

KÖZÉRTTHETŐEN
AZ EURÓPAI UNIÓ
SZAKPOLITIKÁIRÓL

Európa
polgárainak és
vállalkozásai-
nak össze-
kapcsolása



Európai
Bizottság

Közlekedés- politika

A versenyképes közlekedési rendszerek nemcsak a gazdasági növekedéshez, a munkahelyteremtéshez és az emberek mindennapi életminőségének biztosításához fontosak, hanem ahhoz is, hogy Európa versenyképes maradjon a világban.

KÖZÉRTHETŐEN AZ EURÓPAI UNIÓ SZAKPOLITIKÁIRÓL

Ez a tájékoztató füzet a „Közérthetően az Európai Unió szakpolitikáiról” című sorozat része. A sorozat azt hivatott bemutatni, mit tesz az EU a hatáskörébe tartozó szakpolitikai területeken, miért van szükség a tevékenységére, és munkája milyen eredménnyel jár.

A sorozatot alkotó kiadványokat a következő internetcímen lehet letölteni:

http://europa.eu/pol/index_hu.htm
<http://europa.eu/Uj47Mc>

Hogyan működik az Európai Unió?

Európa 12 leckében

Európa 2020 stratégia: Európa növekedési stratégiája

Az EU alapító atyái

Adópolitika

Bankok és pénzügy

Belső piac

Bővítési politika

Csalás elleni küzdelem

Digitális menetrend és információs társadalom

Egészségpolitika

Éghajlat-politika

Élelmiszer-biztonsági politika

Energiapolitika

Foglalkoztatási és szociális politika

Fogyasztói ügyek

Gazdasági és monetáris unió és az euró

Határok és biztonság

Humanitárius segítségnyújtás és polgári védelem

Jogérvényesülés, alapvető jogok és egyenlőség

Kereskedelempolitika

Költségvetés

Környezetvédelmi politika

Közlekedéspolitika ✖

Kulturális és audiovizuális politika

Kutatási és innovációs politika

Kül- és biztonságpolitika

Mezőgazdasági politika

Migrációs és menekültügyi politika

Nemzetközi együttműködés és fejlesztés

Oktatási, képzési, ifjúsági és sportpolitika

Regionális politika

Tengerügy és halászat

Vállalkozáspolitik

Vámpolitika

Versenypolitika

TARTALOM

Miért van szüksége az
Uniónak közlekedéspolitikára? 3

Hogyan működik az uniós
közlekedéspolitika? 6

Miben áll az uniós
közlekedéspolitika? 8

A fő közlekedési eszközök 10

Az uniós közlekedéspolitika jövője . . 18

További információk 20

Közérthetően az Európai Unió szakpolitikáiról Közlekedéspolitika

Európai Bizottság

Kommunikációs Főigazgatóság

Polgárok tájékoztatása

1049 Brüsszel

BELGIUM

Kézirat frissítve: 2014 novemberében

Fénykép a fedőlapon és a 2. oldalon

© iStockphoto/nadla

20 o. – 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-79-42784-8

doi:10.2775/13792

Luxembourg: az Európai Unió Kiadóhivatala, 2014

© Európai Unió, 2014

A kiadvány a forrás feltüntetésével szabadon másolható. A fényképeket a szerzői jog tulajdonosának előzetes engedélyével lehet csak felhasználni vagy sokszorosítani. Engedélyért közvetlenül a jogtulajdonosokhoz kell fordulni.

Miért van szüksége az Uniónak közlekedéspolitikára?

A kereskedelem, a gazdasági növekedés, a munkahelyteremtés és a fejlődés érdekében Európának jól kiépített közlekedési kapcsolatokra van szüksége. Az ellátási láncok legfontosabb elemét és egyben az országok gazdaságának alapját a közlekedési hálózatok jelentik, hiszen ezek teszik lehetővé az áruk hatékony elosztását és az emberek utazását. A közlekedési hálózatokkal bárhová eljuthatunk, találkozhatunk és kapcsolatban maradhatunk, és magas szintű életminőséget élvezhetünk.

Az európai integrációs folyamat sarokköveként a közlekedés szorosan összefonódik a belső piac létrehozásával és kiterjesztésével, ami új munkahelyeket és gazdasági növekedést jelent. Napjaink Európai Uniójának egyik legelső közösségi szakpolitikai területként a közlekedéspolitika kiemelt szerepet játszott abban, hogy az 1957-es Római Szerződésben meghatározott, a közös piac alappilléreket jelentő négy szabadságból három – a személyek, a szolgáltatások és az áruk szabad mozgása – megvalósuljon.

Zökkenőmentes közlekedési összeköttetések és hálózatok nélkül e három tényező szabad mozgása nem lenne lehetséges. Az Unió közlekedéspolitikája ezért mindig arra törekedett, hogy áthidalja a tagállamok közötti közlekedés akadályait, és egységes európai közlekedési térséget hozzon létre, ahol a különböző – közúti, vasúti, légi és vízi – közlekedési módokon belüli és az azok közötti versenyhez egyaránt tisztességes feltételeket biztosítottak.

Az uniós közlekedés az elmúlt 60 évben látványos fejlődésen ment keresztül, és a mai napig oroszlánrészét vállalja az európai fejlődésben és a foglalkoztatásban. Az iparág mintegy 10 millió embert foglalkoztat, ami a teljes uniós foglalkoztatás mintegy 4,5%-át, és a bruttó hazai termék (GDP) körülbelül ugyanekkora hányadát állítja elő. A gördülékeny közlekedési kapcsolatok az export szempontjából is létfontosságúak az Unió gazdaságának, hiszen az uniós külkereskedelem 90%-a hajózással történik.

Számos európai vállalat világszerte az infrastruktúra, a logisztika és a közlekedési berendezések gyártása területén, az uniós háztartások pedig jelenleg bevételük 13,5%-át költik a közlekedéshez kapcsolódó árukra és szolgáltatásokra – például vasúti bérletekre, a szabadsághoz vagy üzleti útra megvásárolt repülőjegyekre –, így költségvetésükben a közlekedés a háztartási költségek után a második legnagyobb kiadási tétel.

Az európai közlekedéspolitikában az utóbbi évtizedekben bekövetkezett fejlemények kedveztek a szélesebb uniós belső piac megerősödésének, mivel megnyíltak a nemzeti piacok korábban állami monopóliumnak számító területei, mint például a légi és a vasúti közlekedési piac.

Mindemellett – a valamennyi közlekedési módra kiterjedő, valóban egységes európai közlekedési térség megvalósításának részeként – fokozatosan megszűnnek a piachoz való hozzáférést akadályozó tényezők, a műszaki és adminisztratív előírások szükségtelen eltérései, valamint az uniós országok között az árképzés, az adók és egyéb terhek miatt jellemző versenytorzulások.

A légi közlekedés terén mindez jórészt már meg is valósult, ahol az 1990-es években elindult piaci liberalizációs politika nyomán példátlan növekedés vette kezdetét.

A piaci liberalizáció azonban önmagában nem elég az Unió azon célkitűzésének megvalósításához, hogy Európa-szerte javuljanak a közlekedési lehetőségek, és a polgárok és a vállalkozások magas színvonalú közlekedési szolgáltatásokat vehessenek igénybe.

A különböző közlekedési módokat kiszolgáló, zökkenőmentes, határokon átnyúló hálózatok létrehozásában az összeurópai infrastruktúra bővítése, korszerűsítése és ésszerűsítése is fontos szerepet játszik. Ez az oka annak, hogy a transzeurópai hálózatra vonatkozó szakpolitika 1992-ben a Maastrichti Szerződésbe is bekerült. Ráadásul a belső piac teljes körű megvalósítása érdekében a Szerződés környezetvédelmi követelményeket is beépített a közlekedéspolitikába.

