

Prijevoz je temelj našeg gospodarstva i društva. Pokretljivost je bitna za međunarodno tržište te za kvalitetu života građana budući da oni uživaju svoju slobodu putovanja. Prijevoz omogućuje gospodarski rast i stvaranje radnih mjesta: on mora biti održiv u svjetlu novih izazova s kojima se suočavamo. Prijevoz je globalan

tako da učinkovita akcija zahtijeva međunarodnu suradnju. Budući prosperitet našeg kontinenta ovisit će o svjetskom gospodarstvu. Učinkoviti prijevoz je bitan u ostvarenju toga. Europski prijevoz je na raskršću. Stari izazovi ostaju, no novi su već stigli. Treba mnogo toga da bi se dovršilo unutarnje tržište za prijevoz,

a ostaju i prilično uska grla i ostale barijere. Potrebno je da ponovno riješimo ove probleme - kako da učinkovitije odgovorimo na želje naših građana za putovanjem kao i na potrebe našeg gospodarstva za prijevoz dobara dok predviđamo ograničenja izvora i okoliša. Prometni sustavi istočnih i zapadnih dijelova Europe

moraju se ujediniti kako bi potpuno odražavali potrebe gotovo cijelog kontinenta. Nafta će u budućim desetljećima biti sve manje, i vadit će se sve više iz nesigurnih izvora. Kao što je Međunarodna energetska agencija nedavno ukazala, što će neuspješnije biti oslobađanje svijeta od ugljika to će više rasti

cijene nafte. Ako se ne riješimo ove ovisnosti, sposobnost ljudi da putuju - kao i naša gospodarska sigurnost - mogle bi biti jako ugrožene užasnim posljedicama inflacije, trgovinskog debalansa i sveukupne nekonkurentnosti gospodarstva Europske zajednice. Od prve velike naftne krize pred četrdeset godina - unatoč tehničkom

napretku, potencijalu za napredak u jeftinoj energetskej učinkovitosti te napora politike - prometni sustav se u osnovi nije promijenio. Prijevoz je postao energetskej učinkovitiji, no prijevoz Europske zajednice još uvijek ovisi o nafti i naftnim proizvodima. Prijevoz je postao čistiji, no povećani volumen znači

da on i dalje ostaje veliki izvor buke i mjesni zagađivač zraka. Nove tehnologije za vozila i upravljanje prometom bit će ključni za manje prijevozne emisije plinova u Europskej zajednici kao i u ostatku svijeta. Trka za održivom pokretljivošću jest globalna. Zakašnjela akcija i plaho uvođenje novih tehnologija moglo bi

osuditi prijevoz Europske zajednice ne nepovratno propadanje. Sektor prometa Europske zajednice se suočava sa sve većim natjecanjem na svjetskim prijevoznim tržištima koja se brzo razvijaju. Mnoga europska društva su svjetski vođe u infrastrukturi, logistici, upravljanjem prijevoznim sustavima i

proizvodnji prijevozne opreme - no kako ostala područja svijeta započinju golemu, ambicioznu modernizaciju prijevoza i programa investicija u infrastrukturu, bitno je da se prijevoz Europske zajednice nastavi razvijati i ulagati kako bi zadržao konkurentni položaj. Infrastruktura oblikuje pokretljivost. Neće biti moguća

nikakva značajnija promjena bez podrške neke prikladne mreže i njenog inteligentnijeg korištenja. Sve u svemu, ulaganja u prijevoznu infrastrukturu imaju pozitivni utjecaj na gospodarski rast, stvaranje bogatstva i otvaranje novih radnih mjesta, kao i na povećanje trgovine, geografske pristupačnosti i ljudske

pokretljivosti. Sve to valja planirati na način da se što više poveća pozitivni utjecaj na gospodarski rast kao i da se što više smanje negativni utjecaji na okoliš. Prijevozna zagušenost je veliki problem, posebice na cestama i na nebu, čime se smanjuje pristupačnost. Pored toga, prijevozna infrastruktura je nejednako

razvijena u istočnim i zapadnim dijelovima Europske zajednice koje valja ujediniti. Postoji povećani pritisak na javne izvore za financiranje infrastrukture te je potreban novi pristup u financiranju i politici cijena. Od vremena Službenog dokumenta o prijevozu mnogo je toga postignuto. Došlo je do daljnjeg

otvaranja u zrakoplovnom, cestovnom te dijelom i u željezničkom prijevozu. Jedinstveno europsko nebo uspješno je započelo. Sigurnost prijevoza se povećala u svim oblicima. Usvojena su nova pravila o radnim uvjetima i pravima putnika. Transeuropske prijevozne mreže koje se financiraju iz Strukturnih fondova te iz

