

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény Tárty: „A személyek mobilitása a kibővített Európai Unióban és ennek hatása a szállítási eszközökre”

(2006/C 28/09)

2005. február 10-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy a Működési Szabályzat 29. cikkének (2) bekezdésében foglaltak értelmében saját kezdeményezésű véleményt bocsát ki a következő tárgyban: „A személyek mobilitása a kibővített Európai Unióban és ennek hatása a szállítási eszközökre”

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2005. október 4-én elfogadta véleményét (előadó: Philippe LEVAUX).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. október 26–27-én tartott, 421. plenáris ülésén (a 2005. október 26-i ülésnapon) 74 szavazattal, 4 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt:

1. A saját kezdeményezésű vélemény tárgya

1.1 2020–2030-ra a ma 25 tagot számláló Unió minden bizonnyal új tagállamokkal bővül majd, Romániával, Törökországgal, Bulgáriával, Horvátországgal stb. kezdve. További lehetséges bővítések feltételezése nélkül is valószínű, hogy – együttműködés és kereskedelem tekintetében – az EU közvetlen hatókörzete kiterjed majd olyan periférián elhelyezkedő országokra, mint például Ukrajna, Grúzia és Oroszország.

1.2 Ezen a hatalmas, kontinens méretű területen – amely egy kelet-nyugati irányban 6 000 km, észak-déli irányban 4 000 km hosszú téglalapot formál – a személyszállítás területén új igények merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy a szabadság elvének megfelelően lehetővé váljon a szabad mozgás, hogy az európai demokrácia olyan formája alakulhasson ki, amely feltételezi a kultúrák közötti kapcsolatot, illetve a gazdasági fejlődés elősegítése érdekében.

1.3 A lisszaboni csúcson 2000-ben meghatározott célkitűzésre való tekintettel olyan szállítóeszközöket kell kifejleszteni, amelyek megfelelnek a következő két-három évtized valószínű mobilitási igényeinek:

„Európának a világ legversenyképesebb és legdinamikusabb tudásalapú gazdasági térségévé kell válnia, amely képes a fenntartható gazdasági fejlődésre, s ugyanakkor a foglalkoztatás mennyiségi és minőségi javítására, továbbá nagyobb társadalmi kohézió megteremtésére.”

1.4 Így az egyéni és közforgalmú személyszállító eszközök elengedhetetlen fejlesztését célzó javaslatokban a következő tényezőket kellene figyelembe venni:

– a személyek mozgásával kapcsolatos, 2020–2030 táján fellépő mennyiségi és minőségi igényekre vonatkozó frissebb előzetekintő tanulmányok,

– „aktívabb” viselkedés az európai polgárok részéről, az Európai Unió által a 21. század kezdetén kitűzött versenyképességi célokból eredően;

– az európai polgárok magatartásának változása – környezetbarátabb magatartás,

– cserekapcsolatok igénye a kultúra, a kulturális örökség (művészet, építészet stb.), az oktatás, a tudomány területén,

– az Unió népessége kozmopolitábbá válik, területe pedig csaknem kétszeresére nő;

– új technológiák megjelenése és elterjedése, ami új közlekedési eszközöket alakíthat ki (éppen ezért a létrehozásukhoz és megvalósításukhoz szükséges szabályozást, kutatási előirányzatokat és a befektetések finanszírozási módját gyorsan meg kell határozni),

– az Európán kívülről, elsősorban Délkelet-Ázsiából, Kínából és Indiából érkező kereskedelem és idegenforgalom növekedése.

