**1. A FENNTARTHATÓ MOBILITÁS FELÉ**

Az európai közlekedés hosszú, büszke múltra tekint vissza. Európa mindig élen járt az új technológiák és innovációk létrehozásában. Az európai légi járművek, vasúti és közúti járművek világszínvonalúak.

Arra törekszünk, hogy Európa a jövőben is ilyen meghatározó szerepet töltsön be, és élen járjon a tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitásban. Egyszerűen fogalmazva, azt akarjuk elérni, hogy Európában fejlesszék, kínálják és gyártsák a legjobb alacsony kibocsátású, összekapcsolt és automatizált mobilitási megoldásokat, berendezéseket és járműveket, és a legkorszerűbb infrastruktúrával rendelkezzünk ezek támogatására.

Erre a törekvésre azért van szükség, mert a **mobilitási ágazat létfontosságú szerepet játszik az uniós gazdaságban és társadalomban**. Önmagában is nagy foglalkoztató, a tágabb értelemben vett gazdaság globális versenyképességének egyik nélkülözhetetlen tényezője. A személyek és áruk uniós belső piacon belüli szabad mozgása és a „határok nélküli Európa” gazdasági, társadalmi és kulturális előnyei a könnyű mobilitáson és az egységes európai közlekedési térségen belül hozzáférhető közlekedési hálózaton alapulnak. A korszerű mobilitási rendszer az alacsony szén-dioxid-kibocsátású európai gazdaságra való sikeres átmenetnek és annak is előfeltétele, hogy a megnövekedett mobilitási igények ellenére vissza lehessen fordítani a közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátás és légszennyezés emelkedését.

**Alapvető változások zajlanak a tekintetben, hogy hogyan élünk a mobilitással**. A hagyományos mobilitás a megosztott mobilitási szolgáltatások és a közlekedési módok közötti könnyebb váltás miatt átalakulóban van. A változást továbbra is a technológia és a társadalmi igények mozgatják. A digitalizáció, az automatizálás és az alternatív energiaforrások megkérdőjelezik a hagyományos jellemzőket, és új lehetőségeket teremtenek az erőforrás-hatékonysággal és az együttműködő és körkörös gazdasággal összefüggésben. Az ilyen változások azonban zavaróak is lehetnek. Miközben az egyik oldalon új munkahelyeket hoznak létre, másokat éppen ezek tesznek elavulttá. Új készségeket, jó munkakörülményeket követelnek, amihez előrelátás, alkalmazkodás és beruházás kell.

**Az EU-nak élen kell járnia ennek a világszintű változásnak az alakításában.** Ez azt jelenti, hogy a mai széttagolt közlekedési hálózatok helyett a holnap integrált, fenntartható mobilitása felé kell elmozdulni. A Bizottság programot hirdet annak érdekében, hogy a **tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitást** mindenki számára valóra váltsa. A fellépésünk arra irányul, hogy megerősítse az európai mobilitási ágazat versenyképességét, hogy ezáltal lendületet adjon a munkahelyeknek, a növekedésnek és a beruházásnak, egyúttal foglalkozzon a mobilitás sürgető szociális dimenziójával és biztosítsa az utazóközönség magas szintű biztonságát. Döntő mértékben fog hozzájárulni a Bizottság azon törekvéséhez, hogy Európát védelmezővé és felhatalmazóvá tegye, egyúttal eleget tegyen a 2030-ra kitűzött energia- és éghajlat-politikai céloknak. Emellett a lakosság egészségének és az EU minden polgára életminőségének javításához is hozzásegít. Ehhez azonban **átfogó, integrált szemléletre** van szükség, amelynek jegyében valamennyi szereplő együtt dolgozik a különböző szinteken – ideértve az uniós intézményeket, a tagállamokat, városi és más helyi önkormányzatokat, a szociális partnereket és minden érdekelt felet. Az Európai Parlament állásfoglalási indítványa a közúti fuvarozásról az Európai Unióban megerősíti, hogy a megfelelő időpontban tettük meg a javaslatainkat, és azonos a jövőképünk[[1]](#footnote-2).

**Nem a nulláról kell kezdenünk.** Az EU már gondoskodott a legfontosabb alkotóelemekről. Kijelölte az egységes európai közlekedési térség megteremtése felé vezető utat, és megnevezte az Unió egész területén biztonságos, hatékony és megfizethető, határokon átnyúló, szárazföldi, tengeri és légi mobilitási szolgáltatások akadályait. A légi közlekedés és a vasút ágazatában máris sok lépést tesznek[[2]](#footnote-3). Emellett a stratégiai transzeurópai közlekedési infrastrukturális projektek és uniós kutatási programok – nevezetesen a Horizont 2020 – is támogatják az infrastruktúra kiépítését és a közlekedés innovációját.

Ez a közlemény a **közúti fuvarozásra** váró, meghatározó szereppel foglalkozik. A közleményt az ágazatot megcélzó javaslatok egész sora kíséri, amelyek célja többek között az útdíjrendszert, az alternatív tüzelőanyagokat és összekapcsolódást kiszolgáló infrastruktúra kiépítésének támogatása, a fogyasztók jobb tájékoztatása, a belső piac megerősítése és jobb munkakörülmények a közúti árufuvarozási ágazatban, valamint az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás alapjainak megteremtésére irányuló lépések[[3]](#footnote-4). Ezeket az elkövetkező 12 hónapban további javaslatok fogják kiegészíteni, például a személygépkocsikra, kisteherautókra és nehézgépjárművekre vonatkozó, 2020 utáni kibocsátási előírásokról.

A mobilitás általános és a közúti fuvarozás különös jelentőségét tükrözi az ezeket döntő mértékben befolyásoló más uniós politikai keretek széles köre. A Juncker-féle Bizottság **energiaunióra**, a **digitális egységes piacra** és a **foglalkoztatási, növekedési és** **beruházási menetrendre** vonatkozó prioritásainak sikere mind hozzájárul a közlekedéshez és a mobilitáshoz. Az **energiaunióról** szóló 2015. februári stratégia[[4]](#footnote-5) az energiahatékony, karbonszegény közlekedési ágazatra való átmenetet jelölte meg az egyik legfontosabb cselekvési területnek, a 2016. novemberi „tiszta energiát Európa minden polgára számára” című csomag[[5]](#footnote-6) pedig a karbonszegény közlekedési tüzelőanyagok bevezetésének felgyorsítására és az elektromobilitás támogatására irányuló intézkedéseket tartalmazott. A 2016. júliusban elfogadott **alacsony kibocsátású mobilitás stratégiájában** már vázolt intézkedések végrehajtása most folyik[[6]](#footnote-7). Az **európai beruházási terv**[[7]](#footnote-8) szerinti infrastrukturális beruházás erőteljes ösztönzést ad a jövő tiszta, versenyképes és összekapcsolt európai mobilitásához. Amint az a **szociális jogok európai pillérében**[[8]](#footnote-9) szerepel, egy méltányosabb Európa megteremtése és a szociális dimenzió megerősítése kulcsfontosságú prioritás a Bizottság számára. Ezeknek a céloknak a mobilitási ágazatra is ki kell terjedniük, és támogatniuk kell egy méltányos és jól működő munkaerőpiacot.



**2. A LEGFONTOSABB TENDENCIÁK ÉS KIHÍVÁSOK**

*A fenntarthatóság megvalósítása a kereslet további növekedése ellenében*

A közlekedési tevékenység várhatóan Európa-szerte tovább fog növekedni. Becslések szerint a személyszállítás 2010 és 2050 között nagyjából 42 százalékkal fog bővülni. Az árufuvarozás várható növekedése 60 százalék.[[9]](#footnote-10) Ez még inkább megnehezíti a fenntartható mobilitási rendszer megvalósítását.

A mobilitás mára a világ legnagyobb gazdasági ágazata lett.Az EU-ban a szállítási és raktározási ágazat több mint 11 millió embert foglalkoztat, ami a teljes foglalkoztatás több mint 5 százalékának[[10]](#footnote-11) és az uniós bruttó hazai termék közel 5 százalékának[[11]](#footnote-12) felel meg. Az EU fő kereskedelmi partnerei felé irányuló uniós kivitel nagyjából 20 százalékát teszi ki. Az EU-ban használt közlekedési módok közül a közúti fuvarozás a legfontosabb, mivel a teljes árufuvarozási tevékenység közel felét (szárazföldön közel háromnegyedét) jelenti, és a polgárok személyes közlekedését is uralja[[12]](#footnote-13). Becslések szerint az uniós közúti fuvarozó vállalkozások közvetlenül hozzávetőlegesen 5 millió embert foglalkoztatnak nagyjából 915 000 vállalkozásnál, többségében kis- és középvállalkozásoknál[[13]](#footnote-14).

