

A közlekedés alapvető jelentőségű a gazdaság és a társadalom számára. A mobilitás létfontosságú a belső piac működéséhez és az utazási szabadságukkal élő polgárok életminősége szempontjából. A közlekedés gazdasági növekedéssel és munkahelyteremtéssel jár, fenntarthatónak kell lennie,

figyelembe véve az előttünk álló kihívásokat. A közlekedés globális rendszer, ezért a hatékony intézkedés szoros nemzetközi együttműködést feltételez. Földrészünk jövőbeli fellendülése attól függ, hogy mindegyik térsége képes lesz-e a világ gazdaságba való teljes mértékű és versenyképes

integrálódásra. Ebben döntő lesz a hatékony közlekedés szerepe. Az európai közlekedés válaszüthoz ért. A még mindig előttünk álló régi kihívások újakkal egészültek ki. Sok még a teendő a közlekedés belső piacának teljes megvalósításáig, egyelőre ugyanis még jelentős szűk keresztmetszetek és egyéb akadályok

vannak. Ismét foglalkozni kell azzal a kérdéssel, hogy a polgárok utazási igényeinek és gazdaságunk áru fuvarozási szükségleteinek hogyan tehetünk fokozottabban eleget úgy, hogy közben az erőforrásbeli és környezeti kötöttségeket is még idejében számításba vegyük. Európa keleti és nyugati részeinek

közlekedési rendszereit olyan egységbe kell forrasztani, amely teljes mértékben tükrözi a földrész szinte egészének és az Unió 500 millió polgárának közlekedési igényeit. A következő évtizedekben a kőolaj egyre szűkösebben, egyre bizonytalanabb forrásokból lesz beszerezhető. Ahogy a Nemzetközi

Energiaügynökség a közelmúltban rámutatott, minél kevésbé sikeres a világ a szén-dioxid-mentesítésben, annál nagyobb kőolajár-emelkedésre kell számítani. Ha nem rendezzük a kőolajfüggőség kérdését, ez súlyosan érintheti polgáraink utazási lehetőségeit, valamint gazdasági biztonságunkat is, és

végzetes következményekkel járhat az inflációra, a kereskedelmi mérlegre és összességében az uniós gazdaság versenyképességére nézve. A negyven évvel ezelőtti nagy kőolajválság óta - a műszaki fejlődés, az energiahatékonyság költséghatékony javításának lehetőségei és a politikai törekvések ellenére -

alapvetően nem változott a közlekedési rendszer. A közlekedés energiahatékonyabb lett, de az Európai Unió közlekedésének energiaszükséglete még mindig jelentősen függ a kőolajtól és a kőolajtermékektől. A közlekedés környezetbarátabbá vált, de növekvő volumene miatt továbbra is jelentős zaj- és

légszennyezést okoz. A gépjárművekben és a forgalomirányításban alkalmazott újszerű technológiáknak kulcsfontosságú szerepe lesz abban, hogy az Európai Unióban és a világ többi részén kevesebb kibocsátással járjon a közlekedés. A mobilitás fenntarthatósága globális kihívás. A késedelmes intézkedés vagy az új

technológiák bevezetésében tanúsított túlzott óvatosság visszafordíthatatlan hanyatlást eredményezhet az Európai Unió közlekedési iparában. Az Európai Unió közlekedési ágazata fokozódó versenynek van kitéve a gyorsan fejlődő közlekedési világpiac részéről. Számos európai vállalkozás áll a világ

élvonalában az infrastruktúra, a logisztika, a forgalomirányítási rendszerek és a közlekedési eszközök területén - mivel azonban a világ más térségeiben óriási, ambiciózus közlekedés-korszerűsítési és infrastruktúra-beruházási programok indulnak, az európai közlekedési ágazat

versenyhelyzetének megőrzéséhez nélkülözhetetlen a további fejlesztés és beruházás. A mobilitás egyik meghatározó tényezője az infrastruktúra. A közlekedésben nem lehet jelentős változást elérni megfelelő hálózat és annak intelligensebb hasznosítása nélkül. A közlekedési infrastruktúra-beruházások általában

