EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.5.17.
COM(2018) 293 final

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

EURÓPA MOZGÁSBAN

Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés

1. BEVEZETÉS

Az Európai Unió helyzetéről szóló 2017. szeptemberi évértékelő beszédében Juncker elnök azt a célt tűzte ki az EU és iparágai számára, hogy a világ első számú szereplőivé váljanak az innováció, a digitalizáció és a dekarbonizáció terén. A Bizottság átfogó megközelítést fogadott el annak érdekében, hogy az uniós mobilitási szakpolitikák tükrözzék ezeket a politikai prioritásokat. Az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó stratégiát követően a Bizottság két mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomagot[1] fogadott el: egyet 2017 májusában, egyet pedig 2017 novemberében[2]. Ezek pozitív menetrendet határoznak meg, és az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó stratégiát szolgáló jogalkotási javaslatokat és kezdeményezéseket tartalmaznak, valamint biztosítják a zökkenőmentes átmenetet a mindenkit megillető, tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé. Az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak biztosítania kell e javaslatok gyors elfogadását.

Ez a harmadik és egyben utolsó „Európa mozgásban” csomag a 2017. szeptemberi új iparpolitikai stratégia megvalósítását szolgálja, és célja, hogy lezárja azt a folyamatot, amely lehetővé teszi Európa számára a mobilitás modernizációja valamennyi előnyének kihasználását[3]. Ennek érdekében elengedhetetlen, hogy a jövő mobilitási rendszere minden uniós polgárt megillető, biztonságos, tiszta és hatékony legyen. Ki kell használnunk az új technológiában rejlő lehetőségeket, hogy számos célt egyidejűleg tudjunk megvalósítani: hogy biztonságosabbá és hozzáférhetőbbé tegyük az európai mobilitást, növeljük az európai ipar versenyképességét, biztosítsuk az európai munkákat, nagyobb tisztaságot teremtsünk, és jobban alkalmazkodjunk az éghajlatváltozással való szembenézés egyre sürgetőbb szükségességéhez. Ehhez az EU, a tagállamok és az érdekelt felek teljes körű elköteleződésére van szükség.

A technológiai változás társadalmunk és gazdaságunk valamennyi részét érinti, és átalakítja az uniós polgárok életét. Ez alól a közlekedés sem kivétel. Az új technológiák radikálisan megváltoztatják a mobilitás helyzetét. Felborítják a hagyományos közlekedési üzleti modelleket és iparágakat, és az új mobilitási szolgáltatásokkal és résztvevőkkel új lehetőségeket és kihívásokat hoznak. A munkaerőpiac és a szükséges készségek gyorsan változnak, és az EU-nak versenyképesnek kell maradnia a fokozott globális versenyben. A 12 millió munkahelyet biztosító autóipari és közlekedési értéklánc és az EU versenyképessége szempontjából kulcsfontosságú, hatékony közlekedési rendszer mellett elengedhetetlen, hogy az EU mobilitási politikája képes legyen alkalmazkodni a változásokhoz.

A közlekedés teljes koncepciója átalakulóban van, és a járművek, az infrastruktúra és a felhasználók közötti határok egyre inkább elmosódnak. Már nem a tömegközlekedési eszközön van fókuszban, hanem a megnövekedett összekapcsoltságnak és automatizálásnak köszönhetően sokkal inkább a felhasználó kerül a jóval rugalmasabb és integráltabb mobilitási rendszer középpontba.

A közlekedés következő mérföldköve az egyre automatizáltabb és összekapcsoltabb járművek megjelenése a piacon, ami forradalmasítja, hogy a polgárok miként élvezik a mobilitást a jövőben. Ez a forradalom már elkezdődött, és Európának fel kell készülnie. A digitális technológiák kikényszerítik a változást, azonban segíthetnek is nekünk abban, hogy leküzdjük napjaink mobilitási rendszerének kihívásait. Feltéve, hogy szilárd szabályozási keret áll rendelkezésre, az automatizált járművek és a fejlett összekapcsoltsági rendszerek

[1] COM(2016) 501.
[2] COM(2017) 283, COM(2017) 675.
[3] COM(2017) 479.

biztonságosabbá, könnyebben megoszthatóvá és valamennyi polgár számára elérhetővé teszik a járműveket, beleértve azokat a személyeket is, akik napjainkban el vannak zárva a mobilitási szolgáltatásoktól, például az időseket és a fogyatékossággal élőket. Segíthetik a közlekedési torlódások csökkentését, és ezáltal az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez való hozzájárulás mellett növelik az energiahatékonyságot, és javítják a levegő minőségét. Az uniós szakpolitikákat megfelelően kell koordinálni, és úgy kell kialakítani, hogy hasznosítsák ezeket az együttes előnyöket.

Európának vezető szerepet kell játszani a mobilitási rendszer átalakulásában, és ott kell lépéseket tennie, ahol valóban változást idézhet elő. Az EU a legalkalmasabb annak biztosítására, hogy ezek a fejlesztések kielégítsék a körforgásos gazdaság igényeit; hogy az olyan társadalmi előnyök, mint a biztonság és az életminőség, teljes mértékben figyelembe legyenek véve; hogy ösztönözni lehessen az innovációt, a munkahelyteremtést és a versenyképességet; és hogy európai szinten lehessen maximalizálni a polgárok mobilitásával kapcsolatos előnyöket.

2. BIZTONSÁGOS MOBILITÁS: Első a biztonság

A biztonság minden közlekedési rendszer alapja; mindig prioritásként kell kezelni. Mivel a mobilitás egyre inkább növekszik, és a digitalizációnak, a dekarbonizációnak és az innovációnak köszönhetően radikálisan átalakul, ki kell aknázni a biztonsági teljesítmény további növelésére irányuló lehetőségeket.

