érdekében szükség szerint módosítási javaslatokat tenni; végiggondolni, hogy indokolt-e kiterjeszteni a védelmi szabályokat a szárazföldi közlekedésre, az intermodális szállításra, illetőleg a létfontosságú infrastruktúrákra.

#### **4.5. Városi közlekedés**

Az európaiak 80%-a városi környezetben él. A tömegközlekedés, a személygépkocsik, a tehergépjárművek, a kerékpárosok és a járókelők ugyanazt az infrastruktúrát használják. A városi közlekedés a közúti közlekedésben keletkező CO<sub>2</sub>-kibocsátásból 40%-kal, a közlekedésből származó egyéb szennyezőanyag-kibocsátásból 70%-kal részesedik. Minden

harmadik halálos közúti baleset városban történik. A zsúfoltság ugyancsak elsősorban a városok és a városok környékének problémája. Valamennyi nagyobb város keresi a választ arra a kérdésre, hogy hogyan lehetne növelni a mobilitást oly módon, hogy ezzel párhuzamosan csökkenjen a zsúfoltság, kevesebb legyen a baleset és mérséklődjen a környezetszennyezés. A városlakók – jobban, mint bárki más – közvetlenül érzékelik saját mobilitásuk negatív következményeit, ezért valószínűleg nyitottabbak is a fenntartható mobilitást célzó innovatív megoldásokra.

A kormányrúdnál sem az EU, hanem maguk a városok állnak. London, Stockholm, Athén, Kaunas, Gdynia és más városok olyan aktív, fenntartható mobilitási politikát hívtak életre, amely alternatívát kínál a személygépkocsikkal szemben. Az EU hozzájárulhat a bevált gyakorlati megoldások uniós szintű tanulmányozásához és cseréjéhez például a közlekedési infrastruktúra, a szabályozás, a torlódások feloldása és a forgalomszervezés, a tömegközlekedési szolgáltatások, az infrastruktúra-használati díjak, a várostervezés, a biztonság, a védelem és a környező régiókkal való együttműködés területén. A Bizottság által kezdeményezett nyilvános konzultációk során kiderült, hogy nagy az érdeklődés az EU esetleges részvétele iránt. A Bizottság épít a CIVITAS kezdeményezésben szerzett tapasztalatokra és a városi közlekedésre vonatkozó saját tematikus stratégiájára,<sup>21</sup> és folytatja a városi mobilitás kutatásának támogatását. A tömegközlekedési szolgáltatások területén nemsokára hatályba lépő új jogszabályok olyan világos és stabil jogi keretet fognak teremteni, amelyben fontos szerepet kapnak a tiszta és hatékony tömegközlekedésre irányuló minőségi beruházások. Ezen túlmenően az EU-nak meg kell vizsgálnia, hogy vannak-e akadályai az uniós szintű városi közlekedéspolitikai kialakításának, és melyek azok a területek, ahol – a szubszidiaritás elvét teljes mértékben tiszteletben tartva – konszenzus mutatkozik a közös megoldások kidolgozásának kérdésében.

→ Tennivaló: zöld könyvet közzétenni a városi közlekedésről annak megállapítására, hogy mely területeken járulhat hozzá ténylegesen az Európai Unió a helyi szintű kezdeményezésekhez.

## 5. KÖZLEKEDÉS ÉS ENERGIA

A közlekedéspolitikai szoros összefügg az energiapolitikával, ugyanis közös célok elérésére: a CO<sub>2</sub>-kibocsátás mérséklésére és az Európai Unió importált fosszilis tüzelőanyagoktól való függőségének csökkentésére törekszik.<sup>22</sup>

A közlekedés jelentős energiafelhasználó, az EU teljes olajfogyasztásából mintegy 71%-kal részesedik. Az összes olaj 60%-át a közúti közlekedés használja fel, míg a légi közlekedés 9%-ot tudhat magáénak. A vasút körülbelül 75%-ban villamos energiát, 25%-ban fosszilis tüzelőanyagokat használ.

A fosszilis tüzelőanyagok magas ára és stratégiai függőségünk csökkentésének igénye azt teszi szükségessé, hogy a lehető legjobban kihasználjuk az egyes szállítási módok adta lehetőségeket.

---

<sup>21</sup> Lásd még a COM(2005) 718 bizottsági közleményt (2006. január 11.) a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról.

<sup>22</sup> Európai Tanács, 2006. március 23–24.



Ezek a kihívások erősítik azt a környezetvédelmi prioritást, hogy az energiát minél okosabban használjuk fel. Sürgősen végre kell hajtani bizonyos kezdeményezéseket, köztük azokat, amelyeket az energiahatékonyságról szóló zöld könyv<sup>23</sup> tartalmaz. A Bizottság 2006 őszén cselekvési tervet fog kiadni az energiahatékonyságról. A versenyképesség, a biztonságos ellátás és a környezetvédelem ügyét szem előtt tartó európai energiapolitikának a közlekedés területén többek között olyan politikai törekvésekre kell összpontosítania, amelyek a jármű oldaláról növelik az energiafelhasználás hatékonyságát, és az olajat fokozatosan más energiahordozókkal: bioüzemanyagokkal,<sup>24</sup> földgázzal, hidrogénnel, villamos energiával vagy más üzemanyagokkal váltják ki, és ezzel csökkentik az energiafogyasztást.

Jelentős kutatási-technológiafejlesztési erőfeszítésekre és tőkére van szükség ezen a területen, és ennek keretében meg kell teremteni az energetikai és a közlekedési kutatási programok összhangját, kutatást kell végezni az intelligens és a tisztább járművek területén, az üzemanyag-hatékonyság érdekében latba kell vetni az információs és kommunikációs technológiákat, és PPP-konstrukciókat kell alakítani. A bioüzemanyagok területén (ideértve a bioüzemanyagok második generációját is), illetőleg a hidrogén közlekedésben való felhasználásával kapcsolatban már több kezdeményezés megindult, ezeket folytatni kell. Az eredmények hasznosításában a környezetbarát tehergépjárművek fejlesztését célzó projekt segíthet. A levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiában<sup>25</sup> megjelölt keretek között hasonló erőfeszítéseket kell tenni a környezetbarát légi járművek és hajók fejlesztése terén is. A Bizottság az IMO keretében folytatja erőfeszítéseit a hajózás terén alkalmazandó szennyezőanyag-kibocsátási előírások szigorítása érdekében. A jövőben az energiahatékonyság és az alternatív üzemanyagok az innováció legígéretesebb, legsürgetőbb területei közé fognak tartozni.

A kutatástól és a demonstrációtól a gyakorlat felé haladva az EU ösztönözni fogja a környezetbarát innovációt azáltal, hogy megteremti a feltételeket a kiforrott új technológiák piacra kerüléséhez: szabványosítással és szabályozással (például a közúti járművekre vonatkozó EURO előírásrendszerek, fejlettebb gumiabroncsok), a tiszta járművek helyzetének közbeszerzés révén történő javításával (például autóbuszok), költségvetési eszközökkel<sup>26</sup> (például ólommentes benzin) és állami támogatásokkal, vállalások kitűzésével (például a bioüzemanyagok részaránya 2010-ig érje el az 5,75%-ot; a CO<sub>2</sub>-kibocsátásra vonatkozó európai uniós stratégiával összhangban az autóipar önkéntes kötelezettségvállalása a CO<sub>2</sub>-kibocsátás 2008-ig 140 g/km-re, 2012-ig 120 g/km-re mérsékléséről; az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának mérséklésére vonatkozó nemzetközi vállalások), a felhasználók körében végzett ismeretterjesztő tevékenységgel (például az energiafogyasztás címkén való feltüntetése, a fogyasztók és a felhasználók magatartását befolyásoló kampányok), más szakpolitikák körében végzett összehangolt fellépéssel a szinergiák kiaknázása érdekében (például agráripari bioüzemanyag-politika), valamint az alternatív üzemanyagok elosztási infrastruktúrájára irányuló beruházások ösztönzésével.

→ Tennivaló: a közeljövőben közzéteendő cselekvési terv alapján uniós szinten ösztönözni az energiahatékonyságot, ösztönözni az uniós szintű fellépést, ennek részeként az önkéntes

---

<sup>23</sup> COM(2005) 265, 2005. június 22. ([http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm)).

