

Az új európai közlekedéspolitika és a kapcsolódó kutatási feladatok

Dr. Tánczos Lászlóné*

*Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésgazdasági Tanszék (tel.: +36-1-4633265; e-mail: ktanczos@kgazd.bme.hu)

Absztrakt: Az előadás értékeli az EU 2001-ben kiadott közlekedéspolitikájának eredményeit, azonosítja a közlekedési szektorban érvényesülő tartós irányzatokat és azok társadalomra gyakorolt várható hatásait. Vákolja azokat az elvárásokat, követelményeket, melyek teljesítésére a mobilitás fenntarthatóságához a szállítási/közlekedési rendszereket a jövőben alkalmassá kell tenni. Ehhez a jelenlegit felváltó, 2010-től életbelépő, új európai közlekedéspolitika alapját egy integrált, technológia-vezérelt és felhasználóbarát közlekedési rendszernek kell képeznie. Az előadás e jövőkép alapján határozza meg az új európai közlekedéspolitika célkitűzéseit és stratégiai eszközeit. Az előadás a célok eléréséhez vezető közlekedéspolitikai intézkedések, illetve a vonatkozó innovatív kutatási feladatok számbavételével zárul.

1. BEVEZETÉS

Az Európai Bizottság 2001-ben adta ki a Fehér Könyvet, amely 2010-ig szolgál az Európai Közlekedéspolitika "napirend"-jeként. A programot a 2006. évi felülvizsgálat aktualizálta. Közlekedve a 10 éves időszak végéhez, időszerű a program részletes kidolgozásához szükséges alapok rögzítése, illetve a megvalósítást segítő kutatási feladatok számbavétele.

A közlekedés olyan komplex rendszer, melyet több tényező befolyásol, beleértve az emberi településformákat, a fogyasztást, a termelészervezést és az infrastruktúrák hozzáférhetőségét. E komplexitás miatt a közlekedési rendszerbe történő bármilyen beavatkozásnak a személyek és áruk fenntartható mobilitását hosszú távú vízióval megalapozó koncepción kell nyugodnia, nem csak azért, mert a szerkezetátalakító politika csak hosszú távon valósítható meg, de azért is, mert maga a tervezés is nagyon időigényes.

Mindezekre tekintettel a következő 10 évre készítendő közlekedéspolitikának az előttünk álló évtizedek egész közlekedési rendszerét magába foglaló visszatükröződésnek kell lennie. Az Európai Bizottság elkészített egy olyan előretekintést, amely összefoglalja a 2001-ben közzétett Európai Közlekedéspolitika (ETP) értékelő tanulmányát, 3 un. fókusz csoport vitáját, egy tanulmányt a „Transviziók”-ról, amely meghatározza a közlekedés lehetséges jövőbeli forgatókönyveit, továbbá a „stakeholder”-ekkel folytatott konzultációk eredményeit. Az előadás ezeknek a széles értelemben vett elemzéseknek az eredményeit összegzi.

A 2. pont értékeli az Európai Közlekedéspolitika eddigi megvalósult fejlesztéseit és fontos intézkedéseit. A 3. pont kitekintést ad a jövőbe, vákolja a közlekedést meghatározó tartós irányzatokat és azok társadalomra gyakorolt hatásait. A 4. pont azokat a közlekedéspolitikai célokat határozza meg, amelyek figyelembevételével válasz adható a szállítási szektorban felvetődő kihívásokra. Az 5. pont a kitűzött célok elérésére alkalmas eszközöket, beavatkozási lehetőségeket

jelöl meg, egyuttal kiemelve az eredményes megvalósítást megalapozó kutatási feladatokat.

2. EURÓPAI KÖZLEKEDÉSPOLITIKA A 21. SZÁZAD ELSŐ ÉVTIZEDÉBEN

Bár még korai teljeskörű értékelést adni a 2000 óta végrehajtott közlekedéspolitikai intézkedések hatásairól, a főbb következtetések levonására azonban már lehetőséget ad a piaci trendek és adatok elemzése. Különösen a Fehér Könyv félidei felülvizsgálata és a 2006. évi Fenntartható Fejlődési Stratégia tükrében érdemes néhány fontos megállapítást tenni.

A közlekedés az európai gazdaság egyik meghatározó összetevője. Az EU-ban a szállítási szektor a GDP 7%-át állítja elő és a közlekedésben foglalkoztatottak aránya eléri az 5%-ot. A világ legfejlettebb gazdasági térségeivel összehasonlítva megállapítható, hogy az Európai Közlekedéspolitika az elmúlt évtizedben kedvező módon járult hozzá a mobilitási rendszer hatékony és effektív működéséhez. Segítette a társadalmi, gazdasági kohéziót, támogatta az európai ipar versenyképességét, így jelentősen hozzájárult a növekedésre és a munkahelyteremtésre vonatkozó liszaboni „napirend” céljainak megvalósításához. Mindezek mellett jóval szerényebbek az EU Fenntartható Fejlődési Stratégiájával kapcsolatos eredmények: ahogyan azt a 2007-es helyzetjelentés is rögzítette, az európai közlekedési rendszer még számos tekintetben nem minősül fenntarthatónak.

A piacnyitás általában a hatékonyság növekedéséhez és a költségek csökkenéséhez vezetett. Ez látható a légiközlekedésben, ahol a folyamat már jobban előrehaladt. Az EU megfelelő irányban halad ahhoz, hogy nagyobb mozgásteret alakítson ki magának a növekvő mértékben integrálódó szállítási piacon, de az adózás és támogatás terén fennálló különbségek megszüntetéséhez még sok a teendő.

Jelentős mértékben javult a Transzeurópai Közlekedési Hálózatokkal (TEN-T) kapcsolatos infrastruktúra-fejlesztés és -tervezés koordinációja a tagállamokban. A TEN-T kialakításában jelentős az előrehaladás (400 milliárd EUR), megvalósult a szükséges beruházások mintegy egyharmada. A Transzeurópai Hálózatok (TENs) előtanulmányul szolgálhatnak a Strukturális és Kohéziós Alapok felhasználásához, s gondoskodnak arról, hogy az új tagállamok fokozatosan felszámolják közlekedési infrastruktúra hiányukat. Bár még sok a teendő, a Transzeurópai Hálózatok már jelentős eredményt értek el az európai piacok és a lakosság összekapcsolásában.

Az üvegház hatású gázok (GHG) kibocsátásában az 1990. évi szinttel összehasonlítva, Európában egyetlen ágazatban sem következett be olyan magas növekedési ütem, mint a közlekedési szektorban. Az üvegház hatású gázok, az alábbi három összetevő eredményeként jönnek létre: a kibocsátást előidéző tevékenységek mennyisége, e tevékenység energia-intenzitása és a használt energia üvegház hatású gáz (GHG) intenzitása. Az elmúlt időszak közlekedés-fejlődésének elemzésére alkalmazva az előző megállapításokat, látható, hogy ez a szektor nagymértékben megsokszorozta a tevékenységét, miközben nem volt képes hatékonyan csökkenteni az energiafelhasználását és az üvegház hatású gázok kibocsátásának intenzitását.