kedvezően hatnak a gazdasági növekedésre, jólétet és munkahelyeket teremtenek, élénkítik a kereskedelmet, javítják a földrajzi megközelíthetőséget és növelik a lakosság mobilitását. A beruházások tervezésénél a gazdasági növekedést előmozdító hatás maximalizálására és a negatív környezeti hatás

minimalizálására kell törekedni. A torlódások - különösen az utakon és a levegőben - jelentős gondot okoznak, és veszélyeztetik a megközelíthetőséget. Ezenkívül a közlekedési infrastruktúra fejlettségében eltérések vannak az Európai Unió összeköttetésre váró keleti és nyugati részei között. Az

infrastruktúra finanszírozása egyre jobban terheli a közforrásokat, és újfajta megközelítésre van szükség a finanszírozást és az árképzést illetően. A közlekedéspolitikai fehér könyv óta jelentős előrehaladás történt. További piacnyitásra került sor a légi, a közúti és részben a vasúti

közlekedésben. Sikeres volt az egységes európai égbolt kezdeményezés elindítása. A közlekedés biztonsága és védelme valamennyi közlekedési mód esetében javult. Az alkalmazási feltételeket és az utasok jogait illetően új szabályok kerültek elfogadásra. A strukturális alapokból és a kohéziós alapból

finanszírozott transzeurópai közlekedési hálózatok előmozdították a területi kohéziót és a nagy sebességű vasútvonalak kiépítését. Szorosabb lett a nemzetközi kapcsolattartás és együttműködés. Számos intézkedés szolgálta a közlekedés környezeti teljesítményének növelését. A közlekedési

rendszer azonban még így sem vált fenntarthatóvá. Nyilvánvaló, hogy a következő negyven évben a közlekedés fejlődésének új irányt kell vennie. Ez az útiterv - a múlt tanulságaiból kiindulva - az egész világra kiterjedően vizsgálja a közlekedési ágazat fejlődési irányzatait, a jövő kihívásait és a

mérlegelendő politikai kezdeményezéseket. A határozott politikai fellépés bőségesen megtérül. A közlekedési ágazat önmagában is a gazdaság számottevő részét teszi ki - az Európai Unióban hozzávetőlegesen 10 millió munkavállalót foglalkoztat közvetlenül, és a bruttó hazai összterméknek mintegy öt

százalékát állítja elő. A gyártók és a piaci szereplők csak úgy tervezhetnek beruházásokat, ha az Európai Unió és a kormányok világosan feltárják előttük azokat a jövőbeli politikai kereteket, melyekben célszerű minél inkább piaci alapú mechanizmusokra támaszkodni. Az uniós szintű koherencia

életbevágó, így abban az esetben például, ha az egyik tagállam kizárólag az elektromos gépkocsik mellett dönt, míg egy másik kizárólag a bioüzemanyagokat választja, az Európán belüli szabad utazás elve megszűnne érvényesülni. A kihívás abból áll, hogy a közlekedési rendszer kőolajfüggettségét hatékonyságának

feláldozása és a mobilitás veszélyeztetése nélkül kell felszámolni. Az erőforrások hatékonyságának növelésére irányuló kiemelt kezdeményezéssel és az új energiahatékonysági tervvel összhangban az európai közlekedéspolitikai elsődleges célja annak elősegítése, hogy olyan közlekedési rendszer jöjjön létre, amely

hozzájárul a gazdasági fejlődéshez, növeli a versenyképességet, magas színvonalú mobilitási szolgáltatásokat nyújt, és emellett az erőforrásokat is hatékonyabban használja fel. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a közlekedésnek kevesebb és tisztább energiát kell felhasználnia, jobban kell gazdálkodnia a korszerű

infrastruktúrával, valamint csökkentenie kell a környezetre és a kulcsfontosságú természeti kincsekre – köztük a vizekre, a tájakra és az ökoszisztémákra – gyakorolt káros hatását. A mobilitás visszaszorítása nem tekinthető megoldásnak. Újfajta közlekedési modelleknek kell megjeleníteniük, amelyekben egyszerre