<sup>24</sup> A Bizottság biomasszával kapcsolatos cselekvési terve: COM(2005) 628; a Bizottság bioüzemanyagokra vonatkozó uniós stratégiája: COM(2006) 34.

<sup>25</sup> Lásd a COM(2005) 446 bizottsági közleményt (2005. szeptember 21.): „Tematikus stratégia a levegőszennyezésről”.

<sup>26</sup> Különösen a Tanács 2003/96/EK irányelve az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről.

vállalásokat; támogatni a kutatást, a demonstrációt és a piaci bevezetést az új technológiák (például motorok optimalizálása, intelligens járműenergia-vezérlési rendszerek), illetőleg az alternatív üzemanyagok (például fejlett bioüzemanyagok, hidrogén- és üzemanyagcellák, hibrid meghajtás) területén; a fogyasztók körében népszerűsítő kampányokat indítani az intelligensebb és a tisztább járművekről, és nagyszabású, jövőbe tekintő programot kezdeményezni a környezetbarát meghajtórendszerek és a közlekedés hatékony energiafelhasználása terén.

## 6. AZ INFRASTRUKTÚRA OPTIMALIZÁLÁSA

### 6.1. Két kihívás: a zsúfoltság csökkentése és a megközelíthetőség javítása

A transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN) fizikai infrastruktúrát biztosítanak a belső piachoz. Európa közlekedési hálózata sűrű, az infrastruktúra általánosságban jó minőségű. Mindazonáltal Európa „középnegyati” részei, a kontinenst átszelő hegyvonulatok körüli területek, valamint számos város szenved a **zsúfoltságtól** és a környezetszennyezéstől. 2020-ra várhatóan 60 nagyobb repülőtér túlzásúfolttá válik; hasonló folyamat figyelhető meg a kikötők tekintetében is. A zsúfoltság és a környezetszennyezés veszélyezteti a gazdasági növekedést, az életminőséget és a környezetet. Az intelligens mobilitási megoldások (lásd az alábbi 7. fejezetet) és a keresletgazdálkodás (lásd az alábbi 6.3. szakaszt) enyhíteni fognak a zsúfoltságon, de új vagy átépített infrastruktúrára is szükség lesz. A túlterhelt közúti folyosókat kiváltó életképes alternatívákba fektetett beruházások hozzájárulhatnak az intelligens megoldások, például a közlekedési infrastruktúra igénybevétele a különböző módokon belül és között optimalizáló módközi logisztikai láncok alkalmazásához. Ez vonatkozik az Alpokat átszelő alagutakra, a vasúti folyosókra, valamint a vasúti, a tengeri és a légi szállítást összekapcsoló intermodális csomópontokra is. Meg kell találni a kellő egyensúlyt a gazdaságilag elengedhetetlen infrastruktúrafejlesztés és az ugyanilyen fontos, környezetvédelmi és egyéb szakpolitikai célokat figyelembe vevő területfejlesztési követelmények között. A járművek közötti, valamint a jármű és az infrastruktúra közötti kommunikáción alapuló úgynevezett kooperatív rendszerek hosszú távon jelentősen fejleszthetik a forgalomszervezést, a biztonságot és a torlódások feloldásának hatékonyságát. A közúti infrastruktúrát intelligenssé kell tenni; a kooperatív rendszerek működésének optimalizálása érdekében a közúti infrastruktúrának információkat kell küldenie a járműveknek és fogadnia a járművekről, illetőleg információkat kell gyűjtenie az utazás körülményeiről, például az időjárás kockázatokról és a balesetekről.

Európa más területein, a periférián elhelyezkedő tagállamokban és régiókban a **megközelíthetőség** a fő probléma. A közlekedési infrastruktúra társfinanszírozásával a strukturális és kohéziós alapok továbbra is segítik a gazdasági integráció tekintetében elmaradott és a strukturálisan hátrányos helyzetű régiókat. Míg számos új tagállamnak a közúti vagy a városi infrastruktúra terén kell behoznia lemaradását, a szigetek és a legkülső régiók esetében a regionális repülőterekben és a tengeri összeköttetésekben rejlő lehetőségeket kell kihasználni. A legkülső régiók komoly megközelítési problémákkal küzdenek nemcsak a kontinens belső piaca felé, hanem saját hátszáguk irányában is. A távoli elhelyezkedésből fakadó versenyhátrányok csökkentése és az EU többi részével és a szomszédos harmadik országokkal meglévő összeköttetések fejlesztése érdekében mozgósítani kell a közlekedéspolitikai eszköztárát, és állami támogatásokat kell nyújtani.

→ Tennivaló: a szűk keresztmetszetek felszámolása és a kooperatív rendszerek bevezetésére való felkészülés, a módközi szállítási megoldások elősegítése, valamint a periférián

elhelyezkedő és a legkülső régióknak a kontinenshez való kapcsolása érdekében ösztönözni és szükség szerint összehangolni az új vagy fejlettebb intelligens infrastruktúrára irányuló beruházásokat; biztosítani a területfejlesztés kiegyensúlyozottságát.

## **6.2. Az összes finanszírozási forrás mobilizálása**

A 2004-ben kijelölt 30 elsőbbségi TEN-projekt teljes becsült költségvetése önmagában körülbelül 250 milliárd eurót tesz ki. A tagállamok közfinanszírozási kapacitásai azonban korlátozottak; a közlekedési infrastruktúrára irányuló befektetések nagysága minden tagállamban a GDP 1%-a alá esett vissza. Ugyanígy a 2007-től 2013-ig terjedő időszakra vonatkozó új uniós pénzügyi tervek a TEN-projektek rendelkezésére álló költségvetés tekintetében csupán korlátozott növekedésre adnak lehetőséget.

A mozgósítható források korlátozott mértéke miatt az EU az elsőbbségi TEN-projekteken belül azon beruházások költségvetési társfinanszírozására fog összpontosítani, amelyek a kritikus határátkelőhelyek és más szűk keresztmetszetek fejlesztését célozzák. Ezen túlmenően a tagállamoknak optimalizálniuk kell az EU strukturális és kohéziós alapjainak felhasználását a közlekedési infrastruktúrafejlesztések finanszírozásában. Az uniós pénzeszközöket azoknak a projekteknek a támogatására kell koncentrálni, amelyek európai szempontból a legértékesebbek, továbbá ahol garantált az aktív együttműködés a nemzeti és más finanszírozó szervekkel. EU-szerte az interoperabilitást célzó erőfeszítéseket és nagyobb megvalósíthatósági tanulmányokat is finanszírozni kell. A 2013-ig 450 millió euróból gazdálkodó Marco Polo program közvetlenül hozzájárul ahhoz, hogy a túlterhelt közutak használóinak más közlekedési módokban alternatívák álljanak rendelkezésére.

Új típusú pénzügyi technikákat is ki kell fejleszteni. A használati díjaknak jobban hozzá kell járulniuk a közlekedési hálózatok kereskedelmileg legéletképesebb részeinek finanszírozásához. Egy likviditási tartalék formájában mintegy 1 milliárd euró összeget tartalmazó, részben az Európai Beruházási Bank által, részben a 2007–2013-as európai uniós költségvetésből finanszírozott garanciaeszköz várhatóan 20 milliárd euró összegben fogja lehetővé tenni bankkölcsön nyújtását a közlekedési infrastruktúra céljára. A PPP-lehetőségek aktívabb kihasználása felgyorsíthatja a projektek végrehajtását, növelheti a pénzért kapott értéket, és mérsékelheti az államháztartásokra nehezedő nyomást. A projektek beindításához közös politikai kezdeményezések, például a JASPERS („közös segítségnyújtás az európai régiók projektjeinek támogatására”) nyújtanak segítséget.

→ **Tennivaló:** maximalizálni az európai érdekű transzeurópai infrastruktúrára irányuló beruházásokat a rendelkezésre álló valamennyi finanszírozási forrás mobilizálásával, ideértve a TEN költségvetését, a strukturális és a kohéziós alapokat, valamint a tőkepiaci hiteleket (Európai Beruházási Bank, Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank, PPP-konstrukciók); közös megvalósítási kezdeményezéseket tenni.