A közlekedési teljesítmények gazdasági növekedésről történő „leválasztása”, amely a 2001. évi Fenntartható Fejlesztési Stratégia egyik kulcsfontosságú célkitűzése volt, csupán a személyszállítás területén valósult meg; a teljesítmény 1995 és 2007 között évente 1,7%-kal növekedett, miközben a GDP évi növekedési üteme 2,7 % volt. A globális kereskedelem erőteljes növekedése azonban a kibővített Európai Unióban az utóbbi évtizedben megakadályozta az áruszállítási ütem „leválasztás”-át az átlagos gazdasági növekedésről. Az áru fuvarozás együtt növekedett a gazdasággal; a kevesebb helyre koncentrálódó termeléssel, a méretgazdaságosság kihasználásával, a lokális kiszolgálás lehetőségének figyelmen kívül hagyásával, a just-in-time típusú szállításokkal, az üvegáruk, a papír és a fém széles körben elterjedt újrahasznosításával. Mindezek hozzájárultak a költségsökkentéshez és ezzel lehetőséget teremtettek arra, hogy más szektorok ráfordításai - és valószínűsíthetően károsanyag kibocsátása is - a magasabb kibocsátású közlekedési szektor költségén legyenek csökkenthetők.

Bár a közlekedés energiahatékonysága növekedett, de az elért megtakarításokat nem fordították maradéktalanul a tüzelőanyag felhasználás minden áron történő csökkentésére, és így azok nem tudták kompenzálni a nagyobb szállítási volumen kedvezőtlen hatását. A korábbi, nem kellően hatékony intézkedésekre adott „válasz”-ként 2009. áprilisában már az új személygépkocsik üzembehelyezésével kapcsolatos teljesítmény-szabványokat előíró törvényt léptettek hatályba. Korlátozott előrehaladás volt tapasztalható a szállítások hatékonyabb közlekedési módok felé terelésében is, bár bizonyos egyensúlyteremtésre itt is sor került, s úgy tűnik, hogy megállt a vasúti szállítások viszonylagos csökkenése. Számos megfigyelés mutatja, hogy az utóbbi

években sok városban jelentősen növekedett a kerékpárral közlekedők aránya.

A közlekedés a tisztább energiaforrások bevonásával nem csökkentette jelentősen üvegház hatású gázkibocsátásának intenzitását. Ez a szektor még most is 97%-ban a fosszilis tüzelőanyagoktól függ, ami az energiaellátás biztonsága szempontjából sem kedvező. A közlekedési „klíma és energia csomag” részeként nemrég vezettek be a hajtóanyag minőségének javítására irányuló és a megújuló energiák felhasználásának támogatására vonatkozó intézkedéseket.

Jelentős eredmények születtek a légszennyezés és a közúti balesetek csökkentése terén. Az európai városok levegőminősége - az egyre szigorodó kibocsátási szabványoknak köszönhetően - jelentősen javult, ennél többet kell azonban tenni a városi térségekben, mindenképp az NO_x és a finompor (PM₁₀) kibocsátást kell csökkenteni, az utóbbi ugyanis különösen veszélyezteti az emberi egészséget. Ezért továbbra is feltétlenül biztosítani kell a világméretű károsanyag kibocsátás egyértelmű ellenőrzését. A közlekedési infrastruktúra bővítése is hozzájárult a lakóterületek széttagolásához és ezzel a lakhatás minőségének helyenkénti romlásához.

A tengeri hajózási szektorban az EU hozta létre az egyik legkorszerűbb kibocsátás megelőzési és biztonsági szabályozást (Tengeri Biztonsági Csomag, ERIKA III). A légiközlekedésben közös, egységes és kötelező törvényt alkottak, amely a biztonság valamennyi kulcsfontosságú elemét (repülőgépek, fenntartás, repülőterek, légiforgalmi irányítási rendszerek, stb.) figyelembe véve érvényesül. Biztonsági Ügynökségeket állítottak fel a légiközlekedésben (EASA), a tengeri hajózásban (EMSA) és a vasúti közlekedésben (ERA). Célul tűzték ki a halálos közúti balesetek számának felére csökkentését 2010-ig. Bár úgy tűnik, hogy ezt a célkitűzést nem tudják elérni, de felhívták a figyelmet az e téren legeredményesebb tagállamok gyakorlatára. Még mindig 39 000 halálos közúti baleset fordul elő évente az Európai Unió közútjain (2008), így az emberi életeket tekintve, a közúti közlekedésben még mindig nagyon magas árát fizet a társadalom.

A 2001-ben kiadott Fehér Könyv még nem foglalkozott a személyi biztonsággal (security). A 2001. szeptember 11-i terrortámadást követően azonban a kérdés egyre fontosabbá vált és kifejlesztették a biztonságpolitikát. Napjainkban törvények rendelkeznek az utasok biztonságérzetének és az áruk biztonságos eljuttatásának közlekedési módok szerint differenciált megvalósításáról, s az EU előírja a nemzetközi közlekedésben a biztonság fokozását.

A közlekedési szolgáltatást igénylők minőségi kiszolgálása az utasjogok megerősítésével vált aktuálissá. Elfogadták a légi utasokra vonatkozó utasjogokat szabályozó törvényt. 2008 decemberében az autóbusz és a tengeri utasok jogainak szabályozásáról hoztak törvényt. A közösségi közlekedést (vasúti és autóbusz közlekedés) minősítették olyan területnek, ahol a fogyasztók elégedettsége a legalacsonyabb.

A közlekedéspolitikai társadalmi hatása azáltal is erősödött, hogy javult a közlekedésben dolgozó munkavállalók helyzete. A munkaidő, a minimális képzési idő szabályozása, a diplomák és bizonyítványok kölcsönös elismerése törvényi keretek között szabályozott, s a szociális partnerekkel együttműködve, folyamatosan javulnak a vasúti, közúti és a tengeri fuvarozás dolgozóinak munkafeltételei.

3. TRENDEK ÉS KIHÍVÁSOK

3.1 A népesség öregedése

Előrejelzések szerint, 2060-ra az európai népesség életkorának medián értéke 7 évvel lesz magasabb a mainál és a 65 év feletti népesség aránya a mai 17%-ról 30%-ra nő.

Bár bizonyos kor felett az emberek kevesebbet utaznak, mint fiatalabb korukban, a mai kor embere a szüleinél többet utazik. Ezt a tendenciát erősíti az egészségügy javulása, a több utazási lehetőség, és az idegen nyelvek jobb elsajátítása. Az idősödő társadalom nagyobb hangsúlyt helyez a közlekedési szolgáltatások biztosítására, a magas színvonalú utas-biztonságra és megbízhatóságra, továbbá a mozgáskorlátozottak számára nyújtott megfelelő szállítási megoldásokra.