Az uniós közlekedéspolitika másik vetülete az utasok támogatása és védelme. Ezen a téren az egyik legfontosabb eredmény az utasok jogainak biztosítása és fenntartása. Késés esetén ma már nem az utasoknak kell kideríteniük annak okait. Ehelyett jogukban áll tájékoztatást kapni, és tudják, hogy ezt kérhetik is a közlekedési vállalatától. A fogyatékkal élő és a mozgáskorlátozott utasok pedig különleges bánásmódra jogosultak.

Az EU a világ első és egyetlen olyan régiója, ahol az utasok valamennyi közlekedési eszköz igénybevétele esetén átfogó és integrált alapjogokat élveznek.

E jogok a megkülönböztetésmentesség, a pontos, időszerű és hozzáférhető tájékoztatás, valamint az azonnali és arányos segítségnyújtás elvén alapulnak.



**Az Európai Bizottság
utasjogokat ismertető
mobiltelefonos alkalmazása
a következő címen
tölthető le:**

<http://europa.eu/!VJ79Wh>

A közös uniós közlekedéspolitikának köszönhetően a közlekedés mára kevésbé környezetszennyező, hatékonyabb, megbízhatóbb és biztonságosabb lett. Az Unió mind műszaki, mind szabályozási tekintetben – a közúti, a vasúti, a légi és a tengeri közlekedési ágazatban egyaránt – előrelépéseket tett e területeken.

Egy kis közlekedéstörténet

A közlekedés az Európai Gazdasági Közösség egyik legelső közös szakpolitikája, gyökerei egészen a Római Szerződésig nyúlnak vissza.

Mivel azonban a Római Szerződés nem határozta meg pontosan, hogy mi valójában a közös közlekedéspolitika, annak kialakításában a tagállamoknak kellett közös nevezőre jutniuk. Ez a folyamat az 1980-as évekig csak lassan haladt – két okból. Egyfelől azért, mert a kormányok vonakodtak feladni a nemzeti közlekedési hálózataik feletti ellenőrzést, másfelől pedig azért, mert az egyes országok szabályozási rendszerei és közlekedési infrastruktúrái között jelentős eltérések voltak.

A 25 éven át tartó szedett-vedett jogalkotás miatti csalódottságtól vezérelve az Európai Parlament – példa nélküli lépésként – beperelte az Európai Unió Tanácsát a közös közlekedéspolitika kidolgozásának elmulasztása miatt az Európai Bíróság előtt. A Bíróság 1985. májusi ítélete nyomán az ügy némi politikai lendületet kapott, így végre megindult a közös politika kialakítása.

Az Európai Bíróság 1985-ös ítélete után nem sokkal az Európai Bizottság kiadta a belső piac előmozdításáról szóló fehér könyvét, amely számos helyen konkrétan hivatkozott a közlekedésre, és 1992-ig elérendő célokat is kitűzött.



*A folyamatosan fejlődő
európai
közlekedéspolitikának
köszönhetően mára
kényelmesebben és
gyorsabban utazhatunk*

1986: Az Egységes Európai Okmány szerint a légi és tengeri szállítási politikával kapcsolatos kérdésekben az egyhangú szavazást felváltotta a minősített többségi szavazás, ami kiiktatta az előző évtizedek politikai patthelyezeteit.

1992: A Maastrichti Szerződés létrehozta a transzeurópai hálózatokat, és környezetvédelmi követelményeket épített be a közlekedéspolitikába; ezt az újdonságot az Európai Bizottság által még ugyanebben az évben közzétett, közös közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv újfent megerősítette.

A fehér könyv központi eleme a fenntartható mobilitás elve és a közlekedési piacok verseny előtti megnyitása volt.

1992-re végül sikerült lerakni a közös közlekedéspolitika alapjait.

1997: Az Amszterdami Szerződés további környezetvédelmi intézkedéseket épített be a közlekedéspolitikába. A Szerződés a közlekedéspolitika szinte valamennyi területén a Tanáccsal való együtdöntési jogkörrel ruházta fel az Európai Parlamentet.

Az ezt követő években a Bizottság górcső alá vette a közlekedési költségek, a díjszabás és az árképzés területén a tagállamok és a régiók közötti eltéréseket, hogy minél jobb versenyfeltételeket lehessen teremteni.

Az uniós közlekedéspolitika mérföldkövei

2001: Fehér könyvében a Bizottság még határozottabban szállt síkra a környezeti szempontból felelős közlekedéspolitika mellett, amely választ jelenthet a különböző közlekedési módok egyenlőtlén fejlődésére, az európai közutakon és vasutakon tapasztalt torlódásokra és a környezetszennyezés egyre súlyosbodó következményeire.

A fehér könyv előrevetítette a közlekedés, különösen a közúti és légi közlekedés számottevő bővülését, valamint a növekvő környezetszennyezés által kiváltott egészségügyi és környezeti problémákat.

2006: A 2001-es fehér könyv 2006-ban megjelent félidős értékelése megállapította, hogy többet kell tenni a közlekedésnek az energiateljesítményre és a környezet állapotára gyakorolt kedvezőtlen hatásai ellen. Intézkedéseket irányozott elő például egy teherszállítási logisztikai tervre, a közlekedés környezetbarátabbá és hatékonyabbá tételét célzó intelligens rendszerek kidolgozására és a belvízi utakat támogató terv előkészítésére.

2011: A folytatásként megjelent „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című fehér könyv a közlekedés belső piacának kiteljesítéséhez szükséges tennivalókkal foglalkozott. Az útiterv egyebek mellett az alábbi feladatokat említi:

- a különböző közlekedési eszközöket és módokat egyesítő, integrált közlekedési hálózatok kiépítése;
- multimodális csomópontok létrehozása és a régóta meglévő – műszaki, adminisztratív vagy kapacitásbeli – szűk keresztmetszetek felszámolása;
- az EU-hoz 2004 óta csatlakozott országok infrastruktúrájának fejlesztése;
- a közlekedés területén végzett kutatás, innováció és beruházások előtérbe helyezése az olajfüggetlenség nélküli jövő érdekében, valamint az ágazat felkészítése arra, hogy a mobilitás csökkentése nélkül teljesítse a széndioxid-mentesítésre vonatkozó, korántsem könnyű célokat.

Hogyan működik az uniós közlekedéspolitika?

Az európai belső piac kiteljesítéséhez elengedhetetlen, hogy az Európai Uniót alkotó 28 tagállamban a közlekedési kapcsolatok megfelelően illeszkedjenek egymáshoz.

Ehhez ki kell építeni a ma még hiányzó kapcsolódásokat, és le kell bontani azt a zavartalan közlekedést és kereskedelmi forgalmat hátráltató számtalan műszaki és adminisztratív akadályt, amelyek felesleges szűk keresztmetszeteket idéznek elő az európai közlekedési rendszerben. Ezenkívül sok esetben el kell simítani a nemzeti közlekedéspolitikák közötti különbségeket, amelyek torzíthatják a versenyt, valamint fel kell számolni a piacra jutás akadályait.

A végső cél az egységes európai közlekedési térség létrehozása, és ezáltal – az egész közlekedési ágazat teljesítményének optimalizálásával – Európa versenyképességének megőrzése, amely mindannyiunk javára szolgál.

E cél eléréséhez megfelelő kutatási és innovációs háttérrel, valamint megbízható, hosszú távú finanszírozással támogatott, csúcsmínőségű közlekedési infrastruktúrára és szolgáltatásokra van szükség.

Jogi szabályozás

Az 1980-as években indult és az egységes európai piac irányába mutató jogalkotási lépések szemléletváltást hoztak a közlekedéspolitikában. Ettől kezdve ugyanis az áruk és a szolgáltatások határokon átnyúló mozgásának elősegítése került a középpontba. Ez nem csupán a tagállamok közötti akadályok

lebontását jelentette, hanem a nemzeti piacok integrációját is.

