



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2020. december 11.  
(OR. en)

14012/20

TRANS 599  
AVIATION 247  
MAR 163  
CLIMA 352  
ENV 804  
MI 566  
RECH 520  
COMPET 631  
ENER 496  
IND 268

## FEDŐLAP

---

|                    |  |
|--------------------|--|
| Küldi:             | az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató  |
| Az átvétel dátuma: | 2020. december 11.   |
| Címzett:           | Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára   |
| Biz. dok. sz.:     | COM(2020) 789 final  |
| Tárgy:             | A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása |

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2020) 789 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM(2020) 789 final



Brüsszel, 2020.12.9.  
COM(2020) 789 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A  
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A  
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára  
állítására**

{SWD(2020) 331 final}

# A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

## Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés idõtálló pályára állítása

### 1. JÖVŐKÉPÜNK

1. **A mobilitás és a közlekedés mindannyiunk számára fontos.** A munkahelyre történő mindennapi ingázástól, a család és a barátok meglátogatásától és az idegenforgalomtól kezdve az üzleteinkben található áruk és ipari termelésünk globális ellátási láncainak megfelelő működéséig a mobilitás gazdasági és társadalmi életünk számos területének motorja. A személyek és áruk belső határokon keresztül szabad mozgása az Európai Unió (EU) és egységes piaca egyik alapvető szabadsága. Az EU-n belüli utazás nagyobb kohézióhoz és az európai identitás megerősödéséhez vezetett. Az európai háztartások kiadásainak második legnagyobb tényezőjeként a közlekedési ágazat 5 %-kal járul hozzá az európai GDP-hez, és közvetlenül mintegy 10 millió munkavállalót foglalkoztat.
2. **Bár a mobilitás a használói számára számos előnyt nyújt, a társadalmunk számára hátrányokkal is jár.** Ezek közé tartozik az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása, a levegő-, zaj- és vízszennyezés, de a balesetek és a közúti ütközések, a forgalmi dugók és a biológiai sokféleség csökkenése is, amelyek mind hatással vannak egészségünkre és jóllétünkre. A korábbi erőfeszítések és szakpolitikai intézkedések még nem kezelték kellőképpen ezeket a költségeket. A közlekedési ágazat ÜHG-kibocsátása idővel nőtt, és mára az EU teljes kibocsátásának mintegy negyedét teszi ki.
3. **A közlekedési ágazat előtt álló legnagyobb kihívás a kibocsátásai jelentős csökkentése és a fenntarthatóbbá válás.** Ez az átalakulás ugyanakkor nagy lehetőségeket kínál az életminőség javítására, valamint arra, hogy az európai ipar az értékláncok egészében korszerűbbé váljon, minőségi munkahelyeket teremtsen, új termékeket és szolgáltatásokat fejlesszen ki, erősítse a versenyképességet és globális vezető szerepet töltsön be, mivel más piacok gyors léptekkel haladnak a kibocsátásmentes mobilitás felé. Tekintettel arra, hogy az ágazat az EU teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának jelentős részéért felelős, az EU azon célja, hogy 2030-ig legalább 55 %-kal csökkentse az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, 2050-ig pedig elérje a klímasemlegességet, csak olyan ambiciózusabb szakpolitikák bevezetésével valósítható meg, amelyek a közlekedés fosszilis tüzelőanyagoktól való függésének mielőbbi és a szennyezőanyag-mentességi erőfeszítésekkel szinergiában lévő csökkentésére irányulnak. **Az európai zöld megállapodás sikere<sup>1</sup> attól függ, hogy képesek vagyunk-e a közlekedési rendszer egészét fenntarthatóvá tenni.**
4. A Covid19-világjárvány egyértelműen bebizonyította, hogy a jól működő egységes piac védelme létfontosságú az EU számára. A válság rámutatott arra, hogy a közlekedés, valamint a társadalmi, egészségügyi és gazdasági hatások alapvető szerepet játszanak abban az esetben, ha a személyek, az áruk és a szolgáltatások szabad mozgását súlyosan vagy akár teljesen korlátozzák. Az ellátási láncok megőrzése, valamint **az összekapcsoltsággal és a közlekedési tevékenységgel kapcsolatos összehangolt európai megközelítés elengedhetetlen a válságok leküzdéséhez** és az EU stratégiai autonómiájának és ellenálló képességének megerősítéséhez.

<sup>1</sup> COM(2019) 640 final, „Az európai zöld megállapodás”.

5. Ezért annak biztosítása, hogy közlekedési rendszerünk valóban ellenálló legyen a jövőbeli válságokkal szemben, szintén az uniós közlekedéspolitika egyik fő célkitűzése kell, hogy legyen. A 2011. évi fehér könyvben előirányzott egységes európai közlekedési térség megvalósítása<sup>2</sup> továbbra is az európai közlekedéspolitika egyik sarokköve. A kohézió előmozdítása, a regionális egyenlőtlenségek csökkentése, valamint az összekapcsoltság és a régiók belső piacához való hozzáférésének javítása továbbra is stratégiai jelentőséggel bír az EU számára. A Covid19-világjárvány jelentős hatást gyakorolt a mobilitásra. A súlyos válságból való kilábalással összefüggésben az állami támogatásnak elő kell segítenie a mobilitás „jobb helyreállítását”, és elő kell mozdítania a fenntartható és intelligensebb jövőt.
6. **A közlekedési ágazat növekedésének új hajtóereje a mobilitás környezetbarátabbá tétele.** Az európai mobilitásnak hatékony és összekapcsolt, multimodális személy- és áruszállítási rendszeren kell alapulnia, amelyet egy megfizethető, nagy sebességű vasúti hálózat, a kibocsátásmentes járművekhez szükséges elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra<sup>3</sup>, a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagokkal való ellátás, valamint a környezetbarátabb városokban megvalósuló tisztább és aktívabb mobilitás erősít, amely hozzájárul polgáraink jó egészségi állapotához és jólétéhez.
7. **A digitalizáció a teljes rendszer korszerűsítésének nélkülözhetetlen hajtóerejévé válik,** gördülékenyebbé és hatékonyabbá téve azt. Európának a digitalizációt és az automatizálást is fel kell használnia a biztonság, a védelem, a megbízhatóság és a kényelem szintjének további növelése érdekében, ezáltal megőrizve az EU vezető szerepét a közlekedési eszközök gyártása és a szolgáltatások terén, valamint javítva globális versenyképességünket hatékony és ellenállóképes logisztikai láncok révén.
8. Ennek a fejlődésnek a során senki nem maradhat le: **alapvető fontosságú, hogy a mobilitás mindenki számára elérhető és megfizethető legyen, hogy a vidéki és távoli régiók összeköttetése a többi régióval javuljon<sup>4</sup> és azok hozzáférhetőek legyenek a csökkent mozgásképességű személyek, illetve a fogyatékossgal élő személyek számára, valamint hogy az ágazat megfelelő szociális feltételeket, átképzési lehetőségeket és vonzó munkahelyeket kínáljon.** A szociális jogok európai pillére olyan európai iránytű, amely biztosítja, hogy a zöld gazdaságra való átállás és a digitalizáció társadalmilag igazságos és méltányos legyen.
9. **Összességében a fokozatos változás jelenlegi paradigmáját az alapvető átalakulás felé kell elmozdítanunk.** Ez a stratégia ezért egy ütemtervet határoz meg arra vonatkozóan, hogy az európai közlekedést határozottan a fenntartható és intelligens jövő felé vezető útra tereljék. Annak érdekében, hogy jövőképünket valóra váltsuk, a stratégia 10 kiemelt területet határoz meg a hozzájuk tartozó cselekvési tervvel együtt, amely az elkövetkező években irányt mutat majd munkánknak. A stratégiát alátámasztó forgatókönyvek – amelyek megegyeznek a 2030-as éghajlat-politikai céltervet<sup>5</sup> támogató forgatókönyvekkel – azt mutatják, hogy a megfelelő ambíciószint mellett az e stratégiában meghatározott szakpolitikai intézkedések kombinációja **2050-ig 90 %-kal csökkentheti a közlekedési**

---

<sup>2</sup> COM(2011) 144 végleges, „Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé”. A Bizottság ezt a fehér könyvet az SWD (2020) 410 és az SWD (2020) 411 dokumentumban is értékelte.

<sup>3</sup> Ebben a közleményben a „jármű” kifejezés az adott összefüggésben valamennyi járműtípusra vonatkozik, beleértve többek között a személygépkocsikat, a tehergépjárműveket, az autóbuszokat, a könnyűgépjárműveket, a vonatokat, a repülőgépeket, a hajókat, a kompokat stb.

<sup>4</sup> Ezt a szempontot a vidéki térségekre vonatkozó hosszú távú jövőképről szóló 2021. évi bizottsági közlemény keretében tovább fogják vizsgálni.

<sup>5</sup> COM(2020) 562 final, „Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozása – beruházás a klímasemleges jövőbe az európai polgárok érdekében”.

**ágazat kibocsátását.** Figyelembe véve a kísérő szolgálati munkadokumentumban<sup>6</sup> bemutatott elemzést is, különböző **mérföldköveket** határoztunk meg annak bemutatására, hogy az európai közlekedési rendszer milyen úton halad a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzéseink megvalósítása felé, jelezve ezzel a jövőbeli szakpolitikáinkhoz szükséges törekvéseket, mint például:

2030-ig:

- az európai utakon legalább 30 millió kibocsátásmentes jármű fog közlekedni.
- 100 európai város lesz klímasemleges.
- a nagy sebességű vasúti közlekedés megkétszereződik.
- az 500 km-nél rövidebb útvonalú, menetrend szerinti közösségi közlekedés karbonsemleges lesz az EU-ban.
- az automatizált mobilitást széles körben fogják alkalmazni.
- a kibocsátásmentes hajók alkalmassá fognak válni a piaci bevezetésre.

2035-ig:

- a kibocsátásmentes nagy légi járművek alkalmassá fognak válni a piaci bevezetésre.

2050-ig:

- szinte az összes személygépkocsi, kisteherautó, autóbusz és új nehézgépjármű kibocsátásmentes lesz.
- a vasúti teherforgalom megkétszereződik.
- a nagy sebességű vasúti forgalom megháromszorozódik.
- A törzshálózat esetében működőképessé válik a fenntartható és intelligens, nagy sebességű összeköttetéssel rendelkező közlekedésre felszerelt multimodális transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T).

## **2. FENNTARTHATÓ MOBILITÁS – VISSZAFORDÍTHATATLAN ÁTTÉRÉS A KIBOCSÁTÁSMENTES MOBILITÁSRA**

10. Az európai zöld megállapodás a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás 90 %-os csökkentését szorgalmazza annak érdekében, hogy az EU 2050-re klímasemleges gazdasággá válhasson, miközben a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés megvalósításán is munkálkodik. E rendszerszintű változás elérése érdekében **(1) valamennyi közlekedési módot fenntarthatóbbá kell tennünk, (2) a multimodális közlekedési rendszerben széles körben elérhetővé kell tennünk a fenntartható alternatívákat, és (3) megfelelő ösztönzőket kell bevezetnünk az átállás ösztönzésére. Ez a jövőbeli fellépéseink három pillére.**
11. Ez azt jelenti, hogy **minden szakpolitikai eszközt be kell vetni: (1) a fosszilis tüzelőanyagoktól való jelenlegi függés jelentős csökkentésére irányuló intézkedések** (a meglévő flották alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművekkel való felváltása, valamint a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok használatának ösztönzése révén); **(2) határozott fellépés a fenntarthatóbb közlekedési módok felé történő elmozdulás érdekében** (nevezetesen a vasúton utazó, valamint a tömegközlekedéssel és az aktív közlekedési módokkal ingázó utasok számának növelése, valamint jelentős mennyiségű áru vasúti, belvízi és rövid távú tengeri fuvarozásra való átirányítása); és **(3) a külső költségek internalizálása** (a „szennyező fizet” és a

---

<sup>6</sup> SWD (2020) 331.

„felhasználó fizet” elvek alkalmazásával, különösen szén-dioxid-árzás és infrastruktúra-díjszabási mechanizmusok révén).

## 2.1. Minden közlekedési módot fenntarthatóbbá kell tennünk

12. **Közlekedési rendszerünk szempontjából minden közlekedési mód nélkülözhetetlen, ezért mindegyiknek fenntarthatóbbá kell válnia.** Megközelítésünk első pilléréként további késedelem nélkül fel kell lendítenünk az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművek, valamint a közúti, vízi, légi és vasúti közlekedésben használt megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok elterjedését. Támogatnunk kell a versenyképes, fenntartható és körforgásos termékekkel<sup>7</sup> és szolgáltatásokkal kapcsolatos kutatást és innovációt (K+I), biztosítanunk kell, hogy az ágazat a megfelelő járműveket és üzemanyagokat gyártsa, létre kell hoznunk a szükséges infrastruktúrát, és ösztönöznünk kell a végfelhasználók általi keresletet. Ez elengedhetetlen ahhoz, hogy elérjük a 2030-ra és 2050-re kitűzött éghajlat-politikai céljainkat, a szennyezőanyag-mentességi célkitűzést, és hogy az európai vállalatok globális szinten továbbra is vezető szerepet tölthessenek be az iparban. Kulcsfontosságú, hogy valamennyi közlekedési módban fenntartsuk a technológiasemlegességet, de ez nem vezethet a fosszilis tüzelőanyagokon alapuló megoldások felszámolásával kapcsolatos fellépések elmaradásához.

1. KIEMELT TERÜLET – A KIBOCSÁTÁSMENTES JÁRMŰVEK, A MEGÚJULÓ ÉS ALACSONY SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSÚ ÜZEMANYAGOK ÉS A KAPCSOLÓDÓ INFRASTRUKTÚRA

13. A gyors növekedés ellenére, az alacsony kibocsátású és **a kibocsátásmentes járművek aránya a járműállományban** jelenleg túl alacsony. A szén-dioxid-kibocsátásra, a légszennyező anyagok kibocsátására és a közbeszerzési szabályokra vonatkozó – például a tiszta járművekről szóló irányelvben<sup>8</sup> foglalt – előírások továbbra is a közúti közlekedésben a kibocsátásmentes mobilitásra való átállás fő szakpolitikai mozgatórugói maradnak, és a kibocsátásmentes járművek kínálatának növelése révén mindenki számára megfizethetőbbé teszik a fenntartható mobilitást. Ezért a Bizottság 2021 júniusáig javasolni fogja a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó **szén-dioxid-kibocsátási** előírások felülvizsgálatát annak érdekében, hogy teljesüljenek a 2030-as éghajlat-politikai céltervben kitűzött célok, és 2025-től kezdődően biztosítsák a kibocsátásmentes mobilitás felé vezető utat. A Bizottság ebben a tekintetben felül fogja vizsgálni a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokat is.

14. Az elmúlt 5 évben jelentős erőfeszítések történtek a gépjárművek légszennyezőanyag-kibocsátásának csökkentésére. A napjainkban értékesített autók lényegesen kevesebb szennyező anyagot bocsátanak ki, mint a 2015-ben értékesítettek. Ugyanakkor még ennél többet is lehet tenni: a belső égésű motorokra vonatkozó **szigorúbb légszennyezőanyag-kibocsátási előírásokra** (Euro 7) irányuló, soron következő javaslat biztosítani fogja, hogy csak a jövőálló, alacsony kibocsátású járművek kerüljenek a piacra.