Az uniós közutak biztonsági mutatói rendkívül jók, és a világ más részeihez képest igen kedvezők. A továbbra is napi szintű halálos kimenetelű és súlyos sérüléssel járó közúti balesetek magas száma mellett azonban az EU és tagállamai nem elégedhetnek meg, és továbbra is törekedniük kell arra, hogy kevesebb baleset történjen. A közúti közlekedés biztonságáról szóló, 2017. márciusi vallettai nyilatkozatban az uniós tagállamok nemzeti kormányai vállalták, hogy tovább csökkentik a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó közúti balesetek számát, és arra kérték a Bizottságot, hogy uniós szinten koordinálja a fellépést. Felszólították a Bizottságot arra, hogy „készítsen új közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretet a 2020 utáni évtizedre, beleértve a közúti közlekedésbiztonság teljesítményének értékelését az e nyilatkozatban foglalt célok és számszerű célkitűzések figyelembevételével”. Vállalták, hogy 2030-ra a 2020-ban mért számokhoz képest felére csökkentik a súlyos balesetek számát az EU területén.[4]

Az uniós, nemzeti, regionális és helyi szintű fellépésnek köszönhetően az elmúlt évtizedekben a közúti közlekedésbiztonság jelentős mértékben javult az EU-ban. Az EU-ban 2001–2010 között a halálos kimenetelű közúti balesetek száma 43 százalékkal, 2010–2017 között pedig további 20 százalékkal csökkent. Mindazonáltal 2017-ben 25 300 ember vesztette életét az uniós közutakon, ami naponta 70 életet jelent, és 135 000 ember sérült meg súlyosan, beleértve számos gyalogost, kerékpárost és motorkerékpárost. Ezek az adatok elfogadhatatlan humanitárius és társadalmi költséget jelentenek. Számokkal kifejezve a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó közúti balesetek éves költsége a becslések szerint több mint 120 milliárd EUR, amely körülbelül a GDP 1%-ának felel meg.

Bár egyes tagállamok jelentős előrehaladást mutatnak a halálos kimenetelű közúti balesetek számának csökkentése terén, az EU egészét tekintve az előrehaladás az elmúlt években stagnált. Annak ellenére, hogy 2016-ban és 2017-ben körülbelül 2 százalékkal csökkent a

[4] A Tanács következtetései a közúti közlekedés biztonságáról, 2017. június 8., http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/hu/pdf

halálos kimenetelű közúti balesetek száma, egyes tagállamok növekedésről számoltak be. Rendkívül nagy kihívás lesz megvalósítani az EU célkitűzését, amely szerint 2010–2020 között felére kell csökkenteni a halálos kimenetelű közúti balesetek számát.[5]

A közúti balesetek jelentős előidéző tényezői között szerepel a sebesség, az alkohol vagy kábítószer hatása alatti vezetés, valamint a biztonsági öv vagy bukósisak használatának elmulasztása. A fentiek és a mobilkészülékek általi figyelemelterelés egyre növekvő jelensége mellett új tendenciák is megjelentek az összetett környezetben, ami rugalmas és dinamikus megközelítést igényel. Kiemelt figyelmet kell szentelni a veszélyeztetett úthasználóknak, különös tekintettel a kerékpárosokra és a gyalogosokra, mivel jelentősen megnövekedett az arányuk a halálesetek és súlyos balesetek számát tekintve. Az ilyen fenntartható mobilitási formák (például kerékpározás) várható növekedése hangsúlyozza az ezen úthasználók védelmének növelésére irányuló külön intézkedések szükségességét.

A technológiai fejlődés – mindenekelőtt az összekapcsoltság és az automatizálás terén – új lehetőségeket teremt az emberi tényező kiiktatására és ellensúlyozására, a vezető nélküli járművekre való átváltás pedig hosszú távon nagyobb biztonságot eredményez a polgárok számára. Az átmeneti időszakban azonban új kockázatok jelennek meg, amelyek részben a nagymértékben automatizált járművek vegyes forgalomban való működésével, részben pedig a vezető és a jármű közötti összetett interakcióval (ember-gép felület), valamint a kiberbiztonsági kérdésekkel kapcsolatosak. Más kihívások a demográfiai változásokból és a személyes mobilitás különböző megközelítéseiből erednek majd.

A biztonsági és fenntarthatósági intézkedések közötti szinergiákat is jobban ki kellene használni. A kibocsátásmentes közlekedési eszközök használatának ösztönzése kéz a kézben kell hogy járjon a gyalogosok és a kerékpárosok számára a biztonságosabb környezet megteremtésével. Az új és biztonságosabb mobilitási formák szintén együtt járhatnak a mobilitáshoz való jobb hozzáféréssel a társadalom minden tagja számára, különös tekintettel a fogyatékossággal élőkre és az egyre nagyobb arányú idősekre.

Ez mutatja, hogy az uniós közúti közlekedés- és járműbiztonsági politika végrehajtásának megerősített megközelítésére van szükség, amely határozottan a hatásokra és az eredményekre fókuszál, inkluzív és kellően rugalmas a változó körülményekhez való folyamatos alkalmazkodáshoz.

Az EU hosszú távú célja továbbra is az, hogy 2050-re közel nullára csökkenjen a halálos kimenetelű balesetek száma („zéró elképzelés”). Ugyanezt kell elérni a súlyos sérülésekkel járó balesetek esetében is. Az EU továbbá új, időközi célul tűzi ki a súlyos sérüléssel járó balesetek és a halálos balesetek számának felére csökkentését 2030-ig a 2020-as adatokhoz képest (az EU valamennyi tagállama által elfogadott, közös fogalommeghatározást használva)[6].

E célok megvalósításának segítése érdekében a Bizottság a 2021–2030 közötti időszakra egy közös közúti közlekedésbiztonsági keretet javasol, amelyet egy cselekvési terv egészít ki (1. melléklet), és amelyet a tagállamokkal együttműködve 2019 közepéig részletesebben is ki

[5] „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra”, COM(2010) 389 végleges. Fehér könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144.

[6] A Tanács következtetései a közúti közlekedés biztonságáról, 2017. június 8., http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/hu/pdf

kell dolgozni. Ezt a közös közúti közlekedésbiztonsági keretet az Egészségügyi Világszervezet által világszinten javasolt és egyre több uniós tagállamban, régióban és településen már alkalmazott „biztonságos rendszer” megközelítés segítségével kell végrehajtani. A megközelítés elsődleges célkitűzése a balesetek okainak integrált kezelése olyan védelmi rétegek kialakításával, amelyek biztosítják, hogy ha az egyik elem kiesik, egy másik pótolja azt.

A „biztonságos rendszer” megközelítés szerint a közúti ütközések során előforduló halálos kimenetelű és súlyos sérüléssel járó balesetek nem a mobilitás elkerülhetetlen velejárói. Bár ütközések továbbra is lesznek, a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó balesetek javarészt megelőzhetők. A „biztonságos rendszer” elfogadja, hogy az emberek követnek el hibákat, és annak biztosítására törekszik, hogy ezek a hibák ne okozzanak halálos kimenetelű vagy súlyos sérüléssel járó baleseteket.

A gépjárművek jobb felépítése, a fejlettebb közúti infrastruktúra, valamint az alacsonyabb sebesség például mind hozzájárulhat a balesetek hatásának csökkentéséhez. A „biztonságos rendszerben” a felelősség koordinált módon oszlik meg a köz- és a magánszektor között, és alkalmazása szigorú ellenőrzés alatt áll az eredmények mérése és – szükség esetén – a tapasztalatokat, az új adatokat és az új technológiákat figyelembe vevő intézkedések meghozatala érdekében.

