

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek: Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata”

COM(2006) 314 final

(2007/C 161/23)

2006. június 22-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2007. február 21-én elfogadta véleményét. (Előadó: Rafael BARBADILLO LÓPEZ.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2007. március 14-15-én tartott 434. plenáris ülésen (a március 15-i ülésnapon) 144 szavazattal 3 ellenében, 24 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A közlekedéspolitikai fehér könyv 2001-es kiadása után az általános helyzet a várttól igen eltérő módon alakult. A gazdasági növekedés lassult, az olajárak erősen emelkedtek, a bővítés szárazföldi dimenziót nyitott meg az EU előtt, az új technológiai vívmányok egyre inkább csúcstechnológiai ágazattá változtatják a közlekedést, állandó a terrorizmus veszélye, és a közlekedési módok megoszlása is változott. Mindez szükségessé teszi a közlekedési politika újragondolását.

1.2 A közlekedéspolitika átfogó célkitűzése azonban változatlanul a személyek és az áruk versenyképes, fenntartható, biztonságos és környezetbarát mobilitása, amely a felhasználóknak megfelelő védelmet, a foglalkoztatottaknak pedig jobb munkakörülményeket nyújt. Ezek a célkitűzések teljes mértékben összhangban vannak a növekedésre és foglalkoztatásra vonatkozó, átdolgozott lisszaboni stratégiával, azonban nem illeszkednek teljesen az átdolgozott fenntartható fejlődési stratégia hosszabb távú célkitűzéseire és az éghajlatváltozás kihívásához. Konkrétan a felülvizsgálat még mindig nem válaszol fel egy koherens, hosszabb távú stratégiát a fenntartható közlekedésnek a felülvizsgált fenntartható fejlődési stratégiában meghatározott első célkitűzése elérése érdekében, amely szerint „a gazdasági növekedést le kell választani a közlekedés iránti kereslettől”.

1.2.1 Míg az Európai Bizottság által javasolt valamennyi olyan intézkedést támogatja, amely a különféle közlekedési módok energiahatékonyságának javítását és szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését célozza, az EGSZB megkérdőjelezi, hogy ez végső soron elégséges lesz-e a század közepére Európától megkívánt szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének maradéktalan teljesítéséhez. Ezért sürgeti az Európai Bizottságot, hogy dolgozzon ki tanulmányokat az olyan típusú intézkedésekkel kapcsolatban, amelyek szükségesnek bizonyulhatnak a közlekedés iránti kereslet általános szintje csökkentésének eléréséhez. Ezeknek a megfelelő árazási jelzések átgondolását is magában kellene foglalnia; valamint a városi területrendezésre vonatkozó politikák oly módon történő átdolgozását, hogy ezek ösztönözzék valamennyi árúnak és szolgáltatásnak a helyi szinthez közelebb eső biztosítását és az ezekhez való hozzáférést, valamint az emberek és áruk még nagyobb távolságokból történő szállításától való függés csökkentését. A tanulmányoknak arra

vonatkozó mérlegeléseket is tartalmazniuk kellene, hogy miként lehetne szélesebb körű nyilvános vitákat kezdeményezni e témakörben, valamint annak vizsgálatát, hogy a felelősségteljes egyének és vállalkozások miként tudnának legjobban hozzájárulni a hosszú távú fenntarthatósághoz saját közlekedési és utazási döntéseik, illetve magatartásuk révén.

1.3 Az EU igen különböző domborzati, területi, demográfiai stb. jellegzetességekkel rendelkező, rendkívül sokrétű terület, amelyen belül egyrészt központi fekvésű, gyakori torlódásokkal és erős átmenő forgalommal küzdő országok, másrészt kiterjedt külső régiók területek el, amelyek infrastruktúrája nincs kitéve hasonló mértékű és állandó igénybevételnek. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a közlekedéspolitikában földrajzi szempontból differenciált megközelítést kell alkalmazni.

