

DR. RIXER ATTILA*
DR. TÓTH LAJOS**

AZ EU KÖZÖS ÁRUSZÁLLÍTÁSI – LOGISZTIKAI POLITIKÁJA

1. BEVEZETÉS

Az EU közös áruszállítási – logisztikai politikája önállóan nem létezik, de az EU közös közlekedéspolitikájának szerves részeként jól azonosítható.

Az EU közös közlekedéspolitikája egyrészt az EU ilyen irányú cselekvésében testesül meg, másrészt az EU különféle dokumentumaiban jelenik meg.

Az EU közös politikáinak sajátossága – így a közlekedésié is –, hogy a **szubszidiaritás elvének** megfelelően a konkrét cselekvések a **tagállamok** (pl. még a közlekedési infrastruktúra finanszírozása is hagyományosan állami forrásokon alapul, függetlenül attól, hogy regionális, nemzeti vagy közösségi beruházásról van-e szó), vagy a **helyi önkormányzatok** (pl. a városi közlekedés fejlesztése tekintetében) feladata, míg **közösségi szinten** általában a jogszabályi intézkedésekre, a jól bevált gyakorlatok támogatására, a közösségi alapokból való támogatásra, a jogharmonizációs intézkedésekre kerül sor, vagyis amikor a kitűzött cél tekintetében nemzeti szinten nem lehet kielégítő eredményre jutni, vagy ha a javasolt lépés – méretei, hatásai, határokon átnyúló jellege vagy hatása miatt – közösségi szinten jobban megvalósítható.

Érdekes **sajátossága a közös közlekedéspolitikának**, hogy a közlekedés, mint terület, az EU Alapszerződésében (azaz az EU elsődleges joganyagában), az EU rendeletekben, irányelvekben, határozatokban (azaz az EU másodlagos jog-

* Széchenyi István Egyetem, Győr, Közlekedési Tanszék, főiskolai tanár.

** Széchenyi István Egyetem, Győr, Logisztikai és Szállítmányozási Tanszék, tanszékvezető egyetemi docens.

anyagában, az Európai Bizottság Zöld (a Bizottság tervezett politikája) és Fehér Könyveiben (a Bizottság elfogadott politikája), a társulási és csatlakozási szerződésekben és egyéb dokumentumokban (pl. országjelentések) egyaránt megjelenik. Így ezek **összességükben** tükrözik vissza a közös közlekedéspolitikát.

2. A KÖZÖS KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

Az Európai Közösség igazából csak a Maastrichti Szerződés által megerősítetten kezdte meg a Római Szerződés által előírányzott közös közlekedéspolitika tényleges kialakítását és alkalmazását a politikai, intézményi és költségvetési alapok tekintetében egyaránt.

A **közös közlekedéspolitika jövőbeni fejlesztéséről** az Európai Bizottság első **Fehér Könyve** – amelynek **szerkezeti vázát** az *1. táblázat* mutatja be – 1992 decemberében jelent meg, amelynek irányadó alapelve a fenntartható mobilitási közösségi keret kialakítása és a közlekedési piac megnyitása volt.

Ezután 1995-ben, majd 1998-ban jelentette meg az Európai Bizottság a fenntartható mobilitást biztosító közös közlekedéspolitikájáról szóló **közleményeit**, amelyek elsősorban egyrészt megismételték a közlekedéspolitikai **célkitűzéseket**, másrészt konkretizálták az elkövetkező időszakra az **intézkedési programot**. Példaképpen az 1998. évi közlemény **szerkezeti vázát** a *2. táblázat* mutatja be.

A Bizottság 2001. szeptember 12-én adta ki a **második közös közlekedéspolitikai Fehér Könyvét** az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni” címmel (továbbiakban: Fehér Könyv), amelynek **szerkezeti vázát** a *3. táblázat* mutatja be.