15. Az „Európai horizont” keretprogram tekintetében előirányzott partnerségek, mint például az „Akkumulátorok”, a „2Zero” és a „Tiszta Hidrogén”, hozzájárulhatnak az innovatív járműtechnológiák elterjedéséhez. Ugyanakkor átfogó politikára van szükség **a kibocsátásmentes járművek iránti kereslet ösztönzéséhez**, az egységes piacon belüli akadályok nélkül, de az Unió nemzetközi kötelezettségeinek maradéktalan teljesítése mellett. A fenti környezetvédelmi előírásokat az említett járművek iránti keresletet növelő

<sup>7</sup> A körforgásos termékek és szolgáltatások hozzájárulnak a közlekedés általános fenntarthatóságához. A körforgásos gazdaságra vonatkozó cselekvési terv (COM(2020) 98 final) hét kulcsfontosságú termék-értékláncot határoz meg, elsősorban az akkumulátorok és járművek, valamint az építőipar területén.

<sup>8</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1161 irányelve (2019. június 20.) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg). HL L 188., 2019.7.12., 116. o.

intézkedéseknek kell kísérniük, amelyen például a szén-dioxid-árzás, az adózás, az útdíjak, valamint a nehézgépjárművek tömegére és méreteire vonatkozó szabályok felülvizsgálata. A Bizottság intézkedéseket fog javasolni a kibocsátásmentes járművek vállalati és városi flottákban való elterjedésének ösztönzésére. Emellett az akkumulátorokról szóló új rendelet biztosítani fogja, hogy az uniós piacon forgalomba hozott akkumulátorok teljes életciklusuk alatt fenntarthatók és biztonságosak legyenek. Az elektromos járművek környezeti lábnyomának csökkentéséhez elengedhetetlenek a fenntarthatósággal és az életciklus végével kapcsolatos követelmények, ideértve a szénlábnyomot és a nyersanyagok etikus és fenntartható beszerzését.

16. **A közlekedésre való alkalmasságra** vonatkozó jogszabályi keretet ki kell igazítani annak biztosítása érdekében, hogy a járművek teljes élettartamuk alatt megfeleljenek a kibocsátási és biztonsági előírásoknak. Egyetlen hibás jármű nagyobb mértékben szennyezheti a levegőt, mint több ezer tiszta jármű<sup>9</sup>.
17. A közúti járművek motorjainak kibocsátásmentessé válása önmagában nem oldja meg a gumiabroncsok használatából eredő problémákat, amelyek továbbra is zajt okoznak és mikroműanyagokat bocsátanak ki. Ez utóbbi szennyezi vizeinket és tengereinket, és végső soron a táplálékláncba is bejuthat. **A nagy teljesítményű gumiabroncsokat** továbbra is támogatni kell, mivel azok csökkentik az energiafogyasztást és a kibocsátást (beleértve a gördülési zajt) a járműbiztonság fenntartása mellett. Az elhasznált járművekről szóló irányelv közelgő felülvizsgálata az autógyártás és -bontás általános környezeti lábnyomának csökkentését is célozza.
18. Az üzemanyag-forgalmazók és az üzemeltetők számára már egyértelmű, hogy a közlekedési célú üzemanyagoknak karbonsemlegessé kell válniuk, és hogy **a fenntartható, megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagokat haladéktalanul el kell terjeszteni széles körben**. A Bizottság az átdolgozott megújulóenergia-irányelv felülvizsgálata során további intézkedéseket fog mérlegelni ezen üzemanyagok támogatására, lehetőség szerint minimális részarány vagy kvóták meghatározása révén.
19. A **közúti közlekedésben** már bevezetésre kerültek kibocsátásmentes megoldások. A gyártók jelenleg erőteljes beruházásokat hajtanak végre az akkumulátorral működő elektromos járművek terén. A piaci elterjedés már jól halad, különösen a városokban használt autók, kisteherautók és buszok esetében, míg a teherautók és távolsági buszok esetében csak most kezdődik. A gyártók a hidrogéncellás járművekbe is befektetnek, különösen ami a kereskedelmi flottákat, az autóbuszokat és a nehéz tehergépjárműveket illeti. Ezeket az ígéretes lehetőségeket az EU energiarendszer integrációjával<sup>10</sup> és a hidrogénnel<sup>11</sup> kapcsolatos stratégiák, valamint az akkumulátorokra<sup>12</sup> vonatkozó stratégiai cselekvési terv is támogatja. Az energiahatékonyság az egyik kritériuma annak, hogy a jövőben előnyben részesítsék a teljes életciklus tekintetében megfelelő technológiák kiválasztását. Az átmeneti technológiai megoldásoknak teljes mértékben tiszteletben kell tartaniuk a szén-dioxid-kibocsátásra és a szennyezésre vonatkozó előírásokat. A **vasúti közlekedés** további villamosítására szintén szükség van; amennyiben ez nem megvalósítható, növelni kell a hidrogén használatát.
20. **A légi és vízi közlekedésnek** az elkövetkező évtizedekben nagyobb szén-dioxid-mentesítési kihívásokkal kell szembenéznie a piaci bevezetésre kész kibocsátásmentes technológiák hiánya, a repülőgépek és hajók hosszú kifejlesztése és életciklusa, az

<sup>9</sup> Lásd például: SWD(2012) 206 final, és a Belgiumban a közelmúltban végzett kutatás. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

<sup>10</sup> COM(2020) 299 final, "A klímasemleges gazdaság létrehozása: Uniós stratégia az energiarendszer integrációjának megteremtéséért".

<sup>11</sup> COM(2020) 301 final, „Hidrogénstratégia a klímasemleges Európáért”.

<sup>12</sup> COM(2018) 293 final, 2. melléklet – „Stratégiai cselekvési terv az akkumulátorokról”.

üzemanyag-feltöltő berendezések és infrastruktúra terén szükséges jelentős beruházások, valamint az ezekben az ágazatokban folyó nemzetközi verseny miatt. A hajózásból és a légi közlekedésből származó nemzetközi kibocsátások az EU-ban 1990 óta több mint 50 %-kal nőttek. Sürgős fellépésre van szükség ezekben az ágazatokban, többek között a jelenlegi válságból való kilábalásuk során. Ezeknek a közlekedési módoknak elsőbbséget kell élvezniük a további megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású folyékony és gáznemű üzemanyagokhoz való hozzáférés tekintetében<sup>13</sup>, mivel rövid távon hiányoznak a megfelelő alternatív erőátviteli rendszerek. A ReFuelEU Aviation és a FuelEU Maritime kezdeményezés ösztönözi fogja a fenntartható repülőgép- és hajóüzemanyagok előállítását és elterjedését, és foglalkozni fog ezzel a kérdéssel. Ezen túlmenően a Bizottság mérlegeli a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok értékláncával kapcsolatos szövetség létrehozását, amelynek keretében a hatóságok, az ipar és a civil társadalom együttműködhetnek, és célja a legígéretebb üzemanyagok gyártásának és alkalmazásának ösztönzése az Európai Tisztahidrogén-szövetség fellépését kiegészítve, és az európai uniós akkumulátoripari összefogás sikerére építve<sup>14</sup>.

21. A **repülőgépek és hajók energiahatékonyságának és kibocsátáscsökkentésének javítása** érdekében elő kell mozdítani a tervezésükre és üzemeltetésükre vonatkozó ambíciózus előírásokat. A Párizsi Megállapodással összhangban álló, tudományos szempontból megalapozott globális kibocsátáscsökkentési célok elérését célzó konkrét intézkedések terén az EU-nak továbbra is szorosan együtt kell működnie valamennyi nemzetközi szervezettel, például a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezettel (ICAO) és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel (IMO)<sup>15</sup>. Jelentős erőfeszítésekre van szükség olyan forradalmi technológiák kifejlesztéséhez is, amelyek kibocsátásmentes hajókat és légi járműveket hoznak forgalomba. Az Uniónak megfelelő környezetet kell teremtenie ennek eléréséhez, többek között a megfelelő szén-dioxid-árzási politikák, valamint a kutatás és innováció (K+I) révén, különösen az „Európai horizont” program keretében kialakítható partnerségek (például a „kibocsátásmentes vízi közlekedés”, a „tisztá légi közlekedés” és a „tisztá hidrogén” elnevezésű partnerségek) révén. Emellett a hatékonyabb forgalomirányítás – például az egységes európai égbolt révén – jelentős környezeti előnyökkel járhat<sup>16</sup>. Ezek a tevékenységek alapvető elemei a **légi és tengeri közlekedés szén-dioxid-mentesítéséhez szükséges intézkedéscsomagnak**, ahol a globális intézkedések továbbra is kritikus fontosságúak.
22. A megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok fokozott elterjedésének és használatának együtt kell járnia **az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra** átfogó hálózatának létrehozásával, hogy teljes mértékben lehetővé váljon az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművek széles körű elterjedése valamennyi közlekedési módban. A „Töltés” a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz részét képező kiemelt európai kezdeményezés<sup>17</sup>: a cél az, hogy 2025-re felépítsék a 2030-ig szükséges 1 000 hidrogéntöltő állomás felét és a 3 millió nyilvános töltőállomásból egymilliót<sup>18</sup>. A végső cél egy sűrű, széles kiterjedésű hálózat biztosítása annak érdekében, hogy minden fogyasztó, köztük a nehézgépjárművek üzemeltetői is könnyen hozzáférjenek a töltőállomásokhoz. A Bizottság stratégiai bevezetési tervet fog közzétenni, amelyben felvázolja az alternatív

<sup>13</sup> Ezek lehetnek például a hidrogén, a hidrogénalapú szintetikus üzemanyagok és a fejlett bioüzemanyagok. A hidrogén vízi közlekedésben történő használatára vonatkozó biztonsági előírásokat például korán ki kell dolgozni az úttörő szerep ösztönzése érdekében, a tanúsítási eljárásoknak pedig a lehető legegyszerűbbeknek kell lenniük, az általános biztonsági szintek veszélyeztetése nélkül.

<sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en)

<sup>15</sup> Az EU-nak és tagállamainak folytatniuk kell ezt a törekvést az ICAO következő, 2022. évi közgyűlésén.

<sup>16</sup> Ez akár 10 %-kal is csökkentheti a légi közlekedésből származó kibocsátásokat, és a légiforgalmi szolgáltatás is segíthet a légi közlekedés szén-dioxid-kibocsátástól eltérő éghajlati hatásainak kezelésében.

<sup>17</sup> COM(2020) 575 final, „2021. évi éves fenntartható növekedési stratégia”.

<sup>18</sup> A szükséges nyilvános feltöltőállomások számát az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelv felülvizsgálatát kísérő hatásvizsgálat részeként fogják részletesen értékelni.



üzemanyagok infrastruktúrájának gyors kiépítését támogató kiegészítő intézkedéseket, figyelembe véve a tartós hiánnyal küzdő területeket. Ezek közé tartoznak a tervezési és engedélyezési folyamatokra, valamint a finanszírozásra vonatkozó ajánlások, amelyeket a Bizottság a fenntartható közlekedéssel foglalkozó fórummal együttműködésben dolgozott ki, amely a teljes értéklánc kulcsfontosságú köz- és magánszférabeli képviselőit tömöríti<sup>19</sup>.

23. Ezenkívül egész Európában és minden közlekedési mód esetében véget kell vetni a tartós széttöredezethez és az átjárható feltöltési szolgáltatások hiányának. **Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelv közelgő felülvizsgálatával** összefüggésben a Bizottság mérlegelni fogja az infrastruktúra kiépítésére vonatkozó szigorúbb célkitűzések lehetőségeit, valamint az infrastruktúra és az infrastruktúra-használati szolgáltatások teljes interoperabilitását biztosító további intézkedéseket minden alternatív üzemanyaggal működő jármű esetében. A fogyasztók annak érdekében történő megfelelő tájékoztatása, hogy megszűnjön az árképzés átláthatóságának jelenlegi hiánya, valamint a határokon átnyúló, zökkenőmentes fizetések elősegítése a legfontosabb megoldandó kérdések közé tartozik. Továbbá az akkumulátorral működő elektromos járművek és az e-mobilitás egyéb formáinak várható jelentős elterjedése szükségessé teszi a villamosenergia-hálózatba való zökkenőmentes integrációt. Az intelligens feltöltési infrastruktúra kiépítése hozzá fog járulni a villamosenergia-rendszer tárolási kapacitásának és rugalmasságának biztosításához. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelv felülvizsgálata mellett a transzeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T) szóló rendeletet és más szakpolitikai eszközöket, például az átdolgozott megújulóenergia-irányelvet és annak villamosenergia-elszámolási mechanizmusát, valamint az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelvet is felül fogják vizsgálni az épületekben található töltőállomásokra vonatkozó célkitűzések fokozása érdekében. Az energiarendszer integrációjával és a hidrogénnel kapcsolatos uniós stratégiák részét képező kezdeményezések keretében a Bizottság biztosítani fogja a szükséges hálózati beruházásokhoz való igazodást.

## 2. KIEMELT TERÜLET – KIBOCSÁTÁSMENTES REPÜLŐTEREK ÉS KIKÖTŐK LÉTREHOZÁSA

24. **A kikötők és a repülőterek** kulcsfontosságúak nemzetközi összekapcsoltságunk, az európai gazdaság és a régiók szempontjából. A kibocsátásmentes csomópontokra való átállás során a legfenntarthatóbb repülőterek és kikötők által követett bevált gyakorlatoknak<sup>20</sup> kell az új megszokott gyakorlattá válniuk, és lehetővé kell tenniük az összekapcsoltság fenntarthatóbb formáit. A kikötőknek és repülőtereknek multimodális mobilitási és közlekedési csomópontokká kell válniuk, amelyek összekapcsolják az összes érintett közlekedési módot. Ez helyi szinten javítani fogja a levegő minőségét, és ezáltal hozzájárul a közelben élő lakosok egészségének javulásához. A belvízi és tengeri kikötőkben nagy lehetőségek rejlenek arra, hogy új tisztaenergia-központokká váljanak az integrált villamosenergia-rendszerek, a hidrogén és más alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok számára, valamint a hulladék-újrafelhasználás és a körforgásos gazdaság „kísérleti terepeinek” szerepét is betölthetik.
25. A Bizottság **intézkedéseket fog javasolni repülőtereink és kikötőik tisztábbá tétele érdekében**: ösztönözni fogja a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok alkalmazását, valamint a hajók és légi járművek fosszilis energia helyett megújuló energiával való ellátását, ösztönözni fogja az új, tisztább és csendesebb

<sup>19</sup> Szükség esetén más piaci és pénzügyi szereplőket is felkérnek a folyamatban történő részvételre. Ebben az összefüggésben különösen fontos a magán- és középületek feltöltési infrastruktúrájának előmozdítása: a feltöltések túlnyomó többsége otthon vagy munkahelyen történik. Ennek során biztosítani kell az épületkorszerűsítési programmal való teljes összhangot és a kölcsönös megerősítést. A Bizottság e folyamat megállapításainak hitelesítésére létre fog hozni egy, a „Töltés” kiemelt kezdeményezéssel foglalkozó magas szintű munkacsoportot.