## **6.3. Intelligens díjfizetési rendszer**

Az Európai Unióban az infrastruktúra használatáért egyre elterjedtebben szednek díjat. Londonban például forgalomtorlódási díjat kell fizetni, Németország pedig nemrégiben – követve más tagállamok példáját – a haszongépjárművek körében bevezette a „Maut” autópályadíjat. Az EU-ban nemrég került elfogadásra az útdíjról szóló új irányelv, amely a transzeurópai hálózatokon közlekedő tehergépjárművek tekintetében keretként szolgál a differenciált díjfizetési rendszerek kialakításához. A vasúti közlekedésben az infrastruktúra üzemeltetői díjat szednek a szolgáltatóktól a vasúti pálya használatáért.

Ezeknek a díjrendszereknek az a célja, hogy finanszírozást biztosítsanak az infrastruktúra fejlesztéséhez; ahol pedig nem bővíthető az infrastruktúra kapacitása, ott a díjszedés segít optimalizálni a forgalmat. A díjak a környezeti hatások vagy a zsúfoltsággal járó kockázatok szerint differenciálhatók, különösen a környezetvédelmileg érzékeny és a városi területeken. Ezeken a területeken más, a kapacitás igénybevételét szabályozó megoldások, például a tranzitjogok piaci cserekereskedelme is szóba jöhetnek.

A Bizottság az útdíjról szóló irányelvvel összhangban legkésőbb 2008. június 10-ig kidolgoz egy olyan általánosan alkalmazható, átlátható és átfogó modellt, amely lehetőséget ad az összes külső költség meghatározására, és amely a jövőben alapként szolgálhat az infrastruktúra igénybevételéért kirovandó díjak kiszámításához; emellett hatásvizsgálatot végez az egyes közlekedési módok kapcsán felmerülő külső költségek internalizálásáról. Be kell indítani egy széles alapokon nyugvó, a vasúti, a légi, a vízi és a városi közlekedésre egyaránt kiterjedő gondolkodási folyamatot, a díjszedés ugyanis befolyásolja a forgalom egyes közlekedési módok közötti és az egész belső piacot átfogó megoszlását. Ennek során meg kell vizsgálni, hogy az intelligens díjrendszerek hogyan segíthetik a közlekedési szokások optimalizálását, és hogyan alakíthatók ki olyan helyzetek, amelyekből az infrastruktúra-tulajdonosok (jobb irányítással és forrásallokációval), a használók (rövidebb utazási idővel) és a szélesebb társadalom (a negatív hatások, például a levegőszennyezés mérséklődésével) egyaránt nyertesként kerülnek ki. Az intelligens díjszedést úgy kell megvalósítani, hogy tisztességes és diszkriminációmentes mértékű díjat írjon elő, elegendő bevételt generáljon az infrastruktúra későbbi fejlesztéséhez, módot adjon a zsúfoltság mérséklésére, és lehetőséget adjon kedvezmények alkalmazására a környezeti szempontból hatékonyabb járművek és vezetési szokások számára. Az intelligens díjszedésnek végül figyelembe kell vennie a polgárok és a vállalatok egyéb terheit is; ezért a díjrendszer kialakítása során azokat a közlekedéshez kapcsolódó adóügyi előírásokat is számba kell venni, amelyek nem ösztönzik a fenntartható mobilitást.

→ Tennivaló: széles körű gondolkodási és konzultációs folyamatot útjára indítani az infrastruktúra-használat intelligens díjfizetési rendszereire vonatkozóan, és az útdíjról szóló irányelv alapján javaslatot tenni az infrastruktúradíjak megállapítására vonatkozó európai uniós módszertanra.

## **7. INTELLIGENS MOBILITÁS**

Mivel a tervezés hosszadalmas és költséges, egyes területeken pedig máris nagy a környezeti terhelés és kevés a rendelkezésre álló terület, új infrastruktúra kiépítésével nem lehet a zsúfoltsággal és a megközelíthetőséggel összefüggő minden problémát megoldani. A meglévő közlekedési kapacitások optimális kihasználására törekedve az ágazat költségcsökkentésben való érdekeltsége találkozik a közérdekkel, amely a pénzügyi és a környezetvédelmi fenntarthatóságot tartja szem előtt. A kihasználtság javítása, a távolsági szállítmányok vasútra és tengerre terelése, az útvonalak és a menetrend optimalizálása egyaránt hozzájárul a mobilitás növekedéséhez, egyúttal pedig mérsékli az egységnyi mennyiségű rakományra jutó fajlagos környezeti terhelést.

### **7.1. Szállítási logisztika**

Az ágazat bonyolult logisztikai láncok kialakításával válaszolt arra a kihívásra, amely a meglévő infrastruktúra és járművek hatékonyabb felhasználásának igényéből fakad. E láncok működtetését és az intelligens logisztika megvalósításához szükséges szolgáltatásokat fejlett

információs és kommunikációs technológiák biztosítják. Az integrált logisztikai cégek kialakulása felé mutató folyamatok mellett olyan szakpolitikai lépésekre van szükség, amelyek lehetővé teszik a különböző szállítási módok optimális igénybevételét és kombinálását („módközi szállítás”). Ennek keretében indokolt lehet fellépni a módközi szállítás előtt álló szabályozási akadályok felszámolása érdekében, Uniószerre ösztönözni a tanulást és a bevált gyakorlati megoldások cseréjét, elősegíteni a szállítási módokra vonatkozó szabványok egységesítését és az interoperabilitást, és beruházásokat végrehajtani az átrakodóközpontokban. A folyamat részeként meg kell fontolni a konténerek és a járművek méreteinek az intelligens logisztika igényeihez való igazítását is.

→ Tennivaló: keretstratégiát kialakítani az európai teherszállítási logisztika terén, majd ezt követően széles körű konzultációt kezdeményezni és cselekvési tervet kidolgozni.

## **7.2. Intelligens közlekedési rendszerek**

Hosszú távon indokolatlan, hogy míg a repülőgépek rendelkeznek kifinomult kommunikációval, navigációval és automatizálással, addig a hajók, a vonatok vagy a gépjárművek nem. A közeljövőben piacra kerülő új technológiák fokozatosan új szolgáltatásokat nyújtanak majd a polgároknak, és lehetővé teszik a fejlett, valós idejű forgalomirányítást és kapacitáskihasználást, illetőleg környezetvédelmi és védelmi célból a forgalom nyomon követését és visszakeresését. Amellett, hogy egyértelműen hasznosak lesznek a fuvarozók és ügyfelek szempontjából, az új rendszerek a közigazgatás számára is szolgáltathatnak majd gyors és részletes információkat az infrastruktúra és a karbantartás iránti igényekről. Nemcsak a járművezetés körülményeit fogják javítani, hanem segítik a biztonság és a védelem ügyét, és a környezetvédelmi fenntarthatóság érdekében a pazarló közlekedési szokásokra is rávilágítanak. Jelenleg folyik a Galileo Felügyeleti Hatóság felállítása; a Galileo műholdas rendszer 2010-ben kezdi meg rendes üzemét, és akkortól szolgáltatja navigációs jeleit, amelyek a földfelszínre és a világűrbe telepített eszközökön keresztül történő kommunikációval együttesen is felhasználhatók lesznek. A kialakítandó európai nyílt architektúra minden szállítási mód tekintetében biztosítani fogja az interoperabilitást és az alkalmazások jövőbeli fejlesztésének rugalmasságát.

Számos folyamat már útjára indult: ilyen az intelligens gépjárművekre vonatkozó kezdeményezés,<sup>27</sup> amely az érdekeltek erőfeszítéseinek koordinálásán (az elektronikus biztonsággal foglalkozó fórum révén), az intelligens járműrendszerek kutatásán és a figyelemfelkeltésen keresztül az új járműtechnológiák ügyének előmozdítását célozza, illetőleg a SESAR program, amely az egységes európai égbolt keretében a légiforgalmi szolgáltatások legkorszerűbb technológiáinak bevezetésére irányul. A SESAR program révén csökkenni fog a légi forgalom környezeti hatása, fokozódik biztonsága; a program hozzájárul a foglalkoztatáshoz, és exportpiacokat nyit meg az európai légiforgalmi technológiák részére. Az ERTMS rendszer hasonló előnyöket hoz a vasúti ágazatban. A rendszer bevezetésével javulni fog a nemzeti vasúthálózatok közötti interoperabilitás, ami előfeltétele a nagy távolságon is hatékony vasúti szolgáltatásoknak. A folyamati információs rendszer (RIS) kiépítése jelenleg folyik a legfontosabb európai közlekedési folyosókban. Az EU jelentős közfinanszírozást nyújt ezeknek a rendszereknek, és megfelelő jogi keretet biztosít a beindításukhoz.