A közlekedési jogszabályok másik célja a piacra jutás és az infrastruktúrához való hozzáférés elősegítése, a műszaki összeegyeztethetőség elérése – például a vasúti járművek esetén –, valamint a versenyt hátráltató egyéb műszaki és adminisztratív akadályok lebontása. Mindez szerte az EU-ban a személy- és áruszállítás növekedését, és így a GDP növekedését eredményezte.

A piacra jutást az egész Unióban érvényes szabályok egyensúlyozzák ki különböző területeken, így a közúti áruszállításban betartandó vezetési és pihenőidők, az utasokat valamennyi közlekedési mód igénybevétele esetén megillető garantált jogok, illetve a társadalmi egyenlőség olyan feltételek mellett, amelyek tisztességes és nyitott versenyfeltételeket biztosítanak.

Az uniós közlekedési jogszabályok legfontosabb elemei: a három vasúti jogszabálysomag, amelyek nyomán megindult a nemzeti vasúti piacok fokozatos liberalizációja; a közúti és tengeri kabotázsról (egy adott ország két pontja közötti, az adott országban nem honos szállítványozók által végzett utasszállítási vagy fuvarozási tevékenység) szóló jogszabályok, valamint a két egységes európai égbolt csomag, amelyek célja egy közös repülési szabályok által működtetett összefüggő európai légtér létrehozása.

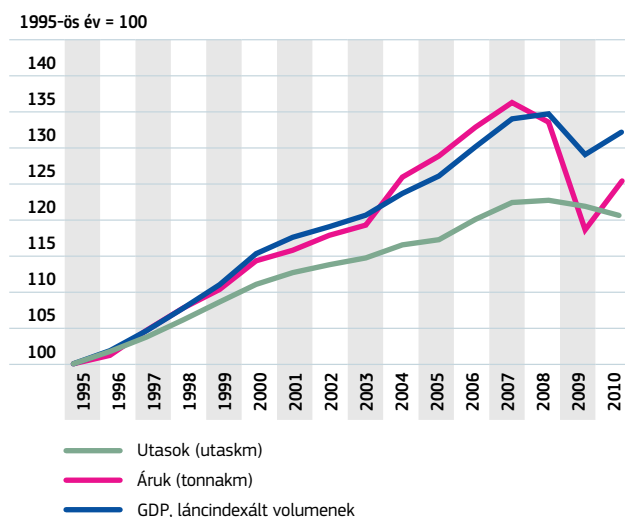
Infrastruktúra

A közlekedési infrastruktúra fejlettségében jelenleg Európa-szerte komoly eltérések mutatkoznak. Az Unióhoz legújabbban csatlakozott országok közül sokban hiányoznak az e célra épített nagy sebességű vasúti összeköttetések, az autópálya-hálózatok pedig általában sokkal kevésbé fejlettek, mint a régi tagállamokban. A hiányzó összeköttetések megépítésén túl az európai közlekedési infrastruktúra számos pontján bővítésre és korszerűsítésre is szükség van.

Ebben jut szerep a transzeurópai közlekedési hálózatnak (TEN-T): e hosszú távú és ambiciózus projekt célja a széttagozott nemzeti részek modernizálása és egy jól működő hálózatba „szövése”, amely Európa minden szegletébe eljut, ugyanakkor a különböző közlekedési módokban rejlő lehetőségeket maximálisan kiaknázza.

Az Európai Unió azt tervezi, hogy a TEN-T révén – a határokon átnyúló hiányzó összeköttetések

UTASOK, ÁRUK ÉS GDP 1995 ÉS 2011 KÖZÖTT



megteremtésével és a hálózat intelligensebbé tételével – 2030-ig törzshálózatot hoz létre. E célból határidőket írt elő, amelyek biztosítják, hogy a törzshálózathoz hozzájáruló projektek elsőbbséget élvezzenek.

A törzshálózatot a tervek szerint kapcsolódó regionális és tagállami útvonalak kiterjedt hálózata egészíti ki. Közös normák biztosítják, hogy a vonatok, a hajók, a repülőgépek és a teher- és személygépkocsik biztonságosan és műszaki problémák nélkül használhassák az infrastruktúrát.

A 2014–2020-as időszakra vonatkozó Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (lásd alább az erről szóló szakaszt) szintén erre a törzshálózatra összpontosít.

A cél az, hogy 2050-re fokozatosan Európa legtöbb polgára és vállalkozása legfeljebb 30 perces utazással elérje a kiterjedt törzshálózatot. A gördülékenyebb és gyorsabb utazás mellett ez várhatóan biztonságosabb közlekedést és kevesebb torlódást eredményez.

A TEN-T egyik legfigyelemreméltóbb sikertörténete a Malmö és Koppenhága közötti Øresund-híd, Európa leghosszabb közúti-vasúti hídja, amely a skandináv országokat köti össze Közép-Európával.

Ez az összeköttetés hozzájárult a két part közötti gazdasági forgalom növekedéséhez, és nagymértékben segítette a helyi és regionális fejlődést. A híd több mint egy évtizeddel ezelőtti megnyitása óta a vasúti forgalom több mint 200%-kal növekedett.

Kutatás és innováció

Az Unió számára az erőforrás-hatékony és minden formájában környezetbarát közlekedés területén folytatott kutatás fontos része a közlekedéspolitikának. A 2014–2020-as időszakra szóló „Horizont 2020” kutatási program keretében megvalósuló projektfinanszírozás fő célja az „intelligens, zöld és integrált közlekedés” megteremtése, és ezáltal az, hogy



Az Øresund-híd Európa leghosszabb kombinált közúti-vasúti hídja

Európa a közlekedésben végbemenő technológiai fejlődés élvonalában maradjon.

A technológiai fejlődés az európai közlekedés jövőjének alapja, egyszersmind a globális verseny élmezőnyében tartja Európa közlekedési ágazatát. Ezenfelül a közlekedésnek tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás csökkentésében is kulcsszerepet játszik, mivel az innováció és a fejlesztés – például a repülőgép- és gépjárműmotorok terén vagy a kőolajalapú energiaforrások felváltásával – a hatékonyságot is javítja.

Mindez kiemelt fontosságú, hiszen az elkövetkezendő években jelentős eltolódásokra lesz szükség a különböző közlekedési módok használatában az olajfüggőség, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a helyi környezetszennyezés csökkentése érdekében. Ezt úgy érhetjük el, ha a jövőben jobban kihasználjuk a tisztább – és gyakran olcsóbb – alternatívákat, így a vasúti és a vízi közlekedés nyújtotta lehetőségeket.

A meglévő infrastruktúra és az IKT-technológiák jobb kihasználását, illetve a különböző közlekedési módok közötti zavartalan kapcsolódást biztosító „intelligens” megoldások kutatása, kifejlesztése és alkalmazása szintén elősegíti a közlekedés tisztábbá, biztonságosabbá és hatékonyabbá válását.

A közúti közlekedés az egyik példa arra, hogy az innovatív technológiáknak köszönhetően a gépjárművezetők csökkenteni tudják az üzemanyag-fogyasztást, megtalálhatják az üres parkolóhelyeket, és elkerülhetik a torlódásokat és az ütközéseket.

A repülés területén az egységes európai égbolt felé vezető út technológiai dimenzióját az „Egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatás (SESAR) képviseli, feladata a légtér kapacitásának megháromszorozása és a biztonság megtízszerezése. A kutatásnak köszönhetően járatonként 10%-kal csökkenhet a szén-dioxid-kibocsátás, és a felére csökkenhetnek a légiforgalmi szolgáltatás költségei. A SESAR célja, hogy a hatékony üzemanyag-felhasználást a repülőterek optimális megközelítésével és az útirányra vonatkozó irányítással ötvözze, és ezzel növelje a repülés fenntarthatóságát és teljesítményét.