nagyobb árumennyiséget és több utast juttatnak célhoz a leghatékonyabb közlekedési módokkal, illetőleg azok leghatékonyabb kombinálásával. Célszerű, hogy az egyéni közlekedés az utazás utolsó kilométereinek megtételére szolgáljon, és tiszta járművekkel valósuljon meg. Az információs

technológiák egyszerűbb és megbízhatóbb átszállási kapcsolatokat tesznek lehetővé. A közlekedést igénybe vevők a közlekedés teljes költségét állják, ennek fejében azonban kevesebb torlódásra, több információra, jobb szolgáltatásra és nagyobb biztonságra számíthatnak. A jövő fejlesztéseinek több

csapásvonalat kell követniük. A járművek energiahatékonysági teljesítményének javítása valamennyi közlekedési mód esetében fontos feladat. Fontos cél a fenntartható tüzelőanyagok és meghajtórendszerek kifejlesztése és bevezetése. Kiemelt feladat a különböző logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása,

beleértve a természetüknél fogva erőforrás-hatékonyabb közlekedési módok fokozott használatát is, ha más technológiai innovációk alkalmazása önmagában nem lenne célravezető. Szorgalmazni kell a közlekedés és az infrastruktúra hatékonyabb használatát továbbfejlesztett forgalomirányítási és információs

rendszerek alkalmazása révén, valamint fejlett logisztikai és piaci intézkedésekkel, például az integrált európai vasúti piac teljes megvalósításával, a fuvarozási tevékenység korlátozásának felszámolásával, a rövid távú tengeri szállítás akadályainak eltörlésével, nem piactorzító árképzéssel stb. A cselekvés nem

odázható el. Az infrastruktúra megtervezése, kiépítése és felszerelése éveket vesz igénybe, a vonatok, repülőgépek és hajók élettartama pedig több évtized, ezért a mostani választásaink határozzák meg, hogy milyen lesz a közlekedés 2050-ben. Európai szinten kell cselekedni, hogy a közlekedés

átalakításáról együtt dönthessünk partnereinkkel, és a döntést ne a világ valamely más részén hozzák meg. A közlekedés működése közlekedési áganként eltérő mértékben módosítható, mivel az egyes ágakban más-más technológiai megoldásokat alkalmaznak. Jövőképét tehát a Bizottság három fő közlekedési ágazatra, a

közepes távolságú, a nagy távolságú és a városi közlekedésre dolgozza ki. A siker sokak közreműködésétől függ, mivel az Európai Unió, a tagállamok, a régiók, a városok, továbbá a vállalkozások, a szociális partnerek és az állampolgárok is mind szerepet fognak játszani benne. Közepes távolságok esetében az

új technológiák kevésbé kiforrottak, és kevesebb a közlekedési módok közötti választási lehetőség, mint városon belül. Intézkedéseivel azonban az Európai Unió éppen ezen a területen fejtheti ki a legközvetlenebb hatást. Pusztán erőforrás-hatékonyabb járművekkel és tisztább tüzelőanyagokkal aligha

érhető el a szükséges kibocsátás-csökkentés, és nem oldódna meg a torlódás problémája sem. Vagyis arra is szükség van, hogy nagy távolságokon a szállítás egyszerre nagy mennyiségekben történjék. Ehhez a személyszállítást fokozottabban kell autóbusszal, vasúton és repülővel lebonyolítani, az

áru fuvarozásban pedig a vízi és a vasúti közlekedési módra támaszkodó teljes körű megoldásokat kell alkalmazni nagy távolságokon. A közlekedési módok helyesebb megválasztása a különböző hálózatok fokozottabb integrálódását fogja eredményezni, javul a repülőterek, a kikötők, a vasút, a

metróállomások és a buszmegállók közötti összeköttetés, teljes körű átszállási platformok alakulnak ki az utasok kiszolgálására. A kombinált utazást valamennyi közlekedési eszközre kiterjedő online tájékoztatás és elektronikus helyfoglalási és viteldíj-fizetési rendszerek segítik.