A tagállamok közötti jobb koordináción és a „célkitűzéseken alapuló irányítás” szerinti megközelítés bevezetésén keresztül konkrét eredmények érhetők el. A balesetek ismert okainak kezelésére irányuló hatékony fellépésnek különböző eszközöket és intézkedéseket kell egyesítenie. A jogalkotást például alátámaszthatja az uniós és a nemzeti finanszírozás esetében a közúti közlekedésbiztonsággal kifejezetten kapcsolatban álló támogathatósági kritériumok alkalmazása, a levont tanulságok és a gyakorlati tapasztalatok hatékonyabb megosztása, valamint a tudatosság növelését célzó kampányok szervezése. Ez biztosítja, hogy az uniós finanszírozás még közvetlenebbül támogassa a biztonságra jelentőst hatást gyakorló fellépéseket. A Bizottság ezenkívül minden érdekelt felet arra szólít fel, hogy tegyen önkéntes vállalásokat a „zéró elképzelés” ambiciózus céljaihoz igazodva (lásd az 1. mellékletben található cselekvési tervet).

A Bizottság úgy támogatja ezt a megközelítést, hogy a tagállamokkal szoros együttműködésben olyan fő teljesítménymutatókat javasol, amelyek közvetlenül összefüggnek a halálos kimenetelű és a súlyos sérüléssel járó balesetek csökkentésével. A mutatókat a tagállami hatóságok szakértőivel és az érdekelt felek széles rétegeivel egyeztetve kell meghatározni úgy, hogy azok egységes mérési módszertant és közösen megállapított alapértékeket is magukban foglaljanak, és (a lehetséges mértékben) számszerű eredménycélokhoz kapcsolódjanak. A Bizottság meg fogja vizsgálni, hogy miként támogathatja a tagállamokat a módszertannal és a mérésekkel kapcsolatos együttes munkában.

A jogalkotás (beleértve az uniós szintűt is) továbbra is kulcsfontosságú szerepet fog játszani az integrált „biztonságos rendszer” megközelítés érvényesítésében. 2018 márciusa óta hatályban van az e-segélyhívást szabályozó jogi aktus.[7] Az e-segélyhívás súlyos baleset esetén automatikusan tájékoztatja a sürgősségi segélyszolgálatokat, és közli a jármű helyét. A rendszer a személygépjárművekben és a könnyű haszongépjárművekbe kötelező, és az első „e-segélyhívó” rendszerrel felszerelt járművek várhatóan 2018 közepére jelennek meg az uniós közutakon. A rendszer városi környezetben akár 40%-kal, míg vidéken akár 50%-kal is felgyorsíthatja a segélyszolgálatok reakcióidejét. A Bizottság jelenleg vizsgálja a rendszer más járműtípusokra való kiterjesztésének lehetőségét.

[7] (EU) 2015/758 rendelet és 585/2014/EU határozat.

A „harmadik mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomag” részeként a Bizottság két jogalkotási javaslatot fogad el a közúti közlekedésbiztonság céljainak előmozdítása érdekében. Az egyik célja az uniós járműbiztonsági előírások átalakítása úgy, hogy például magukban foglalják a legújabb biztonsági elemeket, a másik pedig a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelését kívánja fejleszteni.

Az uniós gépjárműipar élharcosa volt az olyan műszaki megoldások kifejlesztésének, amelyek lehetővé teszik az egyre inkább megfizethető járműbiztonsági rendszerek bevezetését. Bár ezek mind segítenek a balesetek megelőzésében, további fellépésre van szükség. A hatékonyabb aktív és passzív járműbiztonsági elemek elengedhetetlenek a járművekben utazók, a gyalogosok, a kerékpárosok, valamint az egyéb veszélyeztetett úthasználók védelme érdekében. A Bizottság ezért javasol egy új, kötelező járműbiztonsági intézkedéseket tartalmazó átfogó csomagot, amely az uniós közutak általános baleseti helyzetének javítása érdekében új balesetmegelőző rendszereket és továbbfejlesztett aktív és passzív biztonsági intézkedéseket egyaránt magában foglal. Az új járműbiztonsági elemek költséghatékonyak, megvalósíthatók, és nagy potenciállal rendelkeznek a járműveken belüli és kívüli úthasználókat érő halálos kimenetelű és súlyos sérüléssel járó balesetek számának csökkentése terén. Ezenkívül az automatizált járművek szélesebb körű elterjedésének is előkészítik a terepet.

A továbbfejlesztett vizsgálati előírások arra fogják kötelezni a gyártókat, hogy az idősödő lakosság védelme érdekében a járműveket még fejlettebb utasbiztonsági rendszerekkel szereljék fel. A közutakon a járművekkel osztozó gyalogosok és kerékpárosok egyre növekvő számát is jobban lehet védeni az új ütközésfelderítési képességekkel és a teherautó-vezetők jobb közvetlen látóterével. A javasolt új intézkedések választ adnak olyan társadalmi problémákra is, mint a gyorshajtás vagy az okostelefonok használata a kormánynál. Ezek az új járműbiztonsági intézkedések összességében elengedhetetlenek a közúti közlekedésbiztonság javításához.

A Bizottság második jogalkotási javaslata a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésének javítását, valamint a balesetek számának és súlyosságának csökkentését célozza. Fejleszti a közúti közlekedésbiztonsági eljárások átláthatóságát és nyomon követését (hatásvizsgálatok, ellenőrzések, vizsgálatok), és új eljárást vezet be, amelynek célja a balesetek kockázatainak feltérképezése a teljes hálózaton belül. Ez lehetővé teszi a közutak biztonsági szintjeinek összehasonlítását Európa-szerte, valamint a megalapozott befektetési döntések meghozatalát, beleértve az uniós finanszírozást. A jogalkotás alkalmazási körét továbbá ki kell bővíteni a transzeurópai közlekedési hálózaton túli, az Unión átnyúló közlekedés szempontjából releváns főútvonalakra, amelyeken a súlyos balesetek jelentős része történik. A jogalkotás minden uniós polgár és vállalkozás érdeke, mivel ők is használják az integrált közúti hálózatot, továbbá megerősíti számos olyan tagállam gyakorlatát, amelyek már kibővítették az uniós jogszabályok alkalmazási körét a transzeurópai közlekedési hálózaton kívüli főbb útvonalakra.

Az előrelátható jövőben a fejlett gépjármű-technológiának a jelenlegi fizikai infrastruktúrára kell alapoznia. A javaslat ezért lehetővé teszi az új technológiai jellemzők (például sávelhagyást megakadályozó rendszerek) bevezetéséhez szükséges, infrastrukturális teljesítményre vonatkozó követelmények jövőbeli meghatározását (például egyértelmű útburkolati jelek és közúti jelzések). Ez lesz az első példa arra, hogy milyen jelentős

mértékben hozzá tud járulni az infrastruktúra az összekapcsolt és automatizált mobilitási rendszerek biztonságos bevezetése érdekében.