---

<sup>27</sup> COM (2006) 59 végleges: Az „Intelligens autó” kezdeményezés. „A gépjárművek intelligenciájának, biztonságának és tisztaságának fokozása érdekében alkalmazott információs és kommunikációs technológiákkal kapcsolatos ismeretterjesztés”.

A jövőben az új technológiák kifejlesztésének és demonstrációjának támogatása érdekében ki kell használni a PPP-konstrukciókban rejlő lehetőségeket; ily módon kell fellépni a légi közlekedés környezetbaráttá tétele (a tiszta égbolttal foglalkozó közös technológiai kezdeményezés) és a felszíni közlekedés környezetbaráttá tétele (a hidrogénnel, illetve az üzemanyagcellákkal foglalkozó közös technológiai kezdeményezés) terén.

→ Tennivaló: folytatni az intelligens mobilitást célzó programokat a közúti közlekedésben (intelligens gépjárművekre vonatkozó kezdeményezés, elektronikus biztonság), a légi közlekedésben (SESAR), a vasúti közlekedésben (ERTMS) és a vízi közlekedésben (RIS, SafeSeaNet); a lehető legjobban hasznosítani a Galileo navigációs jeleit, további hasonló kezdeményezéseket tenni a tengerhajózásban („elektronikus tengerhajózás”), és nagyszabású programot indítani a közúti közlekedés intelligens infrastruktúrájának kiépítésére.

## 8. A GLOBÁLIS DIMENZIÓ

A közlekedés lényegénél fogva nemzetközi tevékenység. A külső dimenziót egyrészt megfelelően integrálni kell az Európai Unió közlekedéspolitikájának egészébe, másrészt a harmadik országokkal és szervezetekkel fenntartott kapcsolatokba be kell épülnie a közlekedéspolitikának.

Az EU tagállamainak közös érdeke, hogy olyan nemzetközi rendszerek jöjjenek létre, amelyek magas szintű biztonságot és védelmet, magas színvonalú szolgáltatást, környezetvédelmet és szociális védelmet garantálnak. Az EU vezető szerepet játszik a világban a közlekedési ágazat szabályozása terén, és képes saját know-how-ját és bevált gyakorlati megoldásait külföldön is érvényesíteni. Sikeres példa a közelmúltból a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel (IMO) kötött megállapodás az egyfalú olajszállító tartályhajók betiltásáról, illetőleg a Nemzetközi Munkaügyi Szervezettel kötött megállapodás a tengerészeti ágazatban alkalmazandó munkafeltételekről. Másik példa a károsanyag-kibocsátási követelmények – és esetleg a kibocsátáskereskedelem – világszintű alkalmazásának lehetősége a légi közlekedésben, amelyben az EU vezető szerepet fog játszani a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) keretében folytatandó egyeztetés során.

Az EU vezető szerepet tölt be a közlekedési szolgáltatások, valamint a közlekedési eszközök, berendezések és technológiák terén is. Európai uniós vállalatok kezében van a világ légi közlekedésének 30%-a, a tengeri hajóállomány 40%-a. A közlekedési eszközök és berendezések az EU exportjának 16%-át teszik ki. Számos közlekedési tevékenységben nemzetközi verseny van, különösen a légi közlekedés és a tengeri szállítás területén. Az uniós előírások és a nemzetközi szabályok konvergenciája exportpiacokat nyit meg az EU-ból származó technológiák számára a légi járművek, a vonatok, a navigáció (ideértve a Galileo, a SESAR és az ERTMS rendszert) és a tiszta meghajtórendszerek területén, valamint számos más vonatkozásban. Az EU közlekedési ágazata számára kulcsfontosságú, hogy jelen legyen a külföldi szolgáltatás piacokon és közbeszerzési piacokon.

Az európai uniós közlekedési vállalatok számára sokszor gondot okoz, hogy egyes harmadik országok import-, illetve beruházási korlátozásokat tartanak fenn. Az ilyen piacra jutási korlátozások csökkentése vagy eltörlése nagyon fontos ahhoz, hogy szolgáltatóink külföldön is tisztességes és hatékony versenyben vehessenek részt. A többoldalú megoldáskeresés tekintetében a WTO-tárgyalások folyamatban lévő dohái fordulója kínál lehetőséget néhány ilyen korlátozás ügyének rendezésére, és több kétoldalú megállapodás előkészítése is folyamatban van.

Mivel a legtöbb nemzetközi együttműködés már a belső piac létrehozása előtt megkezdődött, az EU egyelőre számos nemzetközi szervezetben és fórumon még nincs jelen vagy csak gyengén van képviselve. Az EU és a tagállamok összehangolt érdekét több esetben úgy lehetne a leghatékonyabban képviselni, ha az Európai Unió tagként léphetne fel a nemzetközi együttműködési mechanizmusokban, illetőleg ha a legfontosabb kereskedelmi partnerekkel az EU kötne kétoldalú megállapodásokat. A belső szállítási piac következetes megközelítést kíván a külvilággal szemben; meg kell ugyanis előzni, hogy a közös politikák veszélybe kerüljenek. A tagállamoknak nagyobb a súlyuk, ha közösen, az EU színeiben lépnek fel.

A bővítés jelentős hatást gyakorolt a közlekedésre. Számos nemzetközi együttműködési mechanizmusban – például a közúti és a vízi közlekedés területén – ma már főként vagy kizárólag csak EU-tagállamok és olyan szomszédos országok vesznek részt, amelyekkel az Európai Unió már korábban különleges, a hagyományos nemzetközi együttműködésen messze túlmutató viszonyt alakított ki. A part menti hajózás egyre fontosabb az EU-n belüli forgalomban, ennek ellenére továbbra is világszintű szabályozás hatálya alá tartozik. Ezekben a területeken szükségessé válhat a jelenlegi nemzetközi mechanizmusok felülvizsgálata annak érdekében, hogy jobban tükröződjék az európai kontinens valós állapota; ennek során meg kell őrizni és tovább kell fejleszteni a regionális szintű és a kontinens egészére kiterjedő együttműködés értékes vívmányait.

Különleges stratégiai fontosságúak a tagjelölt államokkal, a stabilizációs és társulási folyamatban részt vevő országokkal, az európai szomszédságpolitika partnerországaival, valamint Oroszországgal az Európai Unió részéről fenntartott kapcsolatok. Többek között az európai szomszédságpolitika keretében kidolgozott cselekvési tervek alapján a közlekedési együttműködés és a jogközelítés – a gazdasági, a környezetvédelmi és a társadalmi dimenzió figyelembevételével – segíti a legfontosabb közlekedési tengelyek szükség szerinti összekötését. Például a TRACECA vagy a bakui kezdeményezés keretében az EU több olyan regionális kezdeményezést is támogat, amely túlmutat a szomszédságpolitika területén. A légiközlekedési ágazatban végzett gyakorlati munkát folytatni kell, és ki kell terjeszteni a többi közlekedési módra is. Az EU szomszédain túl a külső közlekedéspolitikát differenciált, és az EU legfontosabb kereskedelmi partnereire összpontosít. Egyes területeken, így Ázsiában, Afrikában és Latin-Amerikában az EU segíti a regionális csoportok együttműködését.

→ Tennivaló: folytatni az Európai Unió által folytatott differenciált közlekedési együttműködés, politika és ágazati párbeszéd fejlesztését a fő kereskedelmi partnerekkel és a regionális csoportokkal, ennek keretében megállapodásokat kötni; a közeljövőben megkötendő EU–USA légiközlekedési megállapodásra építve folytatni a légiközlekedési külkapcsolatok fejlesztését; elősegíteni az infrastruktúra fejlesztésére irányuló jelentősebb EU-projektek megvalósulását; előmozdítani az együttműködést; eseti alapon felülvizsgálni az EU és a nemzetközi együttműködési mechanizmusok közötti viszonyt, ennek keretében törekedni a szakpolitikai törekvések jobb összehangolására, a megerősített megfigyelői jogállás elérésére, a kérdéses nemzetközi szervezetekben az EU tagsági jogviszonyának elnyerésére, illetve esetleg az EU és a kérdéses szervezet között különleges kapcsolat kialakítására; stratégiai keretet kialakítani a belső közlekedési piac és hálózat fő tengelyeinek meghosszabbítására azon szomszédos országok felé, amelyek erre igényt tartanak.