A tömegközlekedés fokozottabb használatához megfelelő utasjogokat is biztosítani kell. Az áruszállítmányok a rövid és közepes távolságokat ezután is jelentős részben tehergépkocsin teszik meg. Ezért az alternatív közlekedési megoldások szorgalmazásán túl a tehergépjárművek hatékonyságát is fontos

lenne újfajta motorok és tisztább tüzelőanyagok kifejlesztése és bevezetése révén, az intelligens közlekedési rendszerek használatával, valamint a piaci mechanizmusokat javító további intézkedésekkel elősegíteni. Hosszabb távolságokon a közúti közlekedés szén-dioxid-mentesítésére kevesebb a lehetőség, és a

különböző áru fuvarozásnak gazdaságilag vonzóvá kell válnia a fuvaroztatók számára. A közlekedési ágak hatékony együttműködésére van szükség. Az Európai Uniónak olyan, speciálisan kialakított áru fuvarozási folyosókra van szüksége, amelyek energiafelhasználása és kibocsátása optimális,

környezeti hatása a lehető legkisebb, és amelyeket megbízhatóságuk, viszonylagos torlódásmentességük, továbbá csekély üzemeltetési és igazgatási költségeik is vonzóvá tesznek. A vasúti közlekedés – különösen áru fuvarozás céljára – nem minden esetben tűnik vonzónak. Egyes tagállamok példája

azonban azt mutatja, hogy a vasút is színvonalas szolgáltatást nyújthat. A feladat abból áll, hogy olyan szerkezeti változásokat kell véghezvinni, amelyek révén a vasút ténylegesen versenyképesé válik, és részesedése a közepes és nagy távolságú áru fuvarozásban lényegesen megnő. A vasúthálózat kapacitásának

bővítéséhez, illetve korszerűsítéséhez jelentős beruházásokra lesz szükség. A meglévő gördülőállományt alacsony zajszintű fékberendezéssel és automatikus kapcsolóberendezéssel ellátott új vasúti járművekkel kell fokozatosan megújítani. Az európai piacnak több és hatékonyabb tengeri árubelértetési pontra van

szüksége, hogy megszűnjön az Európát feleslegesen átszelő forgalom. A tengeri kikötők, mivel egyben logisztikai központok is, fontos szerepet töltenek be, és hatékony hátországi összeköttetéseket igényelnek. Fejlesztésük elengedhetetlen az Európai Unión belül rövid távolságokat tengeren megtevő vagy a

világ más részeiből tengeren érkező, növekvő volumenű áruszállítványok fogadásához. A még kihasználatlan lehetőségeket magukban rejtő belvízi utak is mind nagyobb szerephez jutnak, különösen az áruknak a hátországba való eljuttatásában és az európai tengerek egymással való összekapcsolásában. A tengeri és

a légi közlekedési ágazat már természeténél fogva is világméretű. A légi közlekedésben a légi járművek és a forgalomirányítás hatékonyságára kell törekedni. Ezáltal a kibocsátás csökkentésén kívül versenyelőnyre is szert tehetünk, ügyelni kell azonban arra, nehogy túlságosan beszűküljön az

Európai Unió mozgástere, s ezzel veszélybe kerüljön az Európai Uniónak a világ légi elosztóközpontjaként betöltött szerepe. Növekszik a légi közlekedés iránti igény az olyan harmadik országok és Európán belüli területek viszonylatában, amelyek más módon nehezen közelíthetők meg, ezért optimalizálni és szükség

esetén növelni kell a légi közlekedési kapacitást, miáltal 2050-re több mint kétszeresére nőhet az uniós légi közlekedési tevékenység. Más esetekben a nagy sebességű vasúthálózat átvállalhatja a közepes távolságú forgalom jelentős részét. A 2050-re kitűzött cél eléréséhez az uniós légi közlekedésnek élen

kell járnia az alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó tüzelőanyagok használatában. Ugyanennyire fontos a tengeri közlekedésben is, hogy világszerte egyenlő versenyfeltételek uralkodjanak. Az Európai Uniónak – a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel és más nemzetközi szervezetekkel együttműködésben –

szigorú előírásokat kell egységesen alkalmaznia és érvényre juttatnia a biztonság, a védelem, a környezetvédelem és a munkakörülmények területén, valamint a kalózkodás felszámolása érdekében. A tengeri szállítás környezeti teljesítménye mind technológiai eszközökkel, mind a tüzelőanyagok és a működési