A Bizottság globális szinten továbbra is vezető szerepet fog játszani a közúti közlekedésbiztonsági kérdésekben, és szorosan együttműködik a nemzetközi szervezetekkel, különösen az Egyesült Nemzetek Szövetségével, megosztja a műszaki know-how-t és a jó gyakorlatokat, és lehetséges utakat keres a nemzetközi finanszírozási kezdeményezésekben való részvételre. Folytatódni fog a kifejezett együttműködés különösen az EU szomszédaival, a nyugat-balkáni országokkal, Törökországgal és a keleti partnerséggel, valamint a mediterrán régióval.

A cselekvési terven, valamint a tagállamokkal és az érdekelt felekkel való szoros együttműködésen keresztül a Bizottság célja biztosítani, hogy a mobilitási rendszer következő években bekövetkező átalakulásával továbbra is a biztonság legyen az első. A „biztonságos rendszer” megközelítés alkalmazásával a közúti közlekedésbiztonsági keretben előterjesztett intézkedések valós hatással bírnak, további jelentős és szükséges fejlesztéseket hoznak az uniós közutak biztonsági teljesítménye terén, és ami a legfontosabb, életeket mentenek.

3. ÖSSZEKAPCSOLT ÉS AUTOMATIZÁLT MOBILITÁS: Az út megépítése a következő mérföldkőig

3.1. Az összekapcsolt és automatizált járművek európai bevezetésére irányuló stratégia

A vezető nélküli járművek és a fejlett összekapcsoltsági rendszerek biztonságosabbá és könnyebben megoszthatóvá teszik a járműveket, és több felhasználó számára teszik elérhetővé a mobilitási szolgáltatásokat. Ezek a technológiák segíthetnek napjaink közúti közlekedési rendszert érő legfőbb kihívásainak leküzdésében, például a közúti közlekedésbiztonság, a közlekedési torlódások, az energiahatékonyság és a levegőminőség terén. Jelentősen módosítani fogják a mobilitási mintákat, és átalakítják a közösségi közlekedést és a várostervezést. A járművezetők számára bizonyos vezetési körülmények között egyéb tevékenységek végzését lehetővé tévő járművek 2020-ra kereskedelmi forgalomban kapható termékek lesznek. Ezek a fejlesztések a teljes autóipari ökoszisztémát megváltoztatják.[8] A vezető nélküli mobilitásnak az EU gazdaságának egészére is messzemenő hatásai lesznek, befolyásolja a versenyképességét és technológiai vezető szerepét, növekedési potenciálját (produktivitás és az egyéb ágazatokra, például a telekommunikációra vagy az elektronikus kereskedelemre gyakorolt továbbgyűrűző hatások), valamint a munkaerőpiacot (létszámcsökkentések, valamint új munkahelyek és új készségek iránti kereslet).

Annak érdekében, hogy Európa a gépjármű-automatizálás és összekapcsoltság nemzetközi élmezőnyében maradjon, és a munkahelyeket az EU-n belül tartsa, elengedhetetlen, hogy a kulcsfontosságú technológiák Európában fejlődjenek, hogy az automatizált és önvezetés biztonságos, a jogszabályi keret pedig korszerű legyen, és Európa megfelelő környezetet biztosítson a technológiai fejlődésnek.

Az európai ipar a nemzetközi verseny tekintetében jó pozícióból indul. Az uniós gépjárműipar a technológiai innovációinak köszönhetően az egyik legversenyképesebb világszerte. Az EU

[8] Az automatizálás valamennyi közlekedési módra (vízi, légi, vasúti és közúti), a személy- és áruszállításra, valamint a közösségi és egyéni közlekedésre is kihat, azonban a nagyközönségre vitathatatlanul a közúti közlekedés automatizálása lesz a legnagyobb hatással.

világelső az automatizálás terén. A pontosabb helymeghatározást kínáló, Galileo műholdas rádiónavigációs szolgáltatások szintén egyértelmű előnyt jelentenek. Más forradalmi technológiákhoz hasonlóan természetesen a vezető nélküli járművek bevezetése is rejt magában kockázatokat és lehetőségeket. Mindazonáltal az első becslések összességében ösztönző gazdasági hatásokra utalnak, feltéve, hogy az EU kihasználja a lehetőségeket, és a vonatkozó munkahelyeket a területén belülre vonzza.[9]

A kutatások szerint a balesetek kilencven százalékát emberi hiba okozza[10]. Azzal, hogy nincs szükségük járművezetőre, az önvezető járművek jelentős mértékben hozzájárulhatnak a közúti közlekedésbiztonság fejlesztéséhez. A vezető nélküli járművek például jobban betartják a közlekedési szabályokat, és gyorsabb a reakcióidejük, mint az embereké. Az összekapcsolt és automatizált járművek segíthetnek a torlódások csökkentésében is, mivel megkönnyítik a közös járműhasználatot, valamint új és fejlettebb üzleti modelleket támogatnak (mobilitás mint szolgáltatás), aminek köszönhetően a városokban kevésbé lesz vonzó a járműbirtoklás.

Az EU már elkezdte előkészíteni a terepet, például az együttműködő intelligens közlekedési rendszerekről[11] és a jövőbeli 5G kommunikációs technológiáról[12] szóló stratégiák elfogadásával. A világ más részeivel ellentétben az EU-ban a szükséges jogszabályi keret jelentős része már rendelkezésre áll. Az európai járművekre vonatkozó típusjóváhagyási keret átalakítására például 2018-ban került sor, amelynek során olyan piacfelügyeleti szabályokat vezettek be, amelyek biztosítják, hogy a járműveknek, beleértve a vezető nélküli járműveket valós uniós belső piacuk legyen. Az uniós keret az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságában részt vevő nemzetközi partnerekkel való nemzetközi harmonizáció viszonyítási alapjaként szolgál. Az EU ezenkívül rendkívül fejlett az adatvédelmi szabályok terén is, amelyek meghatározzák a digitális egységes piac jövőjét.