A Fehér Könyv **irányelveit** (a közlekedéspolitika alapelveit és a legfontosabb intézkedéseket) – mintegy vezetői összefoglalásként – a *4. táblázat* foglalja össze.

A Fehér Könyv lényegi **négy részének** (fejezetének) főbb pontjait (**témaszervezetét**) az *5-8. táblázatok* mutatják be.

A Fehér Könyvet célszerűen úgy szerkesztették, hogy az összefoglaló részben – amely lényegében követi a lényegi négy rész szerkezetét – és a négy részben először az 1992 óta eltelt időszak helyzetértékelésére kerül sor, majd a következmények, illetve problémák feltárására és összegzésére, végül pedig a problémamegoldást célzó intézkedések megfogalmazására és indoklására.

A Fehér Könyv **I. melléklete** foglalja össze a négy részben javasolt **intézkedéseket**, a részek 10 fejezete szerint tagoltan, összesen 45 intézkedéscsomagként, illetve 65 különböző intézkedésként.

Így a javasolt közös közlekedéspolitikai **intézkedések** lényegében háromszor azonosíthatók a Fehér Könyvben, különféle aspektusokban, ezzel is kiemelve a **Cselekvési program** központi politikai jelentőségét.

A közös közlekedéspolitikai **helyzetkép** problémáinak, trendjeinek számszerű bemutatása információgazdag **táblázatokkal és grafikonokkal** alátámasztott mind a négy részben, mind pedig a **II. mellékletben**.

A **közös közlekedéspolitika helyzetképét és problémáit** jól tükrözik

- a közlekedéspolitikai elvek (*4. táblázat*) és
- a négy rész fejezetcímei (*5-8. táblázatok*).

A Fehér Könyv **következtető része** szerint az EU közlekedési piacának az elmúlt tíz év során történt sikeres megnyitása – a vasúti kivétellel – (amelynek

talán a leglátványosabb eredménye, hogy a közúti kabotázs valósággá vált) ellenére változatlanul tény, hogy a belső piac teljessé tételét és a fenntartható mobilitás kialakítását megnehezítik a versenynek a gazdasági és a társadalmi harmonizáció hiányából eredő torzulásai. A közös közlekedéspolitika összehangolt fejlesztésének elmaradása miatt jelentkező legfőbb **problémák**:

- az egyes közlekedési módok teljesítményének egyenlőtlen növekedése (pl. a közúti közlekedés teljesítménye az áru fuvarozási piacon 1970-1998 között több mint háromszorosára nőtt, piaci részaránya 1998-ra 44%-ra növekedett),
- torlódások a főutakon és vasútvonalakon, a városokban és a repülőterek környékén, (a forgalmi torlódások költsége az EUR 17 államában átlagosan 6-7 EUR/1000 utas- és tonnák),
- a környezetszennyező és egészségkárosító hatások és a nem biztonságos közutak (az áru fuvarozás átlagos externális költségei (EUR 17, 1995) a torlódások nélkül (EUR/1000 tonnák): légi 205, közút 88, vasút 19, vízi 17; 40 000 halott évente a közutakon).

Ezekhez a jövőben (2004-től kezdődően) még egy **további probléma** járul: a közlekedési teljesítményének növekedése a **kibővített Európai Unióban**.

A Bizottság **következtetése** a helyzetkép alapján: „Itt az idő dönteni ... Választani kell tehát a *status quo*, azaz a jelenlegi helyzet fenntartása és a *változás szükségességének elfogadása* között. Az előbbi – a könnyebbik lehetőség – elfogadása a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés jelentős növekedéséhez vezet, és végső soron veszélyeztetni fogja Európa gazdaságának versenyképességét. A második választás – megelőző intézkedések megtételét igényli, amelyek némelyikét nehéz lesz elfogadtatni – a közlekedési kereslet kijelölt irányokban terelésére szolgáló és az egész Európa gazdaságának fenntartható módon való fejlődését biztosító szabályozás új formáinak alkalmazásával jár.”