<sup>20</sup> Ilyenek például az Európai Tengeri Kikötők Szervezete (ESPO) által kidolgozott EcoPorts kezdeményezés és az ACI EUROPE repülőtéri szén-dioxid-akkreditációs kezdeményezése.

repülőgépek és hajók fejlesztését és használatát, felül fogja vizsgálni a repülőtéri díjakat, környezetbarátabbá fogja tenni a repülőtéri földi mozgásokat, illetve a kikötői szolgáltatásokat és műveleteket, optimalizálni fogja a kikötőkbe történő érkezést, és szélesebb körben fogja elterjeszteni az intelligens forgalomirányítást. A Bizottság nyomon fogja követni az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (EASA) jelentésében a légi közlekedés szén-dioxid-kibocsátástól eltérő éghajlati hatásainak naprakésszé tett elemzésével kapcsolatban javasolt intézkedéseket is.<sup>21</sup>

26. A légi és vízi közlekedés tekintetében növelni kell a helyi megújulóenergia-termelésbe, a fenntarthatóbb multimodális hozzáférésbe, valamint a flottafelújításába történő **köz- és magánberuházásokat**<sup>22</sup>. E beruházások közül néhány számára előnyös lenne a megfelelő és fenntartható taxonómiai kritériumok megállapítása, amelyek figyelembe veszik az egyes közlekedési módok sajátosságait a kibocsátásmentességre való áttérés során is. Az Európai Beruházási Bank (EBB) által meghatározandó felülvizsgált hitelezési politika szintén hasznos lehet.
27. A tengeri hajózásban használatos alternatív üzemanyagok alkalmazásával szinergiában a szennyezőanyag-mentességi célkitűzés keretében erőfeszítéseket kell tenni annak érdekében, hogy drasztikusan csökkenjen az ágazat ökológiai lábnyoma. Prioritásként kell kezelni a tengeri medencék, a part menti területek és a kikötők javát szolgáló, széles kiterjedésű „**kibocsátás-ellenőrzési területek**” létrehozását az uniós vizeken, amelyek célja végső soron a hajózásból származó levegő- és vízszennyezés megszüntetése. A Bizottság élen jár a Földközi-tenger lefedésére irányuló erőfeszítésekben, és hasonló munkát kíván megkezdeni a Fekete-tengeren is. Ezen túlmenően felül fogják vizsgálni a hajók újrafeldolgozására vonatkozó uniós jogszabályokat<sup>23</sup> annak érdekében, hogy meghatározzák a jogszabályok megerősítésére, azaz a biztonságos és fenntartható hajó-újrafeldolgozási gyakorlatok további előmozdítására irányuló lehetséges intézkedéseket.

*Mérföldkövek<sup>24</sup> a fosszilis tüzelőanyagoktól való jelenlegi függés csökkentése terén:*

- 1) 2030-ra legalább 30 millió kibocsátásmentes gépkocsi és 80 000 kibocsátásmentes tehergépjármű fog közlekedni.
- 2) 2050-re szinte valamennyi személygépkocsi, kisteherautó, autóbusz és új nehézgépjármű kibocsátásmentes lesz.
- 3) A kibocsátásmentes óceánjáró hajók és a kibocsátásmentes nagyméretű repülőgépek 2030-ra, illetve 2035-re piacéretté fognak válni.

## **2.2. Széles körben elérhetővé kell tennünk a fenntartható alternatívákat, hogy lehetővé tegyük a közlekedési módok közötti jobb választást**

28. Megközelítésünk második pilléréként **a fenntartható alternatívákat széles körben elérhetővé kell tenni** egy teljesen integrált és zökkenőmentes multimodális mobilitási rendszerben. Az EU nem támaszkodhat kizárólag technológiai megoldásokra: az éghajlatváltozás kezelése és a szennyezés csökkentése érdekében azonnali fellépésre van szükség mobilitási rendszerünk kiigazítása érdekében. A multimodalitás kihasználja a

<sup>21</sup>Lásd: COM(2020) 747 final, „A légi közlekedés nem szén-dioxiddal kapcsolatos éghajlati hatásainak naprakész elemzése és a lehetséges szakpolitikai intézkedések az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 30. cikkének (4) bekezdése értelmében”.

<sup>22</sup> A légi járművek már rendelkezésre álló legújabb generációja például 20–25 %-kal csökkenti a szén-dioxid-kibocsátást és a zajlábnyomot.

<sup>23</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1257/2013/EU rendelete (2013. november 20.) a hajók újrafeldolgozásáról, valamint az 1013/2006/EK rendelet és a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 330., 2013.12.10., 1. o.).

<sup>24</sup> Figyelembe véve a kísérő szolgálati munkadokumentumban bemutatott elemzést is, ezek a mérföldkövek azt hivatottak bemutatni, hogy az európai közlekedési rendszer milyen úton halad a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzéseink megvalósítása felé, jelezve ezáltal a jövőbeli szakpolitikáinkhoz szükséges törekvéseket.

különböző közlekedési módok erősségeit, például a kényelmet, a gyorsaságot, az alacsonyabb költségeket, a megbízhatóságot, a kiszámíthatóságot, és ezeket ötvözve hatékonyabb közlekedési megoldásokat kínálhat a személyek és az áruk szállításához. A Covid19-világjárvány megmutatta, hogy a fokozott multimodalitás közlekedési rendszerünk ellenálló képességének javításához is elengedhetetlen, és hogy a lakosság mennyire kész fenntartható alternatív közlekedési módokat alkalmazni.

29. **Az emberek hajlandóak fenntarthatóbb közlekedési módokra váltani**, különösen napi mobilitásuk tekintetében, a váltás fő feltételének pedig a költségeket, a rendelkezésre állást és a sebességet tartják<sup>25</sup>. Az EU-nak hozzá kell járulnia ahhoz, hogy megfelelő feltételek jöjjenek létre a fenntartható, biztonságos, versenyképes és megfizethető alternatívák szélesebb körű elterjedéséhez. Amennyiben versenyképes árakat, menetrendet és komfortszintet biztosító, megfelelő alternatívák állnak rendelkezésre, az emberek a fenntarthatóbb közlekedési módot választják<sup>26</sup>.
30. Ugyanakkor **a mobilitási minták és a fogyasztói szokások is változnak**. Ezeket a változásokat megerősíti a Covid19-világjárvány, és nagymértékben elősegítik a digitális megoldások. A távmunka, a videokonferencia, az elektronikus kereskedelem, a megosztott és együttműködésen alapuló mobilitási szolgáltatások elterjedése mind hozzájárul a mobilitás folyamatban lévő átalakulásához.

### 3. KIEMELT TERÜLET – A VÁROSOK KÖZÖTTI ÉS VÁROSI MOBILITÁS FENNTARTHATÓBBÁ ÉS EGÉSZSÉGESEBBÉ TÉTELE

31. Határozott fellépésre van szükség ahhoz, hogy a közlekedési ágazat a fenntartható és intelligens mobilitási szolgáltatások valóban multimodális rendszerévé váljon. Ennek elérése érdekében Európának ki kell építenie egy magas színvonalú közlekedési hálózatot, amely rövid távolságokon nagy sebességű vasúti szolgáltatásokat, valamint a távolsági útvonalak lefedettségét javító, tiszta légi közlekedési szolgáltatásokat biztosít. A Bizottság törekedni fog arra, hogy olyan feltételek jöjjenek létre, amelyek lehetővé teszik a fuvarozók számára, hogy 2030-ra szén-dioxid-mentes lehetőségeket kínáljanak az utasoknak az 500 km-nél rövidebb utakra tervezett csoportos utazások esetén az EU-n belül. A Bizottság 2021–2022-ben a vonatkozó uniós jogszabályok felülvizsgálata során támogatni fogja ezt a törekvést. A versenyjog betartása mellett a légitársaságoknak egyre több multimodális jegyet kellene értékesíteniük. A beruházásoknak a szükséges TEN-T infrastruktúra korszerűsítésére kell irányulniuk, hogy lehetővé tegyék a fenntarthatóbb összeköttetésekre való átállást. Olyan átfogó közlekedési rendszer kiépítésére irányuló fellépésekre fog sor kerülni, amelyben az uniós beruházások, az állami támogatások, a kapacitáelosztási szabályok és a közszolgáltatási kötelezettségek a mobilitási igények kielégítésére és a különböző multimodális lehetőségek ösztönzésére irányulnak.
32. **2021, a vasút európai éve kiváló lehetőséget kínál a tagállamok, a Bizottság és a vasúti ágazat számára az Európán belüli összeköttetések fellendítésére**. A negyedik vasúti csomag végrehajtásával és a vasúti piacok verseny előtti megnyitásával a vasúti szolgáltatók jobban fognak reagálni a fogyasztók igényeire, és javítani fogják szolgáltatásaik minőségét és költséghatékonyságát. Az EU egészére kiterjedő harmonizált jármű-jóváahagyás szintén csökkenteni fogja a határokon átnyúló vasúti közlekedés költségeit. A TEN-T megvalósítása, beleértve a nagysebességű vonalakat is, jobb

<sup>25</sup> Az Eurobarométer 495. sz. különjelentése azt mutatta, hogy az autóhasználók többsége készen áll arra, hogy mindennapi közlekedéséhez környezetbarátabb közlekedési formákra váltson. Egy ugyanilyen gyors vagy hasonló árú alternatíva arra ösztönözné a válaszadókat, hogy környezetbarátabb megoldást találjanak a távolsági utazásra.

<https://ec.europa.eu/comfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

<sup>26</sup> A Barcelona és Madrid közötti nagysebességű vasútvonal megnyitása óta például a légi és a vasúti közlekedés közötti modális megoszlás a 2008. évi 85 % repülő/15 % vasút arányról 2016-ra 38 % repülő/62 % vasút arányra változott.

összeköttetéseket fog biztosítani a fő közlekedési folyosók mentén. Az utasok jogaikkal kapcsolatos tájékozottságának növelése és az utazási információk – többek között az átszállójegy-ajánlatok – megkülönböztetésmentes biztosítása tovább növeli a vasút vonzerejét az ügyfelek számára.

33. 2021-ben a **Bizottság cselekvési tervet fog javasolni a távolsági és a határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások fellendítésére**. Ez a terv a tagállamok arra irányuló erőfeszítéseire fog építeni, hogy a városok közötti kulcsfontosságú összeköttetéseket jobban irányított kapacitásokkal, összehangolt menetrenddel, járműparkokkal és az új vasúti szolgáltatások – többek között az éjszakai járatok – fellendítésére szolgáló célzott infrastrukturális fejlesztésekkel gyorsítsák meg. Az e célt szolgáló platformoknak és egyéb szervezeti struktúráknak valamennyi tagállam előtt nyitva kell állniuk. Egyes útvonalakon támogatni kell az összes érdekelt felet bevonó kísérleti szolgáltatásokat, a közszolgáltatási szerződések és a nyílt hozzáférésű szolgáltatások ötvözésével pedig tesztelni lehetne az új összeköttetések és szolgáltatások különböző modelljeit azzal a céllal, hogy 2030-ig 15 kísérleti projekt valósuljon meg.
34. Meg kell erősíteni az egységes európai vasúti térséget, a Bizottság pedig mérlegelni fogja a **vasúti piac bővítését célzó intézkedések meghozatalát**<sup>27</sup>, amelyek a vasúttársaságoknak a vasúti infrastruktúra maximális kihasználását lehetővé tevő, magas színvonalú kapacitáshoz való hozzáférés iránti igényei kielégítésére irányulnak. **A határokon átnyúló jegyek használatát és vásárlását meg kell könnyíteni**. 2021-től kezdődően a Bizottság olyan szabályozási intézkedéseket fog javasolni, amelyek lehetővé teszik a különböző közlekedési módokat kombináló innovatív és rugalmas jegyeket, és valódi lehetőségeket kínálnak az utasok számára a háztól házig történő utazásra.
35. A 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai céltervben foglaltaknak megfelelően a közösségi közlekedés, a gyaloglás és a kerékpározás, valamint az automatizált, összekapcsolt és multimodális mobilitás részarányának növelése jelentősen csökkenteni fogja a közlekedésből eredő szennyezést és torlódásokat, különösen a városokban, és javítja az emberek egészségét és jóllétét. **A városok a nagyobb fenntarthatóságra való átállás élvonalában vannak és ezt fenn is kell tartaniuk**. A Bizottság továbbra is együtt fog működni a városokkal és a tagállamokkal annak biztosítása érdekében, hogy 2030-ig minden nagy és közepes méretű város, amely a TEN-T hálózat városi csomópontját képezi, kialakítsa saját fenntartható városi mobilitási tervét. A terveknek új célokat kell tartalmazniuk, például a kibocsátásmentesség elérését és a halálos kimenetelű közúti balesetek számának nullára csökkentését. Az aktív közlekedési módok, mint például a kerékpározás használata növekedésnek indult: a városok több mint 2300 km további kerékpáros infrastruktúra kiépítését ígérik. Ezt a következő évtizedben meg kell duplázni, azaz 5000 kilométernyi biztonságos kerékpársávot kell kialakítani. A Bizottság azt is fontolóra veszi, hogy a klímasemleges és intelligens városok területére irányuló küldetést<sup>28</sup> dolgozzon ki az együttes fellépés stratégiai prioritásaként érdekében, hogy 2030-ig számos európai városban megvalósuljon a dekarbonizáció.
36. A digitális megoldások által lehetővé tett zökkenőmentes multimodalitás létfontosságú a városi és elővárosi területeken. A személyszállítási rendszerekre nehezedő, egyre növekvő nyomás fokozta **az új és innovatív megoldások iránti keresletet**, amelyek keretében a „szolgáltatásalapú mobilitás” (MaaS) koncepciót követve a különböző közlekedési

<sup>27</sup>A Bizottság különösen a 913/2010/EU rendelet, a 2012/34/EU irányelv, az 1315/2013/EU rendelet és a 92/106/EGK irányelv közötti kölcsönhatást fogja értékelni.

<sup>28</sup> Az európai kutatási és innovációs küldetések célja, hogy megoldást találjanak a világunk előtt álló legnagyobb kihívásokra. A programok a 2021-ben kezdődő „Európai horizont” keretprogram szerves részét képezik.

[https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en)

szolgáltatásokat egy igény szerint hozzáférhető szolgáltatásba integrálják. Ezzel párhuzamosan számos városban a megosztott és együttműködésen alapuló mobilitási szolgáltatások (az autó- és kerékpármegosztás, a közúti személyszállítási szolgáltatások és a mikromobilitás egyéb formái) felé történő elmozdulás figyelhető meg, amit elősegít a köztes platformok megjelenése, ami lehetővé teszi a napi forgalomban részt vevő járművek számának csökkentését.

37. Az EU-nak és a tagállamoknak teljesíteniük kell polgáraink azon elvárásait, hogy tisztább legyen a levegő, csökkenjen a zaj és a forgalmi dugók száma, és megszűnjenek a halálos kimenetelű balesetek a városok utcáin. A városi mobilitási csomag e fenntartható és egészséges közlekedési módok előmozdítása és támogatása érdekében történő felülvizsgálatával a Bizottság hozzá fog járulni **a városi mobilitás jelenlegi európai keretrendszerének javításához**. Annak érdekében, hogy az ingázók számára fenntartható mobilitási lehetőségeket biztosíthassunk, egyértelműbb iránymutatásra van szükség a mobilitás helyi és regionális szintű irányításával, többek között a jobb várostervezéssel, valamint a vidéki és elővárosi területekkel való összeköttetéssel kapcsolatban. Az uniós szakpolitikáknak és pénzügyi támogatásoknak a TEN-T általános működése szempontjából is tükrözniük kell a városi mobilitás fontosságát az úgynevezett „first/last mile” (azaz a kiindulási pont és a célállomás között szükséges átszállások számát/gyaloglás idejét csökkentő) megoldásokra vonatkozó rendelkezésekkel, amelyek magukban foglalják a multimodális mobilitási központokat, a P+R létesítményeket, valamint a gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonságos infrastruktúráját.
38. A Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy miként biztosítható, hogy az igény szerinti személyszállítás (taxik és bérelt személygépkocsik) fenntarthatóbbá váljon és hatékony szolgáltatásokat nyújtson a polgároknak, miközben fenntartja az egységes piac zökkenőmentes működését, és megoldást nyújt a társadalmi és biztonsági aggályokra. A Bizottság emellett **segíteni fogja a városokat szakpolitikai eszköztárak korszerűsítésében**, többek között olyan területeken, mint a mikromobilitás, a kibocsátásmentes járművek – többek között buszok és kompok – beszerzésének támogatása<sup>29</sup>, valamint a kapcsolódó infrastruktúra. Az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes zónákra, a közös címkézési rendszerre, valamint a járművekkel kapcsolatos digitális megoldásokra vonatkozó jobb tájékoztatás segíthet fenntartani a jól működő egységes piacot, és megkönnyítheti az alapvető szabadságok gyakorlását.