A magasabb arányú időskorú népességgel rendelkező társadalomnak nagyobb összeget kell fordítania a nyugdíjakra, az egészségbiztosításra és a gondozásra. Ennek a közfinanszírozásra gyakorolt hatásaként a korosodó népesség ki fogja kényszeríteni a közlekedési infrastruktúra ellátást, amely viszont korlátozza a közösségi közlekedés rendelkezésre állására fordítható pénzügyi forrásokat. Növekedhet a munkaerőhiány, amely tovább nehezítheti a közlekedési szektor bizonyos szegmenseiben a képzett munkaerőből már ma is tapasztalt hiány megszüntetését. Mindez összességében magasabb közlekedési költségeket eredményezhet a társadalom számára.

3.2 Migráció és belső mobilitás

A migráció nettó eredménye az EU lakosságának számát 56 millióval növelheti a következő 50 évben. A migráció fontos szerepet játszhat a korosodás munkaerőpiacra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak enyhítésében. A bevándorlók, rendszerint fiatal és városi térségben lakó emberek, a kulturális és gazdasági kötelek kiépítésével tovább erősíthetik az EU és a szomszédos országok közötti kapcsolatokat. Ezek a kapcsolatok is fokozzák a jövőben az emberek mobilitását és az áruszállítást.

Az adminisztratív akadályok fokozatos lebontásának következményeként és a belső piac fokozatos bővítésének eredményeként a munkaerő mobilitásának EU-n belüli növekedésére is számítani lehet.

3.2 Környezeti kihívások

Egyre sürgetőbbé válik a közlekedési szektor környezetre gyakorolt negatív hatásainak csökkentése. Az EU nemrég

fogadta el a "Klíma és Energia csomag"-ot, amely célul tűzte ki az üvegház hatású gázok (GHG) kibocsátásának 1990. évi értékhez képesti 20%-os csökkentését. A közlekedés kulcsszerepet játszik e cél elérésében, de ehhez néhány jelenlegi irányzat megváltoztatására van szükség.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2008-as TERM jelentése¹, amely kijelölte az EU-ban figyelemmel kísérendő indikátorokat, azt mutatja, hogy még sok európai ember van kitéve veszélyesen magas szintű lég-, vagy zajszennyezésnek. Különösen a részecske koncentráció (PM₁₀), melynek a közlekedés a második legfontosabb forrása, sok zónában haladja meg a levegő minőség 2005. évi határértékét.

A közlekedés maga is elszennvedője a klímaváltozás hatásainak, ami miatt a jövőben alkalmazkodást segítő intézkedések érvénybeléptetésére lesz szükség. Az emelkedő tengerszintet eredményező globális felmelegedés fokozza a parti infrastruktúrák - ideértve a kikötőket is - sérülékenységét. A szélsőséges időjárás események minden közlekedési mód sérülékenységét növelik. Az áradások és apályok problémákat fognak okozni a belvízi közlekedésben is.

3.4 A fosszilis tüzelőanyagok növekvő hiánya

A következő évtizedekben - ahogy nő az igény és az alacsony költségű források fokozatos kimerülése - várható az olaj és más fosszilis tüzelőanyagok drágulása. Ahogy a hagyományos forrásokat sokkal szennyezőbbekkel váltják ki, növekszik a környezetre gyakorolt negatív hatás. Ugyanakkor az alacsony széntartalmú gazdaság irányába történő elmozdulás kényszere és az energia-biztonság iránti növekvő elkötelezettség növekvő kínálatot teremt a technológia-fejlesztéssel és tömegtermeléssel olcsóbbá tett megújuló energiából.

Az árarányokban bekövetkezett elmozdulás az alternatív energiaforrásokat vonzóbbá teszi, annak ellenére, hogy ezek az árak nagyon változékonyak. A kiszolgáló infrastruktúra létesítés igénye és a járművek hosszú élettartama azonban az átmeneti folyamatot elnyújtja.

A vázolt átmenet azonnali következményként csökkenti a közlekedés fosszilis tüzelőanyag szükségletét, amelynek egyébként jelenleg a nemzetközi hajózási volumen kb. a felét teszi ki.

3.5 Urbanizáció

Az utóbbi évtizedekben a városiasodás olyan egyértelmű tartós irányzatként rajzolódott ki, amely várhatóan a jövőben is folytatódni fog; hatására az európai népesség városban élő részaránya a 2007. évi 72%-ról 2050-re eléri a 84%-ot.

Az emberek és a tevékenységek közelsége azoknak az előnyöknek az egyik fő forrása, amelyek fokozzák a városiasodást. Az utóbbi 50 évben azonban Európában a

¹ EEA, A közlekedés válaszüton, TERM 2008, No3/2009

városokban lakó népesség arányának növekedése nagyobb volt, mint az állandó lakosoké. Ez a városkörnyéki szőrt letelepedés az egyik legnagyobb kihívás a városi közlekedés számára, mivel nagyobb igényt támaszt az egyéni közlekedésre, ezzel torlódásokat idéz elő és környezeti problémákat okoz. A városi közlekedés a forrása a CO₂ kibocsátás 40%-ának, míg a többi szennyező kibocsátás 70%-áért a közúti közlekedés felel.

A torlódás, amely igen gyakori az agglomerációs térségekben és azok elérési útvonalain, jelentős idővesztések és magas üzemanyag költségek forrása. Mivel a legtöbb személyutazás, illetve áru fuvarozás kezdete és vége a városi térségekben található, ezért a városi torlódás kedvezőtlenül hat a távolsági közlekedésre és szállításokra is. Bár a sűrűbben lakott városok a közösségi közlekedési megoldásokkal jobban kiszolgálhatók, a nagyobb területigényű, új infrastruktúrák megépítésének, vagy a közlekedés egyéb alternatív megoldásai közösségi forrásokból történő finanszírozásának elfogadtatása a jövőben is jelentős kihívás marad.

3.6 Az Európai Közlekedéspolitikát befolyásoló globális trendek

Az Egységes Piac további elmélyülése, az EU-val szomszédos régiók (Kelet Európa, Észak Afrika) és a világ gazdaság integrálódásával együtt, úgy tűnik, folytatódik. A liberalizált kereskedelmi egyezmények és a közlekedésben, távközlésben bekövetkezett forradalmi technológiai fejlődés (konténerizáció és műholdas navigáció) csökkentette a távolságot és az időbeli korlátokat, s a globalizáció az utóbbi évtizedek meghatározó trendjévé vált.

Bár a gazdasági válság és a geopolitikai bizonytalanságok átmenetileg feltartóztatják, a fejlődő országok által megvalósított erőteljes gazdasági növekedés további globalizálódást eredményez. Európán kívül a szállítások gyorsabb ütemben fognak növekedni, mint Európán belül és az európai külső kereskedelem és a közlekedés az elkövetkező években is változatlanul gyors növekedést mutat. 2050-re a várakozások szerint a világ népessége meghaladja a 9 milliárdot. Ez a növekmény, amely durván egyharmada a 2009. évi 6,8 milliárdnak, erős befolyást gyakorol a globális forrásokra, ezért egyre sürgetőbbé válik **a legfontosabb cél** elérése: a mainál **fenntarthatóbb, fajlagosan kevesebb forrást igénylő közlekedési rendszer kialakítása**.

