

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 17.6.2009
COM(2009) 279 végleges

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

**A közlekedés fenntartható jövője: útba az integrált, csúcstechnológiát képviselő,
felhasználóbarát rendszer felé**

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE

A közlekedés fenntartható jövője: útba az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé

1. BEVEZETÉS

1. 2001-ben a Bizottság fehér könyvet¹ adott ki, amelyben 2010-ig meghatározta az európai közlekedéspolitika menetrendjét. Ezt a programot a 2006-ben elvégzett félidei felülvizsgálat során naprakésszé tették². A tízéves időszak vége felé közeledve aktuálissá vált a távolabbi jövő végiggondolása és a későbbi szakpolitikai fejlemények előkészítése.
2. A közlekedés több tényezőtől, köztük az emberi települések és a fogyasztás mintázatától, a termelés szervezésétől és az infrastruktúra rendelkezésre állásától függő komplex rendszer. E komplexitás miatt a közlekedési ágazatban minden beavatkozásnak a személyek és áruk fenntartható mobilitással kapcsolatos hosszú távú jövőképen kell alapulnia, többek között azért, mert a strukturális jellegű szakpolitikák megvalósítása hosszú időt vesz igénybe, és azt hosszú távra előre kell megtervezni.
3. Ezért az elkövetkező tíz év közlekedési szakpolitikáinak kialakításakor végig kell gondolni a közlekedési rendszer alakulását a rá következő évtizedekben is. A Bizottság ezért elindította ezt a következő elemekből álló folyamatot: az európai közlekedéspolitika (EKP) értékelési vizsgálata; a három „fókuszcsoporthoz” közötti vita; a közlekedési jövőképről szóló, a lehetséges alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési forgatókönyveket azonosító vizsgálat; valamint az érintett felekkel folytatott konzultáció, különösen az érintettek részvételével március 9–10-én megrendezett magas szintű konferencia keretében.³
4. Ez a közlemény az említett széles körű gondolkodási folyamat eredményeit összegzi. A 2. fejezet az EKT közelmúltbeli fejleményeivel és a fennálló kérdésekkel foglalkozik. A 3. fejezet a jövőt vizsgálja, meghatározza a közlekedésre ható hajtóerőkkel kapcsolatos tendenciákat, és az azok által a társadalomra gyakorolt valószínű hatásokat. A 4. fejezet néhány köztes szakpolitikai célt tűz ki, amelyeket a közlekedési ágazatban felmerülő kihívások teljesítéséhez lehetne figyelembe venni. Az 5. fejezet néhány rendelkezésre álló eszközt tárgyal, és a meghatározott célkitűzések teljesítéséhez szükséges lehetséges beavatkozási irányokat írja le.
5. A közleményben vázolt elképzelések célja a szakpolitikai lehetőségek azonosításával kapcsolatos vita további serkentése, a 2010-ben esedékes következő fehér könyv konkrét javaslatainak előzetes értékelése nélkül.

¹ COM(2001) 370.

² COM(2006) 314.

³ A vonatkozó dokumentumok a következő címről tölthetők le:
http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm

2. AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSPOLITIKA HELYZETE A 21. SZÁZAD ELSŐ ÉVTIZEDÉBEN

6. Mielőtt a jövőbe tekintenénk, célszerű számot vetni a közelmúlt fejleményeivel. Bár a 2000 óta megtett számos szakpolitikai intézkedés hatásának teljes vizsgálata még túl korai lenne, a piaci tendenciákból és adatokból levonható néhány következtetés. Ezeket a fehér könyv félidős értékelésében és a 2006-os fenntartható fejlődési stratégia (FFS)⁴ által a közlekedésre vonatkozóan kitűzött szakpolitikai célkitűzésekkel lehet összevetni. A következő fejezet bemutatja, hogy az EKP nagyrészt teljesítette az előbb említett stratégiai dokumentumokban meghatározott célkitűzéseket, mivel lényegesen hozzájárult az európai gazdaság és versenyképesség fejlesztéséhez, elősegítette a piacnyitást és -integrációt, magas szintű biztonsági, biztonságvédelmi és utasjogi előírásokat határozott meg, valamint javította a munkakörülményeket.
7. A közlekedés az európai gazdaság létfontosságú eleme. A teljes közlekedési ágazat az Európai Unió GDP-jéből körülbelül 7%-kal, a foglalkoztatásból több mint 5%-kal részesedik⁵. Az EKP egy olyan mobilitási rendszer kialakításához járult hozzá, amely a világ gazdaságilag legfejlettebb régióival összehasonlítva jó hatékonysággal és eredményességgel működik. Az EKP segítette a társadalmi és gazdasági kohéziót, előmozdította az európai ipar versenyképességét⁶, ezáltal lényegesen hozzájárult a növekedést és foglalkoztatást célzó lisszaboni stratégiához⁷. Az EU fenntartható fejlődési stratégiájában megfogalmazott célokhoz azonban kevésbé járult hozzá: ahogy a 2007-ben kiadott előrehaladási jelentésben⁸ is szerepel, az európai közlekedési rendszer számos tényező tekintetében még mindig nem követ fenntartható pályát.
8. A piacnyitás általánosságban növelte a hatékonyságot és csökkentette a költségeket. Ez különösen a légi közlekedésben látható, ahol ez a folyamat előrehaladottabb fázisban van⁹. Az EU arra törekszik, hogy egyenlő versenyfeltételeket hozzon létre az egyre inkább integrálódó közlekedési piacon, de továbbra is foglalkozni kell olyan kérdésekkel, mint az adózási és támogatási rendszerek közötti különbségek. Érdemes megjegyezni, hogy a különböző közlekedési módok integrációjából és a piacok megnyitásából nem csak a nagyvállalatok, hanem a kis- és középvállalatok (kkv-k) is profitáltak.
9. A transzeurópai közlekedési hálózatokra (TEN-T) vonatkozó politika jelentősen növelte az infrastrukturális projektek esetében a tagállamok közötti koordinációt. A végrehajtásban elért előrehaladás jelentős, a TEN-T megvalósításához szükséges

⁴ CS (2006) 10917.

⁵ Ebből 4,4% a közlekedési szolgáltatások aránya, a fennmaradó részt a közlekedési berendezések gyártása teszi ki. A közlekedési szolgáltatások 8,9 millió főt foglalkoztatnak, míg a közlekedésberendezés-gyártó ágazat 3 milliót.

⁶ COMPETE, "Analysis of the contribution of transport policies to the competitiveness of the EU economy and comparison with the United States", 2006. október, az ISI-Fraunhofer, INFRAS, TIS, és az EE által az Európai Bizottság Közlekedési Főigazgatóságának készített tanulmány.

⁷ COM(2007) 803.

⁸ COM(2007) 642.

⁹ Az EU-n belüli légi útvonalak száma 1992 és 2008 között 120%-kal nőtt. Az olyan EU-n belüli légi útvonalak száma, amelyeken legalább két versenytárs üzemeltet járatot, ugyanezen az időszak alatt 320%-kal nőtt. A diszkont légitársaságok forgalma mára meghaladja a teljes EU-n belüli menetrendi kapacitás harmadát.

beruházások mintegy egyharmadát (400 billió EUR) már elvégezték¹⁰. A TEN-ek az új tagállamokra történő kiterjesztése a bővítést megelőzően már elvégzett beruházásokra építve¹¹ megadta a programtervet a strukturális és kohéziós alapok számára az új tagállamok infrastrukturális hiányosságainak fokozatos felszámolásához. Számos teendő van még, de a TEN-ek már eddig is igen eredményesnek bizonyultak az EU piacainak és polgárainak összekapcsolása terén.