#### 4. KIEMELT TERÜLET – AZ ÁRUSZÁLLÍTÁS KÖRNYEZETBARÁTBABBÁ TÉTELE

39. Az európai zöld megállapodás szorgalmazza, hogy a jelenleg 75 %-ban a közutakon lebonyolított szárazföldi áruszállítás jelentős részét **a vasútra és a belvízi utakra tereljék át**. **A rövid távú tengeri fuvarozás** és a hatékony, kibocsátásmentes járművek szintén hozzájárulhatnak az áruszállítás környezetbarátabbá tételéhez Európában. Ezért sürgős fellépésre van szükség, tekintettel arra, hogy az eddig elért előrelépés korlátozott: példaként említhető, hogy a vasút részesedése a szárazföldi áruszállításban a 2011. évi 18,3 %-ról 2018-ra 17,9 %-ra csökkent<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> A Bizottság „Big Buyers for Climate and Environment” (Nagy beszerzők az éghajlatért és a környezetért) elnevezésű kezdeményezésének fő célja például az, hogy konkrét projekteken és hasonló kihívásokon dolgozó nagy közbeszerzők, például városok, régiók, kórházak, központi beszerző szervek, közművek stb. közötti partnerségek révén fokozza a stratégiai közbeszerzések elterjedését Európában. Ezt a célkitűzést a stratégiai közbeszerzések terén a nagy beszerzők közötti együttműködés ösztönzésével érik el, amelynek célja az innovatív áruk, szolgáltatások és építési beruházások piacának előmozdítása.

<sup>30</sup> A teljes vasúti áruszállítás mintegy fele határokon átnyúló. Ennek következtében a vasúti áruszállítás markáns európai dimenzióval rendelkezik, így még érzékenyebben reagál a nemzeti vasúti hálózatok közötti interoperabilitás és együttműködés hiányára, amely befolyásolhatja versenyképességét. Hagyományos rakománya, mint például a nyersanyagok, jelentős ipari átalakuláson ment keresztül, és az egyre bővülő „just in time” rendszerben szállított, magasabb értékű árukhoz más szolgáltatásokra van szükség.

40. Az európai áruszállítási műveletek környezetbarátabbá tételének támogatása érdekében **az intermodális szállítás jelenlegi keretrendszerét jelentősen át kell alakítani**, hogy az hatékony eszközzé válhasson. Meg kell vizsgálni a szabályozási keret – például a kombinált árufuvarozásról szóló irányelv – felülvizsgálatának, valamint a műveletekre és az infrastruktúrára vonatkozó gazdasági ösztönzők bevezetésének lehetőségeit. Az ösztönző mechanizmusoknak pártatlan teljesítmény-ellenőrzésen kell alapulniuk, a közlekedésből és a logisztikából származó kibocsátások mérésére szolgáló európai keretnek megfelelően.
41. **A multimodális logisztikának ennek az átalakulásnak a részét kell képeznie**, mind a városi területeken belül, mind azokon túl. Az e-kereskedelem növekedése jelentősen megváltoztatta a fogyasztási szokásokat, de figyelembe kell venni a több millió szállítás külső költségeit, beleértve a szükségtelen üresjáratok csökkenését is. Ezért a fenntartható városi mobilitás tervezésének az áruszállítási dimenziót is magában kell foglalnia a fenntartható városi logisztikára vonatkozó célzott tervek kidolgozása révén. Ezek a tervek fel fogják gyorsítani a már rendelkezésre álló kibocsátásmentes megoldások alkalmazását, ideértve az áruszállító kerékpárokat, az automatizált szállításokat és a drónokat (pilóta nélküli légi járművek), valamint a városokba vezető belvízi utak jobb kihasználását.
42. **Az átrakodási infrastruktúrák**, és különösen a szárazföldi multimodális terminálok Európa egyes részein **szüksöen állnak rendelkezésre**, és ezt kiemelt prioritásként kell kezelni. A multimodális infrastruktúra hiányzó összeköttetéseit meg kell teremteni. Ezenkívül a szállítási rendszernek összességében hatékonyabban kell működnie, amit az átrakodási technológiák fejlesztésével lehet megvalósítani. Az EU-ban valamennyi közlekedési mód tekintetében multimodális adatcserére, valamint intelligens forgalomirányítási rendszerekre van szükség. Végső soron az áruszállításhoz használt valamennyi közlekedési módnak multimodális terminálokon keresztül kell haladnia, és a Bizottság kezdeményezéseket fog tenni annak érdekében, hogy az uniós finanszírozás és más szakpolitikák – többek között a kutatás-fejlesztés támogatása – alkalmasabbak legyenek e kérdések kezelésére, az Unió nemzetközi kötelezettségeinek maradéktalan teljesítése mellett. A vasutakra vonatkozó állami támogatási szabályok felülvizsgálata, amelyek már most is rugalmas keretet biztosítanak a multimodális megoldások közfinanszírozásához, tovább fogja támogatni ezt a célkitűzést.
43. Az elmúlt években az innovatív vállalatok bebizonyították, hogy a vasúti árufuvarozás megbízhatóan működhet és vonzó lehet a fogyasztók számára. Számos belföldi szabály és technikai akadály azonban továbbra is hátráltatja a teljesítményt. **A vasúti árufuvarozás komoly fellendítésére** van szükség a kapacitás növelése, a vasúti pályahálózat-működtetők közötti, határokon átnyúló koordináció és együttműködés megerősítése, a vasúti hálózat általános irányításának javítása, valamint az olyan új technológiák bevezetése révén, mint a digitális csatlakoztatás és az automatizálás. A Bizottság javasolni fogja a vasúti árufuvarozási folyosókra és a TEN-T törzshálózati folyosókra vonatkozó szabályok felülvizsgálatát. E folyosóknak az „európai közlekedési folyosókba” történő integrálása – a „gyors eredményt hozó megoldásokra”, például a vonat hosszára, a rakszelvényre és a jobb üzemeltetési szabályokra összpontosítva – a kulcsfontosságú hiányzó összeköttetések kiépítésével és a törzshálózat olyan átalakításával együtt, hogy az teljes mértékben alkalmas legyen az árufuvarozásra, megerősíti az intermodális közlekedés előmozdítására irányuló fellépéseink infrastrukturális dimenzióját. A további rugalmas menetvonalak biztosítása érdekében a Bizottság javaslatot fog tenni a vasúti kapacitás elosztására vonatkozó szabályok javítására a menetrend átalakítására irányuló, folyamatban lévő projekttel összhangban. A vasúti zajra vonatkozó európai szabályok végrehajtása segít enyhíteni az ezzel kapcsolatos aggályokat.

44. Hasonlóképpen, bár az egymást követő cselekvési programok<sup>31</sup> elősegítették, hogy a **belvízi hajózás** nagyrészt fenntartsa modális részesedését<sup>32</sup>, intézkedésekre van szükség e teljesítmény megőrzése és a kihasználatlan lehetőségek fenntartható módon történő kiaknázása érdekében, mind a TEN-T folyosók mentén, mind pedig azokban a belső városokban, ahol a belvízi utak környezetbarátabbá tehetik a városi logisztika utolsó szakaszát. A Bizottság elő fogja terjeszteni a NAIADES III („integrált európai cselekvési program a belvízi szállítás érdekében”) programot, hogy kihasználja ezt a potenciált az olyan kulcsfontosságú kihívások kezelése révén, mint az uszályflották megújításának szükségessége és a finanszírozáshoz való hozzáférés javítása, miközben biztosítja a környezetvédelmi politikáknak, különösen a víz-keretirányelvnek és az élőhelyvédelmi irányelvnek való teljes körű megfelelést.
45. Emellett a TEN-T által a tengeri gyorsforgalmi utaknak nyújtott támogatással sikerült elérni, hogy a **rövid távú tengeri fuvarozás** révén több rakományt lehessen fenntarthatóbb módon szállítani. Az EU-nak most is jó példával kell elől járnia, és fenntarthatóvá, intelligenssé és ellenállóképessé kell tennie az európai tengeri térségeket.

*Mérföldkövek<sup>33</sup> a fenntarthatóbb közlekedési módok felé történő fokozottabb elmozdulás terén:*

- 4) Az 500 km-nél rövidebb útvonalú, menetrend szerinti közösségi közlekedésnek 2030-ig karbonsemlegessé kell válnia az EU-ban.
- 5) A nagysebességű vasút forgalma 2030-ra megkétszereződik, 2050-re pedig megháromszorozódik<sup>34</sup>.
- 6) 2030-ra legalább 100 klímasemleges város lesz Európában.
- 7) A vasúti árufuvarozás forgalma 2030-ig 50 %-kal fog nőni, 2050-ig pedig megkétszereződik<sup>35</sup>.
- 8) A belvízi szállítás és a rövid távú tengeri fuvarozás 2030-ig 25 %-kal, 2050-ig pedig 50 %-kal fog nőni<sup>36</sup>.

### **2.3. Megfelelő ösztönzőket kell biztosítanunk a kibocsátásmentes mobilitásra való átállás előmozdítása érdekében**

46. Megközelítésünk harmadik pilléréként **jobban kell ösztönöznünk a közlekedési szolgáltatások igénybe vevőit a fenntarthatóbb döntések meghozatalára**. Ezek az ösztönzők főként gazdasági jellegűek, mint például a szén-dioxid-árazás, az adózás és az infrastruktúra-használati díjak, de ezeket ki kell egészíteni a felhasználók hatékonyabb tájékoztatásával.

#### **5. KIEMELT TERÜLET – A SZÉN-DIOXID-ÁRAZÁS ÉS A FELHASZNÁLÓK HATÉKONYABB ÖSZTÖNZÉSE**

47. A közlekedés terén a tisztességes és hatékony árképzésre vonatkozó, régóta fennálló szakpolitikai kötelezettségvállalások ellenére korlátozott volt az előrelépés. A **„szennyező fizet” és a „felhasználó fizet” elvet** minden közlekedési mód esetében haladéktalanul

<sup>31</sup> NAIADES I és II. [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en)

<sup>32</sup> A belvízi hajózás 2005 és 2017 között 6 %-kal nőtt.

<sup>33</sup> Figyelembe véve a kísérő szolgálati munkadokumentumban bemutatott elemzést is, ezek a mérföldkövek azt hivatottak bemutatni, hogy az európai közlekedési rendszer milyen úton halad a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzéseink megvalósítása felé, jelezve ezáltal a jövőbeli szakpolitikáinkhoz szükséges törekvéseket.

<sup>34</sup> A 2015-ös szinthez képest.

<sup>35</sup> A 2015-ös szinthez képest.

<sup>36</sup> A 2015-ös szinthez képest.

vége kell hajtani. A környezetvédelemmel kapcsolatos külső költségeik önmagukban évente 388 milliárd EUR-t tesznek ki<sup>37</sup>. E külső költségek internalizálásával azok viselik a teljes költséget, akik a közlekedést használják, ahelyett, hogy ezek a költségek a társadalom más tagjaira hárulnának, és ez elindítja a fenntarthatóbb, alacsonyabb külső költségekkel járó közlekedési módok felé vezető folyamatot. **A Bizottság ezért átfogó intézkedéscsomagot fog kidolgozni annak érdekében, hogy valamennyi közlekedési mód tekintetében méltányos és hatékony árképzést biztosítson.** A kibocsátáskereskedelemnek, az infrastruktúra-használati díjnak, az energia- és gépjárműadóknak kölcsönösen összeegyeztethető, egymást kiegészítő és koherens szakpolitikába kell illeszkedniük.

48. A szén-dioxid-kibocsátás költségeinek internalizálása érdekében különösen **az EU ETS a szén-dioxid-árzás legfontosabb eszköze.** A Bizottság javasolni fogja az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek (EU ETS) a tengeri szállítási ágazatra való kiterjesztését. A légi közlekedés tekintetében javaslat készül az EU ETS irányelv felülvizsgálatára, nevezetesen a légitársaságoknak térítésmentesen kiosztott kibocsátási egységek csökkentése céljából. Amint azt az európai zöld megállapodásban már bejelentették, a rendszer további kiterjesztése magában foglalhatja a közúti közlekedésből származó kibocsátásokat is, és folyamatban van egy hatásvizsgálat elvégzése. Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerből származó bevételeket be lehet fektetni az uniós kutatásba és innovációba a kibocsátások további csökkentése érdekében. A Bizottság az ETS irányelv 2021-es felülvizsgálata során az ICAO által kidolgozott, a nemzetközi légi közlekedésben alkalmazandó kibocsátáskompenzációs és -csökkentési rendszer<sup>38</sup> (CORSIA) végrehajtására is javaslatot fog tenni. Az IMO-nál az EU arra fog törekedni, hogy az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló stratégia végrehajtását szolgáló középtávú intézkedésként előmozdítsa a piaci alapú eszközökről szóló megbeszéléseket.
49. **A fosszilis tüzelőanyagok támogatásának véget kell vetni.** Az energiaadó-irányelv felülvizsgálata során a Bizottság törekedni fog arra, hogy összehangolja az energiatermékek és a villamos energia adóztatását az EU energia- és éghajlat-politikájával. A folyamatban lévő hatásvizsgálat részeként a Bizottság alaposan megvizsgálja a – többek között a légi és tengeri közlekedésben használt üzemanyagokra vonatkozó – jelenlegi adómentességeket, és javaslatot fog tenni arra vonatkozóan, hogy 2021-ben hogyan lehetne a leghatékonyabban megszüntetni az esetleges joghézagokat. Jobban össze kell hangolni a különböző üzemanyagok energiatartalmára vonatkozó adóztatást, és jobban kell ösztönözni a közlekedésben használt fenntartható üzemanyagok elterjedését.
50. **Jelentős előrelépésre van szükség az infrastruktúra használatáért felszámolt díjak terén,** különösen a közúti közlekedésben. Ez kulcsfontosságú az infrastruktúrában okozott károk költségeinek internalizálásához, de mindenképpen foglalkozni kell a szennyezés és a forgalmi torlódások társadalmi hatásaival is. A Bizottság határozottan sürgeti az Európai Parlamentet és a Tanácsot, hogy határozzanak az euomatrica-irányelv módosítására irányuló bizottsági javaslatról, megvalósítva az európai zöld megállapodás törekvéseit. Az intelligens, távolságalapú úthasználati díjak – a járműtípusra és a használat időtartamára

<sup>37</sup> A „Fenntartható közlekedési infrastruktúra – A közlekedési externáliák díja és internalizálása” című tanulmány (2019. június) a közvetlen CO<sub>2</sub>- és légszennyezőanyag-kibocsátásra, az energiatermelésből származó közvetett CO<sub>2</sub>- és légszennyezőanyag-kibocsátásra, a légszennyezésre, valamint a túlzott zaj- és élőhelykárosodásra terjedt ki. Az ágazattól beszedett adók és díjak teljes becsült összege legalább 340 milliárd EUR. A tanulmány szerint a forgalmi torlódások miatti késésekből eredő költségek további 228 milliárd EUR-t tesznek ki. A közúti balesetek külső költségeit 250 milliárd EUR-ra becsülték. A tanulmány az összes infrastrukturális költséget is 256 milliárd EUR-ra becsülte. A kikötők és repülőterek esetében a teljes adó és infrastrukturális költség csak a legfontosabbakat fedezi. Ezek mind a 27 tagú EU-ra vonatkozó adatok.

Forrás: Tanulmány a fenntartható közlekedési infrastruktúra-használati díjakról és a közlekedés külső költségeinek internalizálásáról (2019. június)

[https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en)

<sup>38</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>



vonatkozó eltérő díjakkal – eredményes eszközei a fenntartható és gazdaságilag hatékony választás ösztönzésének, a forgalom irányításának és a forgalmi torlódások csökkentésének.