Koheziivnog fonda doprinijele su teritorijalnoj koheziji te izgradnji brzih željezničkih linija. Povećale su se međunarodne veze i suradnja. Isto je tako mnogo urađeno kako bi se povećala prijevozna i okolišna učinkovitost. Pa ipak, prijevozni sustav nije održiv. Gledajući četrdeset godina unaprijed, jasno je da se

promet ne može razvijati na isti način. Nadograđujući naučene lekcije, ova Cestovna karta gleda globalno na razvoj u prijevoznom sektoru, na njegove buduće izazove te na političke inicijative koje valja imati na umu. Jako se isplati krenuti u odlučujuću političku akciju. Prijevozna djelatnost sama po sebi

predstavlja važni dio gospodarstva: u Europskoj zajednici zaposleno je oko 10 milijuna ljudi što predstavlja oko 5 posto bruto domaćeg proizvoda. Europska zajednica i vlade pojedinih zemalja trebaju se pobrinuti za jasnoću u budućoj okvirnoj politici koja se oslanja u najvećem dijelu na tržišno utemeljenim

mehanizmima za proizvođače i industriju kako bi isti mogli planirati ulaganja. Bitna je usklađenost na razini Europske zajednice - situacija u kojoj bi na primjer jedna zemlja članica izabrala samo električne automobile, a druga samo automobile na bio gorivo, razorila bi pojam slobodnog putovanja Europom. Izazov

se sastoji u tome kako da se prekine s ovisnošću prijevoznog sustava o nafti, a da se pri tom ne žrtvuje njegova učinkovitost kao ni da se umanjuje njegova pokretljivost. U skladu s vodećom inicijativom Europa je učinkovita s izvorima te s novim Planom energetske učinkovitosti. Krajnji cilj Europske prijevozne

politike jest da se pomogne da se ustanovi sustav koji podupire europski gospodarski napredak, povećava kompetitivnost i nudi visoku kvalitetu usluga mobilnosti, uz istovremeno učinkovitije korištenje izvora. U praksi, prijevoz treba koristiti manje energije i čišću energiju, treba bolje koristiti infrastrukturu

te smanjiti svoj negativni utjecaj na okoliš i ključna prirodna bogatstva, kao što su voda, zemlja i okolišni sustav. Sputavanje pokretljivosti nije nikakav izbor. Moraju se pojaviti novi obrasci prijevoza kojima će se najučinkovitijom kombinacijom oblika do svojih destinacija istovremeno prevoziti više tereta i

veći broj putnika. Pojedinačni prijevoz će se najčešće koristiti u konačnim kilometrima putovanja čistim vozilima. Informacijska tehnologija će nam omogućiti jednostavniji i sigurniji prijevoz. Korisnici prijevoza će plaćati njegovu punu cijenu u zamjenu za manje zastoja, više informacija, bolju uslugu i veću sigurnost.

Budući razvoj mora se oslanjati na niz ideja. Na poboljšanje energetske učinkovitosti svih vrsta vozila. Na optimiziranje performansa multimodalnih logističkih lanaca, uključujući i jači razvoj inherentno učinkovitijih modela glede izvora, kad su ostale tehnološke inovacije možda nedostatne. Važno je

učinkovitije korištenje prijevoza i infrastrukture korištenjem upravljanja prijevozom i informacijskih sustava, napredne logistike i tržišnih mjera kao što su puni razvoj integriranog europskog tržišta željeznica, ukidanje ograničenja pomorskog prijevoza na kratkim linijama, neizopačene politike cijena i

ostalog. Ne smije se oklijevati. Potrebno je mnogo godina planiranja, izgradnje i opremanja - planiranje vlakova, zrakoplova i brodova traje desetljećima. Izbor koji ćemo učiniti danas odredit će prijevoz u 2050. Moramo djelovati na europskoj razini kako bismo osigurali definiciju transformacije prijevoza

zajedno s našim partnerima, a ne s nekim drugim u svijetu. Budući da se opcije za svaki prometni segment razlikuju, obuhvat promjena načina na koji prijevoz funkcionira razlikovat će se po prijevoznim segmentima. Stoga u slijedenju svog cilja vizija Povjerenstva uzima u obzir tri glavna prijevozna segmenta:

prijevoz na srednje udaljenosti, prijevoz na duge udaljenosti i gradski prijevoz. Rješenje ovoga će se oslanjati na mnoge čimbenike - na EZ, države članice, regije, gradove, ali isto tako će svoju ulogu odigrati i industrija, društveni partneri i građani. Na srednjim udaljenostima, nove tehnologije nisu tako

zrele, a izbor modaliteta je rjeđi nego onaj u gradovima. Međutim, to je mjesto gdje akcija EZ-a može imati neposredni učinak. Nije vjerojatno da će vozila koja su učinkovitija glede izvora kao i čišća goriva same po sebi postići potrebne rezove emisija plinova i riješiti problem prijevozne zagušenosti. Njih

mora slijediti konsolidacija velikog volumena prijevoza na duge pruge. To uključuje veći razvoj gradskih i međugradskih autobusa, željezničkog i zrakoplovnog prijevoza za putnike i robu te multimodalnih rješenja koja se oslanjaju na vodene i željezničke oblike prijevoza na duge pruge. Bolji izbor modaliteta rezultirat