10. A légszennyezés és a közúti balesetek számának csökkentésében sikerült előrehaladást elérni. Az európai városokban a levegő minősége a szigorúbb Euro kibocsátási előírások alkalmazása miatt jelentősen javult, de ezen túlmenően is további intézkedésekre van szükség a városi területeken az NO_x és – az emberi egészségre különösen káros – finom részecskék (PM₁₀) kibocsátásának csökkentésére, valamint a valóságban tapasztalható tényleges kibocsátások megfelelő szabályozására. A közlekedési infrastruktúra bővítése életterek eltűnéséhez és a táj szétszabdaltságához vezetett. Valószínűleg nem fog teljesülni a 2001-es fehér könyvben megfogalmazott azon célkitűzés, hogy a közúti balesetek áldozatainak száma a felére csökkenjen, noha az intézkedések hatására lényeges előrehaladás figyelhető meg számos tagállamban. Az Unióban 2008-ban több mint 39 000 halálos közlekedési baleset történt, így a közúti közlekedés még mindig túl sok emberéletet követel.
11. A tengeri szállítási ágazatban a tengerek szennyezése mérséklődött, a tengeri balesetek száma lényegesen csökkent, és az EU létrehozta a környezetszennyezés megakadályozására szolgáló egyik legfejlettebb biztonsági és szabályozási keretrendszert (legutóbb a harmadik tengeri biztonsági csomag elfogadásával). A légi közlekedésben közös, egységes és kötelező jogszabályokat fogadtak el a biztonság minden elemére vonatkozóan (légi járművek, karbantartás, repülőterek, légiforgalmi irányító rendszerek stb.). Biztonsági ügynökségeket hoztak létre a légi közlekedés (EASA), tengeri közlekedés (EMSA) és vasúti közlekedés (ERA) területén.
12. A 2001-es fehér könyv nem foglalkozott a biztonság kérdésével. A 2001. szeptember 11-i támadások óta azonban kidolgoztak egy biztonsági politikát. Mára már a legtöbb közlekedési módra és a kritikus infrastruktúrákra vonatkozóan kidolgozták az uniós közlekedésbiztonsági jogszabályokat. Az EU a nemzetközi közösséggel is együttműködik a biztonság javításában: a közelmúltban az EU haditengerészeti műveleteket indított a kalóztámadások ellen.
13. Az utasok jogainak megerősítésével előmozdították a közlekedési szolgáltatásokat felhasználók minőségi szolgáltatáshoz való jogainak érvényesülését. Jogszabályt fogadtak el a légi utasok jogairól, amely már hatályba lépett. A vasúti közlekedés területén 2007 decemberében az utasoknak átfogó jogokat biztosító rendeletet¹² fogadtak el. 2008 decemberében két javaslatot¹³ fogadtak el az autóbusszal és a

¹⁰ COM(2007) 135. Az elkészült beruházások között szerepel az Oresund híd, a Malpensa repülőtér és a Betuwe áruszállítási vasútvonal. Több beruházás hamarosan elkészül, ilyen például a PBKAL projekt (Párizs–Brüsszel–Köln, Amszterdam, London nagysebességű vasúti összeköttetés). Üzembe helyezték egyéb beruházások jelentős szakaszait is, például a Madrid–Barcelona nagysebességű vasúti összeköttetést és a TGV Est első ütemét Franciaországban.

¹¹ Különösen az Előcsatlakozási Strukturális Politikák Eszköze segítségével.

¹² HL L 315., 2007.12.3., 14. o., 1371/2007/EK rendelet.

¹³ COM(2008) 817, COM(2008) 816.

tengeren közlekedő utasok jogaira vonatkozóan. Másrészt a tömegközlekedést (busz és vasút) azonosították a legkisebb vevői elégedettséget felmutató ágazatként¹⁴.

14. A közlekedéspolitika társadalmi dimenzióját megerősítették, tekintettel a közlekedési dolgozókra is. A társadalmi partnerekkel együttműködve szabályozást vezettek be a munkaidőre, a minimális képzési követelményekre, a diplomák és képesítések kölcsönös elismerésére vonatkozóan a közúti, vasúti és tengeri közlekedésben dolgozók munkakörülményeinek javítása érdekében.
15. Továbbra is a környezetvédelem az a fő szakpolitikai terület, ahol fejlesztésekre van szükség. Az Európai Unióban az 1990-es kibocsátási szintekkel összehasonlítva a közlekedési ágazatban nőtt legnagyobb mértékben az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása¹⁵. Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásáért három összetevő felelős: a kibocsátásokat előállító tevékenységek összessége; a tevékenységek energiaszintje; és az, hogy a felhasznált energia milyen intenzitással bocsát ki üvegházhatást okozó gázokat. Ezt az elemzést a közlekedési ágazat múltbeli fejlődésére alkalmazva látható, hogy az ágazat tevékenysége jelentős mértékben nőtt, miközben nem ért el kielégítő mértékű előrehaladást az energiaszint és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási intenzitásának csökkentésében.
16. A közlekedés növekedésének a 2001-es fehér könyvben célul kitűzött elválasztása a GDP növekedésétől a személyszállítás terén már megtörtént, a közlekedési igények 1995 és 2007 között átlagosan 1,7%-kal növekedtek a GDP 2,5%-os átlagos növekedésével szemben. Az EU-n belül az áruszállítási igény azonban átlagosan évi 2,7%-kal nőtt. A globális kereskedelem jelentős növekedése és a bővített EU mélyülő integrációja nem tette lehetővé az elmúlt évtizedben az áruszállítás elválasztását a GDP növekedésétől. Az áruszállítás növekedése a költségek csökkentését célzó gazdasági gyakorlathoz is kapcsolódik – a termelés kevesebb helyre történő koncentrációja a méretgazdaságosság érdekében, telephely-áthelyezés, just-in-time szállítások, az üveg, papír és fém széleskörű újrahasznosítása –, amelyek adott esetben más ágazatok kibocsátását csökkentették a közlekedésből adódó kibocsátás növekedését eredményezve.
17. A közlekedés energiahatékonysága nő, de a hatékonyság növelését nem fordították teljes egészében az üzemanyag-fogyasztás csökkentésére, és annak mértéke nem képes ellensúlyozni a szállítási volumen növekedését. Az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelményeket meghatározó jogszabályt 2009 áprilisában fogadták el, a fejlődés nem kielégítő ütemére reagálva¹⁶. A környezetbarátabb szállítási módokra való áttérés terén, beleértve a rövid távú tengeri szállítás fejlesztését is, korlátozott előrehaladást sikerült elérni, annak ellenére, hogy az egyensúlyának bizonyos mértékű visszaállása figyelhető meg, és a vasúti szállítás relatív csökkenése is megállni látszik¹⁷. Számos vizsgálat tanúsága szerint az elmúlt években sok városban jelentősen nőtt a kerékpározás részaránya a közlekedésben¹⁸.

¹⁴ http://ec.europa.eu/consumers/strategy/docs/2nd_edition_scoreboard_en.pdf

¹⁵ Eltérő hivatkozás hiányában az adatok forrása a Közlekedési Főigazgatóság (2009), illetve az EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009 (Az EU energetikai és közlekedési ágazata számokban: statisztikai zsebkönyv 2009) című kiadvány.

¹⁶ HL L 140., 2009.6.5., 1. o., 443/2009/EK rendelet.

¹⁷ A vasúti áruszállítás 2007-ben mért 10,7%-os részaránya megegyezik a 2001-es értékkel.

¹⁸ <http://spicycles.velo.info>. A Spicycles az EU IEE – STEER programja által támogatott projekt.

18. A közlekedési ágazatban nem valósult meg a tisztább energiaforrásokra történő átállás és ezzel az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási intenzitásának csökkentése; a közlekedés energiaigényét 97%-ban még mindig a fosszilis üzemanyagokból fedezik, aminek káros következményei vannak az energiaellátás biztonságára nézve is. Az üzemanyag minőségének javítására tett intézkedések¹⁹ és a megújuló energiaforrások 10%-os arányának a közlekedési ágazatban 2020-ig történő elérésére vonatkozó kötelező jellegű célkitűzés az éghajlat-változási és energiacsomag²⁰ részeként elfogadott intézkedések közé tartoznak.

3. TENDENCIÁK ÉS KIHÍVÁSOK

19. Ez a fejezet leírja a közlekedési ágazatra ható fő hajtóerők terén megfigyelhető tendenciákat és a hozzájuk kapcsolódó kihívásokat az évszázad közepéig. Nehéz előre megbecsülni, hogy ezek közül melyik fogja a legnagyobb hatást gyakorolni a közlekedés jövőjére.