51. Jelenleg sem az utazást tervező személyek, sem a szállítást szervező feladók/logisztikai szolgáltatók nem veszik kellőképpen figyelembe az ökológiai lábnyomot. Ennek részben az az oka, hogy nem kapnak **megfelelő tájékoztatást**, többek között a rendelkezésre álló alternatívákról. **A legfenntarthatóbb választást egyértelműen meg kell jelölni.** Az ökológiai lábnyomra vonatkozó megfelelő tájékoztatással és a fogyasztók számára az utazásuk önkéntes ellentételezésére biztosított szisztematikusabb lehetőséggel a fogyasztók és a vállalkozások lehetőséget kapnak arra, hogy fenntarthatóbb szállítási és közlekedési döntéseket hozzanak.
52. A Bizottság ezért tervezi egy, **a közlekedésből és a logisztikából származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás harmonizált mérésére szolgáló**, globális szabványokon alapuló **európai keret létrehozását**, amelynek segítségével a vállalkozások és a végfelhasználók megbecsülhetik döntéseik szénlábnyomát, és növelni lehetne a végfelhasználók és a fogyasztók azon igényét, hogy fenntarthatóbb közlekedési és mobilitási megoldásokat válasszanak, elkerülve ugyanakkor a „greenwashing” („zöldrefestés”) jelenségét. Egy adott utazás szénlábnyomára vonatkozó tájékoztatás az utasok új jogává válhatna, és ebben az esetben valamennyi közlekedési módra vonatkozna.
53. Az, hogy képesek vagyunk-e csökkenteni a környezetre gyakorolt hatást, jelentős részben függ a döntéseinktől. Az **európai éghajlati paktum** bemutatja és támogatja azt a számos lehetőséget, amellyel a polgárok hatékonyan, egészségesebb, kevésbé szennyező módon utazhatnak. Ez fontos szerepet játszik a kibocsátásmentes mobilitással kapcsolatos tájékoztatásban, a kibocsátásmentes mobilitás iránti elkötelezettség előmozdításában, valamint a vállalatok és városok mobilitási stratégiáinak környezetbarátabbá tételére irányuló fellépés ösztönzésében.

*Mérföldkövek<sup>39</sup> a közlekedés külső költségeinek többek között az EU ETS-en keresztüli internalizálása terén:*

- 9) *2030-ra a vasúti és vízi intermodális szállítás egyenlő feltételek mellett versenyezhet az EU-ban a közúti közlekedéssel<sup>40</sup>.*
- 10) *Az EU-n belüli közlekedés valamennyi külső költségét legkésőbb 2050-re a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők fogják fedezni.*

### **3. INTELLIGENS MOBILITÁS – GÖRDÜLÉKENY, BIZTONSÁGOS ÉS HATÉKONY ÖSSZEKAPCSOLTSÁG**

54. Az embereknek útjuk során a gördülékeny multimodalitás élményét kell megtapasztalniuk egy sor, a fenntartható mobilitással kapcsolatos döntés révén, amelyeket egyre inkább a digitalizáció és az automatizálás vezérel. Mivel a jövőbeli személy- és áruszállítást az innováció fogja befolyásolni, megfelelő keretet és támogató eszközöket kell létrehozni ennek az átmenetnek a megkönnyítésére, amely sokkal hatékonyabbá és fenntarthatóbbá teheti a közlekedési rendszert.
55. A nyilvános és társadalmi elfogadottság kulcsfontosságú a sikeres átmenethez, ezért egyebek mellett az európai értékeket, az etikai normákat, az egyenlőségre, az adatvédelemre és a magánélet védelmére vonatkozó szabályokat teljes mértékben

<sup>39</sup> Figyelembe véve a kísérő szolgálati munkadokumentumban bemutatott elemzést is, ezek a mérföldkövek azt hivatottak bemutatni, hogy az európai közlekedési rendszer milyen úton halad a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzéseink megvalósítása felé, jelezve ezáltal a jövőbeli szakpolitikáinkhoz szükséges törekvéseket.

<sup>40</sup> Az internalizált külső költségek aránya szempontjából.

tiszteletben kell tartani, és ezen erőfeszítések középpontjában kell állniuk, a kiberbiztonságot pedig kiemelt prioritásként kell kezelni.

## 6. KIEMELT TERÜLET – AZ ÖSSZEKAPCSOLT ÉS AUTOMATIZÁLT MULTIMODÁLIS MOBILITÁS MEGVALÓSÍTÁSA

56. **Az EU-nak teljes mértékben ki kell használnia az intelligens digitális megoldásokat és az intelligens közlekedési rendszereket (ITS).** Az összekapcsolt és automatizált rendszerek hatalmas potenciállal rendelkeznek a teljes közlekedési rendszer működésének alapvető javítására, valamint a fenntarthatósági és biztonsági céljaink eléréséhez való hozzájárulásra. Az intézkedések a közlekedési módok működőképes multimodális rendszerbe való integrálásának támogatására fognak összpontosítani.
57. Európának meg kell ragadnia **az összekapcsolt, együttműködő és automatizált mobilitás (CCAM) kínálta lehetőségeket.** A CCAM mindenki számára biztosíthatja a mobilitást, értékes időt szabadíthat fel és javíthatja a közúti biztonságot. A Bizottság ösztönözni fogja a kutatást és az innovációt, lehetőség szerint az „Európai horizont” program keretében előirányzott, a CCAM-ra vonatkozó új európai partnerséggel, valamint a digitális technológiákra összpontosító egyéb partnerségeken keresztül. Az ilyen partnerségek fontos szerepet játszanak egy közös, koherens és hosszú távú európai kutatási és innovációs menetrend kidolgozásában és végrehajtásában, amely összehozza a teljes értéklánc szereplőit. Az EU-nak biztosítania kell az erőfeszítések megfelelő összehangolását, valamint azt, hogy az eredmények eljussanak a piacra. Foglalkozni kell például a releváns közlekedési szabályok és az automatizált járművekkel kapcsolatos felelősség harmonizációjának és koordinálásának hiányával. A cél az, hogy Európa világelsővé váljon a CCAM-szolgáltatások és -rendszerek kifejlesztésében és bevezetésében, és ezáltal jelentős mértékben hozzájáruljon Európa vezető szerepéhez a biztonságos és fenntartható közúti közlekedés terén<sup>41</sup>.
58. A Bizottság fel fogja tárni, **hogy milyen lehetőségek vannak a biztonság, intelligens és fenntartható közúti szállítási műveletek további támogatására** egy meglévő ügynökség vagy más szerv égisze alatt. Ez a szerv támogathatná az intelligens közlekedési rendszerek bevezetését és irányítását, valamint a fenntartható, összekapcsolt és automatizált mobilitást Európa-szerte. Megkönnyítheti az uniós jogszabályokban előírt és a Bizottság által elfogadandó vonatkozó műszaki szabályok kidolgozását, amelyek kiterjednek az automatizált járművek határokon átnyúló használatára, valamint az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítésére. Az ilyen szabályok pedig szinergiákat teremtenének a tagállamok között. Ez a szerv kidolgozhatná például a műszaki vizsgálatok módszereinek tervezését, más konkrét közúti biztonsági feladatokat is elláthat, valamint releváns adatokat gyűjthet. Emellett konkrét feladatokat is el tudna látni a közúti közlekedés területén olyan súlyos zavarok esetén, mint a Covid19-világjárvány, ahol sürgős intézkedésekre és megoldásokra, például zöld sávokra<sup>42</sup> van szükség.
59. **A multimodális utazások esetében nehézkes a tervezés és jegyvásárlás,** mivel hiányzik az uniós szintű, integrált, multimodális információs, jegyértékesítési és fizetési szolgáltatások számára kedvező keretrendszer. Ennek kezelése magában foglalja az adatok elégtelen rendelkezésre állásának és hozzáférhetőségének, a szolgáltatók és az értékesítők közötti, optimálistól elmaradó együttműködésnek, egyes esetekben a digitális jegyek

<sup>41</sup> Az adathordozhatóság alapvető kérdéseire összpontosító egyéb partnerségeknek védeniük kell a felhasználókat, ezenkívül világos és átlátható képet kell nyújtaniuk számukra az adatok felhasználásáról vagy továbbításáról.

<sup>42</sup> C(2020) 1897 final, „A zöld sávoknak az egészség védelmét, valamint az áruk és alapvető szolgáltatások rendelkezésre állását biztosító határigazgatási intézkedésekre vonatkozó iránymutatások szerinti végrehajtásáról” című közlemény, és COM(2020) 685 final „A gazdaság működőképességének a Covid19-világjárvány újbóli felerősödése során történő fenntartása érdekében a közlekedési zöld sávok fejlesztéséről” című közlemény.

hiányának, a fizetési rendszerek nem megfelelő átjárhatóságának, valamint a különböző engedélyezési és forgalmazási megállapodások meglétének a leküzdését. Az EU-nak át kell alakítania jogi keretét, hogy támogassa a multimodális utazási információs, foglalási és jegyárúsítási szolgáltatásokat, ugyanakkor meg kell vizsgálnia a jegyárúsítási és/vagy mobilitási szolgáltatásokat értékesítő online közvetítők és multimodális digitális szolgáltatók jogait és kötelezettségeit. A Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy a közúti és vasúti személyszállítási szolgáltatásoknál alkalmazott adatmegosztás – beleértve a viteldíjakkal kapcsolatos adatokat is –, valamint az értékesítési megállapodások megfelelnek-e a célnak. Eközben tovább kell fejleszteni az intelligens és interoperábilis pénzforgalmi szolgáltatásokat és a jegyértékesítést; ha ezeket minden vonatkozó közbeszerzési szerződés általános követelményévé tennék, az előmozdítaná a szélesebb körű felhasználást.

60. A zökkenőmentes utazási élményre vonatkozó elképzelés és az információcsere digitalizálása különösen fontos a szárazföldi közlekedés szempontjából. **A jövőbeli mobilitásnak minden közlekedési mód esetében papírmentes lehetőségeket kell kínálnia** a szakemberek és az egyes járművezetők számára egyaránt. A vezetőre és a járműre vonatkozó digitális tanúsítványok és a digitális áruszállítási információk, akár elektronikus fuvarlevelek formájában is, a határokon átnyúló autóbérlés könnyű és megfizethető igénybevétele, a parkolási és útdíjak érintésmentes kifizetése, valamint az arra vonatkozó hatékonyabb tájékoztatás, hogy a városok vagy a helyi hatóságok milyen területeken korlátozzák az autóhasználatot a forgalmi torlódások kezelése vagy a levegőminőség javítása érdekében, mind hozzájárulnak a zökkenőmentesebb vezetési élményhez. Az elektronikus tanúsítványok és az áruszállítási információk rendelkezésre állása a digitális jogérvényesítést is megkönnyítené, míg az áruk valós idejű nyomon követése jelentős lépés lenne a digitális egységes piac, a valós idejű gazdaság és a zöld átmenet megvalósítása felé.
61. A valóban intelligens közlekedési rendszer létrehozásához a kapacitáshiány elkerülése és a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése érdekében **foglalkozni kell a hatékony kapacitáselosztással és forgalomirányítással** is. Az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) és az egységes európai égbolt bevezetése továbbra is prioritás a Bizottság és a NextGenerationEU eszköz számára: a bevezetésébe történő beruházások teljes mértékben beleszámítanak a digitalizációval kapcsolatos kiadási célértékekbe, és jelentős mértékben az éghajlatváltozással kapcsolatos kiadási célértékekbe. További erőfeszítésekre van szükség a vonatok automatizálása és a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszerek fejlesztése érdekében, például közös vállalkozások révén. A Bizottság az „Európai horizont” program kapcsán ilyen közös vállalkozásokban gondolkodik (például a Shift2Rail [S2R] és a SESAR közös vállalkozások), miként az említett program keretében létrehozandó egyéb jövőbeli partnerségekben is. A hajómegfigyelési és információs rendszerek (VTMIS) továbbfejlesztése elő fogja segíteni az automatizált és autonóm tengeri műveletek biztonságos alkalmazását.
62. Annak érdekében, hogy a vasút automatizálása és a forgalomirányítás megvalósuljon a határokon átnyúló fő vonalakon, a Bizottság javaslatot fog tenni **az átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k) naprakésszé tételére**, hogy azok magukban foglalják az olyan új technológiákat, mint az 5G és a műholdas adatok, és hogy könnyen korszerűsíthető és közös rendszerarchitektúrát biztosítsanak. Erre azért van szükség, hogy az ERTMS álljon a digitális vasúti rendszer középpontjában<sup>43</sup>.

<sup>43</sup> Ez a jövőbeli vasúti mobilkommunikációs rendszerrel (FRMCS) és a „Gigabit alapú vonat” koncepciójának végrehajtásával felgyorsítja a vasúti műveletek digitalizálását.

63. Ami a légi közlekedést illeti, a légiforgalmi szolgáltatás (ATM) hatékonyságának javítása nagy lehetőségeket rejt magában a korszerűsítés és a fenntarthatóság szempontjából, segítve a légi közlekedés elégtelen hatékonyságából és a légtér szétaprózódásából eredő túlzott üzemanyag-fogyasztás és szén-dioxid-kibocsátás csökkentését<sup>44</sup>. **Az egységes európai égbolt kiteljesítése és hatékony megvalósítása** szintén megkönnyíti az utazási élményt: a korszerűsített szabályozási keret és a digitális ATM-infrastruktúra hozzá fog járulni a szűk keresztmetszetek csökkentéséhez, lehetővé téve a légi járatok pontosabb indulását és érkezését. Az egységes európai égbolttal kapcsolatos jogalkotási folyamatot ezért haladéktalanul le kell zárni.

#### 7. KIEMELT TERÜLET – INNOVÁCIÓ, ADATOK ÉS MESTERSÉGES INTELLIGENCIA AZ INTELLIGENSEBB MOBILITÁSÉRT

64. **A jövőbeli mobilitásunknak az új technológiák és szolgáltatások fejlesztése és validálása révén történő proaktív alakítása kulcsfontosságú ahhoz, hogy lépéselőnyben maradjunk.** Az EU ezért kedvező feltételeket fog teremteni az új technológiák és szolgáltatások kifejlesztéséhez, valamint minden szükséges jogalkotási eszközt biztosít azok érvényesítéséhez. A közeljövőben várható a kereskedelmi célú drónok (pilóta nélküli légi járművek), az autonóm járművek, a hyperloop, a hidrogénüzemű légi járművek, az elektromos személyi légi járművek, az elektromos vízi közlekedés és a tiszta városi logisztika elterjedése és szélesebb körű használata. **Az ilyen változást hozó mobilitási technológiákat támogató környezet kulcsfontosságú ahhoz,** hogy az EU az innovátorok számára elsődleges bevezetési célponttá váljon. Az induló innovatív vállalkozásoknak és a technológiafejlesztőknek dinamikus szabályozási keretre van szükségük termékeik teszteléséhez és bevezetéséhez. A Bizottság törekedni fog a tesztelés és a kísérletek megkönnyítésére, valamint arra, hogy a szabályozási környezet alkalmassá váljon az innovációra a megoldások piaci bevezetésének támogatása érdekében.

65. A Bizottság **ösztönözni fogja az innovatív és fenntartható technológiák kutatását és alkalmazását a közlekedés terén.** A diszruptív megoldásokba való beruházás fontos áttöréseket és környezetvédelmi előnyöket fog eredményezni az elkövetkező években és évtizedekben. A mai uniós kutatási programok döntő fontosságúak lesznek a jövőbeli megvalósításhoz olyan eszközök révén, mint az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF), a Kohéziós Alap, az Európai Regionális Fejlesztési Alap vagy az InvestEU.