Több ember és nagyobb gazdasági befolyás nagyobb mobilitást és több szállítást jelent. Néhány tanulmány szerint a gépjárművek száma a mai 700 millióval szemben 2050-re világméretben eléri a 3 milliárdot, hacsak nem vezetnek be új mobilitási koncepciót.

4. A FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSPOLITIKA CÉLKITŰZÉSEI

Az Európai Közlekedéspolitika célja olyan fenntartható közlekedési rendszer megteremtése, amely kielégíti a közösség gazdasági, társadalmi és környezeti igényeit és olyan társadalom felé vezet, amely teljes mértékben integrálja

és versenyképessé teszi Európát. Az előző bekezdésekben bemutatott, jelenleg érvényesülő irányzatok és kihívások rámutatnak arra, hogy a növekvő „elérhetőségi” igények kielégítése - a fenntarthatóság egyre összetettebb követelményeinek figyelembevétele mellett - alapvető elvárás. A rendszer hatékonyságának növelése érdekében a **legsürgősebb prioritás a különböző közlekedési módok jobb integrációja, amit innovatív technológiák fejlesztésével és alkalmazásuk felgyorsításával lehet megvalósítani**. Mindezt a közlekedést használók, illetve az ott dolgozók igényeinek és jogainak mindig a politika középpontjába állításával kell megvalósítani. A következő pontok a fenti prioritásokat - szélesebb értelemben meghatározott politikai célkitűzések figyelembevételével - operatív teendők szerint rendezik.

4.1 Biztonságos, védett és kényelmes közlekedés

A közlekedés biztosít hozzáférést számos szabadságjog gyakorlásához, mint pl. a világ bármely részén történő letelepedéshez és munkavállaláshoz, különböző termékek és szolgáltatások igénybevételéhez, a kereskedelem szabadságához vagy a személyes kapcsolatok megteremtéséhez fűződő jogok gyakorlása.

E szabadságjogok gyakorlásával kapcsolatos igények a jövő multikulturális és heterogén társadalmában - a világ különböző térségei közötti elmélyülő kapcsolatokhoz igazodva - folyamatosan nőnek. Az árukhoz és a szolgáltatásokhoz való hozzájutást a jövőben egyre korosodó társadalom számára kell biztosítani, ami azt jelenti, hogy egyidejűleg nő a biztonságosabb és kényelmesebb szállítás iránti igény, ugyanakkor ezzel ellentétes irányú hatást vált ki a forgalmi és a városi környezetszennyezési kockázat növekedése.

Ezért **a személyes biztonság növelése, a balesetek és a halálos áldozatok számának csökkentése, az utasok jogainak védelme, a távoli térségek elérhetősége a jövőben is a közlekedéspolitika magas fokú prioritása marad**. A közlekedésben/szállításban dolgozók munkafeltételeinek javítását is folyamatosan napirenden kell tartani, különös tekintettel az egészségi és biztonsági kockázatokra.

A baleseti és személyi biztonság feltételeinek javítása során különös gondot kell fordítani arra, hogy a regisztráció, a felügyelet és az ellenőrzés gyakorlására igénybevett eszközökkel ne sértsék meg az adatvédelemmel és a személyiségi jogokkal összefüggő előírásokat.

A megváltozott képességekkel rendelkező emberek számára a mobilitást kényelmes szállítási/közlekedési megoldásokkal kell biztosítani. Mindenki által igénybe vehető infrastruktúrális létesítményeket kell építeni, korszerűsíteni és fenntartani. Baleset szempontjából biztonságosabb és a személyek számára nagyobb biztonságot nyújtó városi közlekedés eredményezheti a közösségi közlekedés, a kerékpározás és a gyalogos közlekedés nagyobb arányú igénybevételét, amely nemcsak a torlódást és a

légszennyezést fogja jelentősen csökkenteni, de kedvező hatást gyakorol az emberek egészségére és jólétére is.

4.2 Jól fenntartott és teljes mértékben integrált hálózatok

A közlekedés olyan hálózatos „iparág”, amely számos elemből tevődik össze: infrastruktúra, csomópontok, járművek és berendezések, hálózati és fedélzeti szolgáltatásokkal, valamint az üzemeltetéssel és az adminisztrációval kapcsolatos informatikai irányító rendszerek. Az emberek és áruk hatékony és gazdaságos helyváltoztatása elsődlegesen ezen elemek kombinációinak optimális együttműködésén múlik.

A hálózati kapacitások jobb kihasználása és minden csomópont viszonylagos megerősítése jelentősen hozzájárul a torlódás, a szennyező kibocsátás és a közlekedési balesetek csökkentéséhez. Ez azonban megköveteli a hálózat, mint egységes entitás optimális üzemeltetését, holott napjainkban a közlekedési alágazatok többnyire egymástól elválasztva működnek és még egy közlekedési módon belül sem biztosított az országok közötti integráció.

A személyközlekedésben különösen a légit közlekedés és a nagysebességű vasúti közlekedés integrálása jelent majd kulcsfontosságú fejlesztést. Az áruszállításban az intelligens, integrált logisztikai rendszereket kell megvalósítani. Végül a fentiekben vázolt urbanizációs irányzat fog a jövőben a környezetbarát módok irányába tolni, különös tekintettel a városi közlekedésre.

Az infrastruktúrát megfelelően kell fenntartani, a javítási munkálatokat koordináltan kell elvégezni. Ez csökkenti a baleseteket, az üzemeltetési költségeket, a zajhatást és a torlódásokat. Az új infrastruktúrális létesítményeket megfelelő gondossággal kell tervezni, úgy, hogy azok maximalizálják a társadalmi-gazdasági hasznokat és a teljes hálózaton vegyék figyelembe a környezeti külső hatásokat.

4.3 Környezeti szempontból fenntarthatóbb közlekedés

Az EU Fenntartható Fejlesztési Stratégiájának célkitűzéseire adandó válasz és a közlekedés károsanyag kibocsátásainak csökkentése előrehaladást tesz szükségessé a környezetpolitikai célkitűzések tekintetében is. A nem megújuló források alacsonyabb fogyasztása lényeges szempont mind a közlekedési rendszerek, mind a használók szempontjából. A szállítási tevékenységek nemkívánatos hatásai további intézkedések életbeléptetését teszik szükségessé különösen a zaj-, a levegőszennyezés és az üvegház hatású gázkibocsátás mérséklése érdekében. Az EU törvénykezés követelményeket állít számos ilyen területen, de ezeket a jövőben folyamatosan értékelni és korszerűsíteni kell.