1.5 A személyszállítási eszközök fejlesztésének vizsgálatakor és az erre vonatkozó intézkedések meghozatala során – a befogadás és az esélyegyenlőség elvét szem előtt tartva – mindenképpen gondolni kell a csökkent mozgásképességű utasokra, vagyis a fogyatékkal élő vagy idős személyekre és a kisgyermekekre. Annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a korlátozott mozgásképességű utasok számára is az önálló, akadálymentes mobilitást, olyan szabályozó rendelkezéseket kell kialakítani, amelyek garantálják, hogy a jövőbeli szállítási eszközök és a hozzájuk kapcsolódó infrastruktúrák elérhetőek lesznek számukra. Ez megtörténik a légi közlekedésben, amely esetében az Európai Bizottság olyan rendeletet terjeszt elő, amely meghatározza a csökkent mozgásképességű utasok jogait ⁽¹⁾.

1.6 Az EGSZB megállapítja, hogy az Európai Unió évtizedek óta aktívan foglalkozik az áruszállítással, számos intézkedést hozott a teherszállítás kapacitásának növelésére az európai kereskedelem, és ezáltal a gazdasági fejlődés ösztönzése érdekében. A közlekedési infrastruktúra így megsokszorozódott, elsősorban a közúton, ritkábban vasúton, és csak kivételes esetben a vízi szállítás területén.

⁽¹⁾ Kidolgozás alatt álló EGSZB-velemény a következő tárgyban: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a légi járműveken utazó csökkent mozgásképességű személyek jogairól”

1.7 2005 végén az Európai Bizottság közleményt ad ki „Az európai közlekedési politika, 2010: a választás ideje” című fehér könyvben tett javaslataira kapott félidei eredményekről. Ekkor lehetővé válik az utasok által a közlekedési politikában elfoglalt hely változásának értékelése, és annak ellenőrzése, hogy a fenntartható fejlődés figyelembe vétele megnyilvánul-e abban, hogy az áruszállítás egyre inkább áttér a közútról az alternatív szállítási módokra (vasút, belvízi és tengeri hajózás stb.). Az EGSZB a fent említett mérleg alapján, a megfelelő időben, szokásos formában véleményt fog alkotni, amelynek itt most nem kíván elébe menni.

1.8 A mérlegre várva azonban az EGSZB megállapítja, hogy – bár léteznek a Nemzetközi Vasúti Szövetség által kiadott becslések az összes utas- és kilométerszámról Nyugat-Európában a 2010–2020-as időszakra⁽²⁾ – a személyszállításról nincs átfogó elemzés. Évtizedek óta az uralkodó nézet, úgy tűnik az, hogy a teherszállítás igényeinek kielégítésével megfelelő megoldásokat kapunk a személyszállításban is. Ez a megközelítés alátámasztja a közúti infrastruktúra fejlesztését, amely mind a teherszállításra, mind az egyéni és közforgalmú személyszállításra használható (személygépkocsi, autóbusz). A közútnak mindig megvolt ez a kettős feladata. Ma azonban – a forgalom erősödése miatt – a teherszállítás és a személyszállítás sok útvonalon nehezen fér meg egymás mellett, sőt veszélyes. Ez, a teherszállítás iránti kiemelt igény a közúti infrastruktúra előnyben részesítését eredményezi a többi szállítási mód kárára, hiszen az mind teherszállításra, mind személyszállításra felhasználható.

1.9 Az EGSZB úgy véli, hogy ez a helyzet:

- a fehér könyvben rögzített prioritásoktól távol áll, hiszen az az utast helyezi a közlekedési politika középpontjába,
- nehezen felel meg annak a megerősített szándéknak, mely szerint a fenntartható fejlődés elveit figyelembe kell venni,
- kevésbé kedvező a mindenképpen szükséges európai kohézióra nézve, hiszen az a csere – legyen az bármilyen természetű, tehát a személyek mobilitása is – megkönnyítésén keresztül érhető el,
- nem számol azzal az előnnyel, amelyben az Európai Unió részesülhet a Kínából és Indiából érkező nemzetközi idegenforgalom fejlődése folytán, amelynek 2030-ra olyan szintet kellene elérnie, amellyel lehetővé válna évente több százmillió állampolgárunk utazása a világban.