## 9. KÖVETKEZTETÉS: MEGÚJÍTOTT NAPIREND

A belső piac az 1992-es évben teljessé vált; a közlekedés szempontjából ugyanez az év inkább kezdőpontnak számít. Mintegy 15 évvel később a liberalizált belső közlekedési piac és az európai szintű mobilitás lassan realitássá válik. A közlekedési ágazat közben megerősödött, és az Unió sok területen képes volt fenntartani, sőt, megerősíteni a világban betöltött vezető szerepét. Az egymást követő bővítések segítettek a pozíció megerősítésében és megszilárdításában.

A közlekedéspolitika fő céljai változatlanok: versenyképes, biztonságos és környezetbarát mobilitást biztosítani teljes mértékben összhangban mind a foglalkoztatásra és a gazdasági növekedésre összpontosító, megújult lisszaboni napirenddel, mind a fenntartható fejlődés felülvizsgált stratégiájával. A közlekedéspolitika eszköztárát a megszerzett tapasztalatok figyelembevételével és a változó ágazati, politikai és nemzetközi környezethez való idomulás érdekében folyamatosan fejleszteni kell. Az erősödő nemzetközi verseny folytán, de a vártnál gyengébb gazdasági növekedés miatt is, a fenntartható mobilitás kialakítása ma még nagyobb kihívás.

A félidei felülvizsgálat átfogó, holisztikus közlekedéspolitikát szorgalmaz. Bár a jövőben a politikai erőfeszítésekre továbbra is az 1992. és a 2001. évi fehér könyv alapján kerül majd sor, sok területen nem lesz elegendő az uniós szintű beavatkozás. A nemzeti, a regionális és a helyi közigazgatásnak, a polgároknak és magának az ágazatnak egymást kiegészítve kell tevékenykedniük. Ezért alapvetően fontos a folyamatos párbeszéd. A jövőben minden beavatkozást, ideértve a 2001. évi fehér könyvben meghirdetett, de még eddig el nem végzett teendőket is, az összes érdekelttel folytatandó, széles körű párbeszédre kell alapozni.

A fenntartható mobilitásra irányuló európai politikának ezért szélesebb szakpolitikai eszköztárra kell épülnie, és ahol csak lehet – de különösen a nagy távolságú közlekedésben, a városi területeken és a túlszűfolt közlekedési folyosók mentén –, el kell érnie a környezetbarátabb közlekedési módokra való áttérést. Ugyanakkor az egyes közlekedési módokat is optimalizálni kell. Minden módnak környezetbarátabbá, biztonságosabbá és energiahatékonyabbá kell válnia. Végül a **módközi közlekedés**, azaz az egyes közlekedési módok önmagukban és egymáshoz kapcsolódva történő hatékony használata az erőforrások optimális és fenntartható igénybevételét eredményezi majd. Ez a megközelítés nyújtja a legjobb garanciát a nagyfokú mobilitás és a magas szintű környezetvédelem egyidejű megvalósítására.

Az 1. melléklet bemutatja a következő évek legfontosabb teendőinek indikatív ütemtervét. Ezek a feladatok az európai fellépésben rejlő többletérték meghatározása és a mobilitással összefüggő problémák megoldása érdekében kísérletet tesznek arra, hogy egységes jövőképhez illesszék a beruházási szükségleteket, a szabályozást, az önkéntességen alapuló és más jellegű differenciált megoldásokat, a technológiai innovációt, az infrastruktúra fejlesztését és a nemzetközi szabályrendszereket. A közlekedésben az új technológiák és az infrastruktúra fejlesztésének és demonstrálásának támogatása érdekében élni kell a PPP-konstrukciókban rejlő lehetőségekkel. Problémák származhatnak az infrastruktúra szűk keresztmetszeteiből, a periférikus fekvésből, a zsúfoltságból, az energiaigényből, szociális és védelmi okokból; mindezek a tényezők lényegesek lehetnek a közlekedés környezetbarátabbá tétele szempontjából is. Továbbhaladni egy olyan európai uniós keret kialakítása felé lehet érdemes, amely egyaránt figyelembe veszi a regionális politikát és a kohéziós politikát; egy olyan módosított megközelítés felé, amely jobb és intelligensebb díjszedési rendszer bevezetését teszi lehetővé az infrastruktúra használói irányában; illetőleg olyan differenciált megoldások



alkalmazása felé, amelyek egyes városok, régiók vagy közlekedési folyosók problémáira kínálnak választ. Ebben az összefüggésben az általános európai uniós keret elősegítheti a differenciált és az egy adott régió belül ambiciózusabb megoldások megvalósulását, miközben megmarad a belső piaci mobilitás szélesebb uniós kerete, és nem lanyhul az Unió nemzetközi jelenléte.

Az ebben a közleményben felvázolt cselekvési irányvonal a nyilvános konzultációk és a részletes elemzés eredményeképpen, a konkrét intézkedésekre vonatkozó döntések meghozatala előtt módosulhat. Kiseb kiigazításokat idővel a tágabb összefüggések változásai és a megszerzett tapasztalatok is indokolhatnak.

## 1. MELLÉKLET

### **Feladatlap – válogatás a legfontosabb teendőkből**

#### **2006**

- Közúti közlekedés: a belső piac felülvizsgálata
- Vasúti közlekedés: fellépés az interoperabilitás műszaki akadályainak elhárítása, valamint az eszközök és a berendezések kölcsönös elismerése érdekében; program a vasúti teherszállítási folyosók létrehozásának elősegítésére a teherszállítási logisztika részeként
- Légi közlekedés: a légi közlekedés liberalizációs intézkedéseinek felülvizsgálata; előrelépés a repülőtéri illetékek és kapacitás kérdésében
- Logisztika: stratégia a teherszállítás logisztikájáról, és széles körű vita az EU-szintű fellépés lehetséges kereteiről
- Galileo: a majdani lehetséges alkalmazások felkutatása
- Védelem: stratégia a létfontosságú infrastruktúrákra
- Jelentés a bioüzemanyagokról szóló 2003-as irányelv végrehajtásáról
- Energiafelhasználás a közlekedésben: cselekvési terv az energiahatékonyságról és útvonalterv a megújuló energiaforrások területén
- Nemzetközi szervezetek: végiggondolni, hogyan képviselhetők jobban az Európai Unió érdekei a nemzetközi szervezetekben, így az IMO-ban vagy az ICAO-ban, több politikai eszköz közül választva

#### **2007**

- Városi közlekedés: zöld könyv
- Logisztika: cselekvési terv kidolgozása
- Intelligens infrastruktúra-használati díjak: előkészítő kutatás és konzultációk, az érdekeltek meghallgatása
- Jelentés a 20 és 40 év távlatában elképzelhető közlekedési forgatókönyvekről
- Közúti közlekedés: a munkakörülményekre vonatkozó jogszabályok felülvizsgálata
- Vasúti közlekedés: a piaci fejlemények figyelemmel kísérése, az eredmények megjelenítése
- Folyami közlekedés: a NAIADES cselekvési terv megvalósításának megkezdése

- Tengerhajózás: európai kikötőpolitika
- Légi közlekedés: az egységes égbolt keretszabályozásának felülvizsgálata és kiegészítése, a SESAR vállalkozás létrehozása
- Transzeurópai hálózatok: a 2013-ig terjedő időszakra többéves beruházási program kidolgozása
- Utasjogok: fellépés megfontolása a távolsági autóbusz-közlekedés minimális követelményei körében
- Biztonság: az első európai közlekedésbiztonsági nap
- Globális dimenzió: stratégia a szomszédos országoknak a belső közlekedési piacba való integrálására
- Védelem: stratégia a szárazföldi közlekedésre és a tömegközlekedésre
- Energiafelhasználás a közlekedésben: energiafelhasználási stratégiai technológiai terv
- A hetedik kutatási és technológiafejlesztési keretprogram első pályázati felhívásának közzététele