1.4 Az EGSZB üdvözli a felülvizsgált fehér könyv célkitűzéseit, amely dokumentum célja egyfelől az összes közlekedési mód optimalizálása önmagukban és egymáshoz kapcsolódva is az egyes módzatok specifikus lehetőségeinek növelése érdekében, másfelől a környezetbarátabb és hatékonyabb közlekedési rendszerek létrehozása, biztosítva a személyek és áruk fenntartható mobilitását.

1.5 Az EGSZB szükségesnek tartja a közlekedési módok közötti interoperabilitás növelését, valamint a vasúti, tengeri és belvízi közlekedés versenyképességének növelését annak érdekében, hogy elérhető legyen a kívánt hatékonyság, következtetésképpen növekedjen irántuk a kereslet, és hosszú távon mindkettő nyereséges legyen. Megítélése szerint a közlekedési módok között szükséges koordináció kialakítása az illetékes hatóságok feladata.

1.6 Az EGSZB szerint a közúti távolsági személyszállítást biztosító közszolgáltatást eszköznek kellene tekinteni az Európai Bizottság olyan céljainak eléréséhez, mint például a közlekedés túlterheltségének enyhítése, a környezetszennyezés és az üzemanyag-fogyasztás csökkentése vagy a közúti közlekedés biztonságának növelése. Ez a közlekedési mód ugyanis jelentős utasszállító kapacitást képvisel, és hozzájárul a tömegközlekedés jelentőségének határozott növekedéséhez az egyéni gépjárműforgalommal szemben.

1.7 A légi közlekedési szektor az elmúlt tíz évben a piac megnyitása folytán fellendült, azonban a harmadik intézkedéscsomag tagállami szinten nem egységes végrehajtása, valamint a belső piacon továbbra is érvényben lévő korlátozások a verseny torzulásához vezetnek. Ezért szükség van a belső piac működésének javítására.

1.8 A tengeri közlekedés belső piacának hiánya akadályozza az EU-t a belső közlekedés szabályozásának optimalizálásában és így a belső kereskedelem megkönnyítésében. Mindez kedvezőtlen hatással van a tengeri közlekedésnek az EU-n belüli logisztikai láncokba történő beépítésére.

1.9 A közlekedés az EU egyik legfontosabb munkaadó ágazata, azonban nincs elegendő munkaerő, ami a harmadik országokból származó munkavállalók létszámának emelkedéséhez vezet. Ezért további erőfeszítésekre van szükség annak érdekében, hogy emelkedjék a képzés színvonala, vonzóbbá váljanak a közlekedéssel kapcsolatos szakmák a fiatalok körében, és javuljanak a munkakörülmények. Mindebben a szociális partnereknek fontos szerepet kell vállalniuk.

1.10 A közös közlekedési politikának továbbra is segítenie kell minden közlekedési mód – külön-külön és együttesen is – műszaki, adózási és szociális harmonizálását egy valóban egyenlő versenyfeltételeket biztosító keret ösztönzése érdekében.

1.11 Ahhoz, hogy a közlekedési módokat vonzóvá tegyünk a felhasználók számára, szükség van a szolgáltatások minőségének javítására. Az EGSZB örömmel veszi, hogy a fehér könyv félidei felülvizsgálata figyelmet fordít az utasok, különösen a mozgáskorlátozottak jogaira, ugyanakkor mindegyik közlekedési mód sajátosságait tekintetbe veszi.

1.12 A közlekedési módok biztonságvédelme elsődleges cél kell, hogy legyen. Ezért a biztonságvédelmi intézkedéseket minden közlekedési módra és ezek infrastruktúrára ki kell terjeszteni. Ugyanakkor el kell kerülni a szükségtelen ellenőrzéseket, és biztosítani kell a felhasználóknak az emberi és a magánélet védelmére vonatkozó jogait.