1.10 A fentiekből kifolyólag az EGSZB, mivel maga nem készíthet tanulmányokat, kéri az Európai Bizottságot egy gyors, globális felmérés elkészítésére a következő célokkal:

- az EU-ban és annak közvetlen hatókörzetében a személyforgalom jelentőségének felbecsülése a 2020–2030-as időszakra,
- a 2020–2030-as időszak tekintetében az európai térségből a nemzetközi úti célok felé utazó európaiak jelentőségének felbecsülése, illetve az EU-ba idegenforgalmi vagy üzleti céllal beutazó, és annak területén utazó külföldiek nagyságrendjének értékelése,
- az előretételek alapján annak ellenőrzése, hogy a különböző programokban jelenleg tervezett kapacitások megfelelőek-e a személyszállítási igények kielégítésére a 2020–2030-as időszakban,
- az Európai Unió és polgárai céljainak és érdekeinek megfelelő cselekvési tervvel együtt egy, a jelenleginél fontosabb helyet kapó közlekedési politikának szentelt új, 2010-es fehér könyv kidolgozása, melynek témája: **„A személyek mozgása a kibővített Európai Unióban és hatása a szállítási módokra a 2020–2030-as időszakban”**.

2. A személyek helyváltoztatásával és mobilitásával foglalkozó globális felmérés irányvonalai és vizsgálódási területei

2.1 Az európai térség új dimenziói: tér és idő

2.1.1 Az EGSZB szeretné, ha az Európai Bizottság fellépne annak érdekében, hogy a döntéshozókban és az európai polgárokban egyaránt tudatosuljanak a mai és a jövőbeli európai térség földrajzi dimenziói. Egy nemzedéken belül ugyanis az Európai Unió, amely ma 25 tagállamot számlál, 2020–2030-ra valószínűleg új államokat fog fogadni, közvetlen hatókörzete más államokhoz való közelsége révén (vagy a szomszéd államokkal való együttműködés kapcsán) kibővül, és átfogja az egész európai kontinentet, amikor a személy- és teherszállítás problémáját már más léptékben kell tervezni.

2.1.2 Jelenleg túlságosan kevés európai van tudatában annak, hogy az EU és hatókörzete kelet-nyugati irányban az Atlanti-óceántól Oroszország szívéig, a Fekete-tengerig és a Volgáig, észak-déli irányban pedig a Balti-tengertől a Földközi-tenger medencéjéig, tehát gyakorlatilag Afrikáig fog terjedni.

2.1.3 Ebben az új térségben a távolságok és a helyváltoztatáshoz szükséges idő már nem tekinthető a jelenlegi helyzet egyszerű folytatásának, ha figyelembe vesszük a középtávra tervezhető technológiai korlátokat és sebességet.

⁽²⁾ Lásd az 1. mellékletet.

2.1.4 Hasonlóképpen a globalizáció és bizonyos sűrűn lakott országok életszínvonalának várt és valószínű emelkedése az EU-n kívül élő több százmillió ember helyváltoztatásának mennyiségi növekedését idézi majd elő, akik minden évben be kívánnak majd lépni vagy be kell majd lépniük az európai térségbe, hogy ott utazzanak egymást követő, viszonylag rövid időtartamok alatt. Az EGSZB ezért úgy véli, hogy Európa új dimenzióit figyelembe kell venni mind a **távolságok tekintetében** (magában az európai térségben, szomszédos hatókörzetében és nemzetközi kapcsolataiban), mind pedig az **idő tekintetében** (a helyváltoztatások időtartama, a szállítóeszközök sebessége, a helyváltoztatásra szánt idő optimalizálása a felhasználók kívánsága és kötöttségei szerint).

2.2 *A személyek mobilitásával foglalkozó globális felmérés lehetséges területei*

2.2.1 A személyszállításra való igény fő okai:

A személyek és áruk szabad mozgása az európai folyamat középpontját képező egyik alapelv. Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy folyamatosan ellenőrizni kell ennek az elvnek a megfelelő alkalmazását, főként ma, a bővítés és a globalizáció kettős hatása alatt. Ennek az elvnek a tiszteletben tartása az európai demokrácia és kohézió fő feladata.