A Bizottság becslése szerint 2010-re a **közlekedési teljesítmények** az 1998. évi teljesítményhez képest nőnek: az utaskilométer 24, a tonnakilométer 38%-kal, amelyek hatásaként 26%-os járműkilométer-növekedés (torlódás) és 27%-os CO₂-kibocsátás-növekedés (környezetszennyezés) várható.

Ennek csökkentésére a Bizottság – tekintettel az EU hatalmi ágaira – gazdasági szempontból **három** lehetőséget (**forгатókönyvet**) azonosított:

- *A változat*: a közúti közlekedés befolyásolása az árképzésre összpontosítva,
- *B változat*: A változat + a többi közlekedési mód hatékonyságát növelő intézkedések (jobb minőségű szolgáltatások, logisztika, technológiafejlesztés és -váltás)
- *C változat*: B változat + a transzeurópai hálózatba történő infrastrukturális beruházások (Fehér Könyv III. melléklet) + a közlekedési munkamegosztás átrendeződését eredményező különleges gazdasági, környezeti, közlekedési stb. intézkedések (Fehér Könyv I. melléklet 2. táblázat és IV. melléklet).

A Fehér Könyv a **C változaton alapul**, és **célul** tűzi ki az **áru fuvarozás** területén 2010-re az 1998. évi áru fuvarozási munkamegosztási arány elérését.

A Fehér Könyv szerint a Bizottság tudatában van annak, hogy ehhez a **közös közlekedéspolitikán túlmutató átfogó stratégia** szükséges: „A közlekedési munkamegosztás átrendezésének – még soha el nem ért – célja nem csupán a Fehér Könyvben 2010-ig megvalósítani javasolt közlekedéspolitikai intézkedések nagyra törő programjának megvalósítását jelenti, hanem azt is, hogy a nemzeti

vagy helyi szinten is megfelelő intézkedéseket kell tenni, az ott érvényesülő gazdaság-, város- és területfejlesztési, szociális és oktatási, városi közlekedési, költségvetési és fiskális, verseny-, valamint közlekedéskutatási politikákkal összhangban.”

3. A KÖZÖS KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÁRUSZÁLLÍTÁSI – LOGISZTIKAI VONATKOZÁSAI

A Fehér Könyvben felvázolt közös közlekedéspolitika **súlypontja** az áru fuvarozás mind a célok, és az intézkedések, mind pedig a négy rész fejezetei tekintetében.

A Fehér Könyv számos **áruszállítási – logisztikai vonatkozása közül példaképpen** a következőket emeltük ki:

- **A fuvarozó vállalatok** éles versenyben állnak egymással és más közlekedési módokkal, amelyek következménye, hogy általánossá vált a munkaidőre, a jogszultságra vonatkozó előírások, sőt a közlekedésbiztonság alapvető elveinek megszegése. Ezért át kell szervezni az ágazatot. Ennek főbb irányjai:
 - ⇒ a vállalatok szilárdabb alapokra helyezése a **vállalategyesítések és a szakosodás** ösztönzésével,
 - ⇒ a **kisvállalkozások vagy a tulajdonosfuvarozók támogatása** a magas színvonalú szolgáltatások nyújtására alkalmasabb (pl. a logisztikai tevékenységekre is kiterjedő, és fejlett információs és irányítási rendszereket alkalmazó) szervezeti formákban való csoportosulása érdekében,
 - ⇒ a **fuvarozási szerződéseikben** a továbbhárítható költségekre vonatkozó rendelkezések harmonizációja (pl. a tarifák módosítása az üzemanyagárak jelentős változása esetén).
- A **közúti közlekedés biztonságára** vonatkozó teljes körű jogi szabályozás megteremtése, különösen az alábbiak tekintetében:
 - ⇒ a munkaidő átszervezése
 - ⇒ a tehergépjármű-forgalom hétvégi tilalmának harmonizációja,
 - ⇒ a hivatásszerű képzés bevezetése.
- A **közúti közlekedési ellenőrzések és büntetések harmonizációja**, különösen az alábbiak tekintetében:
 - ⇒ a jogszabályok egységes értelmezése, alkalmazása és érvényesítése,
 - ⇒ a büntetések és a járművek forgalomból történő kivonásának feltételei,
 - ⇒ a vezetési és pihenési idők ellenőrzésének növelése,
 - ⇒ az információ rendszeres cseréjének ösztönzése,
 - ⇒ a digitális menetíró 2003-ig történő bevezetése, valamint
 - ⇒ a műholdas nyomkövetés elterjesztése.
- A **vasúti áruszállítási piac liberalizálása a transzeurópai áru fuvarozási vasúthálózaton** 2003-ig és **a teljes nemzetközi hálózaton** 2008-ig, valamint a valódi közös piac megteremtése a vasúti áru fuvarozásban (pl. a nemzeti fuvarpiacok megnyitásával a kabotázs számára, az interoperabilitás megteremtésével, a biztonság növelésével, a tisztán áru fuvarozási vasútvonalak kijelölésével és építésével, az új üzemeltetőkkel, a nemzeti infrastruktúra-menedzserek európai szintű szervezetének létrehozásával).