Azonban még ennél is többre van szükség. Az EU-nak egyértelmű, haladó szellemű és határozott programra van szüksége, hogy fenntartsa a vezető szerepét ebben az ágazatban, amelyet rendkívül nagy verseny jellemez. A technológia gyorsan változik, és a folyamatban lévő és leendő programok leghatékonyabb kihasználása, az állami és magánberuházások összehangolt erőfeszítéseinek maximalizálása, valamint az összekapcsoltság és az automatizálás közötti szinergiák teljes körű kiaknázása érdekében európai és nemzeti szinten elengedhetetlen a koordinált megközelítés és a kutatások finanszírozásával, valamint a demonstrációs és telepítési tevékenységekkel kapcsolatos prioritások meghatározása. A vezető nélküli járművek tekintetében az első lépések megtételére nemzeti szinten már sor került a tagállamokban (például az Egyesült Királyságban, Németországban, Franciaországban, Svédországban, Hollandiában), különösen a demonstrációk és a nagy léptékű tesztelések terén. A nagy léptékű tesztek fontos szerepet játszanak a vonatkozó technológiák fejlesztésében és telepítésében, és segítik az együttműködést az érintett szereplők között, a Bizottság pedig célzott felhívásokkal támogatja a határokon átnyúló koordinációt és a vezető nélküli járművekkel kapcsolatos, nagy léptékű, határokon átnyúló kísérleteket[13].

---

[9] A Bizottság tanulmánya (2018): https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe

[10] „A halálos kimenetelű közúti balesetek csökkentése: a gépjárműbiztonság javítása az Európai Unióban” című, COM(2016) 787 bizottsági jelentés.

[11] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/AUTO/?uri=CELEX:52016DC0766

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588

[13] http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417

Az ágazatnak és a tagállamoknak való iránymutatást lehetővé tévő további intézkedésekre van szükség a vezető nélküli járművek, valamint azoknak a leendő összekapcsoltsági hálózatokkal és egyéb járművekkel való interakciójának fejlesztése érdekében. Ezek magukban fogják foglalni az együttműködő intelligens közlekedési rendszerekre irányuló szolgáltatások bevezetésének felgyorsítását is. Az amszterdami nyilatkozat egyértelmű uniós iránymutatásra szólított fel a piac széttagoltságának elkerülése és a megfelelő befektetések meghozatala érdekében[14]. Egyes tagállamok már bevezették a saját stratégiájukat, és elkezdték a nemzeti jogszabályok elfogadását. Uniós szinten belső piaci megközelítésre van szükség a harmonizáció és interoperabilitás, valamint a jogbiztonság minimális szintjének biztosításához.

A sokrétű kihívásokra adott válaszként és a technológiai fejlődés nyújtotta új lehetőségek előnyeinek kiaknázása érdekében a Bizottság uniós megközelítést javasol, amely három egymással összefüggő stratégiai célon alapul:

– a kulcsfontosságú technológiák és infrastruktúra fejlesztése az EU versenyképességének megerősítése érdekében;
– az összekapcsolt és automatizált vezetés biztonságos és biztos kialakításának biztosítása;
– a vezető nélküli mobilitás társadalmi-gazdasági hatásainak kezelése.

Az uniós fellépés segíthet az ágazat jövőbeli fejlesztésére vonatkozó közös elképzelés kialakításával, valamint annak biztosításával, hogy a főbb kérdésekre (például közúti közlekedésbiztonság és kiberbiztonság) vonatkozó uniós jogszabályi és politikai keret készen álljon az új termékek és szolgáltatások piaci bevezetésére. Ezenkívül a kulcsfontosságú technológiák, szolgáltatások és infrastruktúra fejlesztésére és határokon átnyúló terjesztésére irányuló támogató fellépést is kínál, beleértve a következő uniós többéves pénzügyi keret szerinti partnerség kialakítását, amely mind az európai polgárokat, mind pedig az európai ipart segíti és támogatja. És ami a legfontosabb, az EU segíthet az új technológiák társadalmi elfogadása szempontjából döntő jelentőséggel bíró, kapcsolódó társadalmi problémák megoldásában és a közös európai megoldások kialakításában; különösen a személyes adatok védelme, az autonóm rendszerek fejlesztésével kapcsolatos etikai döntések, a balesetek esetén felmerülő felelősségek egyértelmű megosztása, valamint a munkahelyekre és készségekre gyakorolt hatás terén[15].

A három átfogó célkitűzés megvalósítását segítő, meghatározott és kiegészítő fellépések az összekapcsolt és automatizált mobilitásra vonatkozó uniós stratégiáról szóló kísérő közleményben[16] szerepelnek.

3.2. A szállítás során megvalósuló információcsere digitális környezetének kialakítása

Az összekapcsolt és automatizált mobilitásra irányuló uniós stratégiát támogató kezdeményezéseken kívül ez a harmadik mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomag magában foglal két javaslatot is, amelyek célja a közlekedési szolgáltatók és hatóságok közötti információcsere teljesen digitális és harmonizált környezetének kialakítása. Az európai tengeri közlekedésre vonatkozó egyablakos rendszerről és az elektronikus áruszállítási

[14] https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf

[15] Lásd továbbá a mesterséges intelligenciáról szóló közleményt (COM(2018) 237) és az új digitális technológiákkal kapcsolatos felelősségről szóló szolgálati munkadokumentumot (SWD(2018) 137).

[16] COM(2018) 283.

információról szóló javasolt rendeletek kiegészítik egymást, és lehetővé teszik az elektronikus és egyszerűsített információcserét a vállalatok és a hatóságok között a teljes szállítási útvonalon, az uniós kikötőknél lévő beléptetési helyektől az áruk végső rendeltetési helyéig[17]. A két javaslat csökkenti a bürokráciát, és megkönnyíti a logisztikai műveletekkel kapcsolatos digitális információ áramlását, jobban összekapcsolja a különböző szállítási módokat, és ezáltal hozzájárul a multimodális megoldások kialakításához.

4. TISZTA MOBILITÁS: Az éghajlati kihívások leküzdése az uniós ipar versenyképességének megőrzése mellett

4.1. A versenyképes akkumulátorok „ökoszisztémájának” kialakítása Európában – Stratégai cselekvési terv

Az akkumulátorgyártás és -fejlesztés stratégiai szempontból elengedhetetlen Európa számára a tiszta energiaforrásokra való átállás tekintetében, és az autóipari ágazat versenyképességének kulcsfontosságú tényezője. Ezáltal elengedhetetlen része a Bizottság által az új iparpolitikai stratégiában meghatározott célnak is, amely arra irányul, hogy az EU az innováció, a digitalizáció és a dekarbonizáció terén világelső legyen[18].

A versenyképes és fenntartható európai akkumulátorgyártó ipar kialakításának azonnali kihívása rendkívül jelentős, és Európának gyorsan kell cselekednie a globális versenyben, hogy elkerülje a versenytársainktól való nagyobb technológiai függést, és kiaknázza az akkumulátorokban rejlő munkahelyteremtési, növekedési és befektetési potenciált. Egyes előrejelzések szerint 2025-től Európa éves szinten akár 250 milliárd EUR-t termelő akkumulátorpiaccal rendelkezhet, amelyet legalább 10–20 óriásgyár láthat el (tömeges akkumulátorcella-gyártással foglalkozó létesítmények), és amely kizárólag az uniós igényeket fedi le[19].