A személyek szabad mozgása (jogi, jogalkotási, a terrorizmus elleni védelemre vagy a csökkentett mozgásképességű személyek szállítására vonatkozó stb.) szabályok rögzítését kívánja meg. Ez nem tárgya ennek a saját kezdeményezésű véleménynek, amely a személyek szabad mozgása, azaz mobilitása elvének kielégítéséhez szükséges eszközök és létesítmények biztosítását tárgyalja.

Annak meghatározása, hogy a személyek miért kívánnak, illetve miért kell nekik közlekedni elengedhetetlen alapfeltétel, mivel ezen okok, és azok mennyiségi és minőségi jelentősége szerint más-más eszközökre van szükség.

2.2.2 Az EGSZB, a teljesség igénye nélkül, a következő okokat látja:

- hivatalos út (kereskedelmi, szakmai stb.)
- a képzéshez, az ismeretek cseréjéhez kapcsolódó utazás (diákcsere, konferenciák, kutatási együttműködések stb.)
- szakmai okból történő utazás (kiküldetésekkel járó munka, foglalkozás gyakorlása stb.)
- felfedezés és információcsere miatti utazás (idegenforgalom, kultúra, kulturális örökség stb.)
- egyéb

2.2.3 Az EGSZB javasolja, hogy az általa kért globális felmérés az olyan utazásokra korlátozódjon, amelyek bizonyos nagyságrendet elérő, ismétlődő vagy folyamatos áramlást okoznak.

2.2.4 Az utazás két módja

Figyelembe kell venni, hogy a személyek milyen módon kívánnak utazni, mivel ez részben meghatározza a használandó eszközöket.

Két nagy kategóriát különböztethetünk meg:

- Egyéni vagy nagyon kis csoportokban történő utazás (néhány ember, család stb.)

Megj.: A kis csoport méretének meghatározásához alapul vehetjük a KRESZ-ben megadott személyek számát, akik magánszemély által vezetett járműben utazhatnak.

- Különböző csoportos utazások (munka miatt utazók, turisták, nyugdíjasok, nyaralók stb.)

2.2.5 A megtett távolságok

Az EGSZB a globális felmérés területét korlátozni kívánja, de magát a korlátozást is át kell gondolni. Ugyanis az nyilvánvaló, hogy a megtett távolságok alapján a használható eszközök is többfélék, különbözőek lehetnek, kiegészítő és összehangolt jellegűek. Hasonlóképpen az utasok által az utazásra szánt idő is függ a megteendő távolságtól, a használt eszköztől vagy az utazás okától. Ugyanígy a megvalósítandó eszközök meghatározásakor gondolni kell arra, hogy azok mely közigazgatási szint hatáskörébe tartozzanak (állam, helyi önkormányzatok, települések stb.).

2.2.6 Az EGSZB ezért véli úgy, hogy különbséget kell tenni a távolságok között

- **0–100 km:** ezzel nem foglalkozik a globális felmérés, mivel ez városi vagy városkörnyéki közlekedést jelent, amiben a városok vagy város csoportok illetékesek, tehát speciális témakör, amelyet külön kell kezelni. Ugyanakkor a városi közlekedés megfelelő és koherens fejlesztése (a szolgáltatás biztonságossága, kényelme, környezetbarát jellege, minősége és folyamatossága) terén mindenütt Európában tapasztalható nehézségek megkívánják a tapasztalatok cseréjét az utazóközönség javára;
- **100–250 km:** a napi ingázás, a határ menti is, egyre gyakoribb. Például a lakóhely és munkahely közötti útvonalon, a gyors és olcsó közlekedési eszközöknek köszönhetően, amelyek lehetővé teszik a nagy városközpontoktól távol lakók számára a munkahelyre történő napi bejárást;