A közúti fuvarozásból eredő torlódások nagymértékben rontják a hatékonyságot, ami becslések szerint az uniós bruttó hazai termék 1 százalékának (100 milliárd EUR) felel meg, és emelkedik[[14]](#footnote-15). A közúti fuvarozás a levegőszennyezésben is fontos szerepet játszik, ez pedig komoly veszélyt jelent az emberek egészségére. A következményeket a közlekedés felhasználói és különösen az európai városok lakói viselik, az uniós levegőminőségi előírásoktól gyakran elmaradó levegő formájában[[15]](#footnote-16). A következmények súlyosak: az EU lakosságából közel háromszor annyian halnak meg idő előtt a közlekedéssel összefüggő légszennyezés következtében[[16]](#footnote-17), mint közúti balesetekben[[17]](#footnote-18), és több millióan szenvednek egész életükre szóló légzőszervi és szív-érrendszeri betegségekben.

A közlekedés emellett az üvegházhatást okozó gázok európai kibocsátásainak is az egyik fontos tényezője, az energia után a második helyen. A közúti fuvarozás egymagában az uniós kibocsátások közel egyötödét teszi ki. A mobilitási ágazatnak ezért különösen fontos szerepe van az EU az irányú erőfeszítéseiben, hogy megőrizze lendületét az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaság céljának elérése felé. A közlekedési tevékenység növekedése mellett az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásainak csökkenniük kell; ez elengedhetetlen ahhoz, hogy az EU 2030-ra vonatkozó energia- és éghajlat-politikai célkitűzései teljesüljenek. A Bizottság ezenkívül azt a célt terjesztette elő az EU számára, hogy 2050-re legalább 60 százalékkal csökkentse az üvegházhatást okozó gázok közlekedésből származó kibocsátásait.[[18]](#footnote-19) Az eredmények egyelőre gyengék, ezért fokozott erőfeszítésekkel kell törekedni ennek az iránynak a visszafordítására. Ez a közúti fuvarozásban a leginkább egyértelmű, ahol a nulla kibocsátású járművek felé kell elmozdulni.

A fenntartható mobilitás egyben a szűkös erőforrásokkal való jobb gazdálkodást is jelenti. A körkörös gazdaság egyre fontosabb lesz a szűkös anyagok újrafelhasználása és a nyersanyagköltségek korlátozása szempontjából. Az akkumulátorok újrafeldolgozása lehetne például az európai gépjárműipar új üzleti modelljének alapja.

*A fogyasztói magatartás és a keresleti minták változása*

A polgárok mobilitási igényei egyre nagyobbak, és a mobilitáshoz való viszonyulásuk is változik. A mobilitást egyre inkább szolgáltatásnak tekintik, ezért a fogyasztók jobb minőséget, nagyobb kényelmet, rugalmasságot és megfizethetőséget várnak el. Zökkenőmentesen akarnak átváltani egyik közlekedési módról a másikra, és egyszerűen hozzá akarnak jutni az utazási információkhoz. A bérlés és a mobilitási szolgáltatások megosztása egyre népszerűbb, különösen a fiatalabb generáció körében, a saját jármű birtoklására ezzel szemben kevesebben vágynak.

Az uniós polgárok átlagosan hetente közel 10 órát töltenek a közlekedés használatával, naponta átlagosan 34,7 km-t utaznak és a teljes fogyasztásuk 13 százalékát közlekedési jellegű tételekre fordítják. [[19]](#footnote-20)

A naponta tapasztalt forgalmi dugók, a párizsi klímamegállapodás, a dízelüzemű autók kibocsátásai miatti válság, a kibocsátások hatásairól indult nyilvános vita és az olyan politikai intézkedések, mint például a városi autóhasználattól visszariasztó korlátozott járműforgalmú zónák kijelölése mind hozzájárultak ahhoz, hogy a fogyasztók sokkal tudatosabban viszonyuljanak az egyéni közlekedés levegőminőségre, éghajlatváltozásra és egészségre gyakorolt hatásához. Az emberek ma már választási lehetőségeket akarnak a mobilitásban, amelyek ugyanakkor növelik a mobilitást, és segítik az éghajlatváltozás és a levegőszennyezés elleni fellépést. Az öregedő és egyre inkább urbanizált népesség miatt azonban a mobilitással kapcsolatos kihívások Európában nemcsak a városokban jelentkeznek, hanem a társadalmi befogadás és a vidéki területekkel való kapcsolat terén is.

*Foglalkoztatás és versenyképesség*

Az európai mobilitási ágazatnak a világ legjobbjai között kell maradnia. Tekintettel a foglalkoztatás és növekedés szempontjából vett jelentőségére és a növekvő globális versenyre, az uniós közlekedési ágazatnak élen kell járnia az innováció felkarolásában és az új technológiák bevezetésében. Ennek az átalakulási folyamatnak teljes mértékben figyelembe kell vennie az ágazatban fennálló munkakörülményeket és szociális nehézségeket.

A szén-dioxid-mentesítés, az alacsony kibocsátású technológiák, például az elektromos meghajtású járművek használata, valamint az együttműködő, összekapcsolt és nagymértékben automatizált mobilitási megoldások kialakítása a legsürgetőbb kihívások közé tartozik, de a jövőbeni mobilitásunk szempontjából fontos lehetőség is; ugyanez igaz az olyan új mobilitási elképzelések megjelenésére, mint a közös gépkocsihasználat és a logisztika optimalizálását szolgáló új megoldások.

Az európai gépjárműipari ágazat strukturális változások előtt áll, amelyek jelentősen átalakíthatják az értékláncot, a beruházási prioritásokat és a technológiai döntéseket, és ezek a globális versenyképességi pozíciójára is kihathatnak. Ez hatással lesz az értéklánc különböző szereplőire, a nyersanyagtermelőktől, beszállítóktól és járműgyártóktól a kereskedőkön és értékesítés utáni szolgáltatókon át egészen azokig, akik mobilitási szolgáltatásokat nyújtanak.

Az uniós gépjárműipari ágazat 8 millió ember számára biztosít munkahelyet, és az EU bruttó hozzáadott értékének 4 százalékát teszi ki, amivel 120 milliárd EUR kereskedelmi többletet termel[[20]](#footnote-21). Az EU világszinten a legnagyobb gépjárműgyártók közé tartozik, az ágazat pedig a legnagyobb magánberuházó a kutatás-fejlesztés terén, ami nyomatékosítja globális vezető szerepét a technológiában. Még ha a végső összeszerelés egyre inkább az Unión kívüli piacok közelében zajlik is, az értéklánc nagyértékű végei, például a kutatás-fejlesztés, a formatervezés vagy a marketing továbbra is nagyrészt Európában maradnak.

*Változás a készségekben*

A technológiai innováció ösztönzése és az előnyeinek kihasználása érdekében az uniós mobilitási ágazat munkaerejének megfelelő készségekre van szüksége; ez az ipar számára már ma is óriási kihívást jelent. A tiszta, összekapcsolt és automatizált járművek hatással vannak a gyártásban folyó munka intenzitására, és új készségeket igényelnek, például a villamos motorok összeszerelésében vagy az akkumulátorok, számítástechnikai vagy érzékelő berendezések gyártásában, és miközben várhatóan folytatódik a mérnöki munkák növekedése, a folyamatokhoz egyre gyakrabban magas szintű informatikai készségekre is szükség van. Az automatizált járművezetés ugyanakkor komoly hatással lehet a munkaerőre, és közép- vagy hosszú távon átképzést tesz szükségessé például az olyan szakmák esetében, mint a kamionsofőrök. Előre fel kell készülni erre a tendenciára, és erősebb szociális párbeszéddel, valamint támogató mechanizmusokkal kell kísérni, hogy ezek segítségével az emberek megtalálhassák a legjobb új lehetőségeket.

*Közúti biztonság*

Bár az elmúlt évtizedekben elért komoly előrehaladásnak köszönhetően az EU mára a világ legbiztonságosabb közúti közlekedési régiója lett, a halálesetek és súlyos sérülések nagy száma még mindig jelentős emberi szenvedést és elfogadhatatlan gazdasági költségeket okoz, éves szinten 100 milliárd EUR-ra becsült nagyságrendben. 2016-ban 25 500 ember veszítette életét az uniós utakon, és további 135 000 ember szenvedett súlyos sérüléseket[[21]](#footnote-22).

*A digitális mobilitás forradalma*

Az EU mobilitási ágazatának ki kell használnia a digitális technológiák által megteremtett lehetőségeket. Az összekapcsolódás és a közösségi média átformálják a mobilitás hagyományos fogalmait. Új üzleti modellek jelennek meg, és ezek innovatív mobilitási szolgáltatásokat hívnak életre, amilyenek az áruszállítási műveleteket segítő új online platformok, a gépkocsik megosztott használata, az autó- vagy kerékpármegosztó szolgáltatások vagy a forgalmi helyzetről valós idejű elemzést és adatokat kínáló, okostelefonra tölthető alkalmazások[[22]](#footnote-23).