Lásd a „Jövőnk alakítása – kutatás és innováció” című videót a következő címen:
<http://europa.eu/!Nu48RW>

Miben áll az uniós közlekedéspolitika?

Hogyan szeretünk utazni?

2010-ben az európaiak fejenként átlagosan 12 900 kilométert utaztak az Unió akkori 27 tagállamának területén.

A magánszemélyek körében – részben a rövid helyi utazások, részben pedig amiatt, hogy vidéken sokszor nincs más lehetőség – messze a gépkocsi a legáltalánosabban használt közlekedési eszköz: a fent említett távolság közel 74%-át autóval tettük meg. Ezt követi a légi közlekedés 8%-kal, a helyi és távolsági autóbuszos utazás nagyjából hasonló aránnyal, a vasút 6%-kal, ezután következnek a kétkerekű motoros járművek, majd a villamos és a metró. A lista utolsó helyén a tengeri utazás áll, kevesebb mint 1%-kal.

Az áru fuvarozás terén a rövid és közepes távolságokon továbbra is a teherautó az uralkodó közlekedési eszköz. A fentihez hasonló kimutatás szerint 2010-ben az áruszállítás közel felét közúton bonyolították le, ezt követte a tengeri hajózás és a vasút, majd a belvízi szállítás és a kőolajvezetékek. A sort a légi áru fuvarozás zárja, kevesebb mint 1%-kal – azonban az alacsony mennyiség ellenére e teherszállítási mód ár-érték aránya gyakran jóval magasabb.



Továbbra is az autó az európaiak legkedveltebb közlekedési eszköze

Mekkora szennyezést okoz a közlekedés?

Közlekedési ágazatának működtetéséhez az Európai Unió nagyrészt fosszilis üzemanyagokra támaszkodik. Az ágazat teljes energiaellátásának mintegy 96%-át a kőolajalapú üzemanyagok biztosítják, és az összes közlekedési mód által felhasznált energia messze legnagyobb fogyasztója a közúti közlekedés.

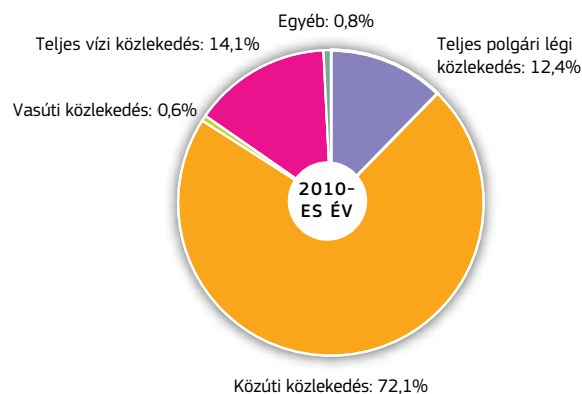
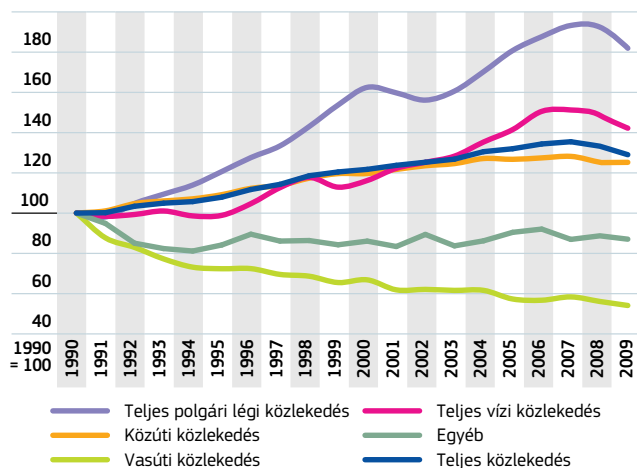
Éghajlat-változási célkitűzéseinek megvalósításához az Uniónak jelentősen csökkentenie kell a közlekedéshez köthető szén-dioxid-kibocsátást, amely az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátásának legalább 20%-át teszi ki. A globális üvegházhatásúgáz-kibocsátás 80%-os csökkentésére vonatkozó célkitűzés eléréséhez – körülbelül ennyi szükséges az éghajlatváltozás biztonságos határok között tartásához, azaz a legfeljebb 2 °C-os hőmérséklet-emelkedéshez – a közlekedési ágazatban 2050-ig 60%-kal kell mérsékelni a kibocsátást.

A közlekedés által okozott kibocsátás csökkentése az uniós szakpolitika kulcsfontosságú célkitűzése, amelyet számos projekt és kezdeményezés támogat: ezek célja a városi dugók mérséklése, a tisztább közlekedési módok – így a vasút és a belvízi hajóutak – fokozottabb igénybevétele, és nem kőolajalapú, alternatív üzemanyagok kifejlesztése a hajózásban és az autópárházban.

A szennyezés oroslánrészéért a közúti közlekedés felel: a legfrissebb adatok szerint ez a közlekedési ágazat felelős a közlekedéshez kapcsolódó teljes szén-dioxid-kibocsátás körülbelül 71%-áért (ennek kétharmadát a személygépjárművek okozzák). A többi ágazat azonban jóval kevésbé környezetszennyező: a tengeri és légi közlekedés az ÜHG-kibocsátás 14%-áért, illetve 13%-áért, míg a belvízi hajózás 2%-áért felel. A vasút kevesebb mint 1%-os részesedéssel a legkevésbé szennyező közlekedési eszköz.

Mivel az EU-ban a közlekedésből származó kibocsátás egynegyede a városi övezetekben keletkezik, a városokra kulcsszerep hárul az éghajlatváltozás hatásainak mérséklésében. Emellett számos város küzd a zsúfoltság csökkentéséért és a rossz levegőminőség javításáért.

ÜVEGHÁZHATÁSÚGÁZ-KIBOCSÁTÁS AZ EU-BAN KÖZLEKEDÉSI ÁGAZATONKÉNT



Forrás: Európai Bizottság.

Az Unió által támogatott projektek már ma is bizonyítják, hogy a fenntartható városi mobilitásra való átállás egyáltalán nem lehetetlen. Ennek egyik jó példája a CIVITAS program, amely az alacsony kibocsátású járművek használatát, a fokozottabb biztonságot és a dugók csökkentését célzó városi kezdeményezéseket támogatja.

A városok mikroszinten jól modellezik azt, hogy makroszinten mit érhetünk el, elsősorban az olajfüggőséget csökkentő alternatív üzemanyagok és energiaforrások nagyarányú használatával.

Míg a városokban a népes busz-, taxi- és furgonflották segíthetik ezeknek az üzemanyagoknak és energiaforrásoknak az elterjedését, addig számos vidéki területen hiányzik a szükséges infrastruktúra.

Az uniós stratégia célja, hogy előmozdítsa a tiszta üzemanyagok piaci elterjedését, aminek eddig gátat szabott a gyér töltő- és feltöltőállomás-hálózat, a járművek magas ára és az alacsony szintű fogyasztói elfogadottság.

A fő közlekedési eszközök

Vasút

A vasútban a nemzeti érdekek történelmileg mindig előrébbvalók voltak a nemzetközi szempontoknál. Mintegy 200 évvel a vasút feltalálása után számos tagállamban a mai napig állami tulajdonban van a vasúttársaság, és a tagállamok nemzeti alapon szervezik a vasútközlekedést.

Ennek nyomán napjaink uniós vasútszisztere szétagprózódott, mivel az egyes országok különböző műszaki előírásokat, jelzőrendszereket, energiaellátó rendszereket és nyomtávokat használnak. Ez mind hátráltatja a határokon átnyúló vasúti műveleteket, és gátolja az Európában mindenütt használható vasúti szerelvények gyártását.