A szükséges befektetés mértékét és sebességét figyelembe véve ezzel az ipari kihívással nem lehet széttagoltan foglalkozni.

2017 októberében a Bizottság a kulcsfontossági ipari érdekelt felekkel, az aktív tagállamokkal és az Európai Beruházási Bankkal közösen elindította az „**Európai Akkumulátorszövetséget**[20]”. Az együttműködési platform célja a megfelelően integrált és az ipar által vezérelt akkumulátorcella-gyártásra vonatkozó projektek megjelenésének megkönnyítése, az EU erősségeinek egyesítése, az értéklánc különböző szereplői közötti együttműködés erősítése, a szinergiák felszabadítása, valamint a versenyképesség és a méretgazdaságosság növelése. Az „Európai Akkumulátorszövetség” elindítása óra számos kézzel fogható fejlemény történt az akkumulátorcella-gyártás és a kapcsolódó ökoszisztémák fejlesztését célzó ipari konzorciumok és partnerségek bejelentésével.

Ezt a lendületet kell továbbvinni.

---

[17] COM(2018) 278 és COM(2018) 279.

[18] A GEAR 2030 magas szintű munkacsoportnak a gépjárműipar jövőjéről szóló jelentése is az akkumulátorokat jelöli meg az egyik elsődleges beavatkozási területként. https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native

[19] Forrás: Európai Innovációs és Technológiai Intézet InnoEnergy http://www.innoenergy.com/

[20] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

Az „Európa mozgásban” csomag részeként és az „Európai Akkumulátorszövetségben” részt vevő ipari érdekelt felekkel (több mint 120 szereplő)[21] való konzultációt és szoros együttműködést követően a Bizottság az **akkumulátorokra vonatkozó átfogó stratégiai cselekvési tervet** (2. melléklet) terjeszt elő, amely meghatározza az innovatív, fenntartható és versenyképes európai akkumulátor-ökoszisztéma létrehozását segítő konkrét intézkedéseket.

A cselekvési terven keresztül a Bizottság nem pusztán a határokon átnyúló és integrált európai megközelítést támogatja, hanem a körforgásos gazdasággal összhangban nagyobb hangsúlyt fektet a fenntartható akkumulátorgyártásra a teljes értékláncon át, az (elsődleges és másodlagos) nyersanyagok kitermelésétől és feldolgozásától az akkumulátorcellák és akkumulátorcsomagok tervezési és gyártási szakaszán keresztül egészen az akkumulátorok használatáig, újbóli használatáig, újrahasznosításáig és ártalmatlanításáig. Ez a megközelítés előmozdítja a jól teljesítő akkumulátorok gyártását és használatát, és az uniós értéklánc egészében fenntarthatósági teljesítménymutatókat határoz meg.

A cselekvési terv uniós szinten egyesíti a célzott intézkedéseket, beleértve a nyersanyagokkal, kutatással és innovációval, finanszírozással/befektetéssel, szabványosítással/szabályozással, kereskedelemmel és készségfejlesztéssel kapcsolatosakat, annak érdekében, hogy a körforgásos gazdasággal összhangban világelsővé tegye Európát a fenntartható akkumulátorok gyártása és használata terén.

A cselekvési terv konkrétabban az alábbiakat célozza:

- a nyersanyagokban gazdag, EU-n kívüli országokból származó **nyersanyagokhoz való hozzáférés biztosítása**, az európai nyersanyagforrásokhoz való hozzáférés megkönnyítése, valamint a **másodlagos nyersanyagokhoz** való hozzáférés az akkumulátorok körforgásos gazdaságán belüli újrahasznosításon keresztül,
- **a méretgazdaságos európai akkumulátorcella-gyártás és a teljes mértékben versenyképes európai értéklánc támogatása:** a kulcsfontosságú ipari szereplők és nemzeti hatóságok összehozása; partneri együttműködés a tagállamokkal és az Európai Beruházási Bankkal az innovatív és integrált, méretgazdaságos gyártási projektek támogatása érdekében, jelentős határokon átnyúló és fenntarthatósági dimenzióval,
- **az ipari vezető szerep megerősítése** a fejlett (például lítiumion) és forradalmi (például félvezető) technológiák számára nyújtott, **fokozott uniós kutatási és innovációs támogatáson keresztül,**
- **magasan képzett munkaerő kialakítása és megerősítése az akkumulátor-értéklánc valamennyi részén** a készséghiány leküzdése érdekében megfelelő képzéseket, továbbképzéseket és átképzéseket biztosító, valamint Európát az akkumulátorfejlesztés és -gyártás szakértői számára vonzó helyszínné tévő uniós és tagállami szintű fellépésen keresztül,
- **az uniós akkumulátorcella-gyártó ipar fenntarthatóságának támogatása a lehető legkisebb ökológiai lábnyommal**. Ezt a célkitűzést elsősorban a biztonságos és fenntartható európai akkumulátorgyártásra vonatkozó előírások meghatározásával kell megvalósítani,

[21] Az ipar és az innováció területén tevékenykedő több mint 120 szereplő vett részt ebben a munkában, és közösen fogalmaztak meg ajánlásokat a végrehajtás előtt álló kiemelt intézkedésekkel kapcsolatban. http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/

- **a konzisztencia biztosítása az EU szélesebb körű szabályozói és támogató keretrendszerével** (a tiszta energiára vonatkozó stratégia és a mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomagok, kereskedelempolitika stb.).

Az azonosított fellépések képesek lehetnek arra, hogy rövid és középtávú hatást gyakoroljanak különösen az uniós cellagyártásra, valamint hogy segítsék a hosszabb távú strukturális változás megvalósítását, amely hozzájárul a teljes akkumulátor-értékláncot lefedő és az akkumulátortechnológia új generációit megalapozó uniós akkumulátor-ökoszisztéma létrehozásához.

Ezt az együttműködést a különböző fellépések sikeres végrehajtása érdekében tovább kell erősíteni, és a Bizottság minden érdekelt fél elköteleződésére és részvételére számít az európai akkumulátorkihívás leküzdése terén. Ennek érdekében a Bizottság az Európai Akkumulátorszövetség keretében továbbra is szorosan együttműködik a tagállamokkal és az ágazattal, hogy a lendületet kihasználva biztosítsa, hogy az elkötelezettség és a megtett intézkedések mihamarabb kézzelfogható eredménnyel járjanak.

A cselekvési tervvel a Bizottság szeretné elindítani Európát a kulcsfontosságú ágazatban betöltött vezető szerep felé vezető úton, támogatni a munkahelyteremtést és a körforgásos gazdaságon belüli növekedést, valamint biztosítani a tiszta mobilitást, a jobb környezetet és az uniós polgárok jobb életminőségét.