1.13 A közlekedési ágazat igen sok fosszilis tüzelőanyagokon alapuló energiát fogyaszt. Ezért elsődleges célnak kell tekinteni az ilyen tüzelőanyagoktól való függőség, valamint a CO₂-kibocsátás csökkentését. A cél elérése érdekében a közlekedési ágazat számára specifikus, megfelelően finanszírozott kutatási-fejlesztési és innovációs programot kellene kidolgozni, amely képes – különösen városi területeken – az alternatív energiaforrások alkalmazásának ösztönzésére. Ezenkívül olyan politika alkalmazására lenne szükség, amely – elsősorban adózási téren – különbséget tesz az egyes módok között, és az új, környezetbarát technológiák bevezetését és alkalmazását ösztönzi.

1.14 Az infrastruktúra képezi a közlekedés belső piacának fejlődéséhez nélkülözhetetlen fizikai hálózatot. Optimalizálásakor két célt kell szem előtt tartani: a közlekedés túlterheltségének enyhítését és a hozzáférés javítását az összes finanszírozási lehetőség kiaknázásával.

1.15 A közlekedési infrastruktúrának – különösen a városokban – támogatnia kell a tömegközlekedés fejlődését. A beruházási politikának fokozatosan korlátoznia kell az egyéni gépjárműforgalom mozgásterét.

2. Bevezetés és az Európai Bizottság javaslata

2.1 Az Európai Bizottság „A közös közlekedéspolitika jövőbeli fejlődése” című közlekedéspolitikai fehér könyve⁽¹⁾ 1992-ben jelent meg, és célja elsősorban a belső közlekedési piac létrehozása volt, hogy a piac megnyitása révén általánosan könnyebbé váljon a mobilitás. A vasúti közlekedés területét leszámítva a célokat tíz év alatt nagyjából sikerült elérni.

2.2 2001 szeptemberében az Európai Bizottság újabb fehér könyvet terjesztett elő („Az európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” címmel⁽²⁾), melyben 60 intézkedést ajánlott a közlekedési módok közötti egyensúly helyreállítására, a szűk keresztmetszetek kiküszöbölésére, a közlekedési politika utasközpontúvá tételére és a globalizációs hatások kezelésére.

2.3 A döntéshozatal és az elért eredmények felülvizsgálata meggyorsítására a 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyv meghatározta az átdolgozás munkamódszerét, amelynek értelmében az Európai Bizottságnak konkrét célokat tartalmazó menetrendet kell előterjesztenie, illetve 2005-ben átfogóan értékelnie – és adott esetben módosítania – kell a fehér könyvben rögzített intézkedések végrehajtását. Ennek eredménye a jelen vélemény tárgyát képező bizottsági közlemény.

2.4 A 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálata többek között abból indul ki, hogy a közlekedési ágazatban a kereslet a környezetbarátabb közlekedési eszközök irányába tolódott el, különösen a távolsági és városi közlekedésben, valamint a túlszűfolt útvonalakon. Emellett cél, hogy minden közlekedési eszköz környezetbarátabb, biztonságosabb és energiatakarékosabb legyen.

2.5 A „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című európai bizottsági közlemény egy 2005-ben tartott konzultáció alapján készült. Ez a konzultáció rámutatott a közlekedés központi szerepére a gazdasági növekedésben, és hangsúlyozta a szakpolitikai intézkedések kiigazításának szükségességét.

2.6 A közlekedéspolitika átfogó célkitűzése változatlanul a személyek és az áruk versenyképes, fenntartható, biztonságos és környezetbarát mobilitása, amely a felhasználóknak megfelelő védelmet, a foglalkoztatottaknak pedig jobb munkakörülményeket nyújt. Ezek a célkitűzések teljes mértékben összhangban vannak mind a növekedésre és foglalkoztatásra vonatkozó, átdolgozott lisszaboni stratégiával, mind pedig az átdolgozott fenntartható fejlődési stratégiával.