- A **kombinált áruszállítás kiterjesztésének** és korszerűsítésének támogatása (pl. *Marco Polo Program*) a háztól házig szállítás megteremtésére és az átrakási idők csökkentésére, különösen a következők révén:
 - ⇒ a konténerek és cserefelépítmények szabványosítása, valamint
 - ⇒ a teljes rakományok integrált szállítására szakosodott, ún. fuvarintegrátor-rendszer kialakítása.
- Az **áru fuvarozást előnyben részesítő** (elsőbbséget adó) **multinacionális folyosók** létrehozása.
- EU szinten **összehangolt forgalomirányító rendszer és intézkedések** kialakítása az áru fuvarozási forgalmi viszonyok javítására.
- Az **infrastruktúra használati díjának fokozatos érvényesítése** a közösségi költségeket kifejező árszerkezetben és harmonizált közösségi keretszabályozási rendszerben.
- A kereskedelmi célra használt **üzemanyagok harmonizált közösségi adózatása**.

4. ÖSSZEFOGLALÁS ÉS KITEKINTÉS

Az EU közös közlekedéspolitikája részeként azonosíthatók az **EU közös áruszállítási – logisztikai politikájának súlyponti** elemei. Ez a politika is két-szintű:

- koncepcionális (dokumentumok) és
- cselekvési (intézkedések).

Ugyanakkor a közlekedéspolitikában érvényesül egy **folyamati mechanizmus**: Fehér Könyv koncepció → beépülés az EU elsődleges és másodlagos joganyagába → cselekvési program, intézkedések → ütemterv (határidőkkel, felelősökkel) → átfogó értékelés a Bizottság által → következő Fehér Könyv stb.

Az EU közös közlekedéspolitikája természetesen az EU tagországokra irányul, de a Fehér Könyv már figyelembe veszi a 2004. évi **bővítés** hatásait is a negyedik részben („A közlekedés globalizálódásának kezelése”), de véleményünk szerint a bővítés olyan hatásokkal jár, hogy valószínűleg egy újabb közös közlekedéspolitikai Fehér Könyv összeállítására lesz szükség.

Az összeurópai (**páneurópai**) **közlekedés** szempontjából a **Páneurópai Közlekedési Konferenciákon** (Prága 1991, Kréta 1994, Helsinki 1997, Budapest 2000.) kidolgozott **páneurópai közlekedéspolitikai célokat, alapelveket és eszközöket** is célszerű figyelembe venni (pl. az ún. krétai-helsinki páneurópai folyosók tekintetében, amelyek közül a IV., az V., a VII. és a X. hazánkat is érinti).