66. **A Bizottság teljes mértékben támogatja a drónok és a pilóta nélküli légi járművek alkalmazását,** és tovább fogja fejleszteni a vonatkozó szabályokat, többek között az U-space tekintetében, hogy az alkalmas legyen a biztonságos és fenntartható mobilitás fokozására. A Bizottság el fogja fogadni a „Drone Strategy 2.0” elnevezésű stratégiát is, amely meghatározza e technológia, valamint szabályozási és kereskedelmi környezete továbbfejlesztésének lehetséges módjait.

67. Továbbá annak érdekében, hogy a közlekedési ágazat digitális átalakulása valósággá váljon, **az EU-nak gondoskodnia kell arról, hogy rendelkezésre álljanak a kulcsfontosságú digitális támogató eszközök,** beleértve a mobilitás elektronikus összetevőit, a hálózati infrastruktúrát, a *cloud-to-edge* erőforrásokat, az adatechnológiákat és -irányítást, valamint a mesterséges intelligenciát. Az EU-nak tovább kell erősítenie a digitális ellátási lánchoz kapcsolódó ipari kapacitásait. Ez magában foglalja az alkatrészek,

<sup>44</sup> Ez akár 10 %-kal is csökkentheti a légi közlekedésből származó kibocsátásokat, és az ATM is segíthet a légi közlekedés szén-dioxidtól eltérő éghajlati hatásainak kezelésében.

a szoftverplatformok és a dolgok internete technológiájának tervezését és gyártását a közlekedés és a mobilitás további villamosítása és automatizálása érdekében<sup>45</sup>.

68. Az EU-nak biztosítania kell továbbá a **digitális infrastruktúra legmagasabb szintjét és teljesítményét**, különösen az **5G-n** keresztül, amely szolgáltatások széles skáláját kínálja, és elősegíti a különböző mobilitási alkalmazások magasabb szintű automatizálását. Emellett további erőfeszítésekre van szükség annak a célkitűzésnek az eléréséhez, hogy a 2016. évi 5G cselekvési tervben meghatározott 5G konnektivitási infrastruktúrával megszakítás nélkül lefedjék Európa-szerte a főbb közlekedési folyosókat<sup>46</sup>. Kulcsfontosságú, hogy a digitális egységes piac jól működjön.
69. A közlekedés automatizálása szempontjából a **mesterséges intelligencia** valamennyi közlekedési mód esetében alapvető fontosságúvá válik, és a digitális technológiák és összetevők állnak a középpontjában. A Bizottság egy kiválóságon és bizalmon alapuló mesterségesintelligencia-ökoszisztémát képzel el, amelyet az Európai horizont és a Digitális Európa programokon keresztül a kutatás, az innováció és a bevezetés finanszírozásával alakítanak ki. Ezzel összefüggésben a Bizottság a Digitális Európa program keretében támogatni fogja a mesterséges intelligenciával kapcsolatos tesztelési és kísérleti létesítményeket az intelligens mobilitás érdekében.
70. A közlekedési és mobilitási ágazat digitalizációja további erőfeszítéseket igényel **az adatok elérhetőségével, hozzáférhetőségével és cseréjével kapcsolatban**. Jelenleg ezeket gyakran akadályozzák a nem egyértelmű szabályozási feltételek, az adatszolgáltatás uniós piacának hiánya, az adatok gyűjtésére és megosztására vonatkozó kötelezettség hiánya, az adatgyűjtés és -megosztás nem kompatibilis eszközei és rendszerei, az eltérő szabványok vagy az adatszuverenitással kapcsolatos aggályok. Az adatok és statisztikák – különösen a valós idejű adatok – elérhetősége szintén alapvető fontosságú, mivel jobb szolgáltatásokat tesz lehetővé a polgárok számára, illetve lehetővé teszi az áruszállítás ellátási láncainak átláthatóságát.
71. Ezért a Bizottság további intézkedéseket fog javasolni a **közös európai mobilitási adattér kialakítása** érdekében. A Bizottság figyelembe fogja venni az adatstratégiában<sup>47</sup> és az adattörvényben meghatározott horizontális irányítást, valamint a technológiasemlegesség elvét. A cél az adatok gyűjtése, összekapcsolása és rendelkezésre bocsátása az uniós célkitűzések elérése érdekében, a fenntarthatóságtól kezdve a multimodalitásig. Ennek a mobilitási adattérnek szinergiában kell működnie más kulcsfontosságú rendszerekkel, többek között az energiaüggyel, a műholdas navigációval és a távközléssel, miközben kiberbiztonsági szempontból biztonságosnak és az uniós adatvédelmi normákkal összeegyeztethetőnek kell lennie. Ugyanakkor meg kell őrizni az adatokkal kapcsolatos egyenlő versenyfeltételeket az értékláncban az innováció fellendülésének és az új üzleti modellek megjelenésének lehetővé tétele érdekében. A Bizottság mérlegelni fogja a különböző szabályozási lehetőségeket annak érdekében, hogy az üzemeltetők biztonságos és megbízható teret kapjanak adataik ágazatokon belüli és ágazatok közötti megosztására, a verseny torzítása nélkül, valamint a magánélet tiszteletben tartása és az Unió nemzetközi kötelezettségeinek teljesítése mellett.
72. Mivel a járműadatokhoz való hozzáférés alapvető fontosságú lesz a közlekedési adatok megosztása és az intelligens mobilitás szempontjából, a Bizottság 2021-ben új kezdeményezést fog javasolni a gépjárműadatokhoz való hozzáférésre vonatkozóan, amely

<sup>45</sup> Az EU a Kulcsfontosságú Digitális Technológiák Közös Vállalkozáson, valamint az alacsony energiafogyasztás és a biztonságos processzortechnológiák támogatásán keresztül megerősíti az e téren nyújtott támogatását.

<sup>46</sup> COM(2016) 588 final, „5G Európa számára: cselekvési terv”.

<sup>47</sup> COM (2020) 66 final, „Európai adatstratégia”.

révén olyan kiegyensúlyozott keretrendszerre tesz javaslatot, amely a mobilitási szolgáltatók számára tisztességes és hatékony hozzáférést biztosít a járműadatokhoz.

*Mérföldkövek<sup>48</sup> az intelligens mobilitás felé:*

- 11) 2030-ra a gördülékeny multimodális személyszállítást elő fogja segíteni az integrált elektronikus jegyértékesítés, az áruszállítás pedig papírmentes lesz.
- 12) 2030-ra az automatizált mobilitás széles körben elterjed.

#### 4. REZILIENS MOBILITÁS – ELLENÁLLÓBB EGYSÉGES EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI TÉRSÉG: AZ INKLUZÍV ÖSSZEKAPCSOLTSÁGÉRT

73. **A Covid19-világjárvány egyik legsúlyosabban érintett ágazata a közlekedés<sup>49</sup>**, ahol a károk a járvány megfékezésére és hatásainak mérséklésére irányuló szükséges intézkedéseket követő, a keresletet érintő hatalmas sokkhatások miatt következtek be. Ez az Unió egészében zavarokat okozott az ellátási láncban, jelentős visszaeséseket okozott a külföldi és belföldi utazásokban és turizmusban, és csökkentette az összekapcsoltságot. Ez hatalmas üzemeltetési és pénzügyi nehézségeket is okozott számos, a közlekedési ágazatban tevékenykedő vállalkozás, köztük sok kis- és középvállalkozás (kkv) számára. **Ennek a stratégiának segítenie kell az ágazatot és az érintett ökoszisztémákat – például az utazást és az idegenforgalmat – a válságból való jobb kilábalásban, valamint környezetbarátabbá, intelligensebbé és ellenállóbbá válásban.**

#### 8. KIEMELT TERÜLET – AZ EGYSÉGES PIAC MEGERŐSÍTÉSE

74. **Az EU-nak most lehetősége van arra, hogy fenntartható, intelligens és reziliens mobilitási rendszert építsen ki: egy rendszert a jövő generációi számára.** A Bizottság korábbi értékelése rámutatott arra, hogy jelentős mértékű és gyors beruházásokra van szükség, ideértve a jelentős nemzeti szintű köz- és magánberuházásokat is: a 2021–2030 közötti időszakban a járművekbe (beleértve a vasúti járműveket, hajókat és repülőgépeket), valamint a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésébe történő további beruházások becsült összege az előző évtizedhez képest évi 130 milliárd EUR<sup>50</sup>. Az infrastruktúrára vonatkozó, „zöld és digitális gazdaságra való átállással kapcsolatos beruházási hiány” további évi 100 milliárd EUR-t tenne ki az előző évtizedhez képest<sup>51</sup>. A TEN-T törzshálózat kiterjesztéséhez és valóban multimodális rendszerként történő kiépítéséhez az elkövetkező 10 évben 300 milliárd EUR-ra van szükség. **Ezek a beruházások kulcsfontosságúak az egységes piac megerősítéséhez.**

75. **A beruházásokat össze kell hangolni és prioritásként kell kezelni az uniós finanszírozási programokon belül**, beleértve a NextGenerationEU helyreállítási eszközt is, a következő elvek mentén. Először is a vissza nem térítendő támogatást – nevezetesen az új Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközből, az ERFA-ból és a Kohéziós Alapból, valamint az Innovációs Alapból – a legmagasabb társadalmi, környezeti, gazdasági és uniós hozzáadott értékkel rendelkező, továbbá a munkahely-teremtést, a növekedést és a

<sup>48</sup> Figyelembe véve a kísérő szolgálati munkadokumentumban bemutatott elemzést is, ezek a mérföldkövek azt hivatottak bemutatni, hogy az európai közlekedési rendszer milyen úton halad a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzéseink megvalósítása felé, jelezve ezáltal a jövőbeli szakpolitikáinkhoz szükséges törekvéseket.

<sup>49</sup> 2020 májusában például a légi forgalom az előző évhez képest 90 %-kal esett vissza (Forrás: Eurocontrol), a távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatásban 85 %-os, a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokban (beleértve az elővárosi szolgáltatásokat is) 80 %-os visszaesés volt tapasztalható, a nemzetközi vasúti személyszállítási szolgáltatások pedig majdnem teljesen leálltak (Forrás: CER); április közepén az előző évhez viszonyítva az üdülőhajók és személyszállító hajók esetében a forgalom 90 %-kal esett vissza (Forrás: EMSA).

<sup>50</sup> COM(2020) 562 final, „Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozása – beruházás a klímasemleges jövőbe az európai polgárok érdekében”.

<sup>51</sup> SWD(2020) 98 final, a TEN-T hálózattal kapcsolatos becslések és az EBB számításai alapján. Ez a becslés nem tartalmazza sem a sajátátkeiigazítások költségeit, sem a járműflották rendszeres megújításának költségeit, amelyeket azonban késleltethet a Covid19-világjárvány közlekedési vállalatokra gyakorolt hatása.

rezilienciát közvetlenül befolyásoló projektek számára kell előirányozni. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz a legfontosabb eszköz a maximális uniós hozzáadott értékkel rendelkező infrastruktúra-fejlesztés finanszírozására, miközben a zöld és digitális gazdaságra való átállással kapcsolatos célkitűzéseket is érvényesíti. Másodsor, a kiemelt szakpolitikai területeken a piaci hiányosságokat és az optimálistól elmaradó beruházási szintet finanszírozási eszközökkel kell kezelni, különösen az InvestEU program fenntartható infrastruktúrára és kutatásra, innovációra és digitalizációra elkülönített keretei révén, amelyeket szükség esetén a támogatásötvözési eszközök további alkalmazásával kell kiegészíteni. Harmadsor, az EBB közlekedéssel kapcsolatos hitelezési politikájának a stratégia célkitűzéseinek elérését is elő kell segítenie azáltal, hogy olyan átfogó keretet kínál, amely vonzza a magánberuházásokat a reziliencia javítása, valamint a fenntartható és intelligens technológiák valamennyi közlekedési módban történő bevezetésének felgyorsítása érdekében.

76. A közlekedési ágazat helyreállítását célzó beruházásokat **a vállalkozások fenntarthatóbb és digitálisabb mobilitásba történő beruházásainak kell kísérniük**. A taxonómiai rendeleten<sup>52</sup> alapuló technikai vizsgálati kritériumokat minden közlekedési módra vonatkozóan meg kell határozni, ugyanakkor el kell ismerni a sajátos beruházási igényeket. A fenntartható közlekedési beruházások finanszírozása az uniós taxonómián alapuló, hamarosan elkészülő európai zöldkötvény-standardra is építhető. A közlekedéssel kapcsolatos állami támogatásokra vonatkozó szabályok közelgő felülvizsgálatát arra is fel kell használni, hogy ösztönözzék az ágazat fenntarthatóságra való átállását, és ezáltal valamennyi közlekedési mód számára egyre nagyobb lehetőséget biztosítsanak arra, hogy egyenlő feltételek mellett versenyezzenek a támogatásokért.
77. Az életképes projektek hiteles tervének létrehozásához és a beruházások felgyorsításához **szaktanácsadói támogatásra van szükség a hatóságok és a projektgazdák számára**. Ezt a technikai támogatási eszközön és az InvestEU Tanácsadó Platformon keresztül, valamint a kohéziós politika keretében finanszírozott programok kapcsán rendelkezésre álló technikai segítségnyújtás révén lehet biztosítani.
78. A **kkv-k<sup>53</sup> számára könnyebb hozzáférést kell biztosítani a finanszírozáshoz**, különösen a flották megújítása és más innovatív és környezetbarát beruházások tekintetében. Ez világosabb kommunikációval és iránymutatással, célzott adminisztratív támogatással és egyszerűsített pénzügyi támogatási rendszerekkel érhető el. Az összevonás, az alapok és egyéb közvetítő mechanizmusok létrehozásának támogatása biztosítani fogja a finanszírozáshoz való hozzáféréshez szükséges kritikus méretet. A tagállamoknak egyablakos ügyintézési rendszert kell létrehozniuk a vállalkozások számára az ilyen támogatások igényléséhez.
79. A **közlekedési infrastruktúrába** történő beruházások Uniószerre kulcsfontosságúak az összekapcsoltság, a gazdaság fenntartható működése és a tagállamok közötti kohézió biztosítása szempontjából. Ezért van szükség a gazdasági kormányzás uniós keretrendszerének felülvizsgálatára: az EU-nak elő kell mozdítania az uniós infrastrukturális eszközösztályon alapuló közlekedési beruházásokat. Ez az osztály magában foglalhat olyan infrastrukturális projekteket, amelyek végrehajtása európai stratégiai tervezésen alapul, mint például a TEN-T projektek. A Bizottság azt is biztosítani fogja, hogy az új TEN-T iránymutatások összhangban legyenek a jelentős károkozás elkerülését célzó elvvel és az európai zöld megállapodással. Az infrastruktúrát képessé kell

<sup>52</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/852 rendelete (2020. június 18.) a fenntartható befektetések előmozdítását célzó keret létrehozásáról, valamint az (EU) 2019/2088 rendelet módosításáról (HL L 198., 2020.6.22., 13. o.).

<sup>53</sup> 2017-ben a 27 tagú EU szállítási és tárolási szolgáltatásokat nyújtó ágazatában több mint 1,1 millió vállalkozás működött, amelyek a nem pénzügyi üzletgazdaságban dolgozók 8,1 %-át foglalkoztatták. Ezeknek a munkavállalóknak több mint a felét kkv-k foglalkoztatják.

tenni az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásra, és ellenállóvá kell tenni a katasztrófákkal szemben, és a Bizottság ezzel a kérdéssel mind a TEN-T felülvizsgálata, mind az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásra vonatkozó stratégia keretében foglalkozni fog, többek között az éghajlatváltozás hatásaival szembeni rezilienciára vonatkozó célzott iránymutatás révén.