## 2008

- Tengerhajózás: fehér könyv a közös európai tengeri térségről
- Intelligens infrastruktúra-használati díjak: uniós módszertan az infrastruktúra-használati díjak meghatározására
- Városi közlekedés: a zöld könyvből fakadó feladatok végrehajtása
- Nagyobb program útjára indítása annak érdekében, hogy intelligens közúti közlekedési rendszerek jelenhessenek meg a piacon, és az infrastruktúra felkészüljön a kooperatív rendszerekre
- Védelem: a légi és a tengeri szállításra vonatkozó szabályok felülvizsgálata; a szárazföldi közlekedés és a szállítás védelmi rendszerének átvizsgálása

## 2009

- Nagyszabású program útjára indítása a környezetbarát meghajtórendszerek terén
- Globális dimenzió: tagsági jogviszony kivívása a fontosabb nemzetközi szervezetekben
- Tengerhajózás: elektronikus tengerhajózási rendszerek üzembe helyezése
- Galileo: a koncesszió elindítása
- ERTMS: bevezetés egyes folyosókon

## Folytatólagosan

- Belső piac: az európai uniós szabályok hatályosulásának biztosítása valamennyi közlekedési módban
- Energiafelhasználás a közlekedésben: az energiahatékonyság növelése, az alternatív üzemanyagok fejlesztésének és piaci terjedésének felgyorsítása
- Foglalkoztatás és munkakörülmények: a szociális párbeszéd elősegítése; a közlekedési szakmák népszerűsítése és oktatásuk megerősítése
- Biztonság: a közúti közlekedésbiztonság ügyének javítása érdekében előrelépés a járművek kialakítása, a kutatás és a technológia, az infrastruktúra és a magatartás terén; az intelligens gépjárművekre, illetve az elektronikus biztonságra vonatkozó kezdeményezés folytatása
- Infrastruktúra: a kiegyensúlyozott területfejlesztés támogatása; valamennyi finanszírozási forrás mozgósítása
- Technológia: kutatás és technológiafejlesztés; az információterjesztés, a hasznosítás és a piaci elterjedés támogatása
- Galileo: a Galileo Felügyelő Hatóság létrehozása
- Globális dimenzió: a külkapcsolatok fejlesztése kétoldalú megállapodások révén és többoldalú fórumokon; az európai közös légtér kialakítása
- Kormányzás: az európai közlekedésbiztonsági ügynökségek helyzetének megszilárdítása és feladatkörük meghatározása

## 2. MELLÉKLET

### A közlekedési ágazat helyzete: adatok és előrejelzések

#### 1. rész: Alapadatok és a legfrissebb változások közlekedési módoként – általános adatok

<u>Közúti közlekedés</u>	<u>Vasúti közlekedés</u>																				
<p>– közvetlen <b>foglalkoztatás</b>: kb. 1,7 millió fő az utasszállításban (helyi és távolsági autóbusz, taxi); 2,6 millió fő a teherszállításban</p> <p>– <b>részesedés a teljes teherszállításból</b>: 44% (enyhén emelkedik)</p> <p>– <b>részesedés a teljes személyszállításból</b>: kb. 84% (76% személygépkocsi, 8% autóbusz)</p> <p>– <b>növekedés 1995 és 2004 között</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• + 35% a teherszállításban;</li> <li>• + 19% a személygépkocsik terén, + 5% az autóbuszok terén a személyszállításban</li> </ul> <p>– különösen <b>erős növekedés az EU 10 új tagállamában</b>:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">Road freight transport growth 2000-2004 (%)</th> </tr> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">national</th> <th style="text-align: center;">international</th> <th style="text-align: center;">total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">EU-15</td> <td style="text-align: center;">8.3</td> <td style="text-align: center;">16.9</td> <td style="text-align: center;">10.5</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">EU-10</td> <td style="text-align: center;">16.6</td> <td style="text-align: center;">47.7</td> <td style="text-align: center;">31.8</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">EU-25</td> <td style="text-align: center;">9.0</td> <td style="text-align: center;">23.0</td> <td style="text-align: center;">12.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>– <b>részesedés a teljes energiafogyasztásból</b>: 25,2%</p> <p>– <b>járműhatékonyság</b> (toe/Mtkm, ill. toe/Mukm): tehergépjárművek: 72,4; személygépkocsik: 37,8; közúti tömegközlekedés: 14,5 (toe – tonna olajjegyérték; Mtkm – millió tonnakilométer; Mukm – millió utaskilométer)</p>	Road freight transport growth 2000-2004 (%)					national	international	total	EU-15	8.3	16.9	10.5	EU-10	16.6	47.7	31.8	EU-25	9.0	23.0	12.9	<p>– közvetlen <b>foglalkoztatás</b>: kb. 1,2 millió fő</p> <p>– <b>részesedés a teljes teherszállításból</b>: 10% (enyhén csökken)</p> <p>– <b>részesedés a teljes személyszállításból</b>: kb. 7% (6% városközi vonatok; 1% villamos és metró)</p> <p>– <b>növekedés 1995 és 2004 között</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• + 6% a teherszállításban (+ 15% az EU korábbi 15 tagállamában, – 9% az EU 10 új tagállamában);</li> <li>• + 9% a személyszállításban (+ 8% a városközi vonatok esetében, + 14% a városi vasutak (villamos és metró) esetében)</li> </ul> <p>– a <b>vasúti teherszállítás</b> piacára belépő <b>új vállalatok piaci részesedése</b> elérte a kb. 10%-ot (a teljesített tkm alapján)</p> <p>– a <b>nagy sebességű vasutak</b> a városközi vasúti közlekedés 21,5%-át adták 2004-ben (ukm alapján)</p> <p>– <b>részesedés a teljes energiafogyasztásból</b>: 0,8%</p> <p>– <b>járműhatékonyság</b> (toe/Mtkm, ill. toe/Mukm): utasszállítás: 16,0; teherszállítás: 5,5.</p>
Road freight transport growth 2000-2004 (%)																					
	national	international	total																		
EU-15	8.3	16.9	10.5																		
EU-10	16.6	47.7	31.8																		
EU-25	9.0	23.0	12.9																		
<p style="text-align: center;"><u>Vízi közlekedés</u></p> <p>– közvetlen <b>foglalkoztatás</b>: kb. 200 000 fő, ennek kb. 80%-a a tengeri szállításban, 20%-a a belvízi szállításban</p> <p>– <b>részesedés a teljes teherszállításból</b>: 42% (EU-n belüli tengeri: 39%, belvízi: 3%; mindkettő nagyjából állandó)</p> <p>– <b>részesedés a teljes személyszállításból</b>: 1% alatt az EU-n belüli személyszállítás tekintetében, enyhén csökken</p> <p>– <b>növekedés 1995 és 2004 között</b>: + 29% a teherszállításban (+ 31% az EU-n belüli tengeri szállításban, + 9% a belvízi szállításban)</p> <p>– a <b>konténerforgalom</b> átlagos éves növekedése az egész világon 2001 és 2004 között: 13,5%</p>	<p style="text-align: center;"><u>Légi közlekedés</u></p> <p>– közvetlen <b>foglalkoztatás</b>: kb. 400 000 fő</p> <p>– <b>részesedés a teljes teherszállításból</b>: 0,1% az EU-n belüli forgalomban, tkm alapján</p> <p>– <b>részesedés a teljes személyszállításból</b>: 8% (csak az EU-n belüli járatok alapján; erőteljesen emelkedik)</p> <p>– <b>növekedés 1995 és 2004 között</b>: + 55% az EU-n belüli utasforgalomban</p> <p>– az <b>alacsony költségű légitársaságok piaci részesedése</b> az EU-n belüli menetrend szerinti forgalomban (férőhelyek alapján, 2005-ben): 25%</p> <p>– az <b>EU-n belüli útvonalak</b> számának</p>																				

– a belvízi hajózás részesedése a teljes energiafogyasztásból: 0,5%	növekedése (1992-től 2004-ig): +100%
– járműhatékonyság (belvízi hajózás, toe/Mtkm): 17,5	– részesedés a teljes energiafogyasztásból: 4,0%