Tekintettel arra, hogy az EU közös közlekedéspolitikájában kitűzött célok és javasolt intézkedések a 2004. májusi csatlakozás után már ránk is érvényesek lesznek, célszerű ezeknek a hazai közlekedési, illetve áruszállítási – logisztikai politikába való beillesztése.

1. táblázat
 „A Közös Közlekedéspolitika (KKP) jövőbeni fejlődése.
 A fenntartható mobilitási közösségi keret kialakításának általános
 megközelítése” Fehér Könyv (Európai Bizottság, 1992) szerkezeti váza

Bevezetés: 1992 mint a KKP fordulópontja
A közlekedésgazdaság: trendek és tendenciák
A Közös Közlekedéspolitika céljai és hatóköre
A fenntartható mobilitás jelentősége a Közösség egésze szempontjából <ul style="list-style-type: none"> • A Közös Közlekedéspolitika céljai • Általános megközelítés
Kérdések és lehetséges válaszok <ul style="list-style-type: none"> • A belső piac kialakításának befejezése, megerősítése és célszerű működtetése • A hatékony integrált rendszer kialakítási akadályainak kezelése <ul style="list-style-type: none"> ⇒ kiegyensúlyozatlanságok és nemmegfelelőségek ⇒ a közlekedési igények, az intermodális verseny és együttműködés ⇒ környezetvédelem és -fenntartás: a közlekedés környezeti erőfeszítéseinek növelése ⇒ a használók és a nemhasználók közlekedésbiztonsági védelme ⇒ a szociális politika és a közlekedés ⇒ a KKP külkapcsolati dimenziójának erősítése
Közösségi politika és a prioritások <ul style="list-style-type: none"> • Akcióprogram • A használók és a nemhasználók közlekedésbiztonsági védelme • Környezet • Szociális védelem • Külkapcsolatok
Mellékletek I. Táblázatok II. Térképek III. A Közös Közlekedéspolitika prioritásai <ul style="list-style-type: none"> • A Közösségi Közlekedési Rendszer fejlesztése és integrációja <ul style="list-style-type: none"> ⇒ gazdasági és jogszabályi keretek ⇒ technikai harmonizáció ⇒ kutatás és fejlesztés ⇒ hálózatfejlesztés • közlekedési biztonság • környezetvédelem • szociális védelem • külkapcsolatok

2. táblázat

A fenntartható mobilitást biztosító közös közlekedéspolitikáról (CTP) szóló 1998. évi bizottsági közlemény felépítési váza és a CTP 3 fő célkitűzése (dőlt vastag betűkkel kiemelve) és 10 célkitűzése (dőlt betűkkel kiemelve)

I. A fenntartható mobilitás közlekedéspolitikai kerete
II. A közlekedéspolitikai keret jövőbeni fejlesztése
III. A rendszerhatékonyság és a verseny javítása 1. <i>Piacra jutás és a piacok működtetése</i> 2. <i>Integrált közlekedési rendszer</i> 3. <i>Igazságos és hatékony díjak a közlekedésben</i> 4. <i>Gazdasági és szociális kohézió</i> 5. <i>A jogszabály helyes alkalmazásának biztosítása</i>
IV. Minőségjavítás 1. <i>Biztonság</i> 2. <i>Környezet</i> 3. <i>Fogyasztóvédelem és a közlekedési szolgáltatások minőségjavítása</i>
V. A külkapcsolati hatásosság javítása 1. <i>Európai kapcsolatok</i> 2. <i>Európán kívüli kapcsolatok</i>
VI. A hosszabb távú perspektívák 1. <i>Piacra jutás és a piacok működése</i> 2. <i>Integrált közlekedési rendszerek</i> 3. <i>Igazságos és hatékony díjak a közlekedésben</i> 4. <i>Gazdasági és szociális kohézió</i> 5. <i>Biztonság</i> 6. <i>Környezet</i> 7. <i>Fogyasztóvédelem és a közlekedési szolgáltatások minőségjavítása</i> 8. <i>Külkapcsolati dimenzió</i> 9. <i>A jogszabályok helyes alkalmazásának biztosítása</i>
VII. Végkövetkeztetések
Mellékletek <ul style="list-style-type: none"> • Akciók 1998-2000 • Akciók 2001-2004 (2010)