3.1. A népesség előregedése

20. 2060-ra az európai népesség medián életkora várhatóan 7 évvel haladja meg a mai értéket, és a 65 évnél idősebbek aránya a mai 17%-hoz képest a népesség 30%-át teszi majd ki²¹.
21. Noha bizonyos életkor felett az emberek általában kevesebbet utaznak, mint fiatalok, a mai idős emberek többet utaznak, mint szüleik. Ez a tendencia várhatóan folytatódni fog, és a jobb egészségi állapot, több utazási lehetőség és az idegen nyelvek jobb ismerete erősíteni is fogja azt. Egy öregedő társadalom nagyobb hangsúlyt fektet a vélt biztonság és megbízhatóság nagyobb szintjét nyújtó közlekedési szolgáltatásokra, amelyek megfelelő megoldásokat biztosítanak a csökkent mozgásképességű személyek számára.
22. Egy olyan társadalomban, ahol az idős emberek aránya magasabb, több állami forrást kell fordítani a nyugdíjakra, az egészségügyre és a gondozásra. Az öregedő társadalom államháztartásra gyakorolt hatása megterheli a közlekedési infrastruktúra karbantartását és rendelkezésre állását, valamint korlátozza a tömegközlekedés céljára felhasználható finanszírozási forrásokat. Munkaerő- és szakértelemhiány léphet fel, ami tovább súlyosbítja a képzett munkaerő a közlekedési ágazat egyes szegmenseiben már meglévő hiányát. Ezek a tényezők a közlekedési költségek emelkedését eredményezhetik a társadalom számára.

3.2. Migráció és belső mobilitás

23. Az EU nettó migrációs egyenlege a következő öt évtizedben 56 millió fővel növeli az Unió népességét²². A migráció fontos szerepet játszhat az öregedés hatásainak enyhítésében a munkaerőpiacon. A bevándorlók általában fiatalok és főként a városi

¹⁹ HL L 140., 2009.6.5., 88. o., 2009/30/EK irányelv.

²⁰ HL L 140., 2009.6.5., 16. o., 2009/28/EK irányelv.

²¹ Eurostat (2008), Népesség és szociális körülmények, Statistics in Focus 72/2008; és Európai Bizottság, Demográfiai jelentés, 2008: A szociális igények kielégítése egy öregedő társadalomban. SEC(2008) 2911.

²² Lásd a 21. lábjegyzetet.

területeken élnek, ami tovább erősíti Európa kötelékeit a szomszédos területekkel, mivel kulturális és gazdasági kapcsolatokat hoznak létre a bevándorlók származási országával. Ezek a kapcsolatok a személyes és áruk további mozgását idézik elő.

24. Az igazgatási és jogi korlátok fokozatos lebontásával és a belső piac további mélyítésével várhatóan nő a dolgozók mobilitása az Unión belül.

3.3. Környezeti kihívások

25. Egyre sürgetőbb a közlekedési ágazattal szemben támasztott igény a környezeti hatások enyhítésére. Az EU által a közelmúltban elfogadott éghajlat-változási és energiacsomag az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának – az 1990-es szinthez viszonyított – 20%-os csökkentését tűzi ki célul. A közlekedési ágazat szerepe kulcsfontosságú e cél elérésében, és ehhez több jelenlegi tendenciát meg kell fordítani.
26. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2008-ban kiadott, a közlekedés és a környezetvédelem összehangolásának nyomon követésére szolgáló mutatókat tartalmazó TERM jelentése²³ szerint sok európai polgár még mindig veszélyesen magas szintű levegő- és zajszennyezésnek van kitéve. Különösen a PM₁₀ koncentráció, melynek a közlekedés a második legnagyobb forrása, haladja meg a 2005-ös határértékeket számos levegőminőségi zónában. A hajózási ágazat NO_x és SO_x kibocsátásából eredő levegőszennyezéssel is foglalkozni kell.
27. Az éghajlatváltozás negatív hatásai alól a közlekedési ágazat sem vonhatja ki magát, és ez alkalmazkodási intézkedéseket tesz szükségessé. A tengerszint emelkedésével járó globális felmelegedés felerősíti a parti infrastruktúra, többek között a kikötők sebezhetőségét²⁴. A szélsőséges időjárási események minden közlekedési mód biztonságát befolyásolják. Az aszályok és árvizek problémát jelentenek majd a belvízi közlekedési útvonalakra nézve²⁵.

3.4. Fosszilis üzemanyagok kínálatának fokozódó szűkösége

28. Az elkövetkező évtizedekben az olaj és más fosszilis üzemanyagok a növekvő kereslet és az alacsony költséggel kitermelhető források kimerülése miatt várhatóan drágulni fognak. A környezetre gyakorolt káros hatás nagyobb lesz, mivel a hagyományos forrásokat a környezetet jobban szennyező kitermelési módok váltják fel. Ugyanakkor az alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaság irányába történő átmenet és a fokozódó energiabiztonsági aggodalmak miatt növekedni fog a műszaki fejlődés és a tömeges előállítás következtében olcsóbbá váló megújuló energiaforrások kínálata.
29. A viszonylagos árakban történő elmozdulás az árak nagymértékű változékonysága ellenére vonzóbbá fogja tenni az alternatív energiaforrásokba történő beruházásokat. A kiépítendő támogató infrastruktúrák és a járművek hosszú élettartama késleltetni fogja az átalakulási folyamatot.

²³ EEA, A közlekedés válaszút előtt, TERM 2008, 3/2009.

²⁴ SEC(2009) 387, „Az éghajlathoz való alkalmazkodás: egy európai fellépési keret felé” című fehér könyvet kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum.

²⁵ IPCC (2007), negyedik értékelő jelentés.

30. Az átalakulás közvetlen következménye a fosszilis üzemanyagok szállítása iránti igény csökkenése lesz, amely jelenleg a nemzetközi árszállítások volumenének mintegy felét teszi ki²⁶.

3.5. Urbanizáció

31. Az elmúlt évtizedekben egyértelműen megfigyelhető tendencia az urbanizáció, ami valószínűleg folytatódni fog, és az európai városi népesség aránya a 2007-ben mért 72%-ról 2050-ig 84%-ra nő²⁷.
32. Az urbanizáció fő hajtóerejét a többi ember és a tevékenységek közelségéből eredő előnyök jelentik. Az elmúlt 50 évben azonban az európai városi területek növekedése meghaladta a városi lakosság növekedését. A városi terjeszkedés kihívás elé állítja a városi közlekedést, mivel növeli az egyéni közlekedési módok iránti igényt, és ezáltal forgalmi dugókat és környezeti problémákat okoz. A városi közlekedés felelős a szén-dioxid-kibocsátás 40 %-áért és a közúti közlekedésből származó egyéb szennyezés 70 %-áért²⁸.
33. Az agglomerációkban és megközelítési útvonalakon folyamatosan jelenlévő forgalmi dugók jelentős költségeket okoznak a késések és magasabb üzemanyag-fogyasztás miatt. Mivel az áru- és személyszállítás legnagyobb része városi területekből indul ki vagy oda irányul, a városi közlekedési dugók kedvezőtlenül hatnak a városközi közlekedésre is. Míg a sűrűbben lakott városokat jobban ki lehet szolgálni közösségi közlekedéssel, a közösségi vagy alternatív közlekedési infrastruktúrák építéséhez szükséges földterületek elérhetősége és a közvélemény általi elfogadás továbbra is kihívást jelent.

3.6. Az európai közlekedési politikát befolyásoló világméretű tendenciák

34. A közös piac további kiépítése mellett tovább folytatódik az EU integrációja a szomszédos régiókkal (Kelet-Európa és Észak-Afrika) és a világ gazdasággal. Az elmúlt évtizedek erőteljes globalizációs tendenciáját a kereskedelem liberalizációjáról szóló megállapodások, valamint a közlekedési ágazatban és kommunikációs technológiákban bekövetkezett forradalmi, a távolságokat és az időbeli akadályok leküzdését lehetővé tevő fejlődés tette lehetővé.
35. Noha a gazdasági válságok és a geopolitikai instabilitás ideiglenesen visszavetheti ennek intenzitását, számos fejlődő ország erős gazdasági növekedése további globalizációt valószínűsít. Az Európán kívüli szállítási ágazat jóval gyorsabban fog növekedni, mint az Európán belüli, és az EU külső kereskedelme és szállítása terén is gyors növekedés várható az elkövetkező években.

²⁶ A világkereskedelemben tengeri úton szállított fő árucikkek között 51% a fosszilis üzemanyagok aránya, a következő megoszlásban: nyersolaj (32%), olajtermékek (8%) és szén (11%) (milliárd tonnamérföldben, 2005. évi adatok, forrás: UNCTAD).