⁽¹⁾ Fehér könyv a közös közlekedéspolitika jövőbeli fejlődéséről (COM(92) 494, 1992. december 2.).

⁽²⁾ „Az európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” (COM(2001) 370 final, 2001. szeptember 12.).

2.7 A célok elérésére az egyik legfontosabb eszköz minden bizonnyal az innováció: intelligens, kommunikációs technológián alapuló közlekedési rendszerek és technológiailag fejlettebb motorok alkalmazása a nagyobb energiahatékonyság érdekében, valamint az alternatív üzemanyagok alkalmazásának népszerűsítése.

2.8 A közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálatának legfontosabb eleme azonban a kombinált közlekedés (comodality), azaz az egyes közlekedési módok önmagukban és egymáshoz kapcsolódva történő hatékony használata, ami lehetővé teszi az erőforrások optimális és fenntartható használatát. Ez a megközelítés a legjobb garancia a nagyfokú mobilitás, egyben a környezetvédelem biztosítására.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB megerősíti a 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyvről szóló, 2002. június 19-i véleményében megfogalmazott állásfoglalását, miszerint a félidei felülvizsgálat keretében javasolt kiegészítő intézkedéseknek elő kell írniuk, hogy a közlekedési ágazatban lezajló változásokból, valamint a gazdasági, politikai és szociális adottságok EU-szerte tapasztalható átalakulásából kiindulva a közösségi politikát hatékonyan és azonnal hozzá kell igazítani az utóbbi öt évben tapasztalt változásokhoz és a belátható jövőbeli fejlődéshez.

3.2 Az EGSZB támogatja továbbá a technológiai lehetőségek javítására irányuló politikákat olyan innovatív megoldások megtalálása érdekében, amelyek közvetlenül hozzájárulnak az uniós prioritásokhoz a versenyképesség, a biztonság, a környezetvédelem és a szociális ügyek területén.

3.3 A helyzet nagyon eltér attól, amire a 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyv elkészítésekor lehetett számítani: a vártnál alacsonyabb gazdasági növekedés, geopolitikai feszültségek, az olajár emelkedése, az EU-bővítés következményei, a globalizáció, az új technológiai vívmányok, állandó terrorveszély és a közlekedési módok megoszlásának változásai jellemzik. A bizottsági közlemény az európai közlekedéspolitikát ahhoz a helyzethez igyekszik igazítani, amelyben a jövőbeli növekedést és a politikákat meg kell határozni.

3.4 A 2001. évi fehér könyv félidei felülvizsgálatára nemcsak az imént vázolt új körülmények miatt van szükség, hanem a fehér könyvben kitűzött európai közlekedéspolitikák szükséges átalakítása miatt is. A fehér könyv felülvizsgálatának változatlan mértékben egy olyan közlekedéspolitikára kell összpontosítania, amely az egyes közlekedési módok optimalizálását célozza olyan folyamatok segítségével, amelyek révén azok versenyképesebbek, fenntarthatóak, társadalmi szempontból előnyösek, környezetbarátak és biztonságosak lesznek, fenntarthatóságukat a gazdasági fejlődéssel és növekedéssel valós szoros kapcsolatukra, valamint a közlekedési módok között szükséges, kizárólag a hatóságok által kialakítható koordinációra alapozva.

3.5 Emellett üdvözlendő, hogy a közlekedésre a „fenntartható közlekedés” koncepcióján alapuló környezetvédelmi előírások is érvényesek, amelyek az egyes közlekedési módokra hasonló mértékben vonatkoznak. Meg kell azonban jegyezni, hogy az Európai Bizottság által a közlemény II. mellékletének harmadik

bekezdésében idézett, a közlekedésről és a környezetvédelemről szóló tanulmányok nem tesznek különbséget a közúti közlekedési módok között aszerint, hogy egyéni vagy tömegközlekedési eszközökről van-e szó, pedig ez alapvető lenne annak kimutatásához, hogy elsősorban a személygépkocsik gyakori és korlátozás nélküli használata milyen kedvezőtlenül hat többek között a forgalmi torlódásokra, a biztonságra, a környezetre és az energiafogyasztásra.