A digitális technológiák magukat a járműveket is átalakítják. Ezek is egyre intelligensebbek lesznek az új fedélzeti összekapcsolt, együttműködő szolgáltatások megjelenésének és az automatizálás növekvő szintjének köszönhetően. A vezető nélküli járművek fejlesztésére manapság komoly beruházásokat fordítanak. Az automatizált járműveknek a járművek közötti, illetve a járművek és a közúti infrastruktúra közötti biztonságos adatcserére kell támaszkodniuk, amihez viszont elegendő, megbízható hálózati kapacitás kell, hogy több millió járművel tudjon interakciót folytatni egyidejűleg.

*Infrastrukturális beruházási szükségletek*

Az EU-ban a globális gazdasági válság óta problémát jelent az infrastruktúrára – például közlekedésre, energiára és digitalizációra – fordított beruházások alacsony szintje. Ez visszavetette az uniós mobilitási rendszer korszerűsítését. Ennek a csökkenő tendenciának a visszafordításához európai szinten kollektív, összehangolt erőfeszítésekre van szükség, amint azt a nemrégiben az európai beruházási terv[[23]](#footnote-24) is megerősítette.

A Nemzetközi Valutaalap becslései szerint a hagyományos infrastruktúrára fordított kiadások 1 százalékos emelése a bruttó hazai termék 1,5 százalékpontnyi emelkedését eredményezi[[24]](#footnote-25).

A teljes mértékben automatizált járművezetés új távközlési és műholdas infrastruktúrát és szolgáltatásokat tesz szükségessé a helyzetmeghatározáshoz és a járművek közötti kommunikációhoz. Az ötödik generációs (5G) mobilkommunikáció[[25]](#footnote-26) és a Galileo szolgáltatásai fontos lehetőséget kínálnak az ilyen igények kiszolgálására. Az önvezetés és a tiszta járművek integrált infrastrukturális tervezést és beruházást fognak igényelni, hogy az utak fel legyenek szerelve a szükséges távközlési és díjszabási infrastruktúrával, például az elektromos autókhoz, továbbá hogy magas színvonalú útadatokat közöljenek, például a nagyfelbontású digitális térképekhez és a teljes mértékben interoperábilis fedélzeti berendezésekhez.

Becslések szerint 740 milliárd EUR-ra van szükség a transzeurópai közlekedési hálózat[[26]](#footnote-27) törzshálózati folyosóinak 2030-ra történő befejezéséhez – ami megteremti a valóban egységes európai közlekedési térséget, támogatja az uniós egységes piacot és a szén-dioxid-mentesítést, továbbá teljes mértékben kihasználja a digitalizációt. Az uniós közlekedési infrastruktúrára (a transzeurópai közlekedési (TEN-T) hálózat átfogó hálózatát és a városi közlekedést együttvéve) fordított beruházások teljes összegét évi 130 milliárd EUR-ra becsülik, ami nagyjából összhangban van a hagyományosan a bruttó hazai termék 1 százaléka körül mozgó szinttel[[27]](#footnote-28). Az infrastruktúra karbantartása terén az uniós tagállamok többségében meglévő hiányosságok kezeléséhez még további jelentős beruházásokra lesz szükség. Ezeknek a nagyarányú közlekedési beruházásoknak a mozgósítása az állami és a magánszektor részéről komoly együttes erőfeszítést fog követelni.

**3.**  **EURÓPAI MOBILITÁS 2025-BEN**

Európának arra kell törekednie, hogy gyors előrehaladást érjen el az összes közlekedési módot integráló, tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitási rendszerek 2025-re történő megvalósításában. Ennek az Unió egészére ki kell terjednie, és össze kell kapcsolnia az Uniót a szomszédaival és a világgal. Mindenki számára lehetővé kell tennie, hogy kényelmesen utazzon a városok és vidéki területek között és azokon belül, a kapcsolódás fenntartása mellett. Ezenkívül egy olyan iparágon kell alapulnia, amely a gyártás és a szolgáltatás terén világelső.

Ehhez a törekvéshez uniós, nemzeti, regionális és helyi szinteken **integrált**, a különböző politikai területeket összefogó szemléletre van szükség. Az EU szintjén ez célzott közös **szabályokat és előírásokat** tesz szükségessé, különféle **támogató intézkedésekkel**[[28]](#footnote-29). Ebbe beletartoznak az infrastrukturális beruházások, a kutatási és innovációs projektek, az átjárható alkalmazást vizsgáló, határokon átnyúló kísérletek és az érdekelt felek közötti együttműködési platformok.

Mindezekből az egymást erősítő intézkedésekből együttesen egy egységes, jövőorientált mobilitási program alakult ki. A program mindenekelőtt azokra a területekre helyezi a hangsúlyt, ahol az EU valódi eredményeket tudna elérni a mindenkit megillető **tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás** megvalósításában. Külön foglalkozik a közúti fuvarozás meghatározó szerepével ebben a 2025-ig tartó európai mobilitási jövőképben.

**3.1.** **A tiszta és fenntartható mobilitás felé való átmenet felgyorsítása**

Az EU-nak fel kell gyorsítania a nulla kibocsátású mobilitás felé való átmenetet. Az Uniónak ezért átfogó szabályozási keretre van szüksége, amely a tiszta technológiák érdekében, jobb kibocsátási előírások révén való fellépést ötvözi a karbonszegény tüzelőanyagok bevezetésével[[29]](#footnote-30), a biztonság magas szintjének biztosítása mellett. Az intelligens útdíjrendszer korai alkalmazása, a fogyasztók jobb tájékoztatása és a nemzeti és helyi hatóságok fellépéseinek támogatása emellett hatalmas hasznot fog hozni a versenyképesség, a környezet és a közegészség védelme terén.

*A fenntartható mobilitás ösztönzése jobb kibocsátási normákkal*

A közelmúltban az autók kibocsátásait övező válságra és az ezáltal keltett lakossági aggályokra reagálva a Bizottság gyors, átfogó intézkedéseket tett, hogy biztosítsa a hatékony ellenőrzést és az átláthatóságot a fogyasztók számára. Javaslatot terjesztett elő egy új, megbízható **uniós típusjóváhagyási keretre**[[30]](#footnote-31), ami beletartozik a gépjárműiparral szembeni fogyasztói bizalom helyreállítását és a szabályozási rendszerbe vetett bizalom visszaállítását célzó uniós intézkedések sorába. Ennek a nagyra törő, régóta várt jogszabálynak a hatálybalépéséhez most az Európai Parlament és a Tanács gyors megállapodására van szükség. Emellett új teszteljárásokat vezettek be, hogy az autók kibocsátásait a laboratóriumi mérések mellett valódi vezetési körülmények között is meg lehessen vizsgálni, és ezeket 2017. szeptembertől kell alkalmazni az új járműtípusokra.

A globális innováció és a verseny egyre gyorsabb, a gépjárműipar ágazata pedig alapvető átalakulási folyamat előtt áll. Európának ki kell jelölnie egy olyan utat, amely biztosítja, hogy az európai gépjárműipari értéklánc a jövőben is megtarthassa mai világelső pozícióját.

Az EU egészére vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási normák erős ösztönzést adnak az innovációnak és a hatékonyságnak, hozzájárulnak a versenyképesség megerősítéséhez és technológiasemlegesen utat nyitnak a nulla és alacsony kibocsátású járművek előtt. A Bizottság megkezdte a **személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó, 2020–2021 utáni szén-dioxid-kibocsátási előírások** felülvizsgálatára irányuló munkát. A vizsgált lehetőségek között az alacsony és/vagy nulla kibocsátású járművekre vonatkozó konkrét célok is szerepelnek. A **nehézgépjárművekre** vonatkozó uniós előírásokat szintén most mérlegeli a Bizottság.Ezeket a javaslatokat az idei év végére, illetve 2018 első felére fogják előterjeszteni. A javaslatok a valós viszonyokat jobban közelítő, korszerűsített teszteljárásokon fognak alapulni.

A nehézgépjárművekre vonatkozó új szén-dioxid-kibocsátási határértékek kidolgozása előtt a Bizottság javaslatot tesz egy megbízható tanúsítási eljárásra a szén-dioxid-kibocsátások és a tüzelőanyag-fogyasztás meghatározásához, valamint előterjeszt egy rendszert az ilyen tanúsított adatok ellenőrzésére és bejelentésére. Ezek az intézkedések a fogyasztók szempontjából növelni fogják az átláthatóságot, egyúttal az úthasználati díjak differenciálását is megkönnyítik.

A nehézgépjárművek, például a teherautók és autóbuszok kibocsátásai jelenleg a közúti fuvarozásból származó szén-dioxid-kibocsátások körülbelül egynegyedét teszik ki, és az előrejelzések szerint 2010 és 2030 között akár 10 százalékkal is emelkedhetnek, az EU-ban ugyanakkor – a világ más régióitól eltérően – nem vonatkoznak rájuk tüzelőanyag-hatékonysági előírások[[31]](#footnote-32).

A Bizottság azt is vizsgálja, hogy a nehézgépjárművek **tömegére és méreteire vonatkozó jogszabályok** meglévő rendelkezéseinek legjobb kihasználásával hogyan lehet javítani a tüzelőanyag-hatékonyságot és a szén-dioxid-kibocsátási teljesítményt az aerodinamikához viszonyítva[[32]](#footnote-33).

Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való átmenet támogatása az uniós kohéziós politika számára kiemelten fontos. Ebbe beletartozik az energiahatékony, karbonszegény közlekedési ágazat felé való elmozdulás támogatására szánt, becsült 39 milliárd EUR, amelynek viszont része az alacsony szén-dioxid-kibocsátású, multimodális, fenntartható városi mobilitásra fordítandó 12 milliárd EUR.

*A fogyasztó jogainak erősítése, hogy tájékozott döntéseket hozhasson*

Fontos, hogy a fogyasztók átlátható, pontosabb információt kapjanak a járművek kibocsátási teljesítményéről. A kibocsátási előírások új kerete eszközöket fog biztosítani az olyan intézkedésekhez, mint a fogyasztók jobb tájékoztatása a **személygépjárművek címkézése**[[33]](#footnote-34) alá tartozó területeken, és lehetővé teszi, hogy a tagállamok differenciáltabb adóügyi intézkedéseket hozzanak, a helyi önkormányzatok pedig a tiszta mobilitást támogató rendszerekben alkalmazhatják ezeket. Ennek érdekében az idei LIFE pályázati felhívás[[34]](#footnote-35) olyan projekteket is támogat, amelyek lehetővé teszik a fogyasztóknak, hogy valós tüzelőanyag-fogyasztási megtakarításokhoz jussanak és tájékozottan dönthessenek az alacsony szennyezőanyag-kibocsátású autók vásárlásáról.

Sok európai város már ma is úgy döntött, hogy összehangoltan lép fel az **éghajlatváltozás**, a **torlódások** és a **légszennyezés** jelentette kihívások ellen.Elkötelezetten törekszenek a tiszta tömegközlekedésbe való beruházásra és az aktív, fenntartható közlekedési módok népszerűsítésére, multimodális utazási információs szolgáltatásokkal megtámogatva, amelyek különféle mobilitási lehetőségeket kínálnak a felhasználóknak, a kerékpár- és autómegosztó rendszereket is ideértve. Néhány városban most vezetik be vagy mérlegelik a járművek behajtásának korlátozását, hogy ezzel csökkentsék a közúti fuvarozásból származó levegőszennyezés magas szintjét. A Bizottság a városokkal és tagállamokkal szoros párbeszédben[[35]](#footnote-36) figyelemmel kíséri ezeket a kezdeményezéseket, különösen azzal a céllal, hogy minden járművezető hozzájuthasson az őt érintő **információkhoz**. A további intézkedések közé tartozhat a **városoknak szóló útmutató a járművek városi területekre való behajtási korlátozásáról**, de az intelligens közlekedési rendszerre vonatkozó uniós előírások[[36]](#footnote-37) tényleges végrehajtása különösen biztosítja majd, hogy az állami hatóságok ilyen jellegű pontos, valós idejű utazási információt tegyenek hozzáférhetővé a felhasználók számára.

*Intelligens útdíjrendszer*

Az úthasználóktól beszedett bevételek érdemben járulhatnak hozzá az infrastruktúra finanszírozásához, és a használatot és a kibocsátást tükröző kiigazítások elősegíthetik az innováció felgyorsítását, például a tiszta technológiák terén. Egyre több uniós tagállam vezeti be az **úthasználati díj** különböző formáit.

A Bizottság úgy véli, hogy a távolságon (és nem az időn) alapuló úthasználati díj jobban tükrözi a tényleges használatot, kibocsátást és szennyezést, ezért ennek kezelése érdekében **javasolja az útdíjrendszerekre vonatkozó szabályozási keret kiigazítását**[[37]](#footnote-38). Ezek a módosítások kibővítik a hatályt, hogy az autóbuszok és könnyű járművek, köztük a személygépkocsik is alájuk tartozzanak, támogatják a „felhasználó és a szennyező fizet” elv alkalmazására való átállást minden járműtípus esetében és korszerűsítik az útdíjszabási módszereket. A légszennyezés külső költségének beépítése az útdíjakba, a kibocsátási teljesítmény szerint differenciált díjszabás és a nulla kibocsátású járművekre vonatkozó kedvezőbb feltételek ösztönözni és jutalmazni fogják azokat, akik tisztább járművekbe ruháznak be.

Az intelligens díjszabással a városi területeken keletkező torlódást is lehet kezelni, a Bizottság ezért a szabályok frissítését javasolja, hogy lehetővé váljon az összes járműre vonatkozó dugódíj bevezetése. A következő szakaszban fokozatosan ki kell vezetni a matricákat a használaton alapuló rendszerek javára, amit a nehéz tehergépjárművekkel kezdve vezetnek be 2023-ig.

*A közbeszerzés mint a tiszta közlekedés piaci motorja*

Annak érdekében, hogy népszerűsítse a **közbeszerzés** használatát az innovatív és alacsony kibocsátású termékek piaca megteremtésének ösztönzésére, a Bizottság úgy tervezi, hogy 2017 vége felé felülvizsgálja a tiszta járművekről szóló uniós jogszabályt[[38]](#footnote-39). Mivel a közbeszerzés jelentős részét települési és helyi önkormányzatok végzik, a tömegközlekedési járművek, például a buszok különösen sok lehetőséget adnak az alacsony kibocsátású alternatívák használatára. Uniós társfinanszírozás is igénybe vehető, például az Európai Regionális Fejlesztési Alapból[[39]](#footnote-40).

*Tisztább és intelligensebb mobilitás a városokban*

A fenntartható és hatékony városi mobilitás fejlesztésének támogatása céljából a Bizottság 2017. januárban az **uniós városfejlesztési menetrend**[[40]](#footnote-41) keretében városi mobilitási partnerséget kezdeményezett az EU, a nemzeti kormányok, a helyi önkormányzatok és más érdekelt felek között. Ennek központi témája lesz a tömegközlekedés, a környezetbarát közlekedés és az akadálymentesség (igazodva az olyan csoportok igényeihez, mint a fogyatékossággal élők, az idősek és a kisgyermekek), a jó helyi és regionális összeköttetést nyújtó, hatékony közlekedés, valamint az, hogy a városi mobilitást hogyan lehet felhasználni az európai városok magas levegőminőségi normáinak biztosítására[[41]](#footnote-42). A cél egy 2018-ban végrehajtandó cselekvési terv elkészítése, kihasználva a számtalan CIVITAS-projekt és a fenntartható városi mobilitásra vonatkozó, eddig kidolgozott tervek révén összegyűjtött tapasztalatokat.[[42]](#footnote-43)

**3.2.** **A közúti fuvarozás tisztességes, versenyképes belső piacának biztosítása**

Az EU-nak biztosítania kell a közúti fuvarozási szolgáltatások társadalmilag igazságos és versenyképes belső piacát, figyelembe véve az ágazat jelentőségét az Unió gazdasága és társadalma szempontjából. Az uniós iparágnak támaszkodnia kell a közlekedési vonatkozású gyártóiparban és szolgáltatásokban megszerzett erős versenyképességére. A társadalmi dimenziót feltétlenül figyelembe kell venni.

*Az esélyegyenlőség megteremtése a közúti árufuvarozásban*

A Bizottság ezért felülvizsgálja **a közúti árufuvarozás piacára való bejutásra** és a **bérelt járművekre vonatkozó uniós szabályokat**[[43]](#footnote-44), hogy biztosítsa a fuvarozók közötti megfelelő esélyegyenlőséget, csökkentse a felesleges üresjáratok számát, javítsa a szabályok egyértelműségét, és ezáltal kezelje a piac széttagoltságát és javítsa a végrehajtást. A felesleges és megterhelő adminisztratív követelmények (pl. a kabotázsműveletek számának előzetes bejelentésére[[44]](#footnote-45) vonatkozó rendelkezések) és végrehajtási gyakorlatok kiiktatása tovább csökkenti a költségeket és javítja a piaci feltételeket.

Becslések szerint a Bizottság javaslata a 2020–2035 közötti időszakban nagyjából 3–5 milliárd EUR közötti megtakarítást jelentene az EU-n belüli vállalkozások számára[[45]](#footnote-46).

A Bizottság az **autóbuszokra** vonatkozó uniós szabályokat is felülvizsgálja annak érdekében, hogy minden fuvarozó számára egyenlő feltételeket, a fogyasztók számára pedig jobb utazási lehetőségeket biztosítson[[46]](#footnote-47).