- **250–750 km:** olyan távolságok, amelyeknél meg kell vizsgálni, hogy milyen körülmények között konkurálhat egymással a közúti (személygépkocsi vagy autóbusz) és a vasúti közlekedés (hagyományos vagy nagy sebességű vonat);
- **250–750 km:** olyan távolságok, amelyeknél meg kell vizsgálni, hogy milyen körülmények között konkurálhat egymással a vasúti (nagy sebességű vonat) és a légi közlekedés;
- **több mint 1 500 km:** Európában kontinens léptékű távolság, amely esetén – a kisebb távolságokkal ellentétben – az időfaktor elsődleges, és megkerülhetlenné teszi a légi közlekedést.

2.2.7 Végül a távolságokat elemző fejezetben szólni kell a nemzetközi és más földrészekre irányuló utazásokról is, hogy figyelembe lehessen venni az európai térségbe bejövő, illetve az onnan távozó hullámokat.

2.2.8 Az EGSZB természetesen azt szeretné, ha az általa kért globális felmérés a személyszállításra használható közlekedési eszközökkel és infrastruktúrával foglalkozna. E téren nem csupán meghatározni, értékelni és optimalizálni kell a meglévő eszközöket, amelyek már jórészt ismertek, hanem új utakat kell feltárni, amelyekbe gyorsan integrálhatók az elkövetkezendő évtizedekben várhatóan feltűnő technikák és technológiák. Mindez azt feltételezi, hogy az Európai Bizottság javaslatokat terjeszt elő a szállítóeszközök fejlesztésére, illetve a jövőbeli szükségletek megelőzésére vonatkozó kutatási programok elősegítésére, megszervezésére és koordinálására, amivel egyszerűen a lehetőségek integrálása is elérhető lesz.

2.2.9 A jelenleg létező személyszállító eszközöket a globális felmérés keretében a következőképpen csoportosíthatjuk:

- **Közúti szállítóeszközök:** személygépkocsival vagy autóbusszal történik az utazás. Jelenleg semmi nem indokolja ezeknek a szállítóeszközöknek a megkérdőjelezését (épp ellenkezőleg), amelyekre valószínűleg pozitívan hat majd a motorok és környezetkímélő üzemanyagok fejlődése. Két megközelítés lehetséges:
 - Hagyni, hogy a folyamatok maguktól alakuljanak, várni és figyelni a változásokat abban a reményben, hogy a legnegatívabb hatások korrigálhatók lesznek,
 - Egy voluntarista politika fő tengelyeinek meghatározása például az újfajta üzemanyagokkal működő jövőbeli járművek karbantartási és üzemanyag-ellátási hálózatainak előkészítése, bizonyos járművek és utasok számára külön infrastruktúra kialakítása és fenntartása, illetve az „intelligens autópályával”, az út menti és a hosszú autózások szükségességét szolgáló szolgáltatásokkal kapcsolatos kutatások folytatása révén.

- **A vasúti szállítás:** manapság úgy tűnik, a nagy sebességű szállítás helyezi előtérbe, és néha sajnos elterelődik a figyelem a hagyományos hálózatok hiányosságairól.

- **A légi közlekedés:** figyelembe véve az EU fejlődésének irányát, megkerülhetetlen eszköz mind a nagy távolságok megtételéhez, mind a nemzetközi cserekapcsolatokhoz. Ezek a változások, illetve az Airbus A380 gyors piacra dobása szükségessé teszik az európai légikikötői infrastruktúra (beleértve ebbe a kiszolgált városok központjaival való összeköttetést is) alkalmassá tételét arra, hogy fogadni tudja a nagy méretű repülőgépeket, és meg tudja felelni az ezáltal megnövekedett utasforgalom igényeinek.

- **Tengeri szállítás:** a Balti-tengeren, az Északi-tengeren, illetve a Földközi-tengeren helyileg és rendszeresen biztosítja a személyszállítást többé-kevésbé nagy távolságokra. Ezt a szállítóeszközt, elsősorban a „tengeri autópályák” vonalán, fejleszteni lehet és ki lehet egészíteni más közlekedési eszközökkel.