**Forrás:** EU Energy and Transport in Figures; Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES.

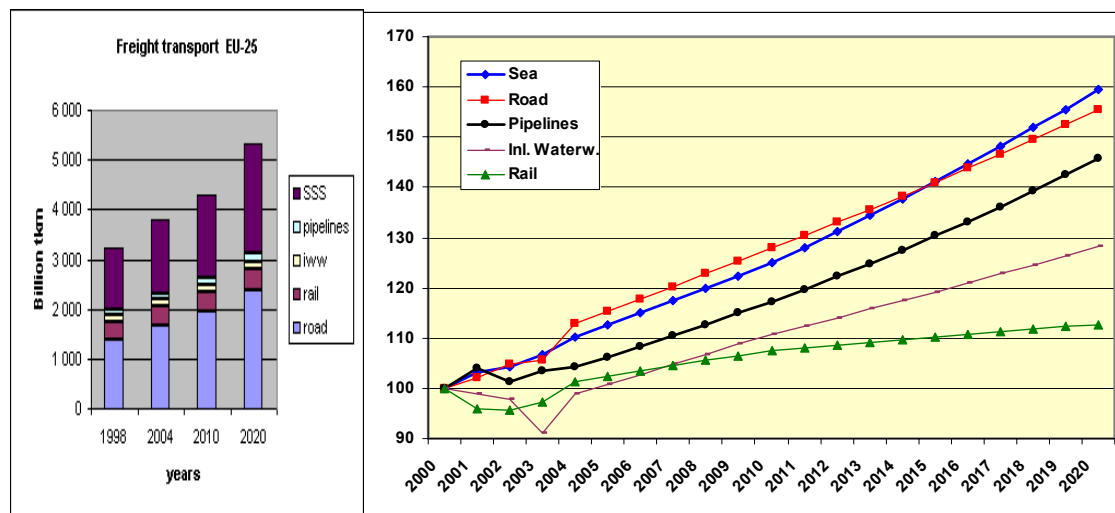
## 2. rész: A szállítási volumenek és a szállítási módok közötti megoszlás várható alakulása

(az ASSESS-tanulmány alapján)

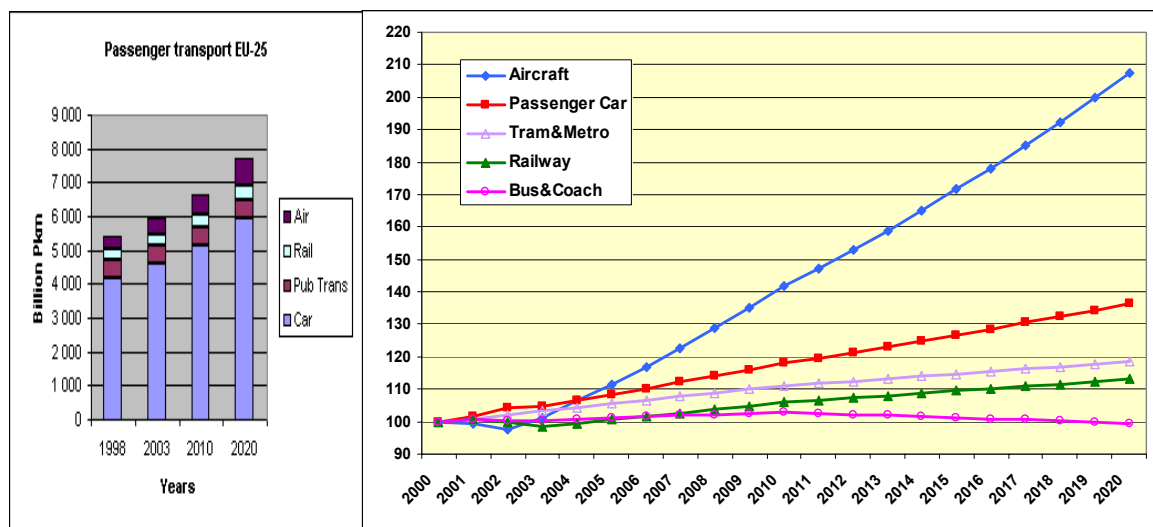
### 2.1. táblázat: Alapvető folyamatok (viszonyítási alap)

A közlekedési tevékenységek legvalószínűbb növekedése a 25 tagú EU-ban 2000 és 2020 között	
– GDP	52%
– Teherszállítás összesen	50%
– Személyszállítás összesen	35%
– Közúti teherszállítás	55%
– Vasúti teherszállítás	13%
– Rövid távolságú tengeri szállítás	59%
– Belvízi szállítás	28%
– Személygépkocsi	36%
– Vasúti utasszállítás	19%
– Légi közlekedés	108%

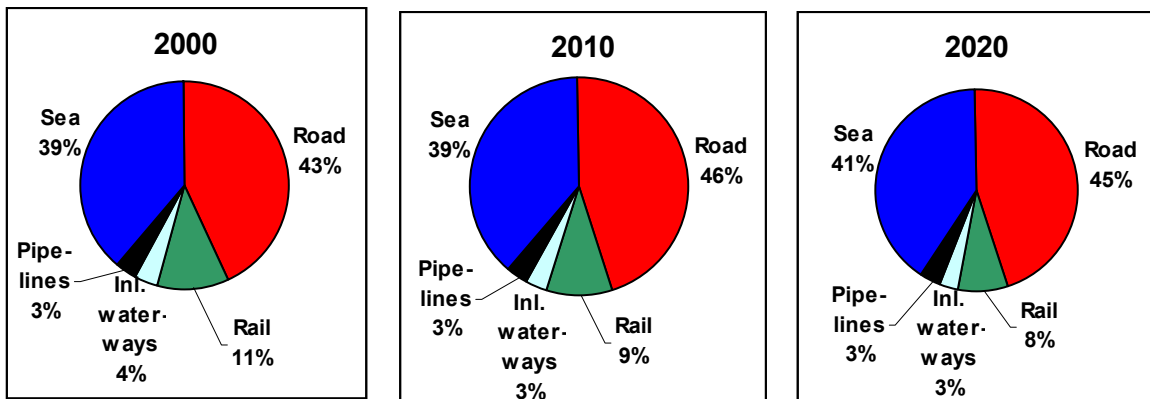
### 2.1. grafikon: A teherszállítás várható növekedése szállítási módonként (2000 = 100)



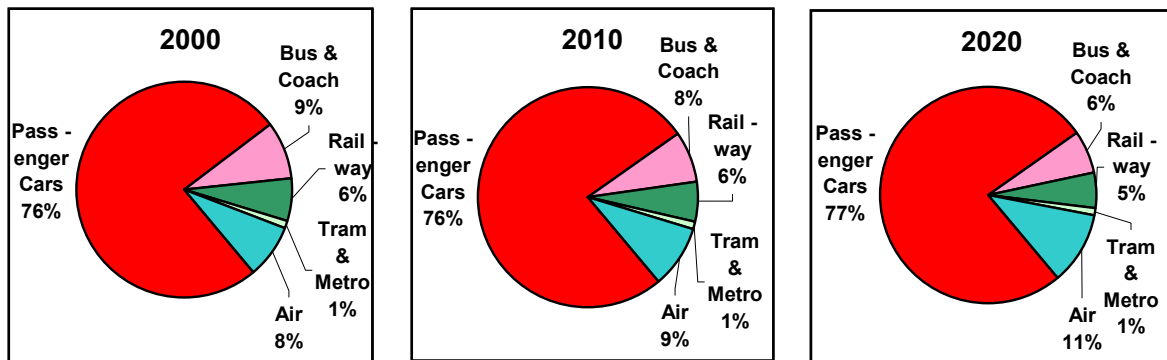
2.2. grafikon: A személyszállítás várható növekedése szállítási módonként (2000 = 100)