*A szociális keret és a foglalkoztatási feltételek megerősítése*

A Bizottság a fentiek mellett több intézkedést fogad el azzal a céllal, hogy javítsa a **szociális jogszabályok alkalmazását a közúti fuvarozásban**, hogy biztosítsa a belső piac hatékony működését és javítsa a nemzetközi fuvarozásban dolgozó sofőrök szociális feltételeit, melyek jelenleg nem kielégítőek[[47]](#footnote-48). A piacra jutással foglalkozó intézkedésekkel párhuzamosan a jogbiztonság és a szociális szabályok hatékonyabb végrehajtása érdekében is fel kell lépni. Ezek az intézkedések foglalkozni fognak a „postafiók vállalatok” problémás gyakorlatával, az összetett és átláthatatlan üzleti modellekkel, megakadályozzák az illegális kabotázst és küzdenek az illegális foglalkoztatási módszerek ellen. A cél a fuvarozás ágazatában dolgozó munkavállalók magas szintű szociális védelmének biztosítása az Unió egész területén, egyúttal a széttagoltság megelőzése és a vállalatok adminisztratív terheinek leépítése. A hatékony adminisztratív eljárások biztosításával (pl. az elektronikus dokumentumok használatának elfogadása és a menetíró készülék adataival végzett ellenőrzések) ezek az intézkedések az esélyegyenlőségre, az EU területén való zökkenőmentes szolgáltatásra és a költségek és a menetidő csökkenésére is nagyobb garanciát fognak jelenteni.

Mint azt a jogszabályban vázolja, a Bizottság nagyobb egyértelműséget javasol a **munkavállalók kiküldetésére**[[48]](#footnote-49) vonatkozó uniós szabályoknak a közúti fuvarozási ágazatra való alkalmazásában. A Bizottság azt javasolja, hogy minden kabotázs műveletre a bérezésre vonatkozó helyi szabályoknak kell vonatkozniuk. Ezáltal foglalkozni fog a minimálbérről szóló törvények arányos és tényleges alkalmazásával is a nemzetközi szolgáltatásokra, és jobb végrehajtási rendszert fog bevezetni. Olyan intézkedéseket is javasol továbbá, melyek biztosítanák, hogy a sofőrök nagyon rendszeresen hazatérhessenek és mindig megfelelő szállást kapjanak heti pihenőidejük tartamára. A Bizottság konzultálni fog a szociális partnerekkel az átlagos munkaidő számításakor alkalmazandó nagyobb egyértelműségre és rugalmasságra irányuló javaslatokról[[49]](#footnote-50). Az eredmények egyrészről növelik a társadalmi igazságosságot, másrészt javítják az európai közúti árufuvarozási ágazat hosszú távú versenyképességét.

*Jobb megfelelés és végrehajtás az intelligens digitális technológiák révén*

A fedélzeti digitális eszközök, például a közúti fuvarozók által használt **digitális menetíró készülék,** védik az alkalmazottak munkafeltételeit, kevésbé megterhelő módszert biztosítanak az uniós jogszabályok betartásának ellenőrzésére, emellett a differenciált útdíjrendszerek alkalmazásában is szerepük van, ezáltal megkönnyítik az új mobilitási szolgáltatások kidolgozását. A Bizottság intézkedéseket javasol az ilyen digitális megoldások elterjesztése érdekében mind az átjárható útdíjrendszer (**európai elektronikus úthasználatidíj-rendszer**[[50]](#footnote-51)), mind a szociális szabályok alkalmazásának ellenőrzése és a fuvarozókra háruló adminisztratív formaságok egyszerűsítése terén (a **digitális menetíró készülékek**[[51]](#footnote-52) gyorsabb bevezetése, az e-dokumentumok szisztematikusabb használata, a nemzeti végrehajtó hatóságok közötti információcsere fejlesztett összekapcsolt vagy közös adatbázisok révén, ami egyablakos megoldásokhoz vezet). Az intézkedések azt is biztosítják, hogy ezek a technológiák megfelelően igazodjanak a körülményekhez, és ezáltal teljes mértékben ki lehessen használni az új, intelligens közlekedési rendszerekből származó előnyöket.

*A készségek változásának támogatása*

A Bizottság a gépjárműipar ágazatában különösen támogatja az ágazati partnerségeket az **új európai készségek programja**[[52]](#footnote-53) alá tartozó **ágazati képzési együttműködési terv** keretében. Ez ösztönzi a munkáltatók, szakszervezetek, oktatási és képzési intézmények közötti együttműködést a strukturális munkaerőhiány feltárása és keresése, készségfejlesztési stratégiák kidolgozása és tantervek és képzési modulok aktualizálása terén. A Bizottság az ilyen ágazati partnerségek munkájának támogatása céljából 2017 januárjában pályázati felhívást indított az Erasmus+ programján belül.

*Közúti biztonság*

Minden szereplőnek tennie kell azért, hogy csökkenjen a közúti balesetekből eredő halálesetek és sérülések okozta szenvedés és gazdasági költség, amely még mindig elfogadhatatlanul magas. A szabályozási környezetnek, a technológiának és az infrastruktúrának egyaránt szerepe van, és az infrastruktúra és a járművek közötti újfajta kölcsönhatás ugyancsak javíthatja a közúti biztonságot, és hozzájárulhat a „2050-re nulla” jövőkép törekvéséhez.

Az összekapcsolt és automatizált járművezetés[[53]](#footnote-54) és a fejlett gépjárművezetés-támogató rendszerek fokozhatják a biztonságot azáltal, hogy kiküszöbölik az emberi hibákat és a figyelemhiányt, amelyek sok közúti baleset okai. A Bizottság 2017 végére befejezi a **személyautók, teherautók és autóbuszok általános biztonsági követelményeinek felülvizsgálatát** a típusjóváhagyási keret alapján meghatározottak szerint, hogy a követelmények tükrözzék a legfrissebb technológiai előrelépéseket[[54]](#footnote-55).

A Bizottság ugyancsak felülvizsgálja **a közúti infrastruktúra és az alagutak biztonságáról** szóló, a transzeurópai közlekedési hálózat mentén alkalmazandó uniós jogszabályt, hogy felmérje, szükség van-e a biztonsági korlát megemelésére[[55]](#footnote-56).

**3.3.** **A digitalizálás, az automatizálás és az intelligens mobilitási szolgáltatások előnyeinek kiaknázása**

Az EU-nak ki kell aknáznia a digitalizálásban és az automatizálásban rejlő lehetőségeket, hogy hatékony, összekapcsolt mobilitási rendszert építhessen ki, amely a felhasználók számára biztonságos, vonzó, intelligens, zökkenőmentes és egyre inkább automatizált mobilitási megoldásokat kínál. A digitalizálás hozzásegít a fuvarozási és logisztikai műveletek nagyobb hatékonyságához azáltal, hogy javítja a forgalom áramlását, optimalizálja az infrastruktúra használatát, csökkenti a fuvarozók adminisztratív terheit és lehetővé teszi az állami és magánfuvarozás jobb ötvözését. A közlekedés szén-dioxid-mentesítéséhez is hozzájárul azzal, hogy megkönnyíti a tisztább közlekedési módokra való átállást, és ösztönzi az utasok jobb járműkihasználtsági arányát.

*Együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás*

A Bizottság támogatja a **részben automatizált és összekapcsolt járművek 2020-ig történő, koordinált tömegpiaci bevezetését**, amihez a tagállamokkal és az iparággal együttműködésben politikai, szabályozási, lakossági támogatási intézkedések és az érdekelt feleknek szóló platformok széles körét mozdítja elő. Ezeknek az új szolgáltatásoknak a lehetővé tételében döntő szerepe van a spektrumgazdálkodás koordinált megközelítésének és az **5G technológiák** bevezetésének[[56]](#footnote-57).

Az automatizálás magasabb szintjei és a kommunikációs technológiák következő generációi még így is komoly kihívásokat jelentenek. A technológia előrehaladása érdekében elengedhetetlen a nagyarányú közúti tesztelés, a különböző szereplők közötti együttműködés erősítése és a lakossági elfogadottság támogatása. Az ilyen tesztelésre már sok tagállamban lehetőség nyílik, és a Horizont 2020 programban külön felhívások is támogatják. Az összekapcsolt és automatizált járművezetésről szóló, 2017. március 23-án aláírt szándéknyilatkozatban 27 uniós tagállam, Norvégia és Svájc vállalt kötelezettséget arra, hogy fokozzák az együttműködést azokon a határokon átnyúló szakaszokon, útvonalakon vagy folyosókon, amelyeken a közúti biztonsággal, az adatok hozzáférhetőségével, minőségével és megbízhatóságával kapcsolatos kutatásokat, teszteket fognak végezni és nagyszabású bemutatókat tartanak.

Mint a **GEAR 2030 magas szintű munkacsoport**[[57]](#footnote-58) a 2020-ig várható automatizált járművekre vonatkozó első ajánlásaiban[[58]](#footnote-59) megállapította, az ilyen járművek uniós forgalomba hozatala a jelenlegi uniós típusjóváhagyási keret alapján már most is lehetséges, egy eseti járműbiztonsági felmérés révén. A GEAR 2030(2017. novemberben megjelenő) záró jelentésében hosszú távú ajánlásokat fog megfogalmazni a járművek 2030-ig várható, magasabb szintű automatizálására nézve. Ezzel párhuzamosan nemzetközi szinten az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága is fontos munkát végez, az uniós tagállamok és a Bizottság részvételével.