će većom integracijom modalnih mreža: zračnih luka, luka, željezničkih, podzemnih i autobusnih postaja koje bi sve više trebale biti povezane i transformirane u multimodalnu vezu platforma za putnike. Internetske informacije i elektronske rezervacije te sustavi plaćanja koji integriraju sva sredstva

prometa trebali bi olakšati multimodalno putovanje. Prikladni skup prava putnika mora pratiti šire korištenje skupnih oblika. Promet tereta na kratkim i srednjim udaljenostima u priličnoj će mjeri ostati na kamionima. Stoga je važno da se, pored ohrabririvanja alternativnih prijevoznih rješenja, poboljšaju

učinkovitost kamiona putem razvoja i usvajanja novih pogonskih strojeva i čistih goriva, razvoj inteligentnih prijevoznih sustava te daljnje mjere za povećanje tržišnih mehanizama. Na dužim udaljenostima, opcije za cestovno smanjenje ugljika su ograničene pa multimodalnost tereta treba za prijevoznike postati

gospodarski privlačnom. Potrebna je učinkovita komodalnost. EZ-u su naročito potrebni razvijeni teretni koridori optimizirani glede korištenja energije i emisije kako bi se minimalizirao utjecaj na okoliš, ali isto tako kako bi bio privlačan zbog svoje pouzdanosti, ograničene prometne gužve te niskih cijena

održavanja i administracije. Željeznica se, naročito ona prevoženje tereta, ponekad smatra neprivlačnim oblikom. No primjer u nekim zemljama članicama dokazuje da ona može ponuditi kvalitetnu uslugu. Izazov predstavlja kako da se osigura strukturalna promjena kako bi se željeznici omogućilo da se

natječe učinkovito te da tako preuzme daleko veći udio tereta na srednjim i dugim udaljenostima. Bit će potrebna prilična ulaganja da se proširi i osuvremeni kapacitet željezničke mreže. Trebali bi se postupno uvesti novi vagoni s tihim kočnicama i automatskim povezivanjem. Kako bi se izbjeglo nepotrebno prelaženje prilikom

prijevoza, u Europi je na obalama potrebno imati više učinkovitih ulaznih točaka na europska tržišta. Pomorske luke imaju veliku ulogu kao logistička središta pa zahtijevaju učinkovitu povezanost s unutrašnjosti. Njihov razvoj je bitan za upravljanje povećanim volumenom tereta kako na srednjim morskim udaljenostima

unutar EZ-a tako i s ostatkom svijeta. Unutarnji vodeni putovi, gdje postoji neiskorišteni potencijal, morahu igrati veću ulogu pogotovo u prijevozu dobara prema unutrašnjosti te u povezivanju europskih mora. Pomorski i zračni sektori su po definiciji globalni. U zračnom sektoru se mora slijediti unapređenje

učinkovitosti zračnog prijevoza i njegovih upravljačkih operacija. Time će se povrh smanjenja emisija plinova omogućiti konkurentna prednost. Međutim, valja obratiti pozornost na izbjegavanje sve većih opterećenja na djelatnosti EZ-a čime bi se mogla umanjiti uloga EZ-a kao globalnog zrakoplovnog središta.

Kapacitet zračnih luka mora se optimizirati te, tamo gdje je to potrebno, i povećati, kako bismo se suočili sa sve većom potražnjom za putovanjem do i iz trećih zemalja i područja Europe koja su inače slabo povezana, što bi moglo rezultirati s više nego li udvostručenjem prijevoznih aktivnosti EZ-a do 2050. U

ostalim slučajevima željeznice s velikim brzinama morale bi apsorbirati veliki dio prijevoza na srednjim udaljenostima. Zrakoplovna industrija EZ-a trebala bi postati primjer u korištenju goriva koja sadrže nisku količinu ugljika kako bi se ostvario cilj 2050. I u pomorstvu je isto tako izražena potreba

za jednakim uvjetima na globalnoj razini. EZ bi - u suradnji s Međunarodnom pomorskom organizacijom i ostalim međunarodnim organizacijama - trebala stremiti ka univerzalnoj primjeni i uvođenju visokih standarda sigurnosti, zaštite okoliša te radnim uvjetima, kao i eliminaciji gusarstva. Stanje prometa u pogledu