²⁷ United Nations, Department of Economic and Social Affairs/Population Division [az ENSZ gazdasági és szociális ügyekkel foglalkozó osztályának népességügyi alosztája] (2008), World Urbanization Prospects: The 2007 Revision. [A világ urbanizációs kilátásai: 2007-es felülvizsgálat].

²⁸ COM(2007) 551.

36. A becslések szerint a világ népessége 2050-re eléri a 9 milliárdot²⁹. Ez közel egyharmaddal több, mint a 2009-ben mért 6,8 milliárd fős népesség, ami igen erőteljes hatással jár a globális erőforrásokra nézve, egyre fontosabbá téve a fenntarthatóbb – kevesebb erőforrást felhasználó – közlekedési rendszer kialakítását.
37. A népesség növekedése és az emelkedő életszínvonal nagyobb mobilitást és a közlekedési igény növekedését jelenti. Egyes vizsgálatok szerint a személygépkocsik száma a mai 700 milliőról 2050-ig több mint 3 milliárdra nő a világon³⁰, ami súlyos fenntarthatósági problémákhoz vezethet, ha addig nem valósul meg az alacsonyabb és nulla kibocsátású járművek irányába történő átmenet és a mobilitás jelenlegitől eltérő koncepciójának bevezetése.

4. A FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ POLITIKAI CÉLKITÚZÉSEK

38. Az EKP célja egy olyan fenntartható közlekedési rendszer létrehozása, amely megfelel a társadalom gazdasági, szociális és környezeti szükségleteinek, és elősegíti a befogadó társadalom, valamint a teljes mértékben integrált és versenyképes Európa kialakítását. Az előző bekezdésekben bemutatott jelenlegi tendenciák és jövőbeni kihívások is kiemelik a „hozzáférhetőségre” vonatkozó növekvő igény kielégítésének szükségességét a növekvő fenntarthatósági aggodalmakkal összefüggésben. A két legsürgősebb prioritás a különböző közlekedési módok jobb integrációja a rendszer általános hatékonyságának növelése érdekében, valamint az innovatív technológiák kifejlesztésének és alkalmazásának felgyorsítása. Ezt egy olyan megközelítés keretei között kell végrehajtani, amely folyamatosan a politikai döntéshozatal középpontjába helyezi a közlekedés felhasználóit és a közlekedésben dolgozókat, azok szükségleteivel és jogaival együtt. A következő fejezetek az említett prioritásokat operatív célkitűzésekre bontják le, hét átfogó politikai célkitűzést ajánlva megfontolásra.

4.1. Biztonságos és veszélytelen, minőségi közlekedés

39. A közlekedés teszi lehetővé olyan szabadságjogaink nagy részének gyakorlását, mint amilyen a világ különböző országaiban való élés és dolgozás, a különböző termékek és szolgáltatások igénybe vétele, a szabad kereskedelem és a személyes kapcsolatok szabad létesítése.
40. Az említett szabadságjogok iránti igény a jövő multikulturálisabb és heterogénebb, a világ többi részével mélyebb kapcsolatokat ápoló társadalmában csak növekedni fog. A javakhoz és szolgáltatásokhoz való hozzáférést az előregedő társadalomban is biztosítani kell, amely valószínűleg biztonságosabb, veszélytelenebb és kényelmesebb közlekedést igényel egy olyan időszakban, amikor a forgalom növekedése és a városi környezet által okozott feszültségek az ellenkező irányba hatnak.

²⁹ United Nations Population Division [az ENSZ népességekutató osztálya] (2009): World Population Prospects: The 2008 Revision. [A világ népesedési kilátásai: 2008-as felülvizsgálat].

³⁰ Lásd pl. .M. Chamon, P. Mauro és Y. Okawa (2008): The implications of mass car ownership in the emerging market giants. [A tömeges személygépkocsi-tulajdonlás következményei a feltörekvő piacok országaiban.] Economic Policy, 23. évfolyam, 54. szám, 243–296. o.

41. Ezért a közlekedéspolitika legfontosabb prioritásai közé kell tartoznia a közlekedés minősége átfogó javításának, beleértve a személyi biztonság növelését, a balesetek és egészségügyi kockázatok csökkentését, az utasok jogainak védelmét és a távoli régiók elérhetőségének biztosítását. A közúti biztonság továbbra is aggodalomra ad okot, és a közúti biztonsági cselekvési terv időtartamának lejártával is megfelelő figyelmet kell fordítani a halálos közúti balesetek számának csökkentését célzó további stratégia kialakítására Európában. Javítani kell a közlekedésben dolgozók munkakörülményeit, különösen az egészségügyi és biztonsági kockázatok tekintetében.
42. A biztonsági és biztonságvédelmi feltételek javítása során figyelmet kell fordítani a megfigyelési, nyilvántartási és ellenőrzési célokra alkalmazott eszközök kapcsán felmerülő, a magánélethez való jog és az adatok védelmével kapcsolatos kérdések kezelésére.
43. A mozgásukban korlátozott emberek számára kényelmes közlekedési megoldásokat kell biztosítani. Az infrastruktúra kiépítése, karbantartása és korszerűsítése során szem előtt kell tartani az általános hozzáférhetőség elvét. A biztonságosabb és kevesebb veszélyt hordozó városi környezet elősegítheti a tömegközlekedés használatának, valamint a kerékpározás és gyaloglás elterjedését, ami nem pusztán a forgalmi dugókat enyhítheti, de kedvezően hat az emberek egészségére és közérzetére is.

4.2. Jól karbantartott és teljes mértékben integrált hálózat

44. A közlekedés hálózatos ágazat, amely a következő elemekből áll: infrastruktúra, csomópontok, közlekedési eszközök és műtárgyak, az infrastruktúrához kapcsolódó és fedélzeti IKT-alkalmazások, hálózati szolgáltatások, üzemeltetési és igazgatási eljárások. A személyek és áruk hatékony és eredményes szállításának képessége a fenti elemek optimális együttműködésének függvénye.
45. A hálózati kapacitások és az egyes szállítási módok relatív előnyeinek jobb kiaknázása jelentősen hozzájárulhatna a forgalmi dugók, a kibocsátás, a légszennyezés és a balesetek számának csökkentéséhez. Ez azonban a hálózat egységes eszként történő optimalizálását és üzemeltetését feltételezi, míg jelenleg az egyes közlekedési módok hálózatai nagyrészt elkülönültek, és azonos közlekedési módon belül sincsenek integrálva az egyes országok hálózatai.
46. Különösen a személyszállítással kapcsolatban fontos előrelépést jelent majd a légi közlekedés és a nagysebességű vasúti közlekedés integrációja. Az áruszállítással kapcsolatban intelligens és integrált logisztikai rendszereket kell megvalósítani, amelyben kulcsfontosságú tényező a kikötők és intermodális terminálok fejlesztése. Végezetül, az előbbieken említett urbanizációs tendencia a „közlekedési módok közötti áttérést” a környezetbarátabb módok felé tolja el, ami különösen fontos a városi közlekedés kontextusában.
47. Az infrastruktúrát megfelelően karban kell tartani, és koordinálni kell a korszerűsítési munkákat. Ez csökkenti a balesetek számát, az üzemeltetési költségeket, a forgalmi dugókat, a levegőszennyezést és a zajt. Az új infrastruktúrákat a társadalmi-gazdasági előnyök maximalizálása alapján kell tervezni és fontossági sorrendbe rendezni, figyelembe véve az externáliákat és a teljes hálózatra gyakorolt hatásokat.

4.3. Környezeti szempontból fenntarthatóbb közlekedés

48. Az EU fenntartható fejlődési stratégiájában megfogalmazott célokra reagálva a közlekedés környezeti hatásainak csökkentése megköveteli az előrehaladást számos környezetvédelmi politikai célkitűzés tekintetében. A nem megújuló erőforrások fogyasztásának csökkentése alapvető fontosságú a közlekedési rendszerek és azok felhasználásának minden szempontjából. A közlekedési tevékenységek nem kívánt környezeti következményei további intézkedéseket követelnek meg, különösen a zaj, a légszennyező anyagok és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása területén. Az uniós jogszabályok számos területen meghatározták az előírásokat, de ezeket a jövőben ismét meg kell vizsgálni és aktualizálni kell.
49. Bizonyos szempontok esetében, figyelembe véve a változás eléréséhez szükséges hosszú időt, hosszú távú stratégiákra van szükség ahhoz, hogy a piac különböző szereplői megkaphassák a szükséges biztosítékokat. A közlekedési rendszer jövőjére vonatkozó előrejelzésekben a fenntarthatóság minden elemét figyelembe kell venni. Ez a közlekedési eszköz működésére (kibocsátás, zaj) és az infrastruktúra biztosítására (földhasználat, biodiverzitás) egyaránt vonatkozik.