Az **L3PILOT**[[59]](#footnote-60) a Horizont 2020 program alá tartozó, fontos kísérleti demonstrációs projekt, amely 2017 nyarán fog megkezdődni. A projekt a személyautók különféle automatizált vezetési funkcióival folytat majd nagyszabású kísérleteket.

A **digitális egységes piaci stratégián** belüli adatközpontú gazdaság munkafolyamat részeként a Bizottság olyan fontos kérdésekkel foglalkozik, mint a felelősség, az adatok megosztása és tulajdonjogi szabályai, amelyek nagyon is relevánsak az automatizált járművezetés fejlődéséhez[[60]](#footnote-61).

Az egyre inkább együttműködő, összekapcsolt és automatizált járművek igénybevételének növekedése azt jelenti, hogy együttműködő, intelligens közlekedési rendszerekre van szükség, hogy a járművek közvetlenül kommunikálhassanak egymással, a közlekedési jelzésekkel és az út menti infrastruktúrával, valamint a közlekedés más felhasználóival. A Bizottság már bemutatott egy stratégiát, amelynek célja az **együttműködő intelligens közlekedési rendszerek** koordinált és harmonizált európai bevezetése 2019-ig[[61]](#footnote-62). A javasolt intézkedések arra irányulnak, hogy elkerüljék a belső piac széttagolódását, és foglalkozzanak a legkritikusabb kérdésekkel, amilyen az internetes biztonság és az adatvédelem, mivel ezek elengedhetetlenek a hatékony működéshez és a lakossági elfogadottsághoz. A Bizottság ezek mellett 2017-ben számos végrehajtási intézkedést fog elfogadni, hogy biztosítsa a szolgáltatások interoperabilitását és folyamatosságát.

A tagállamok a **C-ROADS platform**[[62]](#footnote-63) keretében együtt dolgoznak az együttműködő intelligens közlekedési rendszerek közös bevezetésén. A platform a közös műszaki előírások meghatározása és a határokon átnyúló tesztelés révén fogja biztosítani az interoperabilitást.

**Transzeurópai együttműködő intelligens közlekedési rendszerek és határokon átnyúló összekapcsolt és automatizált járművezetési kísérletek**: A Bizottság megerősíti az összekapcsolt és automatizált járművezetést tesztelő nagyszabású, határokon átnyúló projektekhez és kísérletekhez, illetve az együttműködő intelligens közlekedési rendszerek 2019-re történő bevezetéséhez adott támogatását. Ez a C-ROADS platformra fog támaszkodni, és elősegíti a fent említett szándéknyilatkozat keretében elfogadott intézkedések végrehajtását. Ezek az intézkedések az európai összekapcsolódási eszközből és a Horizont 2020 programból összevont finanszírozásban részesülnek[[63]](#footnote-64).

*A közlekedési hálózatok hatékonyságának növelése*

Az összekapcsolódás és a valós idejű digitális információk hozzáférhetősége forradalmasítja a logisztikai műveleteket és az utazás megtervezését. Lehetővé teszi, hogy az áruszállítmányok vagy az utasok több közlekedési módot kombináljanak, hogy ezáltal a leginkább hatékony, megfizethető és környezetbarát útvonalat követhessék.

A Bizottság intézkedései hozzájárulnak a mobilitási hálózat fenntarthatóságának és hatékonyságának növeléséhez, mivel olyan ösztönzők és platformok jönnek létre, amelyek lehetővé teszik az egyes közlekedési módok erősségeinek és kapacitásainak jobb kihasználását. 2017 őszén felül fogja vizsgálni a **kombinált fuvarozásról szóló jogszabályt**[[64]](#footnote-65)**,** hogy ösztönözze a tisztább árufuvarozást. A korlátozások, például az engedélyezési eljárások csökkentése és az adójellegű ösztönzőkön keresztül nyújtott pénzügyi támogatás elmozdulást idézhet elő abba az irányba, hogy a kombinált fuvarozási műveletek révén minimálisra csökkentsék az út összetevőt.

A Bizottság létrehozta a **digitális közlekedési és logisztikai fórumot**[[65]](#footnote-66), középpontban a fuvarokmányok digitalizálásával és elfogadásával és az irányítási rendszerek kialakításával. A munkában a logisztikai lánc minden szereplője részt vesz, és az is beletartozik, hogy meg kell állapodniuk az adatok hozzáférhetőségére, cseréjére, tulajdonjogára, minőségére, védelmére, valamint a finanszírozásra és az irányításra szolgáló műszaki megoldásokról és szabályokról.

Az összekapcsolt és automatizált technológiák használata az áruk nyomon követésére és útjuk megtervezésére, valamint az áruközpontok hatékonyságának javítása (a nehéz tehergépjárművek nagyobb kihasználtságának elérése) jelentősen hozzájárulhat a tüzelőanyag és a kibocsátás csökkentéséhez.[[66]](#footnote-67)

A Bizottság a **multimodális utazási információról** is jogszabályt fogad el, és ezzel létrehozza az ahhoz szükséges előírásokat, hogy az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások pontosak legyenek, és ezekhez a felhasználók a teljes közlekedési hálózatban, határokon át hozzáférhessenek[[67]](#footnote-68).

**3.4. Beruházás a modern mobilitási infrastruktúrába**

A bemutatott intézkedések mindegyike hozzá fog járulni ahhoz, hogy az uniós vállalkozások és polgárok számára 2025-re megvalósuljon a mobilitás tiszta, versenyképes és összekapcsolt rendszere, de ennek az elképzelésnek a megvalósítása nagymértékben függ a jelentős állami és magánberuházásoktól és a korszerű, hatékony infrastruktúra kiépítésétől.

*A jövő infrastruktúrájába való beruházás fellendítése*

A fizikai közlekedési hálózat és az alternatív tüzelőanyag-ellátó infrastruktúra mellett a jövő mobilitási rendszereihez digitális – kölcsönösen összekapcsolódó és határokon keresztül is átjárható – infrastruktúrára is szükség lesz. Az ilyen összekapcsolódó, határokon átnyúló infrastruktúrák és harmonizált, interoperábilis digitális szolgáltatások (5G lefedettség, adathálózatok, együttműködő intelligens közlekedési rendszerek) kiépítése jelentős beruházást fog követelni.

Az **európai beruházási terv** kevesebb mint 2 év alatt 194 milliárd EUR összegű új beruházást hívott életre 28 tagállamban; a beruházások 9 százaléka kifejezetten a közlekedés ágazatára vonatkozott, de más kapcsolódó ágazatokban, például az energia, digitalizáció, kutatás és innováció, ezen belül az alacsony kibocsátású járművek fejlesztése területén is indított beruházásokat[[68]](#footnote-69).

A 2014–2020 közötti időszakra nagyjából 24 milliárd EUR összeggel rendelkező **európai összekapcsolódási eszköz a közlekedésben**[[69]](#footnote-70) nagy és összetett projekteket finanszíroz a transzeurópai közlekedési hálózat fő törzshálózati folyosója mentén. A program eddig 452 projekthez biztosított társfinanszírozást, ennek teljes összege 19,4 milliárd EUR volt, ami (más állami vagy magánforrásokkal együtt) 37,7 milliárd EUR értékű teljes beruházást képviselt. Az európai összekapcsolódási eszköz 2017. februárban indított „összefogási felhívása” arra törekszik, hogy a különböző pénzügyi eszközök – állami pénzügyi intézményektől, a magánszektortól és most először az Európai Stratégiai Beruházási Alaptól származó finanszírozás – kombinációjának felhasználásával 1 milliárd EUR-nyi támogatást mozgósítson.[[70]](#footnote-71)

Fontos tovább növelni a **közlekedési, az energia- és a távközlési infrastruktúra közötti szinergiákat**, amihez lehetőséget kell keresni a megfelelő transzeurópai hálózati programokból származó alapok ötvözésére az **európai összekapcsolódási eszköz** keretében. Ez támogathatná az olyan átfogó célkitűzéseket, mint a közlekedés és az energiaellátás szén-dioxid-mentesítése, a diverzifikálás és az intelligens hálózatok. A különböző ágazatokat összefogó első „szinergikus” pályázati felhívás 2016 végén jelent meg, és az európai összekapcsolódási eszköz közlekedési és energetikai alkotóelemei számára összesen 40 millió EUR összegű forrást tett elérhetővé.

A 2014–2020 közötti időszakra a **Kohéziós Alap** és az **Európai Regionális Fejlesztési Alap** keretében 70 milliárd EUR-t irányoztak elő a mobilitás és a közlekedés területén induló beruházások társfinanszírozására[[71]](#footnote-72). A kohéziós politika – különösen a kevésbé fejlett tagállamokban és régiókban – a hiányzó kapcsolatok kialakítására és a rendszerben fennálló szűk keresztmetszetek megszüntetésére irányuló közlekedési (főként vasúti és közúti) infrastrukturális beruházásokat támogatja. A kohéziós politika minden tagállamban segíti az intelligensebb, tisztább és biztonságosabb közlekedést, ennek jegyében olyan területeken támogatja a beruházásokat, mint a fenntartható városi mobilitás, a közúti biztonság, a multimodális közlekedés, az intelligens közlekedési rendszerek, a tiszta tüzelőanyagok és járművek, a kerékpározás és a gyaloglás.