okoliša može i mora se poboljšati kako korištenjem bolje tehnologije tako i boljih goriva i operacija. U gradovima se olakšava prijelaz na čišći prijevoz pomoću nižih zahtjeva za ograničenja za vozila te većom gustoćom stanovništva. Sve je šira lepeza izbora javnog prijevoza kao i mogućnosti hodanja ili

vožnje biciklom. Gradovi pate od zagađenja, slabe kvalitete zraka te izloženosti buci. Postupno isključivanje vozila na konvencionalna goriva iz gradskog središta veliki je doprinos značajnijem smanjenju ovisnosti o nafti, smanjenju emisije stakleničkih plinova te mjesnog zagađenja zraka i povećanja buke.

Ono će se morati nadopuniti razvojem odgovarajuće infrastrukture za goriva i punjenje novih vozila. Veći udio putovanja kolektivnim prijevozom, kombiniranim minimumom uslužnih obveza, omogućit će povećanu gustoću i učestalost usluga i stoga stvaranju zatvorenog kruga za oblike javnog prijevoza.

Upravljanje potražnjom i planiranje korištenja zemljišta može smanjiti volumen prijevoza. Omogućavanje hodanja i vožnje biciklom trebalo bi postati sastavnim dijelom gradske pokretljivosti i planiranja infrastrukture. Mora se ohrabriti korištenje manjih, lakših i specijaliziranih cestovnih

putničkih vozila. Velike flote gradskih autobusa, taksija i opskrbnih kamioneta naročito su pogodne za uvođenje alternativnih pogonskih sustava i goriva. Ista bi mogla dodatno doprinijeti smanjenju intenziteta ugljika u gradskom prometu i istovremeno omogućiti probnu platformu za nove tehnologije i prigodu za rano

uvođenje na tržište. Određivanje cijena prometa na cestama kao i uklanjanje izobličenja u oporezivanju također bi moralo pomoći u ohrabriranju korištenja javnog prijevoza i postupnom uvođenju alternativnih pogona. Trebalo bi se učinkovitije organizirati sučelje između teretnog prometa na velike udaljenosti i na

konačne kratke udaljenosti od jednog kilometra u posljednjoj etapi prijevoza do odredišta. Cilj je ograničenje pojedinačnih isporuka, koje predstavljaju najneučinkovitiji dio putovanja, na najkraći mogući put. Korištenje Pametnog prijevoznog sustava doprinosi upravljanju prijevozom u realnom vremenu, smanjujući

tako vrijeme isporuke te prometnu gužvu u zadnjoj etapi isporuke. To se može izvesti gradskim kamionima s malom emisijom plinova kao i niskom bukom, čime bi se noću omogućio veći udio teretnog prijevoza u gradskim područjima. To bi olakšalo problem cestovne gužve tijekom jutra i tijekom popodnevnih prometnih špica.

Ostvarenje gore navedene vizije zahtijeva učinkovit okvir za korisnike i operatore prijevoza, rano korištenje novih tehnologija i razvoj odgovarajuće infrastrukture. Na unutarnjem tržištu i nadalje postoje prepreke na putu sređivanja funkcioniranja učinkovitog natjecanja. Cilj za slijedeće

desetljeće jest stvaranje pravog Jedininstvenog europskog prometnog područja uklanjanjem i olakšavanjem stvaranja multinacionalnih multimodalnih operatora. Pozorno uvođenje natjecateljskih pravila u sve oblike prijevoza dopunit će aktivnosti Povjerenstva u tom području. Kako bi se izbjegle napetosti i izobličenja, viši

stupanj konvergencije i uvođenje društvenih, sigurnosnih i okolišnih pravila, minimum uslužnih standarda i prava korisnika moraju postati sastavni dio te strategije. Za tu strategiju bitna je inovacija. Putem usredotočenosti na najperspektivnije tehnologije, istraživanje u EZ-u mora riješiti čitav krug

istraživanja, inovacije i integrirane primjene. Inovacija može isto tako igrati ulogu u unapređenju održivijeg ponašanja. Napori upereni na konkurentnije i održivije oblike prijevoznih sustava moraju uključivati ideju o traženim značajkama mreže kao i predvidjeti odgovarajuća ulaganja. Infrastrukturnoj politici EZ-a

potrebne su vizija i dovoljno izvora. Troškovi prijevoza trebali bi se u neizobličenom obliku odražavati u njihovoj cijeni. Jedininstveno europsko prometno područje trebalo bi olakšati kretanje građana i prijevoz tereta, smanjiti troškove i povećati održivost europskog prijevoza. Jedininstveno europsko mora se

primjenjivati kao što je predviđeno pa će se Povjerenstvo okrenuti rješavanju kapaciteta i kvalitete zračnih luka. Područje koje još uvijek predstavlja usko grlo još je uvijek najvidljivije na unutarnjem tržištu željezničkih usluga, koje se moraju pod hitno usavršiti kako bi se ostvarilo Jedininstveno europsko