A változások hatásainak hosszú távú következményeire tekintettel, hosszú távú stratégiákra van szükség ahhoz, hogy a piac különböző szereplői a megfelelő irányú cselekvésekkel reagáljanak. A jövő közlekedérendszerének kialakításánál a fenntarthatóság minden követelményét figyelembe kell venni.

Ez egyaránt vonatkozik a közlekedési eszközök üzemeltetésére (kibocsátás, zaj) és az infrastruktúrák megvalósítására is (területfoglalás, biodiverzitás).

4.4 Az EU-t a közlekedési szolgáltatások és technológiák élvonalában kell tartani

A technológiai innováció fő forrása lesz a közlekedéssel szembeni kihívások megoldásának. Új technológiák fogják biztosítani az új és egyre kényelmesebb utasszállítást, növelik a biztonságot és az utasok védelmét és csökkentik a környezeti hatásokat. A „soft” (kifinomult) infrastruktúra megoldások, mint pl. az intelligens közúti irányító rendszerek (ITS), a vasúti forgalomirányító rendszerek (ERTMS), a légit közlekedés (Egységes égbolt, SESAR) a Galileoval támogatva képes optimalizálni a hálózatot, egyidejűleg növelve a biztonságot; innovatív járműgyártó technológiákkal csökkenthető a károsanyag kibocsátás, mérsékelhető az olajtól való függés és növelhető a kényelem.

A fenntartható közlekedést szolgáló technológia-fejlesztő megoldások fontosak a munkahelyek biztonsága és a munkalehetőségek növelésének támogatása szempontjából is. A népesség korosodása veszélyeztetheti Európa versenyképességét a világgazdaságban és a magas életszínvonal megőrzését is. A kihívásokkal való szembenézéshez különösen fontos a munkatermelékenység növelése; ennek feltétele a hatékony szállítási rendszer fenntartása, melyhez **nagyobb kutatás-fejlesztési ráfordításokra lesz szükség.**

Európa világelső a közlekedés számos területén, mint pl. infrastruktúra, közlekedési eszközgyártás, közlekedési, szállítási szolgáltatások és logisztika. Tekintettel a globális verseny várható növekedésére, ennek a vezető szerepnek a megtartása és erősítése nem csak az EU más szektorai versenyképességének megtartását és erősítését szolgálja, de lehetőséget teremt az EU szállítási szektora számára is ahhoz, hogy új, egyre bővülő piacokat szolgáljon ki.

4.5 A humán tőke védelme és fejlesztése

A további piacnyitások és innováció révén a közlekedési rendszerekben lényeges változásokról lehet majd tapasztalatokat szerezni. Az EU versenyképességét jelentős mértékben az is befolyásolja, hogy a közlekedési vállalkozások milyen mértékben tudnak majd alkalmazkodni az innovációkhoz és az új piaci igényekhez. A szállításban dolgozókat bizonyos szektorokban elbocsájtják állásukból, másról létszámnövelésre lesz igény annak függvényében, hogy az adott tevékenységnél, vagy térségben milyen az egymástól jelentősen különböző gazdasági- és energia-hatékonyság és mit kíván az új követelményekhez való alkalmazkodás. Fontos ugyanakkor arról gondoskodni, ahogy ezeket a szerkezet-változtatásokat lehetőleg időben előre jelezzék és megfelelően menedzseljék, úgy, hogy a térségben egyidejűleg új munkahelyeket teremtsenek a közlekedésben dolgozók számára, s ily módon a potenciális munkavállalók időben felkészülhessenek az esetleges

munkahelyváltoztatásra, illetve megfelelően alkalmazkodhassanak a változásokhoz. Ez számos eszköz igénybevételével valósítható meg, beleértve a **dolgozók tájékoztatását, a velük folytatott konzultációkat, a társadalmi párbeszédet, a hiányzó készségek időben történő felismerését, a hiányzó ismeretek oktatását, felnőttképzést, átképzést, a továbbképzés minden formáját és annak a biztosítását, hogy minden, nagyobb létszámot érintő strukturális átszervezést (pl. vasúti, városi közösségi közlekedés átalakítása) társadalmilag felelős módon hajtsanak végre.** A társadalom védelme és a közszolgáltatások eredője biztonsági hálót kell, hogy nyújtson a kiigazítások elősegítéséhez. A nemek tekintetében is figyelembe kell venni és elő kell segíteni (pl. részmunkaidővel, távmunkával) a nők szállítási munkahelyekhez való hozzájutását.

Biztosítani kell továbbá a folyamatosan javuló munkafeltételek fenntartását vagy javítását. A szociális jogosultságok és feltételek egyes tagországok között meglévő jelentős különbségei alsó szinten nem válhatnak versengést kiváltó tényezővé és nem eredményezhetik a közlekedésben dolgozók növekvő, a határokat is átlépő mobilitását.

4.6 Okos árak, mint forgalmi jelzések

A közlekedésben, mint minden más szektorban, csak akkor lehet gazdasági hatékonyság, ha az árak minden, a használók által valóban okozott – belső és külső – költséget tükröznek. Az árak, információt biztosítva a javak, illetve szolgáltatások viszonylagos hiányáról, fontos információt biztosítanak a gazdaság szereplőinek. A közlekedési rendszer különösen a jobb árjelzésekkel tudna előnyt szerezni. Ma még ritka különböző útdíjak alkalmazása a csúcsidőszakban és a csúcsidőszakon kívül. Hasonlóan, ma még nem megfelelő a gazdasági ösztönzés a kevésbé zajos járművek, vagy a környezetbarát eszközök használatára sem.

Az árkülönbségek a közlekedés használóit az olcsóbb megoldások irányába terelik. A közlekedési üzemeltetők és a polgárok nincsenek mindig abban a helyzetben, hogy felismerjék, vagy meghatározzák, hogy a számos közlekedési alternatíva közül melyik a legmegfelelőbb a gazdaság, a környezet szempontjából, de az externáliák helyes árazása esetén meg tudnák hozni a helyes döntést, azzal, hogy a legolcsóbb változatot választják.

A következő évtized átmenet lesz a közlekedési rendszerben. Új gyakorlati alkalmazások és új technológiák jelennek meg, hosszú távú beruházásokat kezdeményeznek, pl. az infrastruktúra területén. Európának hosszú ideig ezekkel a választásokkal kell élnie: ezért **lényeges, hogy ezeket a döntéseket helyes árjelzések vezéreljék.**

4.7 Tervezés a közlekedés figyelembevételével: az elérhetőség javítása

A helyes árrendszer bevezetése segíteni fogja a szállítás költségkalkoló elemeinek jobb figyelembevételét a telephelyválasztási döntésekben. Mégis fennáll annak a

kockázata, hogy a tervezők a szállítási költségeket nem megfelelően veszik figyelembe és a kedvezőbb szállítási megoldások révén biztosított jobb elérhetőséget természetes adottságnak tekintik.