4.4. Az EU vezető szerepének megtartása a közlekedési szolgáltatások és technológiák terén

50. A technológiai innováció nagymértékben hozzájárul a közlekedési kihívások megoldásához. Az új technológiák új és kényelmesebb szolgáltatásokat eredményeznek az utasok számára, növelik a biztonságot és biztonságvédelmet, valamint csökkentik a környezeti hatásokat. A „lágy infrastruktúra”, mint az intelligens közúti közlekedési rendszerek (ITS³¹) és vasúti (ERMTS³²), valamint légiközlekedési (egységes európai égbolt, SESAR³³) forgalomirányítási rendszerek, a Galileo támogatásával optimalizálhatják a hálózat használatát és javíthatják a biztonságot; az innovatív járműtechnológia csökkentheti a kibocsátásokat és az olajfüggőséget, valamint növelheti a kényelmet.
51. A fenntartható közlekedéshez kapcsolódó technológiai megoldások kidolgozása szintén fontos tényezője a növekedés előmozdításának és a munkahelyek védelmének. Az öregedő népesség veszélyeztetheti Európa versenyképességi helyzetét a világgazdaságban és képességét a magas életszínvonal fenntartására. E kihívásnak való megfelelés érdekében különösen fontos az EU gazdasága számára a versenyképesség javítása, különösen a hatékony közlekedési rendszer fenntartásával és a K+F beruházások növelésével.
52. Európa a közlekedési ágazat számos területén, mint például az infrastruktúra, közlekedési berendezések gyártása, közlekedési szolgáltatások és logisztika, vezető szerepet tölt be a világban. A globális verseny várható élénkülésére való tekintettel a vezető szerep megtartása és további javítása kulcsfontosságú tényező az EU gazdasága átfogó versenyképességének megőrzése érdekében, valamint lehetőséget ad közlekedési ágazatunk számára új és bővülő piacok kiszolgálására.

³¹ COM(2008) 886 és COM(2008) 886/2.

³² COM(2005) 903.

³³ 2009/820/EK tanácsi határozat.

4.5. Az emberi tőke védelme és fejlesztése

53. A közlekedési rendszer a piac további megnyitása és az innováció következtében lényeges változásokon fog keresztülmenni. Az EU gazdaságának versenyképessége és a közlekedési vállalatok rugalmassága az innovációhoz és az új piaci igényekhez történő alkalmazkodási képességen múlik. A verseny és az innováció pozitív hatással járt a közlekedési ágazat munkaerőpiacára. A közlekedési dolgozók azonban néhány ágazatban a radikálisan megváltozott gazdasági és energiaügyi körülmények miatt elveszíthetik állásukat. Fontos gondoskodni a változások előkészítéséről és kezeléséről, biztosítva azt, hogy a megváltozó körülmények új munkahelyeket teremtsenek, valamint hogy a közlekedési dolgozók részt tudjanak venni a folyamatban, és reagálni tudjanak arra. Ehhez számos eszköz áll rendelkezésre, köztük a dolgozók tájékoztatása és a velük folytatott konzultáció, a társadalmi párbeszéd, a szakemberhiány korai azonosítása³⁴, képzés, és annak biztosítása, hogy a szerkezetátalakítást társadalmilag felelős módon hajtsák végre. A szociális védelmi rendszernek és az állami szolgálatoknak védőhálót kell biztosítaniuk a korrekciók előmozdítása érdekében. A nemek közti egyenlőséget is figyelembe kell venni, és meg kell könnyíteni a nők álláshoz jutását a közlekedési ágazatban.
54. Gondoskodni kell a munkakörülmények szinten tartásáról és javításáról is. A tagállamok közötti, a jogi és szociális feltételekben fennálló különbségeknek nem szabad színvonalromlást eredményező versengéshez vezetniük, hanem a közlekedési dolgozók egyre növekvő határok közti mobilitásával versenyképességi tényezővé kell válniuk.

4.6. Intelligens árak, mint közlekedési jelzések

55. A közlekedésben, mint minden más ágazatban, csak akkor lehet gazdasági hatékonyságot elérni, ha az árak a felhasználók által okozott tényleges külső és belső költségeket egyaránt tükrözik. Az árak nyújtanak tájékoztatást a javak és szolgáltatások viszonylagos szűkösségéről, ezáltal alapvető információkat biztosítanak a gazdasági szereplők számára. A közlekedési rendszer számára egyértelműen pozitív hatással járnának a jobb árjelzések. Csak kevés esetben tesznek különbséget a csúcsforgalmi időszakban és az azon kívül alkalmazott úthasználati díjakban. Hasonlóképpen, nincs gazdasági ösztönzés a halkabb járművek, biztonságosabb vagy környezetbarátabb közlekedési módok használatára.
56. A közlekedési szolgáltatók és az állampolgárok nem minden esetben képesek meghatározni, hogy a számos közlekedési alternatíva közül melyik a legjobb a gazdaság és a környezet számára, de ha minden közlekedési mód és eszköz esetében megfelelően beépítik az externáliákat az árképzésbe, az olcsóbb megoldás választásával helyes döntést hoznak.
57. A következő évtized valószínűleg a közlekedési rendszer átalakulása jegyében fog zajlani. Új gyakorlatok és új technológiák fognak kialakulni és hosszú távú beruházásokat hajtanak végre, például az infrastruktúra területén. Európának hosszú

³⁴ Lásd: „Új munkahelyekhez szükséges új készségek: A munkaerő-piaci és a képzettségi igények előrejelzése és összehangolása” című európai bizottsági közleményt, COM(2008) 868.

ideig kell ezekkel a döntésekkel együttélnie, ezért alapvető fontosságú, hogy azokat a megfelelő árképzési jelzések vezéreljék.

4.7. Tervezési megközelítések a közlekedésben: a hozzáférhetőség javítása

58. Egy megfelelő árképzési rendszer bevezetése elősegíti a közlekedési költségek jobb figyelembevételét a helyválasztási döntések során, azonban még itt is fennáll az a kockázat, hogy a tervezésben nem veszik megfelelően figyelembe a közlekedési költségeket, és adottnak veszik az olcsó szállítási megoldások elérhetőségét.
59. Számos állami szolgáltatás egyre inkább centralizált a hatékonyság növelése érdekében. Az állampolgárok és a szolgáltatók (iskolák, kórházak, bevásárlóközpontok) közötti távolság egyre nő. A cégek ugyanezt a tendenciát követték, és csökkentették termelési, raktározási és disztribúciós központjaik számát. A tevékenységek koncentrációjára irányuló tendencia az elérhetőségi feltételek romlása miatt nagymértékű „kikényszerített” mobilitással járt.
60. A területhasználat-tervezési vagy helyválasztási döntések során az állami hatóságoknak és a vállalatoknak az áruszállítási igényeken kívül figyelembe kell venniük döntésük következményeit az ügyfelek és dolgozók utazási szükségleteire nézve is. A körültekintő tervezésnek a különböző közlekedési módok zökkenőmentes integrációját is elő kell segítenie.
61. A szállítási igényeket az információs technológiák által biztosított „virtuális” elérhetőségekkel (távmunka, elektronikus kormányzat, elektronikus egészségügy stb.) is csökkenteni lehet. Az említett gyakorlatok hatására vonatkozóan még nem érhetők el adatok, de úgy tűnik, hogy jelentős és kihasználatlan potenciál áll rendelkezésre az utazások felváltására. A könnyebb kapcsolattartás azonban arra bátoríthatja az embereket, hogy messzebb lakjanak munkahelyüktől, a cégeket pedig arra, hogy tevékenységeik különböző színhelyeit egymástól nagyobb földrajzi távolságra létesítsék. Ez végeredményben kevesebb számú, de hosszabb távolságokon történő, munkához kapcsolódó utazást eredményezhet. Mindenesetre a távmunka jelentős előnyökkel rendelkezik abból a szempontból, hogy rugalmas utazási döntéseket tesz lehetővé, ezáltal is lényegesen csökkentve a forgalmi dugókat³⁵.