eljárások fejlesztésével növelhető, és erre szükség is van. Városon belül könnyebb átállni a környezetbarátabb közlekedési módokra, mivel enyhébbek a jármű hatótávolságával szembeni elvárások, és nagyobb a népsűrűség. Nagyobb a tömegközlekedési kínálat, és dönthetünk a gyaloglás vagy a kerékpározás mellett

is. A torlódások, a rossz levegőminőség és a zajártalom problémája ellenben a városokat érinti leginkább. A hagyományos tüzelőanyaggal működő járműveknek a városi környezetből való fokozatos kivonása erősen hozzá fog járulni a kőolajfüggőség, az üvegházhatású gázkibocsátás és a légszennyezés jelentős

csökkentéséhez. Ehhez ki kell építeni az új járművek tüzelőanyag-, illetve energiaellátását biztosító infrastruktúrát is. Ha nagyobb arányban veszik igénybe a tömegközlekedést, és emellett szolgáltatási minimumkövetelmények is érvényesülnek, növelhető a hálózat és a járatok sűrűsége, ami a közösségi

közlekedési módoknak kedvező anyagi kört indíthat el. A forgalom volumene keresletgazdálkodással és a területhasználat tervezésével csökkenthető. A gyalogos és kerékpáros közlekedés megkönnyítésének szervesen be kell épülnie a városi mobilitás és infrastruktúra tervezésébe. Kisebb, könnyebb és célirányosabb

közúti személygépjárművek használatára kell ösztönözni. A városi autóbuszokból, taxikból és kisáruszállítókból álló nagy járműállományok különösen alkalmasak az alternatív meghajtórendszerek és tüzelőanyagok bevezetésére. Ez jelentősen hozzájárulhatna a városi közlekedés szén-dioxid-intenzitásának

csökkentéséhez, miközben az új technológiák kipróbálására és gyors piaci bevezetésére is alkalmat adna. Az úthasználati díj révén és a piactorzító adóztatás felszámolásával szintén előmozdítható a tömegközlekedés használata és az alternatív meghajtórendszerek fokozatos bevezetése. Az árufuvarozásban a

távolsági fuvarozás és a szállítás utolsó szakasza közötti kapcsolódást kell hatékonyabban megszervezni. A cél az, hogy az egyéni kézbesítés, vagyis a fuvar legkevésbé hatékony szakasza minél rövidebb legyen. Az intelligens közlekedési rendszerek használatával támogatott valós idejű forgalomirányítás révén





lerövidíthető a kézbesítési idő és csökkenthető a torlódás a fuvar utolsó szakaszában. Ezt alacsony kibocsátású városi tehergépjárművekkel lehetne megoldani. Az elektromos, hidrogénüzemű és hibrid technológiák alkalmazása nemcsak a levegőbe kerülő káros anyag mennyiségét, hanem a zajszennyezést

is csökkentené, így a városon belüli áru fuvarozásra nagyobb részben kerülhetne sor éjjel. Ezáltal enyhülne a reggeli és délutáni csúcsforgalom idején jelentkező közúti torlódások problémája. A fent körvonalazott jövőkép megvalósításához a közlekedés igénybevevőit és piaci szereplőit érintő hatékony

keretszabályozásra, az új technológiák alkalmazásának gyors bevezetésére és megfelelő infrastruktúra kialakítására van szükség. A belső piac zökkenőmentes működésének és tényleges versenyorientáltságának még vannak akadályai. A következő évtizedben az a cél, hogy – a közlekedési módok és az országok

között még meglévő akadályok leépítésével, az integrálódás folyamatának megkönnyítésével, valamint nemzetközi és a többfajta közlekedési eszközt igénybe vevő piaci szereplők megjelenésének előmozdításával – egységes európai közlekedési térséget teremtsünk. A Bizottság ilyen irányú intézkedéseit a

versenyszabályok szigorú, valamennyi közlekedési módra kiterjedő érvényre juttatása fogja kiegészíteni. E stratégiába szervesen be kell építeni a szociális, biztonsági, védelmi és környezetvédelmi szabályok, a szolgáltatási minimumkövetelmények és az utasjogok fokozottabb egységesítését és érvényesítését, a