- **A belvízi hajózás:** ma marginálisnak tekinthető, kivéve néhány folyóparti fővárosban, ahol munkába járásra vagy a turizmus céljaira használják (folyami utasszállítás vagy „vízibuszok”). A továbbiakban lehetőségként kellene vele számolni, és nem kellene rendszeresen elvetni (a velencei repülőtérré való kijutás stb.).

2.3 A személyszállítás igényeinek értékelése 2020–2030 táján

2.3.1 Az EGSZB, miután megvizsgálta a személyszállításról rendelkezésre álló becsléseket és számadatokat a következő évtizedekre vonatkozóan, megállapította, hogy e területen hiányosságok tapasztalhatók. Az elmúlt időszakokról számos adat áll rendelkezésre, viszont ez nem elegendő megbízható jóslások kialakításához a jövőre nézve. Ezek nem veszik figyelembe a 25 tagállamra bővült Európai Unióban végmenő változásokat, a további tervezett csatlakozások középtávú hatásait, sem pedig az EU közvetlen hatókörzetében elhelyezkedő országokban végbement változásokat.

2.3.2 Az EGSZB-nek nincs tudomása olyan vizsgálatról, amely azzal foglalkozott volna, hogy milyen következményei és hatásai lehetnek a feltörekvő országok életszínvonal-növekedésének, amivel több százmillió ember külföldi utazása válik lehetségessé minden évben, 2020-tól kezdve Kínában, 2030-tól valószínűleg Indiában (különböző forrásokból származó becslések). Az a többször is elhangzott adat, amely szerint 100 millió kínai tudna minden évben turistaként külföldre utazni 2020-tól kezdve, ma irreálisnak tűnik. Ez ugyanakkor csupán a kínai népesség 8 %-át jelenti. Ez a jelenleg külföldre utazó japánok százalékos aránya alatt van (kb. 12 millió ember). Egy nemrégiben megjelent tanulmány megerősíti, hogy ma a kínai népesség 4 %-a él azon az átlagos életszínvonalon, mint az európai átlag. 4 % kevés, de Kínában ez 50 millió embert jelent!

2.3.3 Összehasonlításuképp, azt feltételezve, hogy csupán 50 millió kínai akar Európába jönni, és repülővel kíván az EU több országába is ellátogatni viszonylag rövid időtartamra (átlagban 10 napra), az EGSZB szeretné, ha az EU megfontolná a kapacitások szükséges fejlesztését, miután megvizsgálta a jövőre vonatkozó hipotézisek jogosságát. Arra ösztönzi a tagállamokat, hogy készüljenek fel megfelelő eszközökkel azoknak a gazdasági előnyöknek a kiaknázására, amelyeket a turizmus illetén fejlődése hozhat. Ennek hiányában, mobilitási igényük esetén, a kínaiak és az indiaiak oda mennek majd, ahol fogadni tudják őket.

2.3.4 Az EGSZB érdeklődéssel szerzett tudomást az Európai Bizottság által 2004 szeptemberében, „*European energy and transport: Scenario on key drivers*” címmel kiadott dokumentumról. A fenti dokumentum, amelyre mindenképpen utalni kell, egy számos területen, három különböző időszakra – 2010, 2020, 2030 – végrehajtott előrettekintő vizsgálat eredményeit közli. Célja elsősorban az energetikai szükségletek és a kevésbé szennyező és/vagy megújuló energiafelhasználási lehetőségek felé fordul. A VI. fejezet a közlekedéssel foglalkozik ebből a szempontból, és tesz néhány becslést, amelyet újra kellene vizsgálni, hogy kivethetőek legyenek belőlük a személyszállításra vonatkozó adatok, amelyek most a domináns helyet elfoglaló teherzállítással együtt jelennek meg ezekben a statisztikákban.