5. A FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSRE IRÁNYULÓ SZAKPOLITIKÁK

62. Míg az előző fejezet átfogó politikai célkitűzéseket javasolt a közlekedési politika jövőjére nézve, ez a fejezet javaslatokat tesz arra, hogy a rendelkezésre álló szakpolitikai eszközöket miként lehetne felhasználni az említett célok elérésére és a fenntarthatóság kihívásnak történő megfelelésre.

³⁵ TRANSvisions: Report on Transport Scenarios with a 20 and 40 Year Horizon. [Jelentés a közlekedési forgatókönyvekről 20 és 40 éves időtávra vonatkozóan. http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2009_future_of_transport/20030331_transvisions_task_1_final_report.pdf

5.1. Infrastruktúra: modális hálózatok fenntartása, fejlesztése és integrációja.

63. A közlekedési rendszer optimális működése a hálózat egyes részeinek teljes integrációját és átjárhatóságát, valamint a különböző (modális) hálózat összekapcsolását követeli meg. Ennek eléréséhez különösen fontosak a csomópontok, amelyek a hálózat logisztikai központjait jelentik, kapcsolatot és választási lehetőséget biztosítva mind a személy-, mind az áruszállítás számára. Az intermodális és átrakodási platformok fejlesztését mindenütt elő kell mozdítani, ahol lehetőség van az áru- és személyforgalom konszolidációjára és optimalizálására. Ez különösen azokra a helyekre vonatkozik, ahol nagyon aktív személy- és áruforgalom zajlik, pl. a városi területeken és a nagy forgalmú közlekedési folyosók keresztezésében.
64. A megfelelően koncentrált infrastruktúrabővítés elősegíti a forgalmi dugók és idővesztések elkerülését. Ebben a tekintetben az infrastruktúrák tervezése és a prioritások meghatározása során körültekintően kell eljárni, szem előtt tartva a közlekedési láncolat és a teljes közlekedési hálózat optimalizálását. A szűk keresztmetszetek megszüntetésén túl alapvető fontosságú a zöldfolyosók meghatározása a forgalmi dugók számának és a környezetszennyezés mértékének csökkentése érdekében. Az olyan infrastrukturális projektek, mint az európai globális navigációs műholdrendszer (Galileo és EGNOS) kiegészítik a „hagyományos” hálózatokat, és javítják azok kihasználtságát.
65. A KHV- és SKV-irányelv³⁶ alkalmazásából származó tapasztalatokra építve közös módszertanokat és hasonló feltételezéseket lehetne elfogadni a különböző közlekedési módok és adott esetben különböző országok³⁷ infrastrukturális beruházásainak értékelésekor. Egységes adatokra és mutatókra van szükség, elsősorban a forgalom és forgalmi dugók területén. Ez segít a projektek összehasonlítható költség-haszon arányok alapján, minden lényeges elem, köztük a társadalmi-gazdasági hatások, a kohézióhoz való hozzájárulás és a teljes közlekedési hálózatra gyakorolt hatások figyelembevételével történő kiválasztásában.
66. Az új infrastruktúra kiépítése költséges, de a meglévő létesítmények optimális kihasználása esetén korlátozott erőforrásokkal nagy előrelépést tehetünk. Ez az Európának eddig is versenyelőnyt biztosító hatalmas infrastrukturális hálózat megfelelő kezelését, fenntartását, korszerűsítését és javítását igényli. A meglévő infrastruktúrák – részben az intelligens közlekedési rendszerek segítségével történő – korszerűsítése sok esetben a legolcsóbb módot jelenti a közlekedési rendszer átfogó teljesítményének javításához.
67. Eddig az infrastruktúrát főként a személyszállító és áruszállító járművek általi közös felhasználásra tervezték, de a forgalom és az ezzel járó forgalmi dugók különösen a városokban és városok körül bekövetkező növekedése a személyszállítás és áruszállítás közötti sűrűlódásokhoz vezetett. Ahol azt a forgalom mértéke indokolja, fontolóra kell venni a különálló személyszállítási és áruszállítási infrastruktúra

³⁶ A stratégiai környezeti vizsgálatról szóló (2001/42/EK) és a környezeti hatásvizsgálatról szóló (a 97/11/EK és 2003/35/EK irányelvekkel módosított 85/337/EK) irányelvek.

³⁷ Ebben az összefüggésben a Bizottság környezetvédelmi iránymutatásokat fog elfogadni a kikötők bővítésére vonatkozóan az integrált tengerpolitikáról szóló kék könyvben felvázoltak szerint (COM(2007) 575).

kialakítását, kijelölt áruszállítási folyosók vagy „intelligens” elsőbbségi szabályok meghatározásával. Általánosságban az infrastruktúra hatékonyabb kihasználását akkor lehet elérni, ha azt hasonló profilú (terhelés, sebesség, stb.) felhasználók veszik igénybe.

68. Európa hosszú partvonala és nagy számú kikötője miatt a tengeri szállítási ágazat értékes alternatívát jelent a szárazföldi közlekedéssel szemben. Az európai határok nélküli tengeri szállítási térség³⁸ és a 2018-ig terjedő időszakra szóló átfogó tengeri szállítási stratégia³⁹ teljes körű végrehajtása megvalósíthatja a „tengeri gyorsforgalmi utak” kiépítését és kiaknázhathatja a rövid távú, Európán belüli tengeri szállításban rejlő potenciált. A tengeri, vasúti és/vagy folyami szállítás közötti szinergiákat kihasználó logisztikai szolgáltatásokban is hatalmas fejlesztési potenciál rejlik.
69. Az információs rendszerek alapvető fontosságúak a számos szereplő részvételével zajló komplex szállítási láncolatok felügyeletében, valamint a közlekedési hálózatok felhasználóinak az elérhető és alternatív lehetőségekről és az esetleges forgalmi zavarokról történő tájékoztatásában. A közlekedési ágazatban használt bizonylatokat és jegyeket elektronikussá és multimodálissá kell tenni, a személyes adatok védelmének megtartása mellett. A felelősség, vitarendezés és panaszkezelés kérdéseit a szállítási lánc minden elemére vonatkozóan egyértelműbbé és áramvonalasabbá kell tenni. IKT-megoldásokat kell kidolgozni a szállítási forgalom jobb kezelésének és integrációjának támogatása érdekében.

5.2. Finanszírozás: a fenntartható közlekedés erőforrásainak megteremtése

70. Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való átálláshoz lényegesen át kell alakítani a közlekedési rendszert. Ez jelentős és jól koordinált finanszírozást igényel, de a szükséges erőforrásokat nehéz lesz előteremteni, mert a jelenlegi gazdasági válság jelentős nyomás alá helyezte az államháztartásokat, amit valószínűleg költségvetési konszolidáció követ majd. A népesség elöregedése következtében az állami erőforrásokat a nyugdíj- és egészségügyi rendszer szívja majd fel.
71. A közlekedési ágazat jelentős bevételeket termel az állami költségvetés számára. Az energiaadók a GDP mintegy 1,9%-át teszik ki, főként a közúti közlekedésre és magángépjárművekre kivetett üzemanyagadók következtében. A GDP további 0,6%-ának megfelelő összeget szednek be gépjárműadóként⁴⁰. Az adókon kívül az infrastruktúra használatért úthasználati és egyéb díjakat szednek. A közlekedésért így ma is jelentős összegeket fizetünk, azonban a fizetendő ár gyakran nem tükrözi az adott választás következtében a társadalomra terhelt valós költségeket.
72. A közlekedési infrastruktúrába történő beruházásokat főként állami forrásból végzik, amelyen ezen felül a tömegközlekedési szolgáltatások működési költségeinek gyakran körülbelül 50%-át is fedezik. A „felhasználó fizet” elven beszédett

³⁸ COM(2009) 10 és COM(2009) 11.

³⁹ COM(2009) 8, „Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra”.

⁴⁰ Eurostat (2008), Taxation trends in the European Union, 2008 edition [Adózási tendenciák az Európai Unióban, 2008-as kiadás.

Európai Bizottság, Excise Duty Tables, Tax Receipts – Energy products and Electricity [Jövedékiadó-táblázatok, adóbevételek – energiatermékek és villamos energia], 2008. július.

forrásokon kívüli állami finanszírozási hozzájárulást a szélesebb értelemben vett társadalmi-gazdasági előnyök indokolják (pl. regionális fejlesztés, közjavak). Ezeket az előnyöket az EU szintjén fokozatosan harmonizált projektértékelési módszerekkel kell megvizsgálni. A közúti szállítás teljes becsült infrastrukturális költsége – az állandó költségek és a karbantartási költségek összege – a GDP 1,5%-át teszi ki⁴¹.