3. táblázat
Az Európai Bizottság 2001. évi ún. európai
közlekedéspolitikai Fehér Könyvének szerkezete

FEHÉR KÖNYV: AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSPOLITIKA, 2010
Fehér Könyv irányelvei
1. rész: Kiegyensúlyozott viszony kialakítása a közlekedési módok között I. Ellenőrzött verseny II. Közös stratégiák valamennyi közlekedési mód számára
2. rész: Szűk keresztmetszetek kezelése I. A nagy közlekedési tengelyek tehermentesítése II. A finanszírozás: komplex feladat
3. rész: A használókra irányuló közlekedéspolitika I. A közúti közlekedés biztonságának növelése II. Valóságos költségek a felhasználók számára III. Emberközpontú közlekedés IV. A városi közlekedés racionalizálása
4. rész: A közlekedési globalizáció kézben tartása I. A bővítés megváltoztatja a kiindulási helyzetet II. A kibővített Európa hatásosabb fellépése a nemzetközi színpadon
Végkövetkeztetések: váltoállítást a jövőnek
Mellékletek <ul style="list-style-type: none"> • Akcióprogram • Közlekedési adatok • A tagállamok és az Európai Parlament által előterjesztett projektek, és azok felvétele a „Specifikus projektek” jegyzékébe (az ún. Hesseni-jegyzék) és ezek bizottsági felülvizsgálata • Az intelligens közlekedést támogató műszaki fejlesztések és rendszerek

4. táblázat

A Fehér Könyv irányelvei: közlekedéspolitikai alapelvek és főbb intézkedések

FEHÉR KÖNYV IRÁNYELVEI
<p>Közlekedéspolitikai alapelvek</p> <ul style="list-style-type: none"> • A közös közlekedéspolitika mérlege – az ellentétek sokasága • Túlsúlyfoltosság: a kiegyenlítetlen közlekedési arányok következményei • A közlekedési kereslet növekedése a kibővített EU-ban • A közlekedés bekapcsolásának a szükségessége a fenntartható fejlődésbe • Az európai közlekedéspolitikából kiinduló összstratégia szükségessége
<p>A Fehér Könyv legfontosabb intézkedései</p> <ul style="list-style-type: none"> • A vasúti közlekedés újraélesztése • A közúti közlekedés javítása • A tengeri és a belvízi hajózás támogatása • A légi közlekedés és a környezetvédelem növelése • Az intermodalitás megvalósítása • A Transzeurópai Közlekedési Hálózat kiépítése • A közúti közlekedés biztonságának emelése • Hatásos díjszabás-politika • A használók jogainak és kötelességeinek elismerése • A funkcionáló kistávolságú közlekedés • A környezetbarát és teljesítőképes közlekedési eszközöket szolgáló kutatás és technológia • A globalizáció közben tartása • A fenntartható közlekedési rendszert meghatározó környezeti célok közép- és hosszú távú továbbfejlesztése