Az 1980-as évek végén a vasútnak – a többi közlekedési módhoz hasonlóan – alkalmazkodnia kellett az európai belső piac megnyitásához. A közúti áruszállítás egyre versenyképesebbé vált, amivel a vasút nem tudta tartani a lépést.

A vasúti szállítási reformjának első komolyabb lépése 1991-ben történt, amikor a vasúti hálózatok óvatosan megnyitáltak a verseny előtt. Ezt követően a vasúti ágazat – különösen az áruszállítás – liberalizálása a „vasúti csomagok” néven ismert három jogszabályváltozás révén az infrastruktúra és az üzemeltetés szétválasztására irányuló lépésekkel haladt előre.

Több év stagnálás és visszaesés után az európai vasúti ágazatnak 2001-től sikerült növelnie utas- és áruforgalmát, és stabilizálnia a többi közlekedési módhoz viszonyított piaci részesedését.

E piaci részesedés növekedése azonban elmaradt a remélttől, aminek elsődleges oka a több déli és keleti tagállamban is tapasztalható folyamatos hanyatlás (amit az északi és nyugati növekedés ellensúlyozott), a hálózatok átjárhatóságával kapcsolatos, tartósan fennálló problémák, valamint az árral, a pontossággal és a megbízhatósággal kapcsolatos fogyasztói nehézségek.

Az európai vasutak a világ legbiztonságosabbjai közé tartoznak. A vasútbiztonsággal kapcsolatos uniós politikák célja a magas színvonal fenntartása és a követelmények európai szintű összehangolása.

Jóllehet a vasút sokkal kevésbé környezetszennyező – és statisztikailag biztonságosabb is –, mint a közúti szállítás, a személyszállítás és az áru fuvarozás piacán mégis nehezen állja a versenyt. Az európai vasutakban ma még rengeteg a kiaknázatlan potenciál.

A negyedik vasúti csomag célja a vasút vonzerejének és hatékonyságának javítása, az európai közlekedésen belüli részesedésének növelése, valamint az ágazat verseny előtti komolyabb megnyitása akadálytalanabb és magasabb színvonalú, határokon átnyúló szolgáltatásokkal.



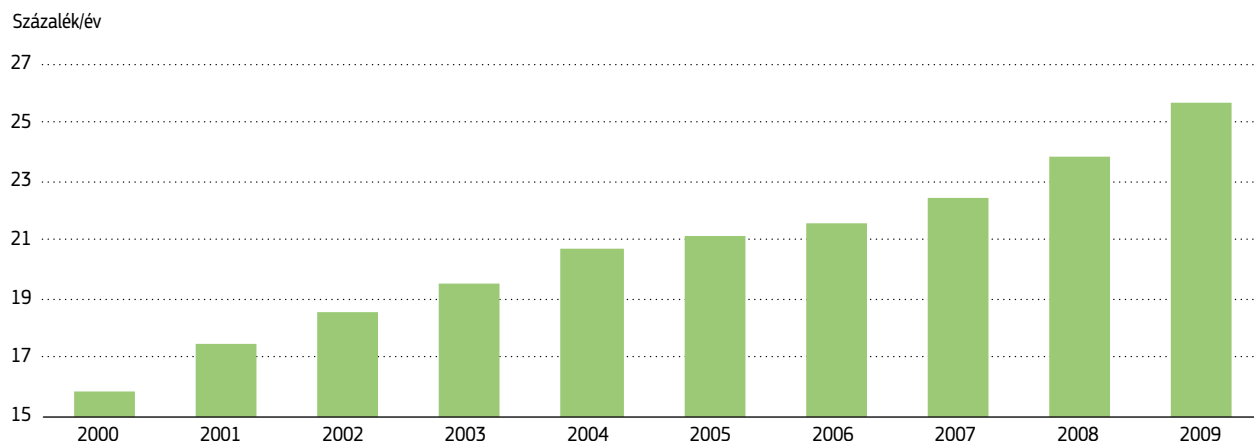
Lásd a következő címen elérhető videót:

<http://europa.eu/!gT94DH>



Az európai vasúti hálózatokon szállított utasok száma és áruk mennyisége tovább nő

A NAGY SEBESSÉGŰ VASÚTI SZÁLLÍTÁS RÉSZARÁNYA A TELJES VASÚTI SZÁLLÍTÁSON BELÜL AZ EU-BAN



Forrás: Európai Bizottság.

Légi közlekedés

A légi közlekedés stratégiai jelentőségű ágazat, amely létfontosságú az EU gazdasága és az uniós foglalkoztatás számára: közvetlenül és közvetve 5,1 millió munkahelyet biztosít, és 365 milliárd euróval járul hozzá az európai GDP-hez, annak 2,4%-át adva.

A Római Szerződést követően a légi közlekedést a szabad piaci viszonyok helyett inkább a versenyfeltételek állami szabályozása alakította. Ez szétaprózódott piacokat, nemzeti monopóliumokat és egekbe szökő árakat eredményezett. A légi közlekedést ekkortájt még a tagállamok közötti kétoldalú megállapodások szabályozták.

A légi közlekedési piac fokozatos liberalizálását három egymást követő intézkedéscsomag tette lehetővé, amelyek a légi fuvarozók engedélyezésére, a piacra jutásra és a viteldíjakra vonatkoztak. A jogszabálysomagok felszámolták azokat a korlátozásokat, amelyek visszafogták a légi közlekedési piacokat Európában, és akadályozták az európai légitársaságok külföldi beruházásait.

1992-ben csupán 93 olyan európai útvonal volt, amelyet kettőnél több légitársaság szolgáltat ki, 2011-ben viszont már 482. Az EU közlekedéspolitikájának köszönhetően a légi utasok ma már jóval több lehetőség közül választhatnak, mint húsz évvel ezelőtt, és sokkal kedvezőbb árakon utazhatnak.



Az uniós közlekedéspolitikának köszönhetően a légi utasok ma már számtalan lehetőség közül választhatnak

A harmadik és egyben legfontosabb csomag bevezette azt az elvet, hogy az egységes piacon belül teljesen szabadon lehet szolgáltatásokat nyújtani, a „nemzeti légitársaság” fogalmát pedig felváltotta az egymással versengő európai légitársaságok fogalma.

A következı lépésben az EU-nak kezelnie kellett a légtér – számos európai járatnál jelentıs késéseket okozó – zsúfoltságát, hiszen a légi közlekedés iránti kereslet 2020-ig várhatóan megduplázódik, ami a repülőterekre is komoly terhelést fog róni.

2004-ben útjára indult az egységes európai égbolt megteremtését célzó ambiciózus kezdeményezés, amelynek célja az volt, hogy a légtér közös irányításával ésszerősítse a légi forgalmat. A kezdeményezés célja a környezetre gyakorolt nyomás csökkentése és a viteldíjak mérséklése, hiszen a légitársaságok töredezett piacon történı üzemelése hatalmas többletköltséggel jár.

Az egységes európai égbolt kezdeményezés egyik fı célkitızése jelenleg a 28 nemzeti légtérrendszer felváltása egy, az egész Unióra kiterjedı egységes rendszerrel, miáltal nőne a hatékonyság, és csökkennének a költségek.

A leendı egységes égbolthoz szükséges technológiát a SESAR légiforgalmi szolgáltatási kutatás biztosítja, amelynek célja, hogy az infrastruktúra korszerősítésével és a hatékonyság növelésével optimalizálja a kapacitást, és ezáltal megteremtse az egységes európai égbolt létrejöttének feltételeit. A második Egységes európai égbolt (SES II) néven ismert intézkedéscsomag 2009-ben született meg, és elsısorban a környezetre és a költséghatékonyságra összpontosított.

A cél az európai légiforgalmi irányító rendszer korszerősítése, az egységes európai égbolt megvalósítása és az európai közös légtér kiteljesítése volt.