73. A rendelkezésre álló – közúti szállításra vonatkozó – becslések szerint a leggyakoribb külső költségek elérik a GDP 2,6%-át⁴². Ezeket a költségeket általában a teljes lakosság viseli, de nem az externáliákhoz kapcsolódó módon, így elvesznek az árjelzések által biztosított ösztönző hatások és előnyök. A szennyező fizet Szerződésekben foglalt elve⁴³ nem minden esetben valósul meg.
74. A Bizottság tavaly lépésenkénti stratégiát javasolt a külső költségek belső költségek közé történő internalizációját minden közlekedési módra vonatkozóan⁴⁴, amely többek között fontolóra veszi az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerének a légi közlekedésre történő kibővítését 2012-től kezdődően⁴⁵, valamint a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó internalizációs díjak bevezetését. Adott esetben a tagállamok és nemzetközi szervezetek intézkedéseinek ki kell egészíteniük ezt a stratégiát, és gondoskodniuk kell arról, hogy a felhasználók által viselendő költségek magukban foglaljanak minden közlekedési módra és eszközre vonatkozó externáliát. A technológiai fejlődés – például a díjszedésre használt globális helyzetmeghatározó rendszerek és fedélzeti egységek – elősegíti e stratégia jövőbeni megvalósítását. Minden valószínűség szerint szükség lesz az energiaadókból származó bevételeket kiegészítő internalizációs díjakra, mivel az alternatív energiaforrásokat használó járművek szélesebb körű elterjedésével a kőolajszármazékokra kivetett jövedéki adókból befolyó összeg csökkenni fog.
75. A közlekedési ágazatnak valószínűleg egyre inkább önfinanszírozóvá kell válnia az infrastruktúrára vonatkozóan is. Az infrastruktúra szűkösségét tükröző torlódási díjak jól jelezhetik a további kapacitások iránti igényt, és finanszírozási forrást jelenthetnek az infrastruktúra bővítéséhez vagy alternatív közlekedési megoldásokhoz.

5.3. Technológia: az alacsony szén-dioxid-kibocsátású társadalomra való átállás felgyorsítása és vezető szerep a globális innováció terén

76. A tudomány és az ipar már jelenleg is igen aktívan keresi a közlekedésbiztonságra, üzemanyag-függőségre, gépjármű-kibocsátásra és a hálózat túlterheltségére vonatkozó megoldásokat. A világ népességére és a gépjárműtulajdonra vonatkozó már említett tendenciákat figyelembe véve sürgetően szükség van az alacsonyabb és nulla kibocsátású járművekre történő technológiai átállásra, valamint a fenntartható közlekedésre vonatkozó alternatív megoldások kidolgozására. Európának élen kell

⁴¹ Lásd: Project UNITE for EC 5th FP [UNITE projekt az EK ötödik kutatási keretprogramjához], C. Nash et al., ITS University of Leeds.

⁴² Lásd a 41. lábjegyzetet. A számítás nem tartalmazza a forgalmi dugók, balesetek, légszennyezés, zajszennyezés és globális felmelegedés költségeit.

⁴³ Az EK-Szerződés 174. cikkének (2) bekezdése.

⁴⁴ COM(2008) 435.

⁴⁵ A légiközlekedési tevékenységre vonatkozó bizottsági javaslatot 2006-ban nyújtották be, és a vonatkozó irányelvet 2008 novemberében fogadták el.

járnia a fenntartható mobilitásban, és ahol lehetséges, globális érvényű megoldásokat kell nyújtania, amelyeket a világ más régióiban is alkalmazni lehet.

77. Az ígéretes technológiákra vonatkozóan a politikai döntéshozóknak biztosítaniuk kell a piaci kereskedelmi bevezetéshez szükséges keretfeltételeket anélkül, hogy indokolatlan előnyhöz juttatnának bármely konkrét technológiát. Ez különösen nyílt szabványokat, az átjárhatóság biztosítását, a piaci alkalmazásra még nem érett technológiák K+F ráfordításainak növelését, világos – pl. felelősségre és a magánszféra védelmére vonatkozó – jogi és szabályozási keretek meghatározását, és a bevált gyakorlati példák előmozdítását teszi szükségessé.
78. A legfontosabb szakpolitikai eszköz valószínűleg a szabványok meghatározása lesz. Az új, integrált közlekedési rendszerre történő áttérést csak akkor lehet gyorsan és sikeresen megvalósítani, ha nyílt szabványokat és normákat vezetnek be az új infrastruktúrára, járművekre és más szükséges eszközökre, berendezésekre vonatkozóan. A szabványok meghatározása során az átjárhatóságot biztosító, biztonságos és felhasználóbarát berendezések kialakításának célját kell szem előtt tartani. Ez nem pusztán a belső piac szempontjából fontos, hanem az európai szabványok nemzetközi szintű érvényére juttatása miatt is. Az intelligens közlekedési rendszerek és az alternatív járműmeghajtási rendszerek fejlesztése a GSM-technológiához mérhető sikert érhet el. A politikai döntéshozóknak azonban gondoskodniuk kell arról, hogy a szabványok kidolgozása során felszámolják az alternatív technológiák piaci bevezetése és fejlesztése előtti akadályokat.
79. A K+F-ráfordítások a fenntartható mobilitás felé történő átirányítására szolgáló másik politikai eszköz például a környezetbarát autókra irányuló európai kezdeményezés⁴⁶ és a közös technológiai kezdeményezések⁴⁷. Az új közlekedési rendszereket és járműtechnológiákat először demonstrációs projektekként kell megvalósítani azok megvalósíthatóságának és gazdasági életképességének vizsgálatához. Az új járműveket támogató infrastruktúra fejlesztésének különböző állomásain állami beavatkozásra is szükség lehet, például az elektromos közlekedéshez szükséges intelligens hálózatok vagy hidrogénelosztási hálózatok terén. Továbbra is sok a tennivaló a közlekedési rendszerben már rendelkezésre álló alkalmazások integrációjának felgyorsítása terén. Végezetül, az állami támogatásra vonatkozó szabályok is az új technológiák és alternatív közlekedési módok fejlesztésének elősegítését célzó fontos politikai eszközt jelentenek.

5.4. Jogsabályi keretek: a piacnyitás előmozdítása és a verseny további ösztönzése

80. Az EU olyan piacnyitási folyamatot indított el, amely máshol már sikeresnek bizonyult. Ennek eredményeként egyre több cég terjesztette ki tevékenységét több nemzeti piacra és közlekedési módra, ami pozitív hatással jár az EU teljes gazdasági teljesítményére és munkaerőpiacára. A részlegesen nyitott piacok azonban magukban hordozzák azt a veszélyt, hogy a védett környezetben működő gazdasági szereplők támogatást nyújtanak a liberalizált piacokon jelenlevő tevékenységeik számára.

⁴⁶ COM(2008) 800.

⁴⁷ Például a „tisztá égbolt” elnevezésű új közös technológiai kezdeményezés a légi közlekedés környezetre gyakorolt hatásait lényegesen csökkenő, áttöréssel kecsegtető technológiákat fog kidolgozni. A kezdeményezés az EU által finanszírozott projekteket és jelentős ágazati érdekelteket fog össze.

81. A belső piac teljes megvalósítása és a versenyszabályok erőteljes végrehajtása ezért alapvető fontosságú. Ennek magában kell foglalnia az igazgatási eljárások egyszerűsítését is, amelyek szükségtelen terhet rónak a közlekedési vállalatokra. A légi és közúti közlekedés terén elért eredmények alapján az új piacnyitási szabályok meghatározása és a meglévő jogszabályok eredményes végrehajtása különösen fontos szerepet játszik majd a vasúti ágazatban.
82. Ugyanakkor a szabályozási kereteknek a harmonizált környezetvédelmi kötelezettségek, az eredményes felügyelet, a munkafeltételek és a felhasználók jogainak egységes védelme felé kell elmozdulniuk. A jogszabályi kereteknek gondoskodniuk kell arról, hogy a verseny ne csak egyenlő feltételekkel folyjon, de ne is befolyásolhassa negatívan a biztonsági és biztonságvédelmi előírásokat, munkafeltételeket és vevői jogokat, különösen a mozgásukban korlátozott és különleges igényű személyek esetében. Ugyanakkor a környezetvédelmi előírásoknak „felfelé”, nem pedig a legkisebb közös nevező felé kell konvergálniuk.
83. A multimodális logisztikai nagyvállalatok rendelkeznek a fejlett technológiákat felvonultató és köz-magán társulások keretében zajló beruházásokhoz szükséges tudással és erőforrásokkal, de az állami hatóságoknak kell gondoskodniuk arról, hogy harmadik felek hozzáférése az infrastruktúrához ne hiúsuljon meg. Az országok közti infrastruktúra-kezelők létrejötte szívesen látott fejlemény lenne, amely csökkenthetné a jelenleg még mindig fennálló súrlódásokat.