2.3.5 A jelentés mellékletében ⁽³⁾ találunk néhány jelzést a várható változásokra vonatkozóan.

Megjegyzendő, hogy ezek a becslések 30 országra vonatkoznak (a Bizottság a 25 jelenlegi tagállamhoz hozzávette még Romániát, Bulgáriát, Svájcot, Norvégiát és Törökországot). Globálisan a személyszállítás ebben a 30 országban 40 év alatt növekszik. (Gpkm = Gigapassenger-kilometer = milliárd utas/km)

– **4196 Gpkm** 1990-ben **5021** 2000-ben (+ **20 %** 10 év alatt)

– **5817 Gpkm** 2010-ben (+ **16 %** 10 év alatt)

– **6700 Gpkm** 2020-ban (+**15 %** 10 év alatt)

– **7540 Gpkm** 2030-ban (**12,5 %** 10 év alatt)

2.3.6 Az EGSZB megjegyzi, hogy – érdekes módon – az elkövetkező évtizedekre szóló növekedési becslések alatta maradnak az 1990–2000 közötti időszakban tapasztalt növekedésnek. Ezért úgy tűnhet, hogy a személyek mobilitása már nem a gazdasági vitalitás kritériuma.

2.3.7 Megjegyzendő, hogy a személygépkocsival történő közúti személyszállítás 2000 és 2030 között 45 %-kal nő, míg a vasúti szállítás csupán 30 %-kal. A légi közlekedés ugyanakkor 300 %-kal bővül. Az EGSZB nem tudja megítélni ezeknek a jóslásoknak a koherens voltát, de megjegyzi, hogy azokat

alapos vizsgálat alá kellene venni ahhoz, hogy globális képet kaphassunk a közép- és hosszú távú helyzetről.

2.3.8 Az EGSZB tehát felkéri az Európai Bizottságot egy teljes és specifikus előrettekintő vizsgálat elindítására, hogy a lehető legteljesebben fel lehessen mérni a mennyiségi és minőségi igényeket, hogy 2020–2030 táján meg lehessen felelni majd a személyszállítási igényeknek.

2.3.9 Ennek a vizsgálatnak nem kizárólag az Európai Bizottság által a fent említett dokumentumban megadott 30 országra kellene irányulnia, hanem az EU hatókörében és közvetlen közelében elhelyezkedő országokra is (Horvátország, Albánia, Ukrajna, Oroszország, Észak-Afrika stb.), amelyeknek a következő 25 esztendőben, többféle módon ugyan, de szorosabbá válik a kapcsolata az EU-val.

2.3.10 A vizsgálatnak értékelnie kellene a nemzetközi utazások hatását is, elsősorban a feltörekvő országokból (Kína, India stb.) érkezőkét, hogy fel lehessen mérni az európai térségbe való beutazásokat és az onnan történő kiutazásokat, illetve a térségen belüli mozgásokat.

3. JavaslatoK és következtetések

Az EGSZB:

3.1 Úgy ítéli meg, hogy a kibővített Európai Unióban mindenképpen biztosítani kell a személyek mobilitását a demokrácia megerősítése és az európai kohézió érdekében.

3.2 Megállapítja, hogy kevés előrettekintő tanulmány áll rendelkezésre a személyek mobilitásáról a 2030 körüli időszakban, amely lehetővé tenné a szükséges szállítóeszközök volumenének és az ennek megfelelő infrastruktúrának az értékelését.

3.3 Hangsúlyozza, hogy minden nagyszabású, európai léptékű infrastruktúra kialakításához hosszú időre (mintegy 20 évre) van szükség, mielőtt az működőképesé válna.

3.4 Úgy ítéli meg – a rendelkezésre álló információk alapján, amelyek a személyek mozgása terén erős változásokat jeleznek előre –, hogy az Európai Bizottságnak tanulmányokat, majd ezt követően egy globális és specifikus felmérést kellene készítenie ezen a téren, az áruszállítás alakulásáról készült számos tanulmánnyal és felméréssel párhuzamosan.