**2.3. grafikon: A teherszállítás egyes szállítási módok közötti megoszlásának várható alakulása 2000 és 2020 között**



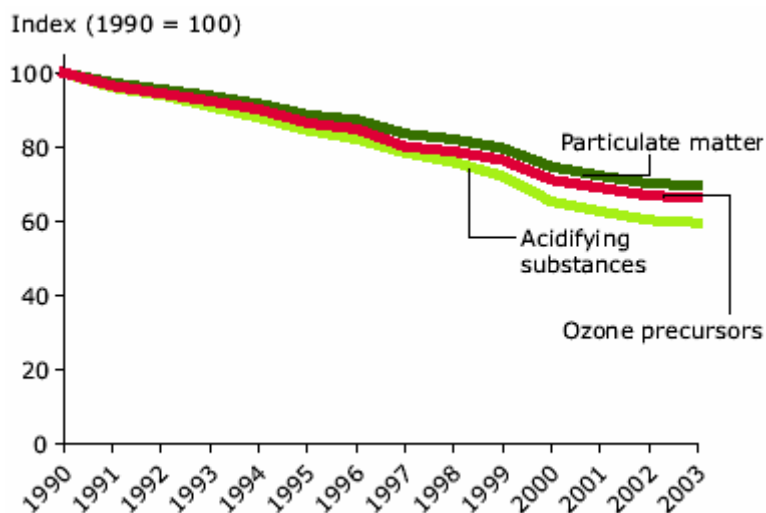
**2.4. grafikon: A személyszállítás egyes szállítási módok közötti megoszlásának várható alakulása 2000 és 2020 között**





### 3. rész: Közlekedés és a környezet

#### 3.1. grafikon: A közlekedési eredetű levegőszennyező anyagok kibocsátásának alakulása, 1990–2003



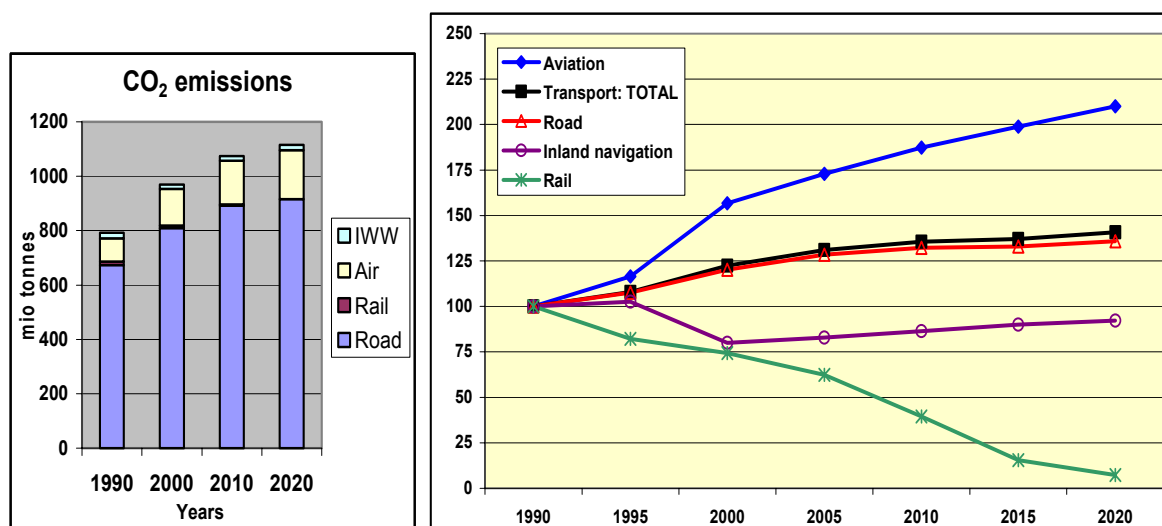
**Megjegyzés:** Szilárd részecskék: PM<sub>10</sub>;

Savas anyagok: NO<sub>x</sub> NMVOCs;

Ózonnalanyagok: SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>.

**Forrás:** Európai Környezetvédelmi Ügynökség: TERM 2005 Report

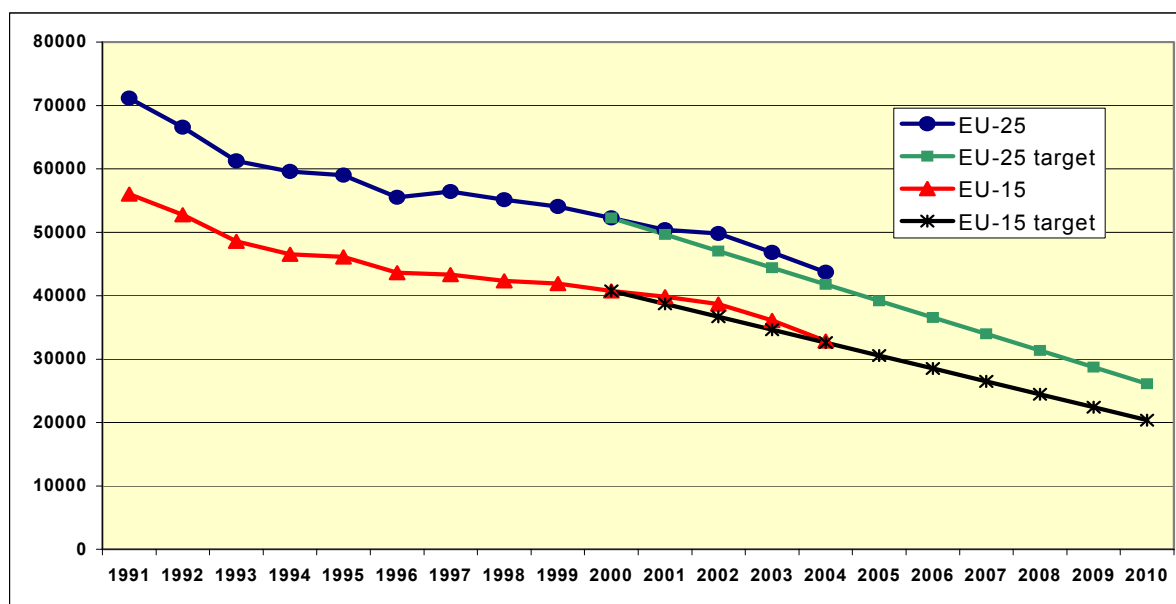
#### 3.2. grafikon: A közlekedési eredetű CO<sub>2</sub>-kibocsátás várható alakulása közlekedési módonként (1990 = 100)



**Forrás:** PRIMES-modell

#### 4. rész: Közúti biztonság

##### 4.1. grafikon: Közúti halálesetek száma az EU-ban: csökken, de még mindig túlságosan magas



**Forrás:** CARE adatbázis; célkitűzések: a 2001. évi fehér könyv alapján

### 3. Melléklet: Hatásvizsgálat

\*\*\* Translator's comments \*\*\*

Table within Part 1 - please also replace decimal points with commas

Road freight transport growth	A közúti teherszállítás növekedése
national	belföldi
international	nemzetközi
total	összesen

Captions for Graph 2-1

Freight transport EU-25	Teherszállítás, EU-25
Billion tkm	milliárd tkm
Years	év
SSS	rövid távolságú tengeri szállítás
pipelines	csővezeték
iww	belvízi szállítás
rail	vasút
road	közút
sea	tenger
incl. waterw.	belvízi szállítás

Captions for Graph 2-2

Passenger transport EU-25	Személyszállítás, EU-25
Billion Pkm	milliárd utaskm
Years	év
Air	légi közlekedés
Rail	vasút
Pub Trans	tömegközlekedés
Car	személygépkocsi
Aircraft	repülőgép
Passenger Car	személygépkocsi
Tram & Metro	villamos és metró
Railway	vasút
Bus & Coach	autóbusz

Captions for Graph 2-3

Sea	tenger
Pipelines	csővezeték
Inl. water ways	belvízi szállítás
Rail	vasút
Road	közút

Captions for Graph 2-4

Passenger Cars	személygépkocsi
Bus & Coach	autóbusz
Railway	vasút
Tram & Metro	villamos és metró
Air	légi közlekedés

Captions for Graph 3-1

Particulate matter	szilárd részecskék
Acidifying substances	savas anyagok
Ozone precursors	ózonelőanyagok
Index	Százalék

Captions for Graph 3-2

CO <sub>2</sub> emissions	CO <sub>2</sub> -kibocsátás
mio tonnes	millió tonna
years	év
IWW	belvízi hajózás
Air	Légi közlekedés
Rail	Vasút
Road	Közút
Aviation	Légi közlekedés
Transport: TOTAL	Közlekedés: ÖSSZESEN
Road	Közút
Inland navigation	Belvízi hajózás
Rail	Vasút

Captions for Graph 4-1

EU-25	EU-25
EU-25 target	EU-25, célkitűzés
EU-15	EU-15
EU-15 target	EU-15, célkitűzés

\*\*\* Translator's comments – end \*\*\*