5. táblázat
A Fehér Könyv 1. részének témaszerkezete

<p>1. RÉSZ: KIEGYENSÚLYOZOTT VISZONY KIALAKÍTÁSA A KÖZLEKEDÉSI MÓDOK KÖZÖTT</p>
<p>I. Ellenőrzött verseny A. A közúti közlekedés javítása 1. A szükséges átstrukturálás 2. A jogszabályi fejlesztés 3. Erősebb ellenőrzés és súlyosabb szankcionálás B. A vasúti közlekedés újraélesztése 1. A vasúti közlekedés közös piaci integrációja 2. Az infrastruktúra optimális használata 3. A szolgáltatások korszerűsítése C. A légi közlekedés növekedésének kézben tartása 1. A légtér túlszűfolttsága elleni küzdelem 2. A repülőterek kapacitásának és használatának átgondolása 3. A légi közlekedés és a környezetvédelem növelése 4. A biztonsági színvonal fenntartása</p>
<p>II. Közös stratégiák A. Tengeri – belvízi – vasúti szövetség 1. Nagysebességű tengeri út(vonal)ak kiépítése 2. Innovatív teljesítménykínálat B. Az intermodális üzem támogatása: az új Marco Polo-program C. Kedvező technikai feltételek kialakítása 1. Áruforgalmi integrátorok tevékenységének támogatása 2. Konténerek és csereszekrények szabványosítása</p>

6. táblázat
A Fehér Könyv 2. részének témaszerkezete

2. RÉSZ: SZÚK KERESZTMETSZETEK KEZELÉSE
I. A nagy közlekedési tengelyek tehermentesítése A. Áruszállítási prioritású multimodális folyosók B. Nagysebességű személyszállítási hálózat C. Jobb közúti közlekedési feltételek D. Infrastruktúra-nagyprojektek 1. Az Alpok-alagút kiépítése 2. A Pireneusok „átbocsátóképessége” 3. Új előresorolt projektek 4. Nagyobb biztonság az alagutakban
II. A finanszírozás: komplex feladat A. Korlátozott közpénzek B. Bizonytalan magánbefektetők megnyugtatósa C. Innovatív finanszírozási rendszer: pénzügyi kiegyenlítés a közlekedési módok között

7. táblázat
A Fehér Könyv 3. részének témaszerkezete

3. RÉSZ: A HASZNÁLÓKRA IRÁNYULÓ KÖZLEKEDÉSPOLITIKA
I. A közúti közlekedés biztonságának növelése A. Mindennapos a halál: 40 000 közlekedési halott évente B. A közlekedési halottak számának felére csökkentése <ol style="list-style-type: none"> 1. A szankcionálás harmonizálása 2. Új közlekedésbiztonsági technológiák bevezetése
II. Valóságos költségek a felhasználók számára A. Az infrastruktúra-használat lépcsőzetes díjszabása felé <ol style="list-style-type: none"> 1. Költségarányos díjstruktúra 2. Jogszabályi „ugrószőnyeg” 3. A közösségi jogi keretek szükségessége B. Üzemanyagadók harmonizációjának szükségessége
III. Emberközpontú közlekedés A. Intermodalitás a személyközlekedésben <ol style="list-style-type: none"> 1. Utazási dokument a teljes utazásra 2. Poggyászzállítás 3. Akadálymentes átszállás B. Használók jogai és kötelességei <ol style="list-style-type: none"> 1. A használók jogai 2. A használók kötelességei 3. Magasabb minőségű közszolgáltatás
IV. Városi közlekedés racionalizálása A. A közlekedésben felhasznált energiahordozók diverzifikálása <ol style="list-style-type: none"> 1. Új jogi keretek kialakítása az alternatív üzemanyagokra 2. Kereslet gerjesztése a pilotprojektek révén B. A legjobb megoldások támogatása

8. táblázat
A Fehér Könyv 4. részének témaszerkezete

A KÖZLEKEDÉSI GLOBALIZÁCIÓ KÉZBEN TARTÁSA
I. A bővítés megváltoztatja a kiindulási helyzetet A. Az infrastrukturális kihívás B. A jól kiépített vasúthálózat esélyei C. A tengerhajózási biztonság új dimenziója
II. A kibővített Európa fellépése a nemzetközi színpadon A. Az Európai Unió egységes képviselése a nemzetközi grémiumokban B. A légi közlekedés külső dimenziójának sürgető kérdése C. Az egész világra kiterjedő program szükségessége: GALILEO