80. **Minden szükséges lépést meg kell tenni a TEN-T időben történő kiteljesítése érdekében.** A Bizottság javasolni fogja, hogy erősítsék meg az európai koordinátorok szerepét annak érdekében, hogy előmozdítsák a kontinensen átívelő közlekedési folyosók fejlesztését, és törekedjenek azok 2030-ig történő befejezésére. Az EU-nak prioritásként kell kezelnie a modern infrastruktúra kelet-nyugati és észak-déli megosztottságának megszüntetését. A Dánia és Svédország közötti Øresund-híd, valamint a Párizs–London–Brüsszel–Amszterdam és Köln közötti nagysebességű vasúti hálózat sikerei azt mutatják, hogy haladéktalanul be kell fejezni az olyan projekteket, mint a Rail Baltica, Lyon–Torino, Y-Basque, Fehmarn, Brenner, Drezda–Prága, Bécs–Pozsony–Budapest, Seine-Schelde és sok egyéb projekt. Több határokon átnyúló projektre lesz szükség ahhoz, hogy valamennyi tagállam integrálódjon a jövő európai vasúti rendszerébe, és ezáltal Európa-szerte zökkenőmentes összeköttetések jöjjenek létre a határokon átnyúló vasúti utazásokhoz. Ezt a vidéki és távoli régiók megközelíthetőségének fenntartása mellett kell megvalósítani.
81. Ugyanakkor **a beruházásoknak minden közlekedési mód esetében finanszírozniuk kell a flották korszerűsítését.** Erre annak biztosítása érdekében van szükség, hogy minden közlekedési mód esetében alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes technológiák alkalmazására kerüljön sor, többek között utólagos átalakítás és megfelelő felújítási rendszerek révén. A gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat elve alapján az EU-n belüli közös és határokon átnyúló közbeszerzés fokozott alkalmazása hozzájárulhat a költséghatékonyság megvalósításához. Az ilyen flottafelújítások támogatása – az EU támogatásokra vonatkozó nemzetközi kötelezettségeivel és az uniós állami támogatási szabályokkal összhangban – hozzájárul a prosperáló gyártási ökoszisztéma megőrzéséhez azokon a területeken, ahol Európa stratégiai jelentőségű technológiai előnnyel rendelkezik, mint például a repülőgép-, vonat- és hajógyártás. Ez az új európai iparstratégiával<sup>54</sup> összhangban javítaná az európai feldolgozóiparon belüli megfelelő termelési kapacitások és ellátási értékláncok kialakításával, valamint az EU gyártási bázisa technológiai vezető szerepének megőrzésével kapcsolatos kilátásokat.
82. Az európai uniós akkumulátoripari összefogás<sup>55</sup> sikerére építve a Bizottság szabályozási és pénzügyi eszközökkel **támogatja a stratégiai értékláncokat (többek között az akkumulátorok, a nyersanyagok, a hidrogén, valamint a megújuló és alacsony széndioxid-kibocsátású üzemanyagok terén)**<sup>56</sup>. Ez alapvető fontosságú a fenntartható és intelligens mobilitáshoz nélkülözhetetlen anyagokkal és technológiákkal való biztonságos ellátás biztosításához, elkerülve Európa függését a stratégiai ágazatok külső beszállítóitól a nagyobb stratégiai autonómia elérése érdekében. Európának ki kell használnia a világűrbe telepített eszközzeit, amelyek valamennyi közlekedési mód tekintetében műholdas szolgáltatásokat, adatokat és kommunikációt biztosítanak, és amelyek különösen kritikusak a CCAM szempontjából.
83. Az egységes európai közlekedési térség integráltabb, mint valaha, de még messze nem teljes. **Az áruk és szolgáltatások szabad mozgásának akadályai továbbra is fennállnak,**

<sup>54</sup> COM (2020) 102 final, „Új európai iparstratégia”.

<sup>55</sup> A 2017-ben létrehozott európai uniós akkumulátoripari összefogás több mint 500 szereplőt tömörít, akik több mint 100 milliárd EUR összegű kombinált beruházást jelentettek be az uniós értéklánc mentén.

<sup>56</sup> <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; [https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_en)



csakúgy, mint a tisztességes verseny akadályai, miközben a vonatkozó szabályokat nem hajtják végre vagy nem érvényesítik megfelelően és a kellő időben.

84. A Covid19-világjárvány rávilágított az egységes piac sebezhetőségére. A folyamatos szárazföldi, vízi és légi áruszállítási szolgáltatások alapvető fontosságúak a feldolgozóipar számára történő áru- és nyersanyagszállítás, az EU egységes piacának működése, valamint a jelenlegi és jövőbeli válságokra adott hatékony uniós válasz szempontjából. Fokozni kell a multimodalitás és a különböző közlekedési módok közötti interoperabilitás biztosítására irányuló erőfeszítéseket, és **fel kell gyorsítani az egységes európai közlekedési térség megvalósítását.**
85. Fenn kell tartani az egységes piac integritását és a gazdasági szereplők számára az egyenlő versenyfeltételeket, többek között annak biztosítása révén, hogy – például az állami támogatások odaitélésekor – ne legyen megkülönböztetés a hagyományos piaci szereplők és az új piaci szereplők között, és ne vezessenek be új versenykorlátokat. **A Bizottság szigorúan törekedni fog az uniós szabályok érvényesítésére,** és szükség esetén felülvizsgálja az áruk és szolgáltatások szabad mozgása előtt álló, a közlekedést érintő akadályok felszámolására irányuló jogszabályokat, illetve javaslatot tesz azokra. Ennek során a Bizottság törekedni fog a közlekedési rendszer és a szállítási műveletek hatékonyságának javítására, például az üresjáratok csökkentése révén, elkerülve ezáltal a káros kibocsátásokat és a környezetszennyezést.
86. E stratégia valamennyi céljának eléréséhez minden közlekedési mód esetében támogatni kell a korszerűsítési erőfeszítéseket annak érdekében, hogy az uniós polgárok számára megfizethető és átlátható árú, intelligens és összekapcsolt mobilitást biztosíthassunk. A légi közlekedés területén a Bizottság javasolni fogja a **légi járatokról szóló rendelet<sup>57</sup> felülvizsgálatát.** A cél a legmagasabb szintű légi biztonság fenntartása mellett a fogyasztói érdekek védelme, a reziliens és versenyképes európai légi szolgáltatási ágazat kialakítása, a magas színvonalú foglalkoztatás megőrzésével. A repülőtéri díjakra, résidőkre és számítógépes helyfoglalási rendszerekre vonatkozó uniós szabályok korszerűsítése kiegészíti ezt a kezdeményezést. A vasút területén a Bizottság értékeli fogja, hogy **a pályahasználati díjakra vonatkozó jelenlegi szabályok** megfelelő ösztönzőket nyújtanak-e a versenypiacok fellendítéséhez és a vasút vonzerejének növeléséhez.
87. A jövőbeli fennakadások elkerülése érdekében a Tanács felhívására válaszul **a Bizottság válsághárítási terv(ek)e)t fog kidolgozni,** amely(ek)ben az uniós és a tagállami hatóságok és az ágazati képviselők vesznek részt. Célja az üzletmenet folytonosságának biztosítása, valamint a közlekedési ágazat válaszigazgatásának koordinálása a Covid19-világjárvány során kidolgozott iránymutatások és jogszabályok alapján, mint például a zöld sávok esetében<sup>58</sup>. Annak érdekében, hogy válságforgatókönyvek esetén továbbra is biztosított legyen az áruszállítási műveletek és a személyszállítási szolgáltatások folyamatossága, a Bizottság értékeli fogja az új egészségügyi-biztonsági és operatív intézkedések bevezetésével, valamint az alapvető szállítási szolgáltatások harmonizált minimumszintjének meghatározásával kapcsolatos lehetőségeket. Előfordulhat továbbá, hogy az EU-nak ki kell igazítania a közlekedésre vonatkozó hatályos jogszabályait annak érdekében, hogy lehetővé tegye a válságokra való gyors reagálást.

<sup>57</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról.

<sup>58</sup> C(2020) 1897 final, „A zöld sávoknak az egészség védelmét, valamint az áruk és alapvető szolgáltatások rendelkezésre állását biztosító határigazgatási intézkedésekre vonatkozó iránymutatások szerinti végrehajtásáról” című közlemény, és COM(2020) 685 final „A gazdaság működőképességének a Covid19-világjárvány újbóli felerősödése során történő fenntartása érdekében a közlekedési zöld sávok fejlesztéséről” című közlemény.

## 9. KIEMELT TERÜLET – IGAZSÁGOS ÉS MÉLTÁNYOS MOBILITÁS MINDENKI SZÁMÁRA

88. A gazdasági sokk rávilágított arra, hogy az utasok és a közlekedési szolgáltatások egyéb felhasználói számára **megfizethető, hozzáférhető és méltányos mobilitást** kell biztosítani. Miközben a közlekedés egységes piaca növelte az összekapcsoltságot, a mobilitás továbbra is drága az alacsony rendelkezésre álló jövedelmű polgárok számára, és nem biztosít kellő akadálymentességet a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek, valamint az alacsony szintű informatikai jártassággal rendelkezők számára. A vidéki, távoli és peremterületeken, ideértve a legkülső régiókat és a szigeteket, a tömegközlekedési összeköttetések javítása elengedhetetlen ahhoz, hogy mindenki akadálytalanul hozzáférhessen a mobilitáshoz.
89. A fenntartható, intelligens és ellenállóképes mobilitásra való átállásnak méltányosnak kell lennie, vagy ellenkező esetben kockázatokra lehet számítani. A Bizottság ezért biztosítani fogja, hogy **teljes mértékben feltárják a méltányos átállást támogató mechanizmus keretében rendelkezésre álló lehetőségeket annak érdekében, hogy ez az új mobilitás valamennyi régióban és valamennyi utas, köztük a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű utasok számára is megfizethető és hozzáférhető legyen.** A Bizottság ezenkívül továbbra is segítséget nyújt a Kohéziós Alapból és az ERFA-ból a kevésbé fejlett tagállamokban és régiókban nyújtott támogatás révén.
90. Emellett a közszolgáltatási kötelezettségeknek még célzottabbnak és hatékonyabbnak kell lenniük, és lehetőség szerint a multimodális rendszerre való áttérést kell szolgálniuk. A közpénzek és a támogatás legjobb felhasználásának biztosítása érdekében a nemzeti és helyi hatóságoknak képesnek kell lenniük arra, hogy **a közszolgáltatási kötelezettségeket az összekapcsoltság javítására** és a konkrét szakpolitikai célkitűzések érvényesítésére használják fel. Ez a közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó fenntarthatósági kritériumok, például egy olyan kritérium meghatározásával valósítható meg, amely szerint a rövid távú repülőjáratok esetében nem írhatók elő közszolgáltatási kötelezettségek, amennyiben alternatív, megfelelő, fenntarthatóbb és versenyképesebb vasúti összeköttetés áll rendelkezésre. A Bizottság mérlegelni fogja a multimodális közlekedésre vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek rendszere létrehozásának lehetőségeit, különösen annak érdekében, hogy valamennyi közlekedési mód egyenlő feltételek mellett versenyezzen a releváns közlekedési igények kielégítése érdekében.
91. A méltányos mobilitás **az utasok és jogaik védelmét is jelenti.** A Covid19-világjárvány során történt tömeges járatörlések megmutatták az uniós szintű szabályok, valamint azok egységes végrehajtásának és érvényesítésének fontosságát. Az EU-nak segítenie kell az utasokat, ha a fuvarozók csődbe mennek vagy súlyos likviditási válságba kerülnek, mint például a Covid19-világjárvány esetében. A külföldön rekedt utasokat haza kell szállítani, és jegyeiket vissza kell téríteni abban az esetben, ha a fuvarozók törlik azokat. A Bizottság mérlegeli az utasok ilyen eseményekkel szembeni védelmét szolgáló lehetséges eszközökkel kapcsolatos lehetőségeket és előnyöket, és adott esetben jogalkotási javaslatokat terjeszt elő.
92. Az uniós utasjogokat hatékonyabban kell érvényesíteni, azokat egyértelműbbé kell tenni mind a fuvarozók, mind pedig az utasok számára, megfelelő segítséget, visszatérítést, fennakadások esetén esetleg kártérítést, illetve a szabályok nem megfelelő alkalmazása esetén megfelelő szankciókat kell biztosítani. A Bizottság mérlegelni fogja **az utasjogok** egyszerűbb, következetesebb és összehangoltabb **multimodális keretének** lehetőségeit és előnyeit.
93. Az ágazat legértékesebb eszközei az emberek, és a fenntartható és intelligens közlekedés felé történő átmenet nem lesz lehetséges a **közlekedési dolgozók** támogatása és részvétele nélkül. A közlekedési ágazat bizonyos részeiben azonban gyakran nehéz

munkakörülményekkel kell megküzdeni. A bizonytalan munkafeltételeket, ideértve a hosszú munkaidőt, az otthontól távol töltött időszakokat és az alacsonyan fizetett munkát tovább súlyosbítja az alkalmazandó munkaügyi normák tiszteletben tartásának és megfelelő végrehajtásának hiánya. A magasabb szintű szociális normák közvetlenül hozzájárulnának annak megváltoztatásához, hogy az ágazat jelenleg nem rendelkezik kellő vonzerővel. A munkaerő gyorsan öregszik, és bizonyos szakmákban már jelentős munkaerőhiány tapasztalható<sup>59</sup>. A Covid19-világjárvány csak súlyosbította azokat a problémákat, amelyekkel a közlekedési dolgozóknak szembe kell nézniük. A helyzet könnyen tovább romolhat, ha nem kerül sor intézkedésre.

94. A Bizottság ezért **a különböző közlekedési módokra kiterjedő intézkedéseket fog mérlegelni a munkavállalók körülményeire vonatkozó jogi keret megerősítése**, a helyes végrehajtás biztosítása és az alkalmazandó szociális jogok egyértelműbbé tétele érdekében, a szociális jogok európai pillérének végrehajtására céljából rendelkezésre álló különféle eszközöknek megfelelően. A Bizottság törekedni fog a magas szintű szociális normák érvényre juttatására, többek között a speciális kihívásokkal szembesülő légi közlekedési ágazatban, és együtt fog működni az Európai Munkaügyi Hatósággal annak érdekében, hogy támogassa a tagállamokat a vonatkozó jogszabályok végrehajtásában. Nemzetközi téren a Bizottság törekedni fog arra, hogy az IMO, a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet és más nemzetközi intézmények keretében előrelépés történjen a járművezetők tisztességes munka- és életkörülményeinek biztosítása, valamint a személyzet időben történő lecserélése érdekében, különösen világjárvány idején.
95. Az ágazatban bekövetkezett változások, különösen az automatizálással és a digitalizációval kapcsolatosak, számos új kihívást jelentenek. A közlekedési ágazatban **az automatizálás és a nagyobb fenntarthatóság felé való elmozdulás miatt veszélybe kerülhetnek a munkahelyek**, különös tekintettel az alacsony és közepes szintű képzettséget igénylő állásokra. Ugyanakkor a folyamatban lévő digitális átalakulás új lehetőségeket kínál, például jobb munkakörnyezetet és olyan minőségi munkahelyeket, amelyek vonzóbbak lehetnek a nők és a fiatalok számára. Ezért hiteles ütemtervre van szükség **a méltányos átmenet közlekedési dolgozók számára történő biztosításához**. A Bizottság ajánlásokat fog kiadni az automatizálás és a digitalizáció felé történő átmenetre, valamint azokra az eszközökre vonatkozóan, amelyek enyhítik a közlekedési ágazatban dolgozóakra gyakorolt hatásukat.
96. Végezetül a szakképzett munkaerő növekvő hiányának kezelése érdekében a Bizottság felszólítja a közlekedési ágazat érdekelt feleit és a szociális partnereket, hogy járuljanak hozzá a fenntartható versenyképességre, a társadalmi méltányosságra és a rezilienciára vonatkozó európai **készségfejlesztési program**<sup>60</sup> végrehajtásához, különös tekintettel a készségfejlesztési paktumhoz való csatlakozásra<sup>61</sup>. A közlekedési ágazat érdekelt feleinek további tanulás-szerződéses gyakorlati képzéseket is létre kell hozniuk, hogy tagjai legyenek a Tanulás-szerződéses Gyakorlati Képzés Európai Szövetségének, és aktívan részt vegyenek a Szakmai Készségek Európai Hetén.
97. A Bizottság megfelelően alkalmazni fogja **az esélyegyenlőség általános érvényesítését** a közlekedéssel kapcsolatos szakpolitikai kezdeményezéseiben, és továbbra is támogatja az érdekelt felek közötti együttműködést és a „A nők és a közlekedés – Unió platforma

<sup>59</sup> A Közúti Fuvarozók Nemzetközi Egyesülete például 2019-ben arról számolt be, hogy az európai közúti szállítási ágazatban a járművezetői pozíciók egyötöde betöltetlen.