feszültségek és a piactorzulások elkerülésére. E stratégiához alapvető fontosságú az innováció. Az uniós kutatásnak a legígéretesebb technológiákra összpontosítva és az érintettek összességét egybegyűjtve, integráltan kell foglalkoznia a kutatási, innovációs és megvalósítási folyamat egészével. Az

innováció fontos szerepet játszhat a fenntarthatóbb magatartásformák meghonosításában is. A versenyképesebb és fenntarthatóbb közlekedési rendszerre való törekvés részeként végig kell gondolni, hogy a hálózatnak milyen jellemzőkkel kell rendelkeznie, és ennek megfelelő beruházásokat kell szem előtt

tartani a tervezés során. Az uniós közlekedési infrastruktúrapolitika egységes jövőképet és elegendő erőforrást feltételez. A közlekedés árának torzítatlanul kell tükröznie a költségeket. Az egységes európai közlekedési térség megkönnyítené az állampolgárok és az áruk mozgását, a költségek

csökkentését és az európai közlekedés fenntarthatóságának növelését. Az egységes európai égboltot a tervek szerint meg kell valósítani, és a Bizottság foglalkozni fog a repülőterek kapacitásának és minőségének kérdésével is. A szűk keresztmetszetek még mindig a vasúti szolgáltatások belső piacán

a legnyilvánvalóbbak, ezért ez utóbbit kiemelten fontos teljessé tenni az egységes európai vasúti térség létrehozása érdekében. Ennek részeként fel kell számolni az országos vasúti piacokra való belépést még mindig akadályozó műszaki, közigazgatási és jogi akadályokat. A közúti árufuvarozás piacának további

integrálásával hatékonyabbá és versenyképesebbé tehető a közúti közlekedés. A tengeri közlekedés esetében az Európa körüli tengerek kék övezete révén egyszerűbbé válnak az uniós kikötők közötti hajóutakhoz kapcsolódó alakiságok, megfelelő keretszabályozást kell létrehozni a belvízi közlekedéshez

kapcsolódó európai feladatok vonatkozásában. A kikötők piaci hozzáférhetőségének további javítására van szükség. A piacnyitásnak színvonalas munkahelyekkel és munkakörülményekkel kell együtt járnia, hiszen az emberi erőforrások minden magas minőségi színvonalú közlekedési rendszernek döntő elemét

képezik. Ismeretes az is, hogy a közlekedési ágazat komoly nehézségeknek néz elébe a munkaerő és a szakismeretek hiányából eredően. A korábban már számos ágazatban – főként a légi közlekedésben – jelentős gazdasági kárt okozó társadalmi konfliktusok elkerülése érdekében tehát fontos összehangolni a

versenyképességi és a szociális menetrendet, és ehhez a szociális párbeszéd eszközt igénybe venni. A közlekedésvédelem kiemelt helyen szerepel az Unió napirendjén. A légi és tengeri közlekedésvédelem átfogó uniós politikai, jogalkotási és nyomonkövetési koncepcióját még szilárdabbá és erőteljesebbé

kell tenni a legfontosabb nemzetközi partnerekkel való együttműködés révén. Az utasvédelmet illetően az átvizsgálási módszerek fejlesztésére van szükség annak érdekében, hogy minél kevesebb vesződséggel lehessen magas szintű védelmet biztosítani. Meg kell fontolni az Európai Unión kívülről érkező

áruszállítványok kockázati alapú megközelítését. A szárazföldi közlekedésvédelem vonatkozásában is európai koncepcióra van szükség azokon a területeken, ahol az uniós fellépés többletértéket jelent. Az európai polgár számára alapvető fontosságú a közlekedésbiztonság kereteinek rögzítése.

Kidolgozásra kerül a polgári repülésbiztonság európai stratégiája, amely magában foglalja az új technológiákhoz való alkalmazkodást és – magától értetődően – a nemzetközi együttműködést legfontosabb partnereinkkel. A tengeri közlekedést illetően proaktívan kell foglalkozni a

személyszállító hajók biztonságával.