željezničko područje. To uključuje ukidanje tehničkih, administrativnih i zakonskih prepreka koje još uvijek sputavaju ulazak na nacionalno željezničko tržište. Daljnje spajanje cestovnog teretnog tržišta dat će cestovnom prijevozu veću učinkovitost i konkurentnost. Glede pomorskog prometa, Plavi

pojas na morima koja oplakuju Europu, pojednostavit će formalnosti brodskog putovanja između europskih luka pa se stoga mora ustanoviti povoljan okvir koji će uzeti u obzir europske zadaće glede prijevoza unutar kopnenih vodenih putova. Mora se još više unaprijediti pristup lukama. Otvaranje tržišta mora ići



ruku pod ruku s kvalitetom radnih mjesta i radnim uvjetima, budući da su ljudski izvori bitna komponenta svakog prometnog sustava. Također je opće poznato da će u budućnosti nedostatak radnika i vještina postati ozbiljnim problemom za promet. Bit će važno da se usklade konkurentnost i društveni programi kako bi se

unaprijedio društveni dijalog i tako spriječili društveni sukobi koji su se pokazali kao uzrok značajnih gospodarskih gubitaka u brojnim sektorima, a što je najvažnije, i u zračnom prometu. Prometna sigurnost stoji visoko na programu EZ-a. Široki europski pristup politici, zakonodavstvu i kontroli sigurnosti zračnog i

pomorskog prometa trebao bi se i dalje konsolidirati i osnažiti suradnjom između većih međunarodnih partnera. Glede sigurnosti putnika, moraju se unaprijediti metode kontrole putnika kako bi se uz što manje remećenja protoka putnika osigurala što viša razina sigurnosti. U obzir se mora uzeti pristup sigurnosti

baziran na riziku koji potječe izvan EZ-a. Isto tako postoji potreba da pronalaženjem odgovarajućeg europskog pristupa sigurnosti kopnenog prometa u onim područjima gdje akcija EZ-a ima dodatnu vrijednost. Za europske građane je bitno postavljanje okvira za siguran prijevoz. Bit će razvijena Europska strategija

za sigurnost u civilnom zrakoplovstvu koja će uključivati prilagodbu novim tehnologijama i, očevidno, međunarodnu suradnju s glavnim partnerima. Glede pomorskog prijevoza, potrebno je proaktivno riješiti sigurnost putničkih brodova. Kontrola brodskog prijevoza i Informacijski sustav postat će temeljni

alati pomorskih informacija koje će podržavati sigurnost pomorskog prijevoza kao i zaštitu okoliša od brodskog zagađenja. Na taj će se način omogućiti bitni doprinos ustanovljenju zajedničkog okoliša za dijeljenje informacija glede nadzora pomorskog područja EZ-a kao i podrška stvaranju zajedničkog

pomorskog prostora. Glede željezničkog prijevoza, u Jedinostvenom europskom željezničkom području bitno je usklađenje i odobrenje nadzora i sigurnosti. U ovim trima sektorima prijevoza, neovisnu ulogu igraju agencije za sigurnost u europskom zrakoplovstvu, pomorstvu i željeznici koje su osnovane u prošlom desetljeću.

Premda se broj nesreća na cestama u EZ-u tijekom prošlog desetljeća gotovo prepolovio, inicijative u području tehnologije, provođenja zakona, obrazovanju kao i posebna pozornost spram ranjivih korisnika cesta bit će ključ za drastično smanjenje daljnjih gubitaka života. Kvaliteta, pristupačnost i pouzdanost

prometnih usluga dobit će u narednim godinama sve veće značenje, među ostalim zahvaljujući i starenju populacije kao i potrebe da se unaprijedi javni prijevoz. Privlačne frekvencije, udobnost, laki pristup, pouzdanost usluga i intermodalna integracija glavne su značajke kvalitete usluga. Pristupačnost informacija tijekom

putovanja i alternativni pravci isto su tako važni za osiguranje glatke pokretljivosti od vrata do vrata, kako za putnike tako i za teret. EZ je već ustanovila sveobuhvatni skup putničkih prava koja će se još konsolidirati. Slijedeći krizu oblaka pepela te iskustvo ekstremnih vremenskih događanja tijekom 2010., postalo