5.5. Viselkedés: képzés, tájékoztatás és bevonás

84. A képzési, tájékoztatási és figyelemfelkeltő kampányok fontos szerepet játszanak a jövőbeni fogyasztói viselkedés befolyásolásában és a fenntartható mobilitás választása melletti elkötelezettség erősítésében. A közlekedéspolitikai döntések nagyon közvetlen hatást gyakorolnak az emberek életére, és gyakran igen vitatottak: a polgároknak jobb tájékoztatást kell nyújtani a szakpolitikai döntések mögötti érvekről és a rendelkezésre álló alternatívákról. Az előttünk álló kihívások jobb megértése a megoldások közvélemény általi elfogadásának egyik előfeltétele.
85. A közvéleményt a részvételi eszközök, például nyílt konzultációk, közvélemény-kutatások, valamint az érintett felek döntéshozatali képviselője révén lehet jobban bevonni a közlekedési tervezésbe.
86. A közlekedési dolgozókat és az ágazati szociális partnereket tájékoztatni kell és konzultációkat kell folytatni velük a közlekedési politika és a vonatkozó intézkedések kidolgozásáról, alkalmazásról és nyomon követéséről, ágazati és vállalati szinten egyaránt.

5.6. Irányítás: hatékony és koordinált cselekvés

87. A közlekedési rendszerben politikai, gazdasági és műszaki tényezők komplex kölcsönhatása érvényesül. Az ágazat csak akkor indulhat virágzásnak, ha a politikai döntéshozók megfelelő tervezést, kielégítő finanszírozást és alkalmas szabályozási keretet tudnak biztosítani a piaci szereplők számára.
88. Ez egy kihívásokkal teli feladat, mivel többszintű szakpolitikai koordinációt igényel különböző testületek között. Az EKP-re ez különösen vonatkozik: sikere

nagymértékben azon múlik, hogy a kormányzat más szintjein hozott intézkedések hogyan valósítják meg és egészítik ki azt. Legalább két olyan terület van, ahol érdemes hangsúlyozni az uniós szinten jelenleg végzett intézkedéseknél magasabb szintű koordinált és eredményes fellépés előnyeit:

- **Szabványok és interoperabilitás.** Az elkövetkező néhány évben számos új technológiát és szabályozási gyakorlatot fognak kidolgozni a közlekedési kihívásoknak való megfelelés érdekében. Koordinációra lesz szükség a berendezések interoperabilitásának biztosításához és a különálló nemzeti rendszerek megszüntetéséhez, például a díjszedésre, az intelligens közlekedési rendszerekre és a zsúfolt területek megközelítésére vonatkozó szabályok és előírások terén.
- **A városi területekkel kapcsolatos kihívás.** A szubszidiaritás elvéből adódóan az EU csak korlátozottan tudja szabályozni a városi közlekedést. Másrészt viszont a közlekedés elsősorban városokból indul, és városokban ér véget, és az összekapcsolási és szabványosítási kérdések nem állnak meg a városok határainál. Az uniós szintű együttműködés segítheti a városi hatóságokat közlekedési rendszereik fenntarthatóbbá tételében. Számos olyan tevékenység és terület van, ahol az EU példát mutathat és folytathatja a demonstrációs célú projektek előmozdítását és támogatását, valamint a bevált gyakorlatok cseréjét, különösen a hetedik keretprogramon és a kohéziós politikai programokon keresztül. Ezen túlmenően az EU biztosíthatja azokat a kereteket, amelyek a helyi hatóságok számára megkönnyítik az intézkedések meghozatalát.

5.7. Külpolitikai vonatkozások: Európának egységesen kell fellépnie

89. A közlekedés egyre inkább nemzetközi tevékenység. Az EKP-nek ezért nemzetközi szinten kell terveket készítenie a szomszédos országokkal folytatott további integráció biztosítása, valamint Európa gazdasági és környezetvédelmi érdekeinek világszerte való érvényesülése érdekében.
90. A szomszédos országokkal és az afrikai földrésszel folytatott szorosabb gazdasági integráció és a migráció azok közé a kulcsfontosságú kihívások közé tartoznak, amelyekkel Európában a jövőben meg kell birkóznia. Elő kell mozdítani az említett régiók főbb közlekedési tengelyeinek szükséges összekapcsolására irányuló nemzetközi közlekedési együttműködést, ezzel is segítve a szomszédos országok és az afrikai földrész fenntartható fejlődését.
91. A délkelet-európai alapvető regionális közlekedési hálózat a TEN-T előhírnökeként alapvető fontosságú a délkelet-európai térség stabilitása és gazdasági jóléte szempontjából, és meg fogja erősíteni a kapcsolatokat a régió tagjelölt és potenciális tagjelölt országaival. Ezen túlmenően az európai szomszédságpolitikai intézkedési terv, valamint a kétoldalú partnerségi és együttműködési megállapodások jelentős részben a közlekedéspolitikai együttműködésről szólnak, köztük arról is, hogy az európai szomszédságpolitikában részt vevő országok különböző mértékben átveszik az EU közlekedési jogszabályait. Az európai szomszédságpolitikában részt vevő országokkal és a Belarusz Köztársasággal folytatott uniós közlekedéspolitikai kapcsolatok magukban foglalják a TEN-T hálózat bővítésére vonatkozó ambiciózus terveket.

92. A globális szinten az EU már most is fontos szabványosítási feladatokat lát el. Az Európán kívül is egyre inkább elfogadott szabványok közé tartoznak például a közúti járművekre vonatkozó EURO kibocsátási előírások valamint az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (EMTS). Ezeket a fejlesztéseket a nemzetközi fórumokon is támogatni kell. Az EU nemzetközi szerepe különösen fontos a tengeri és légi közlekedés terén, amelyek természetüknél fogva globális ágazatok. Ahhoz, hogy ezeken a piacokon az elkövetkező 40 évben is megőrizze vezető szerepét, Európának egységesen kell fellépnie a kormányokat, iparági képviselőket és szabályozókat globális szinten tömörítő fórumokon.

6. MI A KÖVETKEZŐ LÉPÉS?

93. A Bizottság minden érdekelt felet arra ösztönöz, hogy vegyen részt e Közlemény által útjára indított konzultációs folyamatban⁴⁸. A közlekedés jövőjével és a lehetséges szakpolitikai lehetőségekkel kapcsolatos álláspontokat 2009. szeptember 30-ig lehet elküldeni el a tren-future-of-transport@ec.europa.eu e-mail címre⁴⁹.
94. Az említett konzultációk eredményeit 2009 őszén az érintettek részvételével zajló konferencián mutatják be. Az érintett felektől és az Európai Parlamenttől és a Tanácstól kapott visszajelzések alapján a Bizottság 2010-ben fehér könyvet fog kiadni, amelyben meghatározza a következő évtizedben, azaz 2010-2020 között végrehajtandó szakpolitikai intézkedéseket.

⁴⁸ A konzultáción való részvételre vonatkozó iránymutatás az Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság honlapján lesz elérhető: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm

⁴⁹ A véleményeket az interneten tesszük közé. Olvassa el a konzultációhoz tartozó egyedi személyes adatvédelmi nyilatkozatot, mert ez tartalmazza személyes adatainak és véleményének kezelési módját. A szakmai szervezetek megkérjük, hogy regisztrálják magukat a Bizottság érdekképviselési nyilvántartásában (<http://ec.europa.eu/transparency/regrin>). A nyilvántartást az európai átláthatósági kezdeményezés keretében abból a célból hozták létre, hogy a Bizottság és a közvélemény tájékoztatást kapjanak az érdekképviselési szervezetek céljairól, finanszírozásáról és szerkezetéről.