3.6 A szóban forgó közlekedéspolitika folytatására való tekintettel az EGSZB úgy véli, hogy realisztikusabb álláspontot kellene képviselni, azaz:

- a) meg kell gyorsítani a jogalkotást a szabályozott versenyben részt vevő tengeri közlekedési és vasúti közlekedési rendszerek létrehozása érdekében, eszköznek tekintve ezt teljesítő-képességük és hatékonyságuk fokozására;
- b) tekintettel a közúti közlekedésnek a forgalmi torlódásokból és a környezetszennyezésből eredő hatásaira, amelyekért mindenekelőtt a személygépkocsik felelősek, valamint az Európai Bizottság által a 2000-2020-as időszakra jóslott megállíthatatlan növekedésre, az ezeket a problémákat megoldó specifikus intézkedésekre van szükség, amelyek mérséklik e növekedés kedvezőtlen hatásait (új infrastruktúrával vagy új technológiákkal stb.);
- c) azon célok eléréséhez, amelyeket az említett intézkedések követnek, a helyi tömegközlekedés alapvető jelentőségű;
- d) pontosan meg kell határozni a 3,5 tonnánál kisebb tömegű kereskedelmi tehergépjárművek biztonsági, környezetvédelmi, valamint a munkafeltételekre és a gazdaságra gyakorolt hatásait.

3.7 Ezért elengedhetetlen mind a tengeri és folyami, mind pedig a vasúti közlekedés teljesítő-képességének és hatékonyságának a két ágazat versenyképességének fokozásával történő erősítése. Fokozni kell a koordinációt és az intermodalitást, és olyan intézkedéseket kell hozni, hogy továbbra is garantáltan rendelkezésre álljanak a megfelelően rugalmas és megfizethető szolgáltatások.

3.7.1 Az EGSZB úgy véli, hogy az eddigi tanulmányok annyiban sem megfelelőek, hogy nem foglalkoznak közvetlenül az átdolgozott fenntartható fejlődési stratégiának azzal az alapvető célkitűzésével, hogy a gazdasági növekedést és a közlekedés iránti igényt egymástól el kell választani. Nem gondolják végig, mit jelent az éghajlatváltozás kihívása és a CO₂-kibocsátás elkövetkező 50 évben megkívánt csökkentésének szintje. Tekintve a mobilitás rohamos növekedését az elmúlt 50 év alatt, és a még nagyobb mobilitásra irányuló, láthatóan növekvő kedvet (Európában is, de még inkább a fejlődő országokban), az EGSZB-nek komoly kétségei vannak a tekintetben, hogy pusztán a különböző közlekedési módok hatékonyabb energiafelhasználásának ösztönzésével és optimális arányuk megtalálásával – bármilyen kívánatos célok is ezek – el lehet-e majd érni a közlekedési ágazatban a szén-dioxid-kibocsátásnak az éghajlati katasztrófa megelőzéséhez szükséges mértékű csökkentését. Úgy véljük, hogy az Európai Bizottságnak sürgősen tanulmányokat kell készíttetnie azokról az intézkedésekről, amelyekre hamarosan szükség lehet az egyre nagyobb mobilitás iránti igény

növekedésének fékezésére. Ide tartozhatnak a megfelelő árazási jelzések, illetve olyan városrendezési és tervezési politikák, amelyek az áruellátás és szolgáltatásnyújtás helyibb szintű megvalósítását ösztönzik, hogy az emberek igényeiket anélkül elégíthessék ki, hogy ezért egyre nagyobb távolságokat kellene megtenniük. Ide tartozik emellett annak mérlegelése, hogy miként lehetne széles körű nyilvános vitát nyitni ezekről a kérdésekről, és annak feltárása, hogy a felelősen gondolkodó egyének és vállalkozások saját közlekedési és utazási döntéseik és magatartásuk révén miként tudnának leginkább hozzájárulni a hosszú távú fenntarthatósághoz.