je očigledno da su možda potrebni Planovi kontinuiteta pokretljivosti kako bi se u kriznim situacijama sačuvala pokretljivost putnika i dobara. Ti događaji su također ukazali na potrebu za povećanom žilavosti prometnog sustava tijekom scenarijskog razvoja i planiranja nesreća. Rast zasnovan na nafti

neće biti moguć ukoliko se budemo oslanjali na jedno jedino tehnološko rješenje. Potreban je novi koncept pokretljivosti koji se oslanja na skup novih tehnologija kao i na održivije ponašanje. Tehnološka inovacija može postići brži i jeftiniji prijelaz na učinkovitiji i održiviji europski prometni sustav

tako da djeluje na tri glavna čimbenika. Radi se o učinkovitosti vozila pomoću novih pogona, materijala i dizajna; o čistoj energiji pomoću novih goriva i pogonskih sustava; o boljem korištenju mreže i sigurnijih operacija pomoću informacijskih i komunikacijskih sustava. Sinergija s ostalim ciljevima održivosti

kao što su smanjenje ovisnosti o nafti, konkurentnost europske automobilske industrije kao i zdravstvene pogodnosti, naročito poboljšanje kvalitete zraka u gradovima, čine značajan razlog da EZ poveća svoje napore na ubranu razvoja i ranog uvođenja čistih vozila. Istraživanja u prometu te politika inovacija trebali bi

sve više na usklađeni način podržavati razvoj i uvođenje ključnih tehnologija potrebnih za razvoj europskog prijevoznog sustava i njegova prijelaza u moderni, učinkoviti sustav koji se prijateljski odnosi spram potrošača. Kako bi bilo učinkovitije, tehnološko istraživanje se mora dopuniti sustavnim pristupom,

uzimajući u obzir potrebe infrastrukture i poštujući pravila, koordinaciju različitih sudionika te velike pokazne projekte za ohrabrenje usvajanja na tržištu. Kako bi osiguralo brzi razvoj i rezultate istraživanja, Povjerenstvo će smisliti strategiju inovacija i razvoja za transportni sektor u uskoj suradnji sa

Strategijskim planom za energetska tehnologija i identificirati prikladne instrumente upravljanja i financiranja. To će se također ticati razvoja pametnih pokretnih sustava preko istraživanja koje financira EZ, kao što su upravljački sustav zračnim prometom u budućnosti, Europski sustav upravljanja

željezničkim prometom te željeznički informacijski sustavi, pomorski sustavi nadzora, Usluge riječnih informacija te pametni prijevozni sustavi. To će također zahtijevati plan ulaganja za nove navigacione sustave, za usluge prijevoznog nadzora i komunikacije. Od istog su značaja i razvoj i inovacija na polju

tehnologije pogona vozila i alternativnih goriva. Inovacija i razvoj moraju se podržati regulatornim okvirnim uvjetima. Zaštita privatnosti i osobnih podataka morat će se razvijati paralelno sa širim korištenjem alata informacijske tehnologije.

Standardizacija na međunarodnoj razini omogućuje europskom

poslovnom svijetu da se u potpunosti okoristi cijelim europskim prometnim tržištem te da diljem svijeta stvori tržišne prigode. Novi koncepti pokretljivosti ne smiju se nametati. Kako bi se promoviralo održivo ponašanje, bolja pokretljivost se mora aktivno ohrabrivati. Morat će se široko koristiti informacije o

svim oblicima prijevoza, kako u putničkom tako i u teretnom prijevozu, o mogućnostima njihovog kombiniranja kao i o njihovom utjecaju na okoliš. Bitna je pametna intermodalna prodaja karata sa zajedničkim europskim standardima koji poštuju pravila natjecanja. To se odnosi ne samo na prijevoz putnika, već isto

tako i na prijevoz tereta, gdje je potrebno bolje planiranje pravaca pomoću svih oblika prijevoza, prilagođenim zakonskim okruženjem i informacijom dostavljenom u realnom vremenu i za manje pošiljke. Informacijska i komunikacijska tehnologija ima isto tako mogućnost zadovoljenja određenih potreba pristupa bez

dodatne pokretljivosti. Kako bi se smanjila prometna gužva i emisije štetnih plinova, u gradskom okruženju je potrebna mješovita strategija koja uključuje planiranje uporabe zemljišta, sheme određivanja cijena, učinkovite usluge javnog prijevoza i infrastrukture za nemotorizirane oblike kao i (ponovnog) punjenja