Sok közszolgáltatást a hatékonyság növelésének figyelembevételével fokozatosan központosítottak. A városok és a szolgáltatást nyújtók (iskolák, kórházak, bevásárló központok) közötti távolságok növekedtek. A vállalatok, kevesebb termelési, tárolási és elosztási központot fenntartva követték ezt az irányzatot. A tevékenységek központosításának irányzata - az elérhetőségi feltételek romlása révén - nagyobb mennyiségű „kényszer” szállítást eredményezett.

A területhasználat tervezését és a telephelyválasztási döntéseket tekintve, a közhivataloknak és a társaságoknak az áruszállítási szükségletek mellett számításba kell venni ügyfelek és alkalmazottaik utazási igényeit is. A gondos tervezésnek is elő kell segítenie a különböző közlekedési módok tökéletes összekapcsolását.

5. A FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSPOLITIKA INTÉZKEDÉSEI ÉS AZ AZOKAT MEGALAPOZÓ KUTATÁSOK

Míg az előző pont a jövő közlekedéspolitikájának széleskörű célkitűzéseire vonatkozó javaslatokat fogalmazott meg, addig az allábiak arra adnak választ, hogy a célok eléréséhez és a fenntarthatóság biztosításához milyen eszközök használhatók, illetve ezek alkalmazása milyen kutatási feladatok kidolgozásával alapozható meg.

5.1 Infrastruktúra: fenntartás, fejlesztés és az alágazati hálózatok integrálása

A közlekedési rendszer optimális működése a hálózat egyes részeinek és a különböző alágazatok közötti összeköttetések teljes integrációját és interoperabilitását követeli meg. Ennek eléréséhez kritikusak a csomópontok, amelyek a hálózat logisztikai központjai, melyek kapcsolatot létesítenek és választási lehetőséget kínálnak mind az áruk, mind az utasok szállítására. Az intermodális és a szállítmányozási platformokat támogatni és fejleszteni kell mindenhol, ahol lehetőség adódik konszolidációra, valamint az áru- és utasáramlatok optimalizálására. Ez azokon a helyeken lesz tipikus, ahol a személyek és áruk szállítása nagy intenzitású, vagyis a városi területeken és a nagy forgalmú közlekedési folyosók kereszteződéseiben.

Jól összpontosított infrastruktúra bővítések segíthetik a torlódások és az időveszteségek elkerülését. E tekintetben az **infrastruktúra igényeket nagyon gondosan kell tervezni**, meghatározva a prioritásokat és **a teljes közlekedési hálózaton optimalizálva a potenciális „szállítási láncokat”**. A szűk keresztmetszetek felszámolása mellett, a torlódás és a kibocsátás csökkentéséhez fontos a „zöld folyosók” kijelölése is. Az infrastruktúra projektek tartalmazzák az európai globális navigációs műholdas rendszert (Galileo, EGNOS),

amely kiegészíti a „hagyományos” hálózatokat és javítja kihasználásukat.

A Környezeti Hatásértékelés és a Stratégiai Környezet Értékelés határozataiból levonható tapasztalatok birtokában **közös módszertant és lehetőleg azonos feltételezéseket kell majd kialakítani a különböző közlekedési alágazatokban, illetve a különböző tagországokban megvalósítandó infrastruktúra projektek értékeléséhez.** A torlódásokból és a forgalmakból kiindulva, **közös adatokra és indikátorokra lesz szükség.** Ez nyújt majd segítséget a **projektek közötti választást megalapozó, összehasonlítható költség-hason arányok és valamennyi mértékadó hatás (társadalmi-gazdasági hatások, kohézióhoz való hozzájárulás és a teljes közlekedési hálózatra gyakorolt hatások) kiszámításához.**

Az új infrastruktúra igen költséges; korlátozott erőforrások esetén azonban már a **meglévő infrastruktúra optimális kihasználásával is jelentős eredmények érhetők el.** Ez azonban helyes **irányítást igényel, a közlekedési infrastruktúrahálózatok olyan fenntartását, korszerűsítését és javítását,** amely mindaddig biztosította Európa versenyképességi előnyeit. **Az intelligens közlekedési rendszereken keresztül az infrastruktúra fokozatos korszerűsítése a legtöbb esetben a legolcsóbb módszer a közlekedési rendszer teljesítményének növelésére.**

Eddig az infrastruktúrát a legtöbb helyen az utas- és áruforgalom közös igénybevételére tervezték, de a forgalom és a torlódás növekedése, különösen a városok körül, a személy- és a teherforgalom szétválasztásához vezetett. Ahol a forgalmi volumenek azt indokolttá teszik, ott már vizsgálják az **utas-, illetve az áruforgalomra dedikált pályák alkalmazásának lehetőségét, akár áruszállítási folyosók kijelölésével, akár „okos” elsőbbségi szabályok bevezetésével,** ugyanis általában nagyobb hatékonysággal használhatók az infrastruktúrák ott, ahol a használók hasonló jellemzőkkel (terhelés, sebesség) rendelkeznek.

Európa hosszú tengerpartjának és nagyszámú kikötőjének köszönhetően a tengeri hajózás a szárazföldi szállítások értékes alternatívája, mint azt a „tengeri autópályák” koncepció is igazolta. A tengeri és a vasúti és/vagy a folyami hajózás szinergia hatását kihasználó logisztikai szolgáltatók e tekintetben nagy fejlesztési lehetőséggel rendelkeznek

Az információrendszerek fontos szerepet játszanak egyrészt a sok-szereplős, komplex szállítási láncok áttekintésében, de a megszakítás nélküli utazási lehetőségek utasok általi meghatározhatóságában is. A szállítási dokumentumoknak és menetjegyeknek elektronikus hozzáféréseknek kell lenniük, miközben biztosítják a személyes adatok védelmét. Megbízhatóságuk, a szállítási lánc mentén adódó panaszok és viták kezelésére való alkalmasságuk, rugalmas illeszkedést lehetővé tevő és elégedettséget kiváltó kell legyen. **Az információs és kommunikációs rendszereket úgy kell fejleszteni, hogy azok elősegítsék a szállítási áramlatok minél jobb irányítását és integrációját.**

5.2 Alapok képzése: a fenntartható közlekedésre szolgáló források megtalálása

Az alacsonyabb karbon tartalmú társadalomba való átmenet lényegesen megterheli majd a szállítási rendszert. Jelentős volumenű és megfelelően koordinált alapok képzésére lesz szükség, de a szükséges forrásokat nehéz lesz előteremteni, mert a jelenlegi gazdasági krízis kezelése kihasználja a közforrásokat. A társadalom korosodása is növekvő mértékben fogja felszívni a nyugdíjakat és az egészségbiztosítást fedező pénzügyi forrásokat.