4.2. A közúti közlekedési ágazat CO_2-kibocsátására vonatkozó uniós jogszabályi keret kiegészítése

Az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégiában a Bizottság politikai kötelezettségvállalást tett a nehézgépjárművek CO_2-kibocsátására vonatkozó első uniós jogszabály javaslatára. A harmadik mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomagban a Bizottság eleget tesz ennek a kötelezettségvállalásnak[22]. A tehergépjárművekre, buszokra és távolsági buszokra vonatkozó CO_2-kibocsátási szabványokra irányuló javaslat az közúti közlekedés üvegházhatásúgáz-kibocsátását kezelő jogszabálykeret fontos kiegészítése. A javaslat a személygépkocsikra és teherautókra vonatkozó, 2017 novemberében a második mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomag részeként elfogadott, 2020 utáni CO_2-kibocsátási szabványok folytatásaként értékelhető.

Ez a jogalkotási javaslat elengedhetetlen a párizsi megállapodásban foglalt uniós kötelezettségvállalásoknak való megfelelés és a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keret végrehajtása érdekében. A nehézgépjárművek CO_2-kibocsátása a közúti közlekedésből származó kibocsátás negyedét teszi ki, és ez az arány 2030-ra tovább fog nőni. Az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentésére irányuló célok költséghatékony megvalósítása nem lehetséges a nehézgépjármű-ipar hozzájárulása nélkül.

A közúti fuvarozók, amelyek többsége kis- és középvállalkozó, üzemanyag-megtakarításról maradhatnak le. Bár hosszú távon az lenne az érdekük, hogy a leghatékonyabb jármű beszerzésével csökkentsék az üzemanyagáraknak való kitettségüket, a piaci és szabályozói akadályok miatt a költséghatékony és innovatív technológiák nem elég elterjedtek a piacon. A Bizottság ezen akadályok megszüntetését javasolja olyan eszközökkel, mint a Bizottság által az előző két mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomagban javasolt euromatricáról szóló

[22] COM(2016) 501.

irányelv, a tiszta üzemű gépjárművekről szóló irányelv, valamint az alternatív üzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó cselekvési terv.

Az uniós gyártókat és alkatrész-szállítókat az a veszély fenyegeti, hogy elveszítik az innovatív technológiák terén játszott vezető szerepüket. Az olyan jelentős piacok, mint az Egyesült Államok, Kanada, Japán, Kína és India az elmúlt években üzemanyag-fogyasztási és/vagy kibocsátási szabványokat vezettek be az innováció ösztönzése és a járművek hatékonyságának gyors fejlesztése érdekében. A Bizottság javaslata konkrét löketet ad az ágazaton belüli, karbonszegény technológiákkal kapcsolatos, EU által vezetett innovációknak és beruházásoknak.

A Bizottság úgy véli, hogy a nehézgépjárművekből származó CO_2-kibocsátást a fokozatos megközelítés alkalmazásával és korai felülvizsgálati záradékkal célszerű szabályozni. A jogszabályalkotásnak a rendelkezésre álló első előnyök kiaknázására kell törekednie, és biztosítania kell, hogy a leginkább költséghatékony és már elérhető technológiák gyorsan behatoljanak a legnagyobb tehergépjárművek piacára. A legnagyobb tehergépjárművek négy fő csoportja az első olyan járműtípusok, amelyek esetében az EU 2019-től megbízható és igazolt kibocsátási adatokkal fog rendelkezni. A nehézgépjárművek teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának 65–70%-át teszik ki.

A három évnyi hivatalos tanúsító adatok alapján végzendő, 2022. évi felülvizsgálatot követően a még fejlettebb technológiák hatásait fokozatosan kell bevezetni. A szükséges tanúsítási jogszabályok által még nem érintett, egyéb járműtípusok esetében is meg lehet határozni CO_2-kibocsátásra vonatkozó célértékeket. Ez az autóbuszokat, a távolsági autóbuszokat, a kisebb tehergépjárműveket és az utánfutókat érinti.

Azok az autóbuszok, amelyek esetében az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes erőátviteli rendszerek széles körben elérhetők, nem tartoznak az első fejezetben meghatározott, kibocsátáscsökkentésre irányuló célértékek hatálya alá, mivel ki kell alakítani az üvegházhatásúgáz-kibocsátásukra vonatkozó adatok gyűjtésére és tanúsítására irányuló jogszabályi keretet. A tiszta üzemű gépjárművekről szóló felülvizsgált irányelv és az alternatív üzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó cselekvési terv azonban a közbeszerzések révén közvetlenül fogja támogatni az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes autóbuszok városi bevezetését. Ez olyan támogatási intézkedésekkel egészül ki, amelyek célja a második mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomag részeként elfogadott cselekvési tervben meghatározott alternatívüzemanyag-infrastruktúra kialakításának felgyorsítása. A Bizottság által indított és a Régiók Bizottsága által támogatott „tiszta buszok bevezetése” kezdeményezés továbbá platformot biztosít a tiszta autóbuszok bevezetésének felgyorsítására[23].

A Bizottság felszólítja az Európai Parlamentet és a Tanácsot, hogy késedelem nélkül fogadja el ezt a jogszabályt a nehézgépjármű-ágazat és a közúti szállítás többi része közötti kibocsátási szakadék mélyítésének elkerülése, a közlekedési vállalatoknak az alacsonyabb üzemanyag-költségekből való részesülése, valamint az uniós gyártók és alkatrész-szállítók hosszú távú versenyképességének biztosítása érdekében.

4.3. Új üzemanyagár-összehasonlítási módszer a fogyasztók számára

Az elektromos közlekedés és a különböző alternatív üzemanyagokat használó járművek gyors elterjedésével a Bizottság olyan módszertant terjeszt elő, amely lehetővé teszi a felhasználók

[23] https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

számára a különböző üzemanyagok árának egyértelmű összehasonlítását[24]. Ez segít az üzemanyagárak átláthatóságának és a fogyasztók tudatosságának növelésében, beleértve az új járművek vásárlását, és hozzájárul az energiaforrások diverzifikációjához a közlekedési ágazatban, valamint a CO_2 és egyéb szennyezőanyagok kibocsátásának csökkentéséhez.