3.5 Javasolja, hogy ezek a felmérések képezzék a közlekedési politikáról szóló új, 2010-es fehér könyv tárgyát, melyben a 2020–2030 körüli időszak személyszállítási igényei nagyobb helyet kapnának, mint 2001-ben. Az alábbi kritériumokat kellene figyelembe vennie:

– a személyek utazásának főbb okai,

⁽³⁾ Lásd az 2. sz. mellékletet.

- az utazás módja (egyéni vagy csoportos),
- a megtett távolságok szerinti csoportosítás,
- a személyek által használt közlekedési módok, az elérhetőség, a megbízhatóság, a biztonság stb. minősége.

3.6 Javasolja az Európai Bizottságnak, hogy az érintett államokkal együtt hozza létre azokat az eszközöket, amelyek szükségesek a személyek mobilitásának biztosításához – optimális és a fenntartható fejlődés elveinek megfelelő körülmények között – az alábbiak figyelembevételével:

- a fogyatékkal élő vagy idős személyek, illetve a kisgyermekek nehézségei és korlátai, a csökkent mozgásképességű személyeket képviselő szervezetekkel együttműködve;

- a személyszállítási eszközöknél alkalmazható új technikák és technológiák kutatása és fejlesztése terén szükséges finanszírozás;
- jogalkotási, szabályozási és pénzügyi eszközök, amelyek segítségével a tagállamok az igényeknek megfelelő befektetési projekteket hajthatnak végre.

3.7 Végezetül hangsúlyozza, hogy az Európai Uniónak ügyelnie kell arra, hogy a tagállamok kiegyensúlyozott szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak mind a személy-, mind a teherszállítás területén. Tájékoztatást kér a globális felmérés elindításáról, kéri, hogy vonják be abba, és konzultáljanak vele a következtetéseket illetően.

Brüsszel, 2005. október 26.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Anne-Marie SIGMUND

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény Tárgy:

- „Javaslat tanácsi rendeletre a cukorágazat piacának közös szervezéséről”, valamint
- „Javaslat tanácsi rendeletre a közös agrárpolitika keretébe tartozó közvetlen támogatási rendszerek közös szabályainak megállapításáról és a mezőgazdasági termelők részére meghatározott támogatási rendszerek létrehozásáról szóló 1782/2003/EK rendelet módosításáról”, valamint
- „Javaslat tanácsi rendeletre az Európai Közösségen belül a cukoripar szerkezetátalakítására szolgáló ideiglenes rendszer megállapításáról és a közös agrárpolitika finanszírozásáról szóló, 1258/1999/EK rendelet módosításáról”

COM(2005) 263 final – 2005/0118-0119-0120 CNS

(2006/C 28/10)

2005. július 25-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 36. és 37. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció véleményét 2005. október 7-én elfogadta. (Előadó: Jean-Paul BASTIAN.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. október 26–27-én tartott 421. plenáris ülésén (az október 26-i ülésnapon) 103 szavazattal 22 ellenében, 18 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt:

1. Bevezetés

1.1 Az Európai Unió huszonegy országában állítanak elő répacukrot. A francia tengerentúli megyék és Spanyolország kisebb mennyiségben (280 000 tonna) nádcukrot is termelnek. Összességében az Európában gyártott cukor mennyisége az

egyedülállóan 17 és 20 millió tonna között mozog, miközben az európai cukoripar 16 millió tonnára tesz.

1.2 A vetésforgóban alkalmazott cukorrépát 350 000 termelő termeszt 2,2 millió hektáron (egy termelő átlagban valamivel kevesebb, mint 7 hektáron termel cukorrépát). A cukorrépát 236 cukorgyár dolgozza fel; ezek közvetlenül mintegy 75 000 munkavállalót foglalkoztatnak tartósan, illetve