A közlekedés jelentős bevételeket biztosít a költségvetésnek. Az energia-adó eléri a GDP 1,9%-át, ennek legnagyobb részét a közúti üzemanyag és az egyéni gépkocsiadó képezi. A GDP további 0,6%-át a járműadó teszi ki. Az adókon kívül jelentős bevételi forrásokat képeznek az infrastruktúra használati díjak is. **A közlekedést használók így már jelentős összeget fizetnek, de az általuk fizetett ár/díj gyakran alig van összefüggésben azokkal a költségekkel, amelyeket közlekedési módváltásukkal a társadalomnak valójában okoznak.**

A közlekedési infrastruktúrát főképp közalapokból finanszírozzák, s ebből a forrásból fedezik a közösségi közlekedést üzemeltető szolgáltatások kb. 50%-át is. A „használó fizet” elv alkalmazásából eredő források mellett a közösségi alapok használata a szélesebb értelemben vett társadalmi haszonnal (pl. regionális fejlesztés, közjavak, stb.) összefüggésben megalapozott. Ezeket **a társadalmi hasznokat az EU szintjén megfelelően összehangolt projektértékelési módszerekkel kell meghatározni.** A közúti közlekedésben a teljes infrastruktúra költség - amely az állandó költségekből és a fenntartási költségből tevődik össze – a GDP 1,5%-ára becsülhető.

A közúti közlekedésre vonatkozó rendelkezésre álló becslések szerint – a közös externális költség eléri a GDP 2,6%-át. Ezeket a költségeket általában valamennyi állampolgár fizeti, nem az okozott externáliákkal arányosan, így a kezdeményező hatás és az árjelzésből származó haszon elvész, s „a szennyező fizet” elv nem minden esetben érvényesül.

A Bizottság az elmúlt évben javasolt egy lépésről lépésre végrehajtandó stratégiát az **externáliák internalizálására** minden közlekedési alágazatban, amely felvetette, - egyebek mellett - az EU Kibocsátás Kereskedelmi Sémájában 2012-től a légit közlekedés figyelembevételét is, valamint a nehézgépjárművek után fizetendő útdíjak internalizálásának bevezetését. **A technológiafejlesztések, mint pl. a díjszedéssel kapcsolatos fedélzeti egységek és a globális helymeghatározó rendszerek, fel fogják gyorsítani ennek a stratégiának a jövőbeli megvalósítását.** Az energia-adókból származó bevételeket kiegészítik az internalizálásból származó díjak, melyekre mindenképpen szükség lesz, mert az olajszármazékokkal kapcsolatos fogyasztási adóbevételek, az alternatív hajtású járművek fokozatos elterjedésével, feltehetően csökkenni fognak.

Az is előrejelezhető, hogy a közlekedési szektornak, különös tekintettel az infrastruktúrára, egyre inkább önffinanszírozóvá kell válnia. A torlódási díjak, amelyek az infrastruktúra szűkösségét reprezentálják, megfelelő jelzést adnak az addicionális kapacitásigényről és biztosítani tudják a pénzügyi alapokat az infrastruktúra bővítéséhez, vagy az alternatív közlekedési megoldásokhoz.

5.3 Törvényi keret: a piacnyitás további támogatása és a verseny erősítése

Az EU sikraszállt a piacnyitás mellett, amely már bizonyította sikerességét, ott, ahol nagyobb az előrehaladás. Eredményként a különböző közlekedési alágazatokban növekvő számú vállalat működik a nemzeti piacokon. A részleges piacnyitás azzal a kockázattal jár, hogy a szolgáltatók védett környezetben, támogatás mellett működnek a liberalizált piacokon.

Lényeges a versenyszabályok határozott érvényesülésének megteremtése a belső piacokon. Ennek természetesen magába kell foglalnia a fuvarozó vállalatok terheinek csökkentése érdekében adminisztratív egyszerűsítéseket is. A légi és a közúti közlekedésben elért eredmények bázisán a piacok megnyitásáról hozott új szabályok - a meglévő törvényi szabályozás hatékony érvényesítésével összekötve - különösen a vasúti szektorban lesznek fontosak.

A szabályozás törvényi kereteit ugyanakkor tovább kell fejleszteni az összehangolt környezetvédelmi kötelezettségek betartása, a hatékony felügyelet biztosítása, a munkafeltételek és az utasjogok egységes védelme érdekében. A törvényi szabályozásnak biztosítania kell, hogy a verseny ne csak a piaci „játéktéren” érvényesüljön, de ne sérüljenek a biztonság és a személyi biztonságérzet normái, a munkavégzési feltételek előírásai és az ügyfelek jogai, különös tekintettel a megváltozott vagy speciális mobilitási igényekkel rendelkezőkre. Ezzel egyidejűleg a környezetvédelmi szabványokat is inkább „felfelé”, a szigorúbb követelmények irányába kell igazítani.

A nagy, multimodális logisztikai szolgáltatók rendelkeznek a szükséges „know-how”-val és forrásokkal ahhoz, hogy végrehajtsák a fejlett technológiát hordozó beruházásokat és résztvegyenek a ppp típusú projektekben, de a közlekedési hatóságoknak biztosítani kell, hogy harmadik fél ne legyen kizárva az infrastruktúrához történő hozzájutás lehetőségéből. **Kívánatos fejlesztés lenne a lehetséges transznacionális (több országot integráló) infrastruktúra irányítás létrehozása, amely csökkentené a ma még meglévő, túlzott széttagoltságot.**

5.4 Technológia: hogyan gyorsítható az alacsony karbon tartalmú társadalom felé és a globális innovációhoz vezető átmenet

A tudomány és az ipar már aktívan keresi a megoldásokat a közlekedés biztonsági, üzemanyag függőségi, jármű károsanyag kibocsátási és hálózati torlódási problémáira. A

világ népesség és a globális gépjármű tulajdonlás említett tartós irányzatainak tükrében kényszerítő igény jelentkezik az alacsonyabb és a zéro-kibocsátású technológiai váltásra és a fenntartható közlekedést lehetővé tevő alternatív megoldások kifejlesztésére. Európának ki kell alakítania a fenntartható mobilitást biztosító utat, amelyen a megoldások globális méretekben érvényesek és a világ más régióiba is exportálhatók.

Igéretes technológiák már elérhetők, de a politikusok elhatározása szükséges ahhoz, hogy azok a piacokon kereskedelmi forgalomba kerüljenek. Ehhez nagy szükség van az **interoperabilitást biztosító, nyitott szabványok felállítására, a piaci szempontból még nem eléggé „érett” technológiákat támogató, növekvő K+F-i kiadásokra, tiszta törvényi és szabályozási keretek meghatározására, pl. a szabadalmakkal kapcsolatosan, és a legjobb gyakorlati alkalmazások elterjesztésének segítésére.**

E politika megvalósítására a legfontosabb eszköz valószínűleg a szabványok meghatározása lesz. **Az új, integrált közlekedési rendszerekre történő áttérést csak akkor lesz gyors és sikeres, ha az infrastruktúrára, a járművekre és más szükséges eszközökre, berendezésekre nyitott szabványokat és előírásokat vezetnek be. A szabványok felállításának az interoperabilitást, a biztonságot és a felhasználó barát használatot kell elősegítenie.** Ez nemcsak a belső piac szempontjából fontos, de nemzetközi méretekben erősíti az európai szabványokat is. Az Intelligens Közlekedési Rendszerek (ITS), vagy az alternatív járműhajtási rendszerek fejlesztése sikeres összemérhetőséget biztosíthat a GSM technológiával. A politikusoknak azonban biztosítaniuk kell, hogy a szabványok állításának folyamata elkerüli a piacra lépés és az alternatív technológiák fejlesztésének korlátozását.