4.4. A gumiabroncsok hatékonyabb címkézése

A gumiabroncsok címkézéséről szóló uniós rendelet az üzemanyag-megtakarítás, valamint a közúti közlekedés biztonságának biztosítása érdekében az üzemanyag-hatékony és biztonságos, alacsony külső gördülési zajkibocsátású gumiabroncsok használatát mozdítja elő[25]. A rendelet további célja, hogy a fogyasztók a bevezetésre kerülő szabványos címke révén bővebb tájékoztatásban részesüljenek, amely a vásárlási döntéseikre is kihat. Mivel a gumiabroncsok 20–30%-kal módosíthatják a jármű üzemanyag-fogyasztását, a teljesítményüknek jelentős hatása van a járművek üzemanyag-hatékonyságára és -kibocsátására.

A Bizottság javaslatának célja a rendelet megerősítése és hatékonyabbá tétele[26]. Célja különösen, hogy gumiabroncs-vásárláskor a címke egyértelmű láthatóságát biztosítsa a fogyasztó számára. Ez azt is jelenti, hogy a potenciális vásárlók fel tudják ismerni a címkét és meg tudják érteni például a pontosságra és megbízhatóságra vonatkozó teljesítménymutatókat. A rendelet ezenkívül szélesíteni kívánja a címkén szereplő teljesítménymutatók körét, új elemeket tervez bevezetni, és adott esetben jobban figyelembe veszi más uniós szakpolitikák prioritásait, mint például a körforgásos gazdaság menetrendjét. A rendelet végezetül megerősíti a piacfelügyeleti jogszabályok alkalmazását.

4.5. Tehergépjárművekre vonatkozó tervezési előírások a CO_2-kibocsátás csökkentése és a biztonság növelése érdekében

A járművek aerodinamikai teljesítménye közvetlen hatással van a CO_2-kibocsátásra. A Bizottság ezért az egyes közúti járművek tömegére és méretére vonatkozó jogszabályok felülvizsgálatát javasolja a dátum előrehozása érdekében, hogy a gyártók még inkább lekerekített és aerodinamikus kabinokkal rendelkező, új nehézgépjárműveket tudjanak piacra dobni 2019 után három évvel[27]. A nehézgépjárművekre vonatkozó CO_2-szabványok bevezetésére irányuló bizottsági javaslattal együtt a javaslat célja, hogy hozzájáruljon a közlekedésből származó CO_2-kibocsátás csökkentéséhez, és védje a környezetet. A másik cél az úthasználók biztonságának, valamint a vezetők láthatóságának és kényelmének növelése és az intermodális szállítás folyamatos megkönnyítése.

4.6. Az energiaadózás keretének felülvizsgálata az elektromos közlekedés előmozdítása érdekében

Bár e csomag részeként nem kerül sor az energiaadózásról szóló irányelv átfogó felülvizsgálatára, a Bizottság továbbra is keresi a lehetőségeket az elektromos közlekedés előmozdítására az irányelv későbbi felülvizsgálata fényében. Továbbá a kizárólag a minimum adómérték meghatározásán alapuló uniós szintű megközelítés már most lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy az uniós jogszabályok módosítása nélkül is az alacsony kibocsátású

[24] Az (EU) 2014/94 irányelv 7. cikkének (3) bekezdése, valamint az (EU) 2014/94 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelően az alternatív üzemanyagok egységárának összehasonlítására vonatkozó közös módszertanról szóló bizottsági végrehajtási rendelet (C(2018(2751) szerint.

[25] (EK) 1222/2009 rendelet.

[26] COM(2018) 296.

[27] (EU) 2015/719 irányelv. COM(2018) 275.

mobilitás támogatásának megfelelően alakítsák az adómértékeket. A tagállamoknak különösen a dízelolaj kedvezményes adóját kell felülvizsgálniuk.

4.7. A transzeurópai közlekedési törzshálózat kialakításának észszerűsítése az alacsony kibocsátású mobilitás megvalósítása érdekében

Az infrastruktúra a közlekedési rendszer tiszta, biztonságos, digitális és összekapcsolt megoldásai kialakításának elengedhetetlen eszköze. A transzeurópai közlekedési hálózat Európa közlekedési infrastruktúrájának gerince. A Bizottság célja, hogy biztosítsa annak hatékony, intelligens, biztonságos és fenntartható mivoltát. A közös előírások meghatározásával, a minőségi infrastruktúra-projektek létrehozásával és az innováció ösztönzésével jelentős hatással van a teher- és személyszállítás mobilitási mintáira. Ezért a „harmadik mobilitáspolitikai kezdeményezéscsomag” magában foglal egy rendeletre irányuló javaslatot, amelynek célja a transzeurópai közlekedési törzshálózat kialakításának megkönnyítése és a multimodalitás előmozdítása. A javasolt intézkedések célja az engedélyek megadásának, a közbeszerzések és egyéb közigazgatási eljárások egyszerűsítése a még hatékonyabb folyamat, még nagyobb átláthatóság és társadalmi elfogadottság biztosítása érdekében. Ez a javaslat ezért a tisztább, biztonságosabb és még összekapcsoltabb mobilitás katalizátoraként fog szolgálni azáltal, hogy előnyben részesíti a transzeurópai közlekedési törzshálózattal kapcsolatos projektek engedélyezését.[28]

A csomagot továbbá az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében meghirdetett pályázati felhívás is támogatja. A közúti közlekedésbiztonsághoz, a digitalizációhoz és a közlekedési ágazat multimodalitásához közvetlenül kapcsolódó projektekbe való befektetésre 450 millió EUR értékű uniós támogatás fog rendelkezésre állni.

5. KÖVETKEZTETÉSEK

A harmadik „Európa mozgásban” csomaggal a Bizottság azokat a széles körű jogalkotási javaslatokat és támogatási intézkedéseket egészíti ki, amelyek átfogó, integrált és előretekintő megközelítést tesznek lehetővé a tiszta, összekapcsolt és versenyképes mobilitás uniós polgárok számára való biztosítása terén. A digitalizáció, a dekarbonizáció és az innováció azt jelenti, hogy a mobilitás fordulóponthoz érkezett. Az EU-nak ki kell használnia az ezekkel járó új lehetőségeket, és megfelelően fel kell készülnie az átmenet során felmerülő számos kihívásra. A mobilitás az áruk és személyek mozgásának sarokköve, amely az Európai Unió megfelelő működése szempontjából alapvető. Ezért elengedhetetlen, hogy megfelelően kezeljük, és hogy az EU és különösen a fontos mobilitási ágazatai képesek legyenek megőrizni vezető szerepüket ezen a gazdaság és a társadalom szempontjából létfontosságú területen, versenyképesek maradjanak a jövőben, és képesek legyenek biztosítani a mobilitási szolgáltatások biztonságát, tisztaságát és fenntarthatóságát. A Bizottság ezért felszólítja a társjogalkotókat a jogalkotási javaslatok ezen parlamenti ülésszak során történő mihamarabbi elfogadására, és ezáltal annak biztosítására, hogy „Európa mozgásban” maradjon.

[28] COM(2018) 277.