3.8 A közlekedéspolitikának el kell köteleznie magát a közlekedés minősége, biztonsága, környezetbarát jellege és hatékonysága mellett, valamint biztosítania kell, hogy a felhasználónak lehetősége legyen a közlekedési mód megválasztására. A közlekedés gazdasági szempontból kifizetődő, szociális szempontból pedig fenntartható kell hogy legyen, adott esetben azonban szem előtt kell tartani a közszolgáltatási kötelezettségeket és a mobilitáshoz való, a szerződésekből lefektetett jogot is.

3.9 Az EU területén a népesség megoszlása egyenetlen. Átlagosan 116 fő jut egy km²-re, de a népsűrűség a hollandiai 374 fő/km² és az északi országokra jellemző 15-21 fő/km² között mozog. Különböző a városi lakosság részaránya is az egyes országok összlakosságában. Az európai átlag 80 % körül mozog, a legmagasabb érték (97,2 %) Belgiumra, a legalacsonyabb (59,9 %) Görögországra jellemző. Ki kell emelni azt a vidéki területeken jellemző problémát, hogy a lakosság egy része teljesen rá van utalva a közlekedésre.

3.10 Az EGSZB megerősíti, hogy a közlekedéspolitikában földrajzi szempontból differenciált megközelítést kell alkalmazni, mivel az EU igen különböző domborzati, területi, demográfiai stb. jellegzetességekkel rendelkező, rendkívül sokrétű terület, amelyen belül egyrészt központi fekvésű, gyakori torlódásokkal és átmenő forgalommal küzdő országok, másrészt kiterjedt külső vagy vidéki régiók területek el, amelyek infrastruktúrája nincs kitéve hasonló mértékű és állandó igénybevételnek. Az adott körülmények függvényében mindig más és más, specifikus megközelítésre van szükség a közös közlekedési politika keretén belül.

3.11 Felmerül a nagyvárosi területektől és ipari központoktól félreeső külső régiók problémája is. A külső fekvésből eredő hátrányok miatt ezek a területek magasabb szállítási költségekkel, következésképpen termékeik vonatkozásában magasabb gyártási és forgalmazási költségekkel szembesülnek. Az EGSZB ezért úgy véli, hogy az elérhetőség javítása prioritásként kezelendő intézkedés az adott ország vagy régió versenyképességének növelésére és a területi kohézió erősítésére.

3.12 Mind az európai bizottsági közlemény, mind pedig a 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyv olyan dokumentum, amely részletesebb kifejtést igényel, mivel a) nem világosak a gazdasági-pénzügyi és költségvetési elemzések a megoldandóknak tekintett problémák vonatkozásában, b) a közlekedési politika nem ad akkora szerepet a szabályozott versenynek, amekkorát az Európai Bizottság szükségesnek tart, és c) a környezeti és egyéb tanulmányokban részletesebben el kellene különíteni a közlekedési módokat és azok jellemzőit, azzal a céllal, hogy elemezzék egy esetleges kiigazítás hatásait és eszközeit.

Az EGSZB szükségesnek tartja, hogy a problémák vizsgálata után kezdjenek egyeztetési tevékenységeket olyan kezdeményezések meghatározására, amelyek révén a jövőben az EU-ban megvalósulhat az egységes és fenntartható közlekedés.

3.13 Az európai bizottsági közlemény megállapítja, hogy a fehér könyvben javasolt legtöbb intézkedés jogalkotási javaslatot eredményezett, és többet közülük a jogalkotó már el is fogadott. Ezek leírását és a hatások értékelését a III. melléklet tartalmazná, amely azonban nem található meg a közleményben. Az EGSZB kéri, hogy az európai bizottsági dokumentum időrendi sorrendben részletesen sorolja fel az elfogadott intézkedéseket és azok hatásait, illetve adja meg azt az internetcímet, ahol ezeket közzétették.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Az alábbiakban a 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálatáról szóló közlemény részletes elemzése céljából az európai bizottsági közlemény felépítését követve megvilágítjuk azokat az általános szempontokat, amelyekhez az EGSZB szükségesnek lát néhány építő jellegű megjegyzést fűzni.

4.2 Fenntartható mobilitás a belső piacon: összekapcsolni az európaiakat

4.2.1 Az Európai Bizottság hangsúlyozza, hogy „az EU belső piaca az élénk, gazdasági növekedést hozó és munkahelyeket teremtő közlekedési ágazat megvalósításának fő eszköze. Amint azt a légi közlekedés és más ágazatok, például a távközlés példája megmutatta, a belső piac liberalizálása ösztönzi az innovációt és a befektetéseket, mert így jobb szolgáltatásokat lehet nyújtani alacsonyabb költségek mellett. Ugyanez a siker a közlekedési ágazat egészében is elérhető.” A légi közlekedésben az eredmények a felhasználók számára nagyobb kínálatban és az olcsóbb repülőjegyekben mutatkoztak meg.

4.2.2 Közúti közlekedés. A közúti közlekedés gondjainak objektív elemzéséhez meg kell különböztetni a közúti közlekedés különféle módjait és jellegzetességeit, mivel az EU-n belüli közlekedés legnagyobb része – az áruszállítás 44 %-a és a személyszállítás 85 %-a – a közutakon folyik. A gépjármű-állomány a 25 tagú EU-ban a következőképpen oszlik meg: 212 000 000 személygépkocsi, 30 702 000 tehergépjármű, 25 025 000 kétkerekű gépjármű, 719 400 városi és távolsági autóbusz⁽³⁾. Ezek az adatok egyértelműen megmutatják, hol keresendő a fő felelősség azokért a komoly gondokért, amelyeket a közlekedés túlerheltsége és a környezetszennyezés jelent.

4.2.2.1 A közlemény nem tér ki a közúti távolsági (csoportos) személyszállításra. Ezzel határozottan háttérbe szorítja azt a lehetséges megoldást, hogy a személygépkocsik utasai áttérjenek ezen közlekedési mód használatára, és megnehezít, sőt lehetetlenné tesz minden ezzel járó hasznot a biztonság, a környezetvédelem, a területhasznosítás, a rugalmasság stb. vonatkozásában. Az EGSZB szerint a kitűzött célok elérése érdekében figyelembe kell venni a szóban forgó közlekedési módot. Ehhez olyan szabályozás szükséges, amelynek segítségével létrejöhet egy olyan szabályozott verseny, amely révén lehetővé válik újabb rendszeres távolsági buszjáratok indítása, melyeknek az EU és a tagállamok reklámmal és versennyel kapcsolatos rendelkezéseikhez kell alkalmazkodniuk.

⁽³⁾ „Energy and transport in figures 2005” [Energia és közlekedés számokban – 2005]. Európai Bizottság, Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság.

4.2.2.2 Az Európai Bizottság a közúti közlekedésben használatos üzemanyagokra kivetett adók közötti túlságosan nagy különbségek csökkentését mérlegeli ahelyett, hogy a kérdést átfogóbban megközelítve minden közlekedési mód számára közös adópolitikát vezetne be, amely egyik közlekedési módot sem hozza hátrányos helyzetbe, hanem minden közlekedési módot egyenrangúan közelít meg.

4.2.3 Vasúti közlekedés. 1970 óta a vasúti közlekedés piaci részesedése a személyszállításban 10 %-ról 6 %-ra, az áruszállításban pedig 21 %-ról 8 %-ra csökkent. A nemzetközi tehervonatok 