Egy másik politikai eszköz **a fenntartható mobilitás irányába mutató K+F kiadások növelése**, pl. az Európai Zöld Autó Kezdeményezés (European Green Cars Initiative²)-en keresztül. Az új közlekedési rendszereket és jármű technológiákat először demonstrációs projektek keretében kell kidolgozni, hogy megvalósíthatóságuk és gazdasági életképességük értékelhető legyen. A közösség közbenjárása bizonyos infrastruktúra fejlesztési fázisokban már szükségessé válhat, pl. az ötletes hálózatok a villamos szállításhoz vagy a hidrogén elosztó hálózatok. Sokat kell még tenni **a közlekedési rendszerünkben már mai is meglévő alkalmazások integrációjának gyorsítása** érdekében. Végül **az állami segítség nyújtási szabályok** is fontos politikai eszközök lehetnek az új technológiák és alternatív szállítási módok fejlesztésének elősegítéséhez.

5.5 Magatartás: nevelés, informálás és bevonás (részvétel)

A nevelés, az információ és a tudatosságot növelő kampányok fontos szerepet játszanak a jövőbeni fogyasztók viselkedésében és a fenntartható mobilitást tudatosan biztosító használói magatartás elősegítésében.

² COM(2008) 800 final

A közlekedéspolitikát közvetlenül befolyásolja az emberek mindennapi életét: a polgároknak több információt kell adni a döntések okairól és a lehetséges alternatívákról. **A kihívások előzetes, jobb megértése előfeltétele a megoldások közösség általi elfogadásnak.**

A közösség erőteljesebb bevonása a közlekedési tervek elkészítésébe a részvétel eszközeivel biztosítható; nevezetesen, nyitott konzultációkkal, felmérésekkel és az érintettek döntési folyamatokban való képviselésével.

A közlekedési dolgozókat és a szektor szociális partnereit informálni kell, tanácskozni kell velük a fejlesztésekről, a közlekedéspolitikát alkalmazásáról és folyamatosan ellenőrizni kell a bevezetett intézkedések hatásait, mind szektorális, mind vállalkozói szinten.

5.6 Kormányzat: hatékony és koordinált tevékenység

A közlekedési rendszer érinti a politikai, a gazdasági, a társadalmi és a műszaki tényezők közötti komplex interakciókat. **A szektor csak akkor boldogulhat, ha a politikai döntéshozók képesek az alapos tervezésre, a megfelelő pénzügyi alapképzésre és a piaci szolgáltatók helyes szabályozására.**

A feladat kihívást jelent, mivel különböző testületek és szintek közötti politikai egyeztetésekre van szükség. Az Európai Közlekedéspolitikát azért különleges, mert sikere nagymértékben azon múlik, hogyan valósul meg és egészül ki más kormányzati szintek által hozott megfelelő helyi intézkedésekkel. Legalább két olyan terület létezik, ahol a hatékony egyeztetésekkel elért társadalmi hasznok nagymértékben attól függenek, hogy az EU szinten hozott döntéseken túl milyen helyi intézkedések születnek:

- **Szabványok és interoperabilitás.** Sok új technológiát és szabályozási gyakorlatot fognak a következő néhány évben a közlekedés kihívásaira adott válaszként kifejleszteni. **Együttműködésre lesz szükség az eszközök interoperabilitásának biztosításához és a túl sokféle, különböző, nemzeti szintű rendszer elterjedésének elkerüléséhez,** pl. torlódásos területek elérésére szolgáló információs és telekommunikációs rendszerek (ITS), díjszedési szabályok és szabványok.
- **Városiasodás.** Szubszidiaritási okok miatt a városi közlekedés szabályozásában az EU szerepe korlátozott. Ugyanakkor mivel a legtöbb szállítás kiinduló és végpontja városokban van, így összeköttetésekre feltétlenül szükség van és a szabványosítási intézkedések sem állhatnak meg a városhatárokon. **Az EU szintű együttműködés segítheti a városi hatóságokat közlekedési rendszerük fenntarthatóbbá tételében.** Számos olyan tevékenység és terület létezik, amelyen az EU példát tud állítani és segíteni tudja **a legjobb gyakorlatok elterjesztését.** Emellett az EU keret tud biztosítani ahhoz, hogy a helyi hatóságok számára könnyebbé váljon bizonyos intézkedések meghozatala.

5.7 A külső dimenzió: Európának egy hangon kell szólnia

A közlekedési szektor növekvő mértékben nemzetközivé válik. Az Európai Közlekedéspolitikát nemzetközi szintre kell vetíteni, hogy egyrészt biztosítható legyen a további integráció a szomszédos országokkal, másrészt globális összefüggésben megvalósulhasson Európa gazdasági és környezeti érdekeinek minél jobb érvényesítése.

Szorosabb európai integráció és migrációs áramlatok a szomszédos országokból és az afrikai kontinenssel az egyik legnagyobb kihívás lesz, amellyel Európának a jövőben szembe kell néznie. A nemzetközi közlekedési együttműködés e régiók fő közlekedési tengelyei összeköttetésének megteremtését szolgálja, elősegítve a szomszédos országok és az afrikai kontinens fenntartható fejlesztését. Az Európai Szomszédossági Politika (European Neighbourhood Policy, ENP) Akciótervei, éppúgy, mint a kétoldalú Partnerség és Együttműködési Megállapodások (Partnership and Cooperation Agreements, PCA) magukban foglalják a közlekedéspolitikai együttműködés lényeges szakaszait, tartalmazzák az ENP országok által különböző mértékben adaptált EU szabályozást. Az EU közlekedési kapcsolatai a keleti ENP országokkal, Fehéroroszországgal ugyancsak ambiciózus terveket foglalnak magukba a TEN-T hálózat kibővítéséről.

Globális méretekben az EU már most is a szabványok fő meghatározója. Csak néhány példát említve, a közúti gépkocsikra vonatkozó EURO kibocsátási szabvány, a Vasúti Forgalom Irányítási Rendszer (ERTMS) már többnyire adaptálásra került Európán kívül is. Ezeket a fejlesztéseket nemzetközi fórumokon szükséges támogatni. Az EU nemzetközi szerepe különösen jelentős a tengeri és a légi közlekedésben, melyek lényegében globális iparágak. A következő évtizedekben a kedvező pozíció megőrzéséhez ezeken a piacokon Európának „egy hangon kell szólnia” azokban az esetekben, amelyek együttműködésre készítenek a különböző szintű kormányzatokat, ipari képviselőket és szabályozókat.

IRODALOM

The future of European Transport Policy: towards an integrated, technology-led and user friendly transport system. COM(2009)