A városok a mobilitási beruházás szempontjából sajátos szükségletekkel rendelkeznek. Az európai beruházási terv tapasztalataira építve a Bizottság az Európai Beruházási Bankkal együtt módot keres arra, hogy külön keretet hozzon létre a városoknak szóló szabályozási és pénzügyi támogatáshoz. A cél a városok közötti együttműködés növelése, ami lehetővé tenné a projektek összevonását és felfejlesztését, hogy hitelképesebbé és a magánbefektetők szemében vonzóbbá váljanak[[72]](#footnote-73).

Az innovatív mobilitási megoldások bevezetése a **kutatásra és innovációra fordított további beruházásoktól** is függ. Európában működik a legnagyobb multinacionális kutatási program, a Horizont 2020. A mobilitás jövőjéhez adott támogatások elsősorban a Horizont 2020[[73]](#footnote-74) program és az ehhez tartozó, a köz- és magánszféra közötti partnerségek keretében készülő felhívásokban fognak megjelenni; ilyen partnerség a Zöld járművek európai kezdeményezés[[74]](#footnote-75) és az Üzemanyagcella- és Hidrogéntechnológiai Közös Vállalkozás[[75]](#footnote-76). A tagállamok és az érdekelt felek között, országos és európai szinten jobban össze kell hangolni a közlekedési kutatási és innovációs törekvéseket[[76]](#footnote-77). Ez a végrehajtás irányítását és az előrehaladás nyomon követését is segíteni fogja a meglévő mechanizmusokkal együtt [[77]](#footnote-78).

*Az alternatív tüzelőanyag-ellátó infrastruktúra gyorsabb kiépítése*

Az alternatív üzemanyagokkal meghajtott járművek piaci térnyerése nagymértékben függ az **alternatív üzemanyag-ellátó infrastruktúra**[[78]](#footnote-79), például az elektromos töltő és karbantartó létesítmények széles körű hozzáférhetőségétől. Az európai utazásnak elektromos járművekkel is egyenes úton kell haladnia; ez azt jelenti, hogy az elektromos feltöltésnek éppen olyan egyszerűnek kell lennie, mint a tankolásnak[[79]](#footnote-80).

Mától 2020-ig több mint 1200 alternatív üzemanyagtöltő pont, konkrétan elektromobilitási töltőpont fog támogatásban részesülni az **európai összekapcsolódási eszköz**[[80]](#footnote-81) keretében. Becslések szerint 6 millió töltőpontot (2,8 millió előzetes kábelezést és 3 millió tényleges töltőpontot) lehetne kiépíteni a nem lakáscélú és lakóépületekben, ha az Európai Parlament és a Tanács gyorsan elfogadná az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelv felülvizsgálatára irányuló bizottsági javaslatot, amelyről most folynak a tárgyalások[[81]](#footnote-82).

A teljes uniós közúthálózatot lefedő töltőponthálózat kiépítése, együttesen például az energiatároló technológiákkal és eszközökkel (pl. akkumulátorokkal) tehát ugyancsak fontos feltétele a nulla kibocsátású mobilitás megvalósításának.

Mint az **alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv** előírja, a tagállamok nemzeti szakpolitikai keretet dolgoznak ki az alternatív üzemanyagokkal hajtott járművek és hajók piacának fejlesztésére és az azokat kiszolgáló infrastruktúra kiépítésére. Azoknak a tagállamoknak, amelyek ezt még nem tették meg, minél előbb be kell nyújtaniuk a terveiket a Bizottsághoz. A Bizottság **2017. novemberben** teszi közzé a **nemzeti szakpolitikai keretekről szóló értékelését**. Erre az elemzésre támaszkodva, különös tekintettel az infrastruktúrának a TEN-közlekedési folyosók mentén és a városi területeken való bevezetésére, a Bizottság megkeresi a legfontosabb problémákat, és cselekvési tervet javasol a piaci hiányosságok kezelésére, az uniós szintű, minden érdekelt fél bevonásával zajló fellépés megindokolásával.

**Az uniós töltőinfrastruktúra gerincének kiépítése 2025-re:** a Bizottság az **alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló cselekvési terv** keretében foglalkozni fog a beruházások finanszírozásával, hogy támogassa az uniós töltőinfrastruktúra gerinchálózatának kiépítését, azzal a céllal, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) folyosóinak törzshálózatán 2025-re biztosítsa a töltőpontokkal való teljes lefedettséget[[82]](#footnote-83).

*Az akkumulátorok a technológia fontos elemei*

A Bizottság régóta támogatja az akkumulátorok fejlesztését[[83]](#footnote-84) mint az elektromos mobilitást és az európai uniós célkitűzések megvalósítását lehetővé tevő technológiák egyikét. A kezdeményezések fő célja az akkumulátorok teljesítményének javítása (tömeg, méret, tartomány, tartósság, újrahasznosíthatóság) és az akkumulátorok költségeinek kutatás-fejlesztés révén való csökkentése volt. A kutatási támogatások az akkumulátorok értékláncának különböző szakaszait célozták meg, az akkumulátorok alapanyagaitól (új vagy továbbfejlesztett vegyi anyagok) az akkumulátorcellák gyártásán át (új gyártási technológiák és géppark) az akkumulátorcsomagokig és akkumulátorkezelő rendszerekig (pl. erősáramú elektronika, elektromos autókhoz és az energiahálózathoz való csatlakozás). A Bizottság forgalomba hozatal előtti bevezetést és kísérleti gyártósorokat is finanszírozott. Bár az értéklánc számos szakaszában versenyképes, az uniós iparágnak még nem sikerült kiépítenie az akkumulátorok teljes értékláncát. Az akkumulátorcellákat például többnyire ma is harmadik országokból importálják, mivel az EU-ban nincs tömeges termelés e téren. Tekintettel az akkumulátorokhoz fűződő növekvő stratégiai érdekre, a Bizottság úgy tervezi, hogy iparági vezetésű kezdeményezéseket fog támogatni a mobilitási és nem mobilitási alkalmazásokhoz (energiatárolás) használható akkumulátorok teljes uniós értékláncának megteremtése érdekében. A tárolás és ezen belül az akkumulátorok a tiszta energiákkal kapcsolatos innováció felgyorsításáról szóló közleményben megnevezett négy prioritás egyike[[84]](#footnote-85). Az innováció és versenyképesség érdekében most fel kell gyorsítani a tagállamok, az ipar és a kutatóközpontok bevonásával eddig végzett munkát. Ennek a szükségleteken és a piaci körülmények gondos mérlegelésén kell alapulnia, az uniós és globális szinten lehetséges beavatkozás meghatározásának és optimalizálásának céljából.

**Az akkumulátorcellák és akkumulátorcsomagok termelésének felfejlesztése**: A Bizottság fokozni fogja az érdekelt felekkel való együttműködést (beleértve a stratégiai energiatechnológiai terv alá tartozó munkát[[85]](#footnote-86)), hogy támogassa az iparági vezetésű kezdeményezést, és támogató intézkedéseket dolgozzon ki az akkumulátorcellák és akkumulátorcsomagok következő generációjával foglalkozó uniós kutatási, fejlesztési és gyártási tevékenységhez. A Bizottság ösztönzi az integrált európai akkumulátor-ökoszisztémát, hogy ezáltal támogassa az elektromos mobilitást és energiatárolást, és foglalkozzon a szűkös erőforrások és az akkumulátorok újrahasznosításának kérdésével, ami elősegíti az új körkörös gazdasági üzleti modellek megjelenését a gépjárműiparban.

**4. KÖVETKEZTETÉSEK**

A mobilitás gyorsan változik. A hálózatba kapcsolt és automatizált járművek, a közös mobilitás, a nulla kibocsátás és a közlekedési módok közötti könnyű váltás korának kezdetén legfőbb ideje, hogy felkészüljünk az európai mobilitás jövőjére. Európának a mai, széttagolt közlekedési hálózatokról át kell állnia egy integrált, modern és fenntartható mobilitási rendszerre, amely összekapcsolódik az energetikai és digitális hálózatokkal. A polgároknak és a vállalkozásoknak Európa egész területén biztonságos, intelligens és akadálymentes mobilitási megoldásokat kell kínálni, és az európai infrastruktúrának a világ vezető gazdaságainak legfejlettebb rendszerei közé kell tartoznia.

A Bizottság ezzel a közleménnyel az uniós mobilitás jövőjére szóló programot terjeszt elő a munkahelyek, a növekedés és a társadalmilag igazságos átmenet érdekében. A szabályozási és támogató intézkedések átfogó csomagja mindenki számára valóra válthatja a tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitást, és a világ egyik vezető hatalmává teheti Európát a mobilitás jövőjének kialakításában.

1. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+B8-2017-0290+0+DOC+XML+V0//HU> [↑](#footnote-ref-2)
2. COM(2015) 598 [↑](#footnote-ref-3)
3. Lásd még a digitális egységes piaci stratégia végrehajtásának félidős értékelését, COM(2017) 228. [↑](#footnote-ref-4)
4. COM(2015) 80 [↑](#footnote-ref-5)
5. A megújuló energiáról szóló irányelv (COM/2016/0767) és az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelv (COM/2016/0765) javasolt átdolgozása keretében. [↑](#footnote-ref-6)
6. COM(2016) 501 [↑](#footnote-ref-7)
7. <https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_hu> [↑](#footnote-ref-8)
8. COM(2017) 250. [↑](#footnote-ref-9)
9. Forrás: A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosítására irányuló javaslathoz tartozó hatásvizsgálat. Az adatokra való hivatkozások minden esetben megtalálhatók az ezt a közleményt kísérő SWD (2017) 177 dokumentumban. [↑](#footnote-ref-10)
10. Eurostat munkaerő-felmérés, 2016-os adatok, a NACE H ágazatára: „Szállítás, raktározás”. [↑](#footnote-ref-11)
11. EUROSTAT nemzeti számlák, 2014-es adatok, a NACE H ágazatára: „Szállítás, raktározás”. [↑](#footnote-ref-12)
12. Az EU közlekedése számokban, 2016: <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_hu> [↑](#footnote-ref-13)
13. A becslések az Eurostat vállalkozások szerkezeti statisztikáin alapulnak, 2014-es adatok, a NACE H ágazatára. [↑](#footnote-ref-14)
14. Tanulmány a városi mobilitásról – A városi területek hozzáférhetőségének felmérése és javítása, Európai Bizottság, 2017. [↑](#footnote-ref-15)
15. A környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló uniós jogszabály (2008/50/EK irányelv) levegőminőségi határértékeket határozott meg, amelyeket az EU területén sehol nem lehet túllépni, és arra kötelezte a tagállamokat, hogy korlátozzák a polgárok káros légszennyező anyagoknak való kitettségét. Ezeket a határértékeket ma a 28 uniós tagállam közül 23-ban és Európa-szerte több mint 130 városban túllépik. [↑](#footnote-ref-16)
16. https://www.eea.europa.eu//publications/air-quality-in-europe-2016 [↑](#footnote-ref-17)
17. <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_hu> [↑](#footnote-ref-18)
18. COM(2016) 501 [↑](#footnote-ref-19)
19. Boston Consulting Group/IPSOS, Observatoire Européen des Mobilités Première édition Les attentes des Européens en matière de mobilité, 2017. április: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer> [↑](#footnote-ref-20)
20. Európai Bizottság, Belső Piaci, Ipar-, Vállalkozás- és Kkv-politikai Főigazgatóság, *Gépjárműipar*, elérhető:<https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_hu> [↑](#footnote-ref-21)
21. <https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_hu> [↑](#footnote-ref-22)
22. COM(2016) 356, COM(2016) 288. [↑](#footnote-ref-23)
23. <https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_hu> [↑](#footnote-ref-24)
24. IMF World Economic Outlook, 2014. október. [↑](#footnote-ref-25)
25. COM(2016) 588 [↑](#footnote-ref-26)
26. A TEN-T törzshálózati folyosó európai koordinátorainak munkatervei: <https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_hu> [↑](#footnote-ref-27)
27. Forrás: OECD – ITF (2016) [↑](#footnote-ref-28)
28. A téma részletesebb ismertetése megtalálható az ezt a közleményt kísérő SWD (2017) 177 dokumentumban. [↑](#footnote-ref-29)
29. COM(2016) 767 [↑](#footnote-ref-30)
30. COM(2016) 031 [↑](#footnote-ref-31)
31. Forrás: EU referencia-forgatókönyv, 2016: Energia, közlekedés és ÜHG-kibocsátások – 2050-ig tartó tendenciák. [↑](#footnote-ref-32)
32. **(EU) 2015/719 irányelv** [↑](#footnote-ref-33)
33. C(2017) 3525 [↑](#footnote-ref-34)
34. <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm> [↑](#footnote-ref-35)
35. A Bizottság 2017. novemberben indítja el az európai tiszta levegő fórumot, külön figyelmet fordítva a városokra és a tiszta és hatékony mobilitási rendszerek sikeres fejlesztésének és bevezetésének konkrét példáira. [↑](#footnote-ref-36)
36. 2010/40/EU irányelv [↑](#footnote-ref-37)
37. COM(2017) 275, COM(2017) 276 [↑](#footnote-ref-38)
38. **2009/33/EK irányelv** [↑](#footnote-ref-39)
39. További részletekért lásd SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-40)
40. <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829> [↑](#footnote-ref-41)
41. Különösen a városi mobilitási és levegőminőségi partnerségek fognak konkrét megoldásokkal szolgálni, az Európa-szerte bevált módszerekre támaszkodva. [↑](#footnote-ref-42)
42. <http://civitas.eu/> További részletekért lásd még SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-43)
43. COM(2017) 281, COM(2017) 282 [↑](#footnote-ref-44)
44. Ezt általában az egyazon országon belüli két hely között, más országból származó fuvarozó által végzett áru- vagy utasszállításként határozzák meg. [↑](#footnote-ref-45)
45. SWD(2017) 194 és SWD(2017) 195. [↑](#footnote-ref-46)
46. 1073/2009/EK rendelet [↑](#footnote-ref-47)
47. COM(2017) 278. [↑](#footnote-ref-48)
48. 96/71/EK irányelv (a javasolt átdolgozást az Európai Parlament és a Tanács most tárgyalja). [↑](#footnote-ref-49)
49. C(2017) 3815 [↑](#footnote-ref-50)
50. COM(2017) 280 [↑](#footnote-ref-51)
51. COM(2016) 381 [↑](#footnote-ref-52)
52. COM(2016) 381 [↑](#footnote-ref-53)
53. További részletekért lásd SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-54)
54. 661/2009/EK rendelet Nemzetközi szinten az ENSZ 2017. novemberre tervezett, az elektromos járművek biztonságáról szóló globális műszaki előírásai szorgalmazni fogják az egységes szabályozási keretet az olyan országokban, mint Kína, Japán, Korea és az USA. [↑](#footnote-ref-55)
55. **2004/54/EK irányelv** [↑](#footnote-ref-56)
56. COM(2016) 588 [↑](#footnote-ref-57)
57. A GEAR 2030 a Bizottság magas szintű munkacsoportja, amelynek feladata, hogy a gépjárműipari ágazat jövőbeni szabályozási keretére vonatkozó javaslatokat fogalmazzon meg. 2015. október 19-i [C(2015) 6943 bizottsági határozat](http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/13205/attachments/1/translations?locale=hu). [↑](#footnote-ref-58)
58. <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179> [↑](#footnote-ref-59)
59. További részletekért lásd SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-60)
60. COM(2017) 228. További részletekért lásd még SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-61)
61. COM(2016) 766 [↑](#footnote-ref-62)
62. <https://www.c-roads.eu/platform.html> További részletekért lásd még SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-63)
63. SWD(2017) 177 [↑](#footnote-ref-64)
64. 92/106/EGK tanácsi irányelv [↑](#footnote-ref-65)
65. C(2015) 2259 [↑](#footnote-ref-66)
66. [7. STRIA ütemterv - CAT.docx - Európai Bizottság - Europa.eu](http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=31718&no=7) [↑](#footnote-ref-67)
67. <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_hu> [↑](#footnote-ref-68)
68. <https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_hu>. Konkrét példákért lásd SWD(2017) 177 a további részletekkel. [↑](#footnote-ref-69)
69. További részletekért lásd SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-70)
70. További részletekért lásd SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-71)
71. <http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/how/strategic-report/esif_annual_summary_2016_en.pdf> [↑](#footnote-ref-72)
72. Egyablakos ügyintézés a városoknak: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities_hu> [↑](#footnote-ref-73)
73. További részletekért lásd SWD(2017) 223 és SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-74)
74. <http://www.egvi.eu/> [↑](#footnote-ref-75)
75. <http://www.fch.europa.eu/> [↑](#footnote-ref-76)
76. Lásd: SWD(2017) 223. [↑](#footnote-ref-77)
77. Mint például a „tiszta energiákkal kapcsolatos innováció felgyorsítása” kezdeményezés (COM(2016) 763 final) és az integrált stratégiai energiatechnológiai (SET) terv (C(2015)6317) [↑](#footnote-ref-78)
78. További részletekért lásd SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-79)
79. Juncker elnök beszéde az Európai Parlamentben, 2014. november 26. [↑](#footnote-ref-80)
80. SWD(2017) 177 [↑](#footnote-ref-81)
81. COM(2016) 765 [↑](#footnote-ref-82)
82. További részletekért lásd SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-83)
83. További részletekért lásd SWD(2017) 177. [↑](#footnote-ref-84)
84. COM(2016) 763 [↑](#footnote-ref-85)
85. C(2015) 6317 [↑](#footnote-ref-86)