čistih vozila. Gradovi iznad određene veličine trebali bi ohrabrivati razvoj Gradskih planova pokretljivosti i tako okupiti sve elemente. Gradski planovi pokretljivosti trebali bi biti potpuno usuglašeni s Integriranim gradskim planovima razvoja. Bit će potreban široki EZ okvir kako bi se međugradske i gradske

sheme naplate korištenja cesta učinile sukladnima. Europi je potrebna temeljna mreža koridora, koja velikom učinkovitošću nosi veliki i konsolidirani volumen tereta i putnika uz malu emisiju plinova zahvaljujući širokoj uporabi učinkovitih oblika multimodalnih kombinacija te širokoj primjeni naprednih

tehnologija i time omogućiti infrastrukturu za čista goriva. Unatoč povećanju EZ-a, ostaje veliki raskorak u pogledu prometne infrastrukture između istočnih i zapadnih dijelova Zajednice koji valja prevladati. Europski kontinent se mora ujediniti i u pogledu infrastrukture. Unutar te osnovne mreže morali bi se

široko primijeniti alati informacijske tehnologije kako bi se pojednostavili administrativne postupci, osiguralo praćenje i slijeđenje tereta te optimizirali planovi i protok prijevoza. Osnovna mreža mora osigurati učinkovite multimodalne veze između glavnih gradova EZ-a i ostalih glavnih gradova, luka, zračnih

luka i ključnih graničnih prijelaza, kao i ostalih gospodarskih središta. Ona se mora usredotočiti na dovršetak veza koje nedostaju - uglavnom na međugranične prijelaze i uska grla/premosnice - na poboljšanje postojeće infrastrukture te na razvoj multimodalnih terminala na morskim i riječnim lukama te

na gradska središta logističke konsolidacije. Moraju se stvoriti bolje željezničke/zrakoplovne veze za putovanja na velike udaljenosti. Motorizirani putovi na moru predstavljat će pomorsku dimenziju osnovne mreže. Izbor projekata pogodnih za financiranje iz EZ-a mora odražavati tu viziju i staviti veći naglasak na

europsku dodatnu vrijednost. Dodatno financirani projekti trebali bi isto tako odražavati potrebu za infrastrukturom koja minimalizira utjecaj na okoliš. Potrebna je bolja koordinacija Kohezivnih i strukturalnih fondova s transparentnim političkim ciljevima, pa države članice moraju osigurati dostatno nacionalno

financiranje u svom planiranju proračuna kao i dostatno planiranje projekata i implementaciju kapaciteta. Ostali izvori financiranja koje valja razmotriti sadrže naplaćivanje infrastrukture koja bi stvorila dodatni priliv prihoda čineći ulaganja u infrastrukturu privlačnijima za privatni kapital.

Oslobađanje potencijala privatnog financiranja isto tako zahtijeva poboljšani regulatorni okvir te inovativne financijske instrumente. Procjena projekta i autorizacija mogu se provesti na učinkovit i transparentan način čime se ograničavaju vrijeme, trošak i izbjegava neizvjesnost. Novi financijski instrumenti,

na primjer Inicijativa projektnih obveznica EZ-a, mogu uvelike podržati financiranje iz Privatnog i javnog partnerstva. Signalne cijene igraju ključnu ulogu u mnogim odlukama koje imaju dalekosežni utjecaj na prometni sustav. Moraju se restrukturirati troškovi prometa i porezi u pravcu šire primjene načela da štetu

plaćaju zagađivači i korisnici. Ta bi načela trebala podržati ulogu prijevoza u promicanju europskih ciljeva konkurentnosti i kohezije, dok bi sveukupni teret sektora trebao odražavati ukupni trošak prijevoza uključujući i troškove infrastrukture i vanjske troškove. Šira socioekonomska korist i pozitivna vanjština

opravdavaju u nekoj mjeri javno financiranje, no ubuduće će korisnici prometa vjerojatno morati u većem obujmu plaćati troškove nego što to čine danas. Važno je da se korisnicima, operatorima i ulagačima pruže ispravni i dosljedni novčani poticaji. Uklanjanje poreznih izobličenja i neopravdanih poticaja

te slobodno i neizobličeno natjecanje su stoga dio napora da se tržišni izbori usklade sa potrebom za održivosti. Oni su isto tako neophodni radi ustanovljenja modela jednakopravnih uvjeta između oblika koji vladaju u neposrednom natjecanju. Što se tiče emisije plinova staklenika, koriste se dva glavna instrumenta

bazirana na tržištu: sustavi oporezivanja te trgovine emisijama. Oporezivanje se trenutno primjenjuje na goriva koja se koriste u zemaljskom prijevozu, dok se trgovanje emisijama primjenjuje na korištenje električne struje. Revizija Direktive oporezivanja energije predstavljat će priliku za osiguranje bolje usklađenosti