Mindazonáltal Európa még mindig messze van az egységes európai égbolttal kapcsolatos törekvéseinek megvalósításától, és sok tennivaló vár még rá azért, hogy minél elıbb élvezhesse a valóban egységesített légtér elınyeit.

A légi közlekedés biztonsága és védelme a földön és a levegıben

Napjaink terroristáinak egyik fı célpontja a polgári légi közlekedés, merényleteiket pedig szinte gátlástalan képzelıerıvel tervezik ki. Az Unió biztonságpolitikájának ezért lépést kell tartania az új fenyegetésekkel és az új technológiákkal.

A 2001. szeptember 11-én az Egyesült Államokban végrehajtott merényletek óta a légi közlekedés elleni támadások egyre innovatívabbakká váltak: cipıbe rejtett pokolgép (2001), folyékony robbanószerrel tervezett repülıgép-robbantások (2006), merényletkísérlet alsónemıbe rejtett robbanószerrel (2009), majd két házilag készített, légipoggyászként feladott bomba lefülelése (2010).

Az uniós biztonságpolitika azonban minden új fenyegetésre gyorsan reagált. Elıbb korlátozták az utasok által a fedélzetre vihetı folyadékok, aeroszolok és gélek mennyiségét, új szabályokat léptetett hatályba az uniós repülőtereken használt biztonsági szkennerek tekintetében, legutóbb pedig az EU-n kívüli országokból az Unióba árut és postaküldeményeket szállító légitársaságok vonatkozásában.



Az EU intézkedéseinek köszönhetően Európa repülésbiztonsági eredményei a legjobbak között vannak a világon



Az európai úthálózat fejlesztése az útdíjakból származó pénzből valósul meg

Ami a repülésbiztonságot illeti, a szigorú előírásoknak köszönhetően az Európai Unió a világ egyik legbiztonságosabb térségének számít.

A biztonság további növelése érdekében az Európai Bizottság – a tagállamok repülésbiztonsági hatóságaival egyeztetve – kitiltja az európai légtérből a nem biztonságosnak ítélt légitársaságokat.

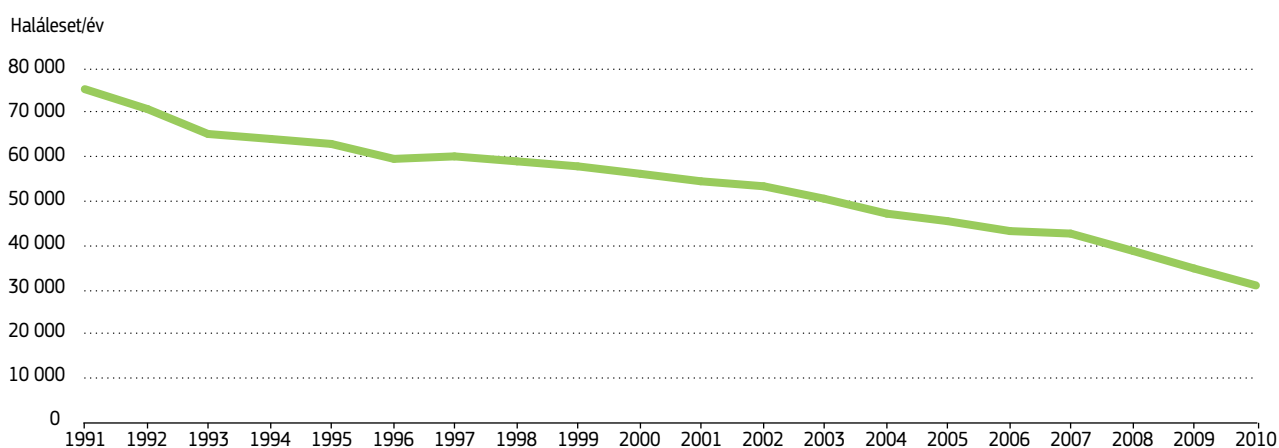
Az úgynevezett uniós repülésbiztonsági lista azokat a légitársaságokat tartalmazza, amelyek Európában működési tilalom alá esnek. Egy második listán azok a légitársaságok szerepelnek, amelyek Európában csak korlátozottan, meghatározott feltételek mellett működhetnek.

Közút

Az európai személy- és áruszállítás ma is elsősorban a közutakon zajlik. Gazdasági szempontból is a közúti szállítás az áru fuvarozás fő formája, hiszen a belföldi szállítások legnagyobb része így zajlik, és az utóbbi évtizedekben folyamatosan bővül.

Az 1980-as évek közepétől az 1990-es évek közepéig mintegy tíz év kellett ahhoz, hogy Európa megnyissa nemzetközi közúti szállítási piacát, és felszámolja a versenyt hátráltató akadályokat, például a közúti fuvarozók számára a más országok piacára való belépéshez szükséges engedélyeket, az árumennyiséget korlátozó kvótákat és az illetékeket.

HALÁLÓS KÖZÚTI BALESETEK AZ EU-BAN



Forrás: Európai Bizottság.

A piac uniós megnyitásának sikerét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy növekedésnek indult a nem honos fuvarozók által a tagállamok között és valamely tagállamon belül nyújtott szállítási szolgáltatás (kabotázs). A kabotázs részesedése ugyanakkor még mindig csekély a belföldi áru fuvarozási piacokon, és jogszabályok továbbra is korlátozzák.

A személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása a vártnál lassabban zajlik. 1992-ben az autóbussz-üzemeltetők számára lehetővé vált a tagállamok közötti nemzetközi utasszállítási szolgáltatások nyújtása. Ma az uniós kereskedelmi fuvarozók a székhelyük szerinti ország által kiállított európai engedéllyel szállíthatnak utasokat autóbusszal az EU közúthálózatán.

Az elmúlt évtizedekben a közúti közlekedési ágazat másik érzékeny kérdését az útdíjak jelentették.

Az uniós szakpolitikának e téren két célkitűzése van. Először is, a külföldi járművezetőkre kirótt díjak nem lehetnek túl magasak vagy diszkriminatívak a hazaiakat terhelő díjakhoz viszonyítva. Másodszor, a díjaknak összhangban kell állniuk a „használó fizet” és a „szennyező fizet” elvével, és hozzá kell járulniuk a közlekedési infrastruktúra fenntartásához és fejlesztéséhez.

Ebben a témakörben az egyik legfontosabb jogszabály az 1999-es ún. Euromatrica-irányelv volt, amely az infrastruktúra egyes részeit – az autópályákat és többsávos utakat, hidakat, alagutakat és hágókat – használó nehéz tehergépjárművekre útdíjat rótt ki. Az Euromatrica egy közös elektronikus útdíjszedési rendszer, amellyel a regisztrált járművek súlyuk és méretük alapján fizetett díj egyszeri befizetése ellenében áthaladhatnak az európai díjfizető kapukon.

Egyes régiók további útdíjakat is szedhetnek, hogy aztán azt a környezeti károk – többek között a légszennyezés – problémájának megoldásába vagy a környezetbarátabb közlekedési módokba (pl. vasút) fektessék.

Az 1990-es évek elejétől a műszaki és adminisztratív előírások szabványosítása érdekében megalkotott sorozatos szabályoknak köszönhetően az egységes piac előtt álló akadályok közül jó néhányat sikerült felszámolni. E szabályok egyebek mellett bizonyos járművek maximális méretéről és súlyáról, a vezetői engedélyek és a járművek forgalmi engedélyének formátumáról és a járművezető-képzés minimális követelményeiről rendelkeztek.

Sok évig tartott az is, amíg a tagállamok megállapodtak a közúti áru fuvarozásban érvényes munkaidőről, ami – részben a nemzeti munkaügyi viszonyok és a munkakultúrák különbözősége miatt – igen érzékeny területnek bizonyult. Ma már a közúti személy- és áruszállító jármű vezetőire vonatkozó maximális vezetési és minimális pihenőidőkre közös uniós szabályok vonatkoznak.

A tagállamok közötti áruszállítás közel 75%-át lebonyolító közúti fuvarozásban a kamionsofőrök így könnyebben tudják európai útjaikat megtervezni, a hatóságok pedig a vezetési időt ellenőrizni. A digitális tachográf ma már minden új nehéz tehergépjármű és autóbussz kötelező felszerelése.

Az Unió közúti politikájának szerves része a biztonság. Az évek folyamán jelentős javulás állt be e téren: az utóbbi évtizedben 43%-kal csökkent a közúti halálesetek száma, amely a mérföldkönek számító 2012-es évben volt a valaha jegyzett legalacsonyabb.

Ettől függetlenül a különböző tagállamok baleseti statisztikái sajnos eléggé eltérőek, és az európai utak általában véve még messze nem mondhatók biztonságosnak, hiszen jöllehet az Unió tagállamai nyilvánvaló eredményeket értek el a közúti halálesetek csökkentése terén, a sérüléssel járó balesetek száma továbbra is elfogadhatatlanul magas, és nem csökken hasonló arányban. Becslések szerint 2010-ben közel 1,5 millió ember sérült meg az utakon, közülük negyedmilliónyan szenvedtek súlyos, maradandó károsodást. Ehhez viszonyítva, az EU közútjain 2012-ben 28 000 haláleset történt.

Minden egyes balesetben elhunyt körülbelül 4 életre szóló fogyatékoságot okozó sérülés, 10 súlyos és 40 könnyű sérülés jut.

Az Európai Bizottság közúti közlekedésbiztonsági cselekvési programjának célja, hogy 2020-ig megfelelődjék az Unió útjain bekövetkező halálesetek száma. A program stratégiai céljai között szerepel többek között a teherautókra és a személyautókra vonatkozó biztonsági intézkedések hatékonyságának javítása, a közlekedési szabályok erőteljesebb betartatása, a motorkerékpárosok biztonságának előtérbe helyezése, a modern technológiák használatának ösztönzése a közúti biztonság javítása érdekében, valamint a sürgősségi segélyszolgálatok és a sérültek ellátásának javítása.



Az EU a tengeri balesetek megelőzése érdekében megszigorította az uniós szabályokat és előírásokat

Tengeri közlekedés

A tengeri szállítás kiemelt szerepet játszik az európai kereskedelemben, hiszen az Európai Unió külső teherforgalmának majdnem 90%-a, a belső teherforgalomnak pedig 40%-a a tengeren zajlik.

A tengeri közlekedést hosszú éveken át, egészen 1986-ig nem szabályozta közösségi szintű politika. Európa ugyanis csak ekkorra állt készen arra, hogy elfogadja első jogszabálysomagját, amelynek elsődleges célja a tengeri szállítás és szolgáltatások piacának megnyitása volt.

Később, az 1989-es második jogszabálysomag lehetővé tette, hogy egy adott uniós tagállamban egy másik uniós országban honos vállalat tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtson (kabotázs). Ez elősegítette a szigetek, illetve a távoli tengeri régiók és az európai kontinens közötti megfelelő összeköttetések fenntartását.

A biztonság, a munkakörülmények és persze a tengerészek képzése – akárcsak a többi közlekedési módnál – a tengeri közlekedésben is mindig nagy hangsúlyt kapott, hiszen a hozzáértő személyzet a biztonság és a minőségi szolgáltatás szempontjából egyaránt fontos.

A 90-es években sajnálatos módon egy sor hajóatasztrófa történt: 1992-ben az *Aegean Sea*, 1993-ban a *Braer*, 1994-ben pedig az *Estonia* szenvedett balesetet. Ezeket követte az *Erika* (1999) és a *Prestige* (2002) balesete, mindkettő halálos áldozatokkal és olajkiömléssel járt. E balesetek megteremtették a politikai légkört ahhoz, hogy az EU tovább szigorítsa a tengeri balesetek – különösen a komphajók és az olajszállító tartályhajók baleseteinek – megelőzését célzó szabályait és előírásait.

Az úgynevezett „Erika-I” és „Erika-II” jogszabályok lehetővé tették az egyhéjazatú hajók forgalomból való kivonását, bevezettek egy „feketelistát” annak megakadályozására, hogy a több alkalommal is rossz állapotúnak minősített hajók kikössenek az Unió kikötőiben, és létrehoztak egy összeurópai hajóforgalom-megfigyelő rendszert.

A környezetvédelem kérdése mára a hajózási jogszabályok szerves részévé vált. Az EU elősegíti a kibocsátás csökkentését szolgáló globális szabályok megalkotását, és védi az érzékeny tengeri környezetet. Fogatosítja a hajókon keletkező hulladékokra és azok tengerbe ürítésére vonatkozó szabályokat, valamint betartatja az üzemanyagokkal és a kibocsátással kapcsolatos előírásokat. A tagállamokat kifinomult megfigyelő és ellenőrző eszközök segítik az olajkiömlések észlelésében, megelőzésében és kezelésében.

A személyszállító hajók biztonságával kapcsolatban az Európai Bizottság az alábbi három szakpolitikai területre összpontosít:

- az utasok védelmét szolgáló meglévő jogszabályok folyamatos javítása, és mindenekelőtt általános normák megállapítása a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnél (IMO);
- a biztonsági szabályok érvényesítése annak érdekében, hogy az EU és az IMO jogi eszközeit megfelelően alkalmazzák;
- az ágazat önkéntes tevékenységeinek ösztönzése a működés folyamatos javítása érdekében.

Az uniós szakpolitika ugyanakkor törekszik a lehető legjobb minőségre és az innováció nyújtotta lehetőségek minél jobb kiaknázására is, mert az uniós flotta csak így tud lépést tartani a hajótervezés, a technológia és az operatív eljárások terén végbemenő nemzetközi fejlődéssel.

A nemzetközi hajózást fenyegető legnagyobb veszély a kalózkodás.

A hajók elleni kalózkodások egyaránt komoly veszélyt jelentenek a személyzet és az utasok életére, valamint a hajózás biztonságára és védettségére. A kalózkodás komoly aggodalomra ad okot azért is, mert a tengeri szállítás jelentős szerepet játszik az Unió nemzetközi kereskedelmi kapcsolataiban.

Az EU hajó- és kikötőbiztonsági szabályokkal biztosítja, hogy az európai vizekre érkező vagy ott áthaladó hajók biztonságban legyenek, és védettséget élvezzenek.



*Európa tengeri kikötői
kiemelt szerepet játszanak
az uniós közlekedési
infrastruktúra működésében*

A kikötők nemcsak a tengeri ágazat, hanem más iparágak számára is létfontosságúak, és a következő években várhatóan fellendülésnek indulnak. Az uniós közlekedési hálózat kapuiként a kikötők a gazdasági fejlődés motorjai és az országok, városok és régiók fellendülésének forrásai.

Európa nagyban függ tengeri kikötőitől, amelyek – a mennyiséget tekintve – a világ többi országával folytatott kereskedelemről származó áru 74%-át fogadják. A tengeri kikötők ezenkívül döntő szerepet játszanak az integrált és fenntartható közlekedési rendszer kifejlesztésében, amelynek lényege, hogy a rövid tengeri útvonalak alternatívát jelentsenek a telített szárazföldi szállítási folyosókkal szemben.

A kikötőkbe érkező teherszállítmányok mennyisége 2030-ig még szerény gazdasági növekedés mellett is várhatóan 60%-kal növekszik, ami szinte bizonyosan torlódást fog okozni.

Kevesebb mint 20 éven belül európai tengeri kikötők százai fognak komoly kihívásokkal szembesülni a termelékenység, a beruházási szükségletekkel, a fenntarthatósággal, a munkaerővel, valamint a kikötővárosokba és a környező régiókba illeszkedéssel összefüggésben.

A kikötőknek alkalmazkodniuk kell, és az EU mindent meg is tesz, hogy versenyképesek maradjanak, és felkészülten várják a várható növekedést.

Beruházás és finanszírozás: az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz

Az infrastruktúra kiépítése és fenntartása költséges feladat. Az európai szállítási kereslet tervezett növekedésének kiszolgálásához szükséges infrastruktúra kialakítása várhatóan 1,5 billió euróba fog kerülni 2030-ig. Az Európai Bizottság becslései szerint a transeurópai hálózat befejezéséhez csak 2020-ig mintegy 500 milliárd euróra lesz szükség, és ennek körülbelül a felét a legfontosabb szűk keresztmetszetek megszüntetésére kell fordítani.

A 2014–2020-as költségvetési időszakban közel 26 milliárd euró jutott a közlekedésre, ami a közlekedési, energiaügyi és IKT-beruházások finanszírozásának eszköze, azaz az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (EHE) keretében biztosított finanszírozás oroszánrésze.



- | | | |
|---|--|---|
| — BALTI-ADRIAI FOLYOSÓ | — KELETI/KELET-MEDITERRÁN FOLYOSÓ | — ATLANTI-ÓCEÁNI FOLYOSÓ |
| — ÉSZAKI-TENGERI-BALTI FOLYOSÓ | — SKANDINÁV-MEDITERRÁN FOLYOSÓ | — ÉSZAKI-TENGERI-MEDITERRÁN FOLYOSÓ |
| — MEDITERRÁN FOLYOSÓ | — RAJNAI-ALPESI FOLYOSÓ | — RAJNA-DUNA FOLYOSÓ |

A TEN-T hálózat átalakítja az összeköttetéseket, megszünteti a szűk keresztmetszeteket, korszerűsíti az infrastruktúrát és ésszerűsíti a határokon átnyúló közlekedést

Az EHE közlekedésfinanszírozási kerete jelentős összeggel támogatja az Unió legszegényebb régióit. Ezzel az összeggel várhatóan nemcsak azt sikerül elérni, hogy javuljanak a kelet-nyugati összeköttetések, hanem hogy az országok között és az országokon belül is épüljenek kapcsolatok. Mindez pedig az elképzelések szerint hozzá fog járulni a transeurópai közlekedési hálózat – különösen a tervezett törzshálózat – befejezéséhez.

Az EHE másik rendeltetése, hogy olyan jelentős magánberuházásokat generáljon, amelyek legnagyobb része a transeurópai közlekedési hálózat megvalósításához szükséges legfontosabb projektekbe – a fő közlekedési folyosók és a határokat keresztező szakaszok megépítésébe – irányul.

Az európai közlekedés finanszírozásának egyéb módjai között szerepelnek még a köz-magán társulások (PPP-k), amelyek még több értéket teremtenek az európai utasok számára.

Az uniós közlekedéspolitika jövője

Az Európai Bizottság legutóbbi közlekedéspolitikai dokumentuma a 2011-es „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című fehér könyv. Az útiterv felvázolja az európai közlekedés jövőjét 2050-ig, javaslatot tesz arra, hogy mely pontokon van szükség szakpolitikai szemléletváltásra, és egy sor új konkrét célkitűzést és kezdeményezést vázol fel.

A fehér könyv fő pontjai a következők:

A jövő kihívásai

- Növekszik a közlekedés iránti kereslet (2050-ig csak a teherszállítás várhatóan 80%-kal növekszik), és folytatódik a városiasodás trendje.
- Az EU közlekedési ágazata – különösen a közúti közlekedés – üzemanyagforrásként szinte teljes egészében a kőolajtól függ. A kőolajpiacok ingadozásai és a várhatóan egyre nehezebb kőolajbeszerzés miatt megbízható üzemanyag-alternatívákat kell találni.
- Az EU vállalta, hogy 2050-ig legalább 80%-kal csökkenti üvegházhatásúgáz-kibocsátását. A közlekedés jelentős szennyező, az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátásának negyedét adja, ezért számottevően hozzá kell járulnia a cél eléréséhez.
- Az egyik legsúlyosabb közlekedési problémát a torlódások jelentik, különösen a közutakon és a levegőben. A közlekedési dugók minden évben az EU GDP-jének nagyjából 1%-ába kerülnek, és rengeteg szén-dioxid és más káros anyag kibocsátását okozzák. Ezt a helyzetet kezelni kell.
- Emelni kell a közlekedés hatékonyságát: többek között javítani kell a logisztikán, és intelligensebb „közlekedési magatartást” kell létrehozni a modern infokommunikációs és műholdas technológiák lehető legjobb kihasználásával. Egyetlen közlekedésforma használata helyett Európának az összes rendelkezésre álló közlekedésmódot és -hálózatot kombinálnia kell, hogy optimalizálni lehessen a kihasználtságot és a kapacitást.
- A kutatás és az innováció középpontba állításával Európa közlekedési ágazatának továbbra is versenyképesnek kell lennie a globális piacon, és a közlekedés technológiai fejlődésének az élvonalában kell maradnia.
- Infrastruktúra: a cél a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) teljes megvalósítása, a közúti, vasúti, légi és vízi (többek között belvízi) közlekedés egyetlen zökkenőmentes logisztikai láncná integrálása, a főbb szűk keresztmetszetek megszüntetése és a hiányzó – különösen határokon átnyúló – kapcsolatok megépítése. Az európai közlekedési infrastruktúrát korszerűsíteni kell és karban kell tartani, az ehhez szükséges finanszírozásnak pedig köz- és magánforrásból egyaránt kell érkeznie.
- A belső piac megvalósítása felé ugyan a közlekedési ágazat egészében jelentős haladás történt, azonban például a közúti és a vasúti közlekedésben még mindig van tennivaló a piacok megnyitása és a tisztességes és nyílt verseny biztosítása terén.

A jövő céljai

- A különböző közlekedésformák – közúti, vasúti, légi és vízi (többek között belvízi) közlekedés – közötti optimális kapcsolódás jelentőségének középpontba állítása Európa-szerte.
- Előrelépés a transzeurópai közlekedési hálózaton (TEN-T) végzett munkában, és a belső piac fejlődéséhez szükséges sima és kiváló minőségű összekapcsolódási pontok kiépítése, ezáltal az utazók életminőségének javítása.
- A megfelelő nemzeti és európai szabályozási környezet kialakításával a közlekedési beruházások növelése.
- Innovatív eszközök kifejlesztése a közlekedési infrastruktúra finanszírozásához, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében már meglévő eszközök lehető legjobb kihasználása, valamint a nemzeti és regionális finanszírozás kiegészítése az európai strukturális és beruházási alapokból.
- Előrelépés a különböző közlekedési ágazatok integrációja terén, amely egyre inkább az általános infrastruktúra-költségek felhasználó általi finanszírozásának nem diszkriminatív megközelítésén – „a használó fizet” elven – alapul.
- Közös európai közlekedésbiztonsági szabványok kifejlesztése, a nemzetközi közlekedésben pedig Európa szerepének és befolyásának erősítése.
- Az egységes európai égbolt projekt befejezéséhez vezető munka előmozdítása, és a negyedik vasúti jogszabálysomag tárgyalásainak lezárása.
- A polgárok és vállalkozások javára a légiközlekedési és vasúti piaci innováció érdekében együttműködés a jelentős ágazati vállalatokkal köz- és magánszféra közötti partnerségek keretében (pl. az „Egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatás – SESAR, vagy a Shift2Rail).

További információk

- ▶ **Az Európai Bizottság mobilitással és közlekedéssel foglalkozó weboldala:**
http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
- ▶ **Kérdései vannak az Európai Unióról? A Europe Direct segíthet Önnek: 00 800 6 7 8 9 10 11 –**
<http://europedirect.europa.eu>