<sup>60</sup> COM(2020) 274 final, „A fenntartható versenyképességre, a társadalmi méltányosságra és a rezilienciára vonatkozó európai készségfejlesztési program (2020)”.

<sup>61</sup> A Bizottság figyelembe fogja venni a készségfejlesztési paktum részeként nemrégiben elindított gépjárműipari partnerség tapasztalatait annak érdekében, hogy segítse az ipart a zöld és digitális gazdaságra való áttérés során az elötte álló továbbképzési és átképzési kihívások kezelésében.

változásért” elnevezésű kezdeményezéssel kapcsolatos bevált gyakorlatok cseréjét annak érdekében, hogy növelje a közlekedési szakmákban dolgozó nők számát. Emellett fel fogja hívni a figyelmet az egyenlőséggel kapcsolatos kérdésekre azáltal, hogy létrehozza és támogatja a sokszínűséggel foglalkozó nagykövetek hálózatát. A közlekedésre vonatkozó jövőbeli javaslatok összhangban lesznek a Bizottság nemi esélyegyenlőségi stratégiájával<sup>62</sup> és fogyatékoságügyi stratégiájával<sup>63</sup>.

#### 10. KIEMELT TERÜLET – A KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG JAVÍTÁSA

98. A közlekedési rendszer **biztonsága** elsődleges fontosságú, ezért soha nem szabad engedni ebből a követelményből, és az EU-nak továbbra is világszínvonalon kell maradnia ezen a területen. A nemzetközi, nemzeti és helyi hatóságokkal, az érdekelt felekkel és a polgárokkal közösen tett folyamatos erőfeszítések kulcsfontosságúak ahhoz, hogy elérjük azt a célunkat, hogy a mobilitásból eredő halálesetek száma nullára csökkenjen.
99. **Európa továbbra is a világ legbiztonságosabb közlekedési régiója.** Bár a légi, a tengeri és a vasúti közlekedés nagyon biztonságos, ez nem ok a megelégedésre, különösen a közúti közlekedés biztonsága tekintetében. 2019-ben mintegy 22 700 ember vesztette életét az EU útjain, és mintegy ötször ennyien szenvedtek olyan súlyos sérüléseket, amelyek az életüket megváltoztató következményekkel járnak. A Bizottság ezért továbbra is teljes mértékben elkötelezett a 2018. évi uniós közúti közlekedésbiztonsági stratégia végrehajtása mellett<sup>64</sup>.
100. **Az olyan tényezők, mint a sebesség, az alkohol- és kábítószer-fogyasztás, valamint a vezetés közbeni figyelemelvonás** szorosan összefüggnek a közúti balesetek okával és súlyosságával. A Bizottság mérlegelni fogja, hogy milyen intézkedésekre van szükség a problémák kezelése érdekében, például az uniós ajánlások további alkalmazása révén. A veszélyeztetett úthasználók védelmét, valamint a jobb adatgyűjtést és -elemzést prioritásként fogják kezelni, és a Bizottság ezen a szinten értékelné fogja a közúti ütközések részletes vizsgálatának hozzáadott értékét is. A meglévő magas kockázatú infrastruktúra korszerűsítését továbbra is kiemeltként kell kezelni az infrastrukturális beruházások terén, különös figyelmet fordítva az előregedő és a fejletlen hálózati szegmensekre. Az aktív mobilitás különböző formáinak nagyobb teret biztosító intézkedések segítenek megelőzni a veszélyeztetett úthasználók halálát és súlyos sérülését okozó baleseteket.
101. A tengerhasznosítási ágazatban a Bizottság azt tervezi, hogy kezdeményezi **a lobogó szerinti állam kötelezettségeire, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre és a balesetek kivizsgálására** vonatkozó hatályos jogszabályok alapos felülvizsgálatát, valamint az elismert szervezetekre vonatkozó uniós szabályok további megerősítését. Az általános cél a biztonságos, zavartalan és hatékony tengeri közlekedés lehetővé tétele, amely alacsonyabb költségekkel jár a vállalkozások és a közigazgatási szervek számára. A tengerészeti biztonság, valamint az uniós vizeken folytatott intelligens és fenntartható hajózás szempontjából továbbra is alapvető lesz az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség hozzájárulása, melynek megbízatását korszerűsíteni kell, és esetleg további területekre is ki kell terjeszteni.
102. A közlekedési ágazat és a kapcsolódó infrastruktúra ellenállóbbá tételére irányuló egyéb erőfeszítések mellett az EU **korszerűsíti és javítja a meglévő biztonsági keretet**, beleértve a kiberfenyegetések kezelését is, az erre a területre vonatkozó meglévő átfogó

<sup>62</sup> COM(2020) 152 final, „Az egyenlőségközpontú Unió: a 2020–2025 közötti időszakra szóló nemi esélyegyenlőségi stratégia”.

<sup>63</sup> COM (2010) 636 végleges, Európai fogyatékoságügyi stratégia 2010–2020. „A Bizottság 2021-ben előterjeszti a fogyatékoságra vonatkozó megerősített stratégiát, amely a 2010–2020-as időszakra szóló európai fogyatékoságügyi stratégia jelenleg zajló értékelésének eredményein fog alapulni.”

<sup>64</sup> COM(2018) 293 final, „Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés”.

szabályok figyelembevételével<sup>65</sup>. Az IKT-termékek, eljárások és szolgáltatások uniós szintű tanúsítási keretrendszerére, valamint a mobilitási infrastruktúrák számára az alapvető szolgáltatásokat nyújtó szereplők kijelölésére építve meg fogják vizsgálni a biztonságra vonatkozó uniós szintű, gyors riasztási mechanizmus létrehozásának lehetőségét. Emellett javítani fogják a kapcsolódó rendeleteket, például az automatizált járművek kiberbiztonsági tanúsítására vonatkozó keretrendszert.

*Mérföldkövek<sup>66</sup> az ellenállóképes mobilitás elérése felé:*

13) A törzshálózat esetében 2030-ig, az átfogó hálózat esetében pedig 2050-ig működőképessé válik a fenntartható és intelligens, nagy sebességű összeköttetéssel rendelkező közlekedésre felszerelt multimodális transzeurópai közlekedési hálózat.

14) 2050-re az EU-ban az összes közlekedési mód esetében a balesetek halálos áldozatainak száma közel nullára fog csökkenni.

## 5. AZ EU MINT A VILÁG ÖSSZEKAPCSOLTSÁGI KÖZPONTJA

103. A gyorsan változó geopolitikai fejleményekre tekintettel az EU-nak fel kell lépnie az uniós érdekek védelme és előmozdítása érdekében. Minden nemzetközi vonatkozású közlekedési mód esetében **elengedhetetlen a torzulásoktól mentes nemzetközi verseny, a kölcsönösség és az egyenlő versenyfeltételek biztosítása**. A külföldi támogatások belső piacra – többek között a közbeszerzésre – gyakorolt torzító hatásainak hatékony kezelése érdekében a Bizottság javaslatot fog tenni egy erre a célra szolgáló eszközre<sup>67</sup>.

104. A további intézkedések közé tartozhatna az európai közlekedési vállalatokba és eszközökbe történő közvetlen külföldi befektetések biztonsági vagy közrendi okokból történő átvilágítására rendelkezésre álló mechanizmusok tagállamok általi alkalmazása. Ez magában foglalhatja olyan változtatásokat is, amelyeket az Unió a kereskedelmi védelem tekintetében a légi közlekedésre vonatkozó kritériumok fényében hajt végre. A Bizottság minden közlekedési mód esetében továbbra is **elő fogja mozdítani az európai szakmai, szociális, környezetvédelmi és versenyügyi normák** alkalmazását a nemzetközi fórumokon, valamint az egyes harmadik országokkal fenntartott kapcsolatokban. A közlekedési berendezések és megoldások az európai export motorjai, az ágazat fenntartható és intelligens átalakítása pedig lehetőséget kínál feldolgozóiparunk számára, hogy globális vezető szerepet töltsön be.

105. A Párizsi Megállapodás céljainak eléréséhez 2050-ig az EU-n kívül is jelentősen csökkenteni kell a közlekedésből származó kibocsátásokat. Ezért alapvető fontosságú, hogy **külső tevékenységeink megfelelően tükrözzék az európai zöld megállapodást és ezt a stratégiát**, hogy a fenntartható fejlődési célok elérése érdekében széles körben előmozdítsák a fenntartható és intelligens mobilitásra irányuló globális fellépést, és hogy az EU belső szakpolitikáinak EU-n kívül területekre történő kivetítése során biztosítsák a szakpolitikai koherenciát. Ennek megfelelően a fenntartható és intelligens mobilitással kapcsolatos bevált gyakorlatok, minőségi megoldások és előírások uniós fejlesztési együttműködésbe való átültetését célzó különböző cselekvési irányvonalak kidolgozására

<sup>65</sup> Az (EU) 2016/1148 irányelv (a hálózati és információs rendszerek biztonságáról szóló irányelv), az (EU) 2019/881 rendelet (kiberbiztonsági jogszabály) és az európai kritikus infrastruktúrák védelméről szóló irányelv (2008/114/EK irányelv).

<sup>66</sup> Figyelembe véve a kísérő szolgálati munkadokumentumban bemutatott elemzést is, ezek a mérföldkövek azt hivatottak bemutatni, hogy az európai közlekedési rendszer milyen úton halad a fenntartható, intelligens és reziliens mobilitásra vonatkozó célkitűzéseink megvalósítása felé, jelezve ezáltal a jövőbeli szakpolitikáinkhoz szükséges törekvéseket.

<sup>67</sup> COM(2020) 253 final, „Fehér könyv a külföldi támogatások tekintetében az egyenlő versenyfeltételek biztosításáról.”

kerül sor (ideértve az afrikai partnereinkkel való együttműködést is<sup>68</sup>), figyelembe véve a feltörekvő és a fejlődő országok sajátos kihívásait és korlátait.

106. Az EU **tovább mélyíti a közlekedési kapcsolatokat**, többek között a kulcsfontosságú stratégiai partnerekkel és a nemzetközi szervezetekkel, és továbbfejleszti kapcsolatait az új nemzetközi partnerekkel, például a gyorsan növekvő és a feltörekvő gazdaságokkal. Ez kiemelkedően fontos az olyan ágazatok számára, amelyeknek globális szinten egyenlő versenyfeltételekre van szükségük, amilyen például a légi és a tengeri közlekedés. A Bizottság felhatalmazást fog kérni a Tanácstól arra, hogy új légiközlekedési megállapodásokra irányuló tárgyalásokat kezdjen harmadik országokkal, és fel fogja tární a megfelelő intézkedések lehetőségeit a harmadik országokkal és régiókkal a tengeri szállítás terén fennálló kapcsolatok tekintetében. Az EU-nak magas szintű normákra kell törekednie az IMO-n, az ICAO-n és más nemzetközi szervezeteken belül, többek között a biztonság és a környezetvédelem, különösen a klímavédelem területén.
107. A közlekedés kulcsfontosságú eleme a nyugat-balkáni bővítési folyamatot és **az EU szomszédságpolitikáját**, többek között a keleti partnerséget és a déli szomszédságot támogató szakpolitikáknak és eszközöknek. A Bizottság meg fogja erősíteni a közlekedés- és szomszédságpolitika közötti kapcsolatot a kulcsfontosságú területeken, és átfogó megközelítést fog kidolgozni a szomszédos országokkal való összeköttetésekre vonatkozóan, többek között a Közlekedési Közösséggel való szoros együttműködés, a TEN-T kiterjesztése, technikai támogatás és együttműködés biztosítása, valamint új ágazati megállapodások megkötése révén.
108. Az EU közlekedéssel kapcsolatos nemzetközi törekvéseinek és prioritásainak elérése érdekében fontos, hogy a közlekedéspolitikákat általánosan érvényesítsék az EU külső dimenziójában, és **határozott, egységes és koherens módon** lépjenek fel a nemzetközi szinten. E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy ez megköveteli, hogy valamennyi uniós intézmény és tagállam teljes mértékben alkalmazza a Szerződések rendelkezéseit, különösen az új közlekedési megállapodások tárgyalására és megkötésére, valamint a nemzetközi fórumokon, például az ICAO-ban és az IMO-ban való képviselőre vonatkozó rendelkezéseket, mivel a Lisszaboni Szerződés célja éppen az volt, hogy az Uniót hatékonyabbá tegye külkapcsolataiban.

## 6. KÖVETKEZTETÉSEK

109. A Covid19-világjárvány okozta válságból való kilábalást fel kell használni a teljes közlekedési és mobilitási rendszer dekarbonizációjának és korszerűsítésének felgyorsítására, a környezetre gyakorolt negatív hatásainak korlátozására, valamint polgáraink biztonságának és egészségének javítására. **A zöld és digitális gazdaságra történő átállás során át kell alakítani az ágazatot, újra kell gondolni az összekapcsoltságot, és új lendületet kell adni a gazdaságnak.** A Bizottság elismeri, hogy ez az átalakulás – amelynek társadalmi szempontból igazságosnak és méltányosnak kell lennie – nem fog könnyen megtörténni, és a közlekedési ágazat valamennyi szereplője részéről teljes elkötelezettségre és támogatásra, valamint az állami és a magánszektor növekedésteremtő beruházásainak jelentős növelésére lesz szükség.
110. A fenntartható európai közlekedési rendszernek, amelynek létrehozására az EU törekszik, intelligensnek és rugalmasnak kell lennie, képesnek kell lennie és a folyamatosan változó közlekedési mintákhoz és igényekhez való alkalmazkodásra, és az élvonalbeli technológiai fejlesztéseken kell alapulnia, hogy zökkenőmentes és biztonságos összekapcsoltságot

<sup>68</sup> JOIN(2020) 4 final, Az Afrikával kapcsolatos átfogó stratégia felé.

biztosítson valamennyi európai polgár számára. **A közlekedési rendszernek az európai leleményt és szorgalmat kell tükröznie azáltal, hogy élen jár a kutatás, az innováció és a vállalkozói tevékenység terén, és előmozdítja a zöld és digitális gazdaságra való átállást.**

111. A Bizottság a stratégia cselekvési tervében szereplő átfogó intézkedéscsomagot terjeszt elő annak érdekében, hogy az EU elinduljon a jövő fenntartható, intelligens és reziliens mobilitási rendszerének létrehozása felé vezető úton, és megvalósítsa az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez szükséges alapvető változásokat. Ezek az erőfeszítések csak akkor lehetnek sikeresek, ha megfelelő mértékben elkötelezett valamennyi érintett, nevezetesen az európai intézmények, a tagállamok, azok hatóságai, az érdekelt felek, a vállalkozások és a polgárok.