između tih dvaju instrumenata. Istovremeno, EZ potiče odluku u Međunarodnoj pomorskoj organizaciji za primjenu globalnog instrumenta koji bi se primjenjivao u pomorskom prijevozu, gdje trenutno nisu uneseni troškovi promjene klime. Troškovi mjesnih vanjskih svojstava kao što su buka, zagađenje zraka i prometna

zagušenost mogli bi se internalizirati naplatom uporabe infrastrukture. Glede putničkih automobila, naplaćivanje cestarine se sve više smatra alternativnim načinom stvaranja prihoda koji utječe na prometno i putničko ponašanje. Povjerenstvo će razviti smjernice za korištenje internaliziranih

troškova za sva vozila i za čitavu mrežu kako bi se barem odrazili troškovi održavanja infrastrukture, prometnog zagušenja te zagađenja zraka i zagađenja bukom. Istovremeno, a prije 2020., Povjerenstvo će razviti zajednički pristup za internalizaciju troškova buke i mjesnog zagađenja za čitavu željezničku mrežu.

Mnoge grane prijevoza se, u usporedbi s ostatkom gospodarstva u pogledu oporezivanja, obrađuju povoljno: oporezivanje vozila poslovnih društava, porez na dodatnu vrijednost i izuzeće poreza na energiju na međunarodnim morima te u zračnom prijevozu, i tako dalje. Općenito gledajući, ti aranžmani omogućuju konfliktne

poticaje u pogledu napora da se unaprijedi učinkovitost prometnog sustava i smanje vanjski troškovi. Povjerenstvo će preispitati prijedloge za postizanje većeg slaganja između različitih elemenata oporezivanja prijevoza te ohrabriti brzo uvođenje čistih vozila. Promet je u osnovi međunarodni. Stoga je većina

akcija na Cestovnoj karti povezana s izazovima koji se odnose na razvoj prijevoza izvan granica EZ-a. Otvaranje tržišta trećih zemalja nastavlja zauzimati visoko mjesto u prijevoznim uslugama, proizvodima i ulaganjima. Prijevoz je stoga uključen u sve trgovinske pregovore. Usvojit će se fleksibilne strategije kako

bi se osigurala uloga EZ-a kao standardnog čimbenika na prijevoznom polju. I konačno, Povjerenstvo će se usredotočiti na sljedeća područja aktivnosti: na proširenje pravila unutaršnjeg tržišta pomoću rada u međunarodnim organizacijama, a tamo gdje je to važno, omogućiti državama od europskog interesa članstvo u

EZ-u. Promicat će se putem bilateralne i multilateralne suradnje sigurnost, privatnost i standardi okoliša diljem svijeta. S glavnim partnerima će se pojačati dijalog o prijevozu. Proširit će se politika prijevoza i infrastrukture na naše neposredne susjede njihovim uključivanjem u pripremu pokretljivosti za

planove kontinuiteta, što će dovesti do bliže tržišne integracije. Mreža suradnje slična onoj iz Sporazuma o prometu na Zapadnom Balkanu mogla bi se koristiti za proširenje europskih pravila na ostale susjedne zemlje. Dovršit će se Zajedničko europsko područje zrakoplovstva koje sadrži 58 zemalja i jednu

milijardu stanovnika. Suradivat će se sa Sredozemnim partnerima u primjeni Sredozemne pomorske strategije kako bi se povećala pomorska sigurnost i izviđanje. Promicat će se globalni pristup: otvaranjem prometnih tržišta za slobodno i neizopačeno natjecanje te zalaganjem za okolišno održiva rješenja. Nastavit će se

zalagati za jači tržišni pristup u prometu u svim međunarodnim pregovorima. Transformirani Europski prometni sustav bit će moguć kombinacijom mnoštva inicijativa na svim razinama. Mnoge će se aktivnosti i mjere prikazane na Cestovnoj karti dalje razraditi. Povjerenstvo će pripremiti odgovarajuće zakonske prijedloge u

sljedećem desetljeću s ključnim inicijativama koje će predložiti tijekom svog mandata. Svakom od tih prijedloga prethodit će detaljna procjena utjecaja koja ima u vidu dodatnu vrijednost EZ-a te prateće aspekte. Povjerenstvo će, orijentirajući se na deset ciljeva koji bi morali biti sagledani kao polazišna točka,

osigurati da njegove aktivnosti povećaju konkurentnost prometa uz istovremeno minimalno 60-postotno smanjenje stakleničkih plinova do 2050. Povjerenstvo poziva Parlament Europske zajednice te Vijeće da podrže ovu Cestovnu kartu za Jedinствeno europsko prijevozno područje - Prema kompetitivnom prijevoznom sustavu

koji je učinkovit s izvorima te spisku aktivnosti koji se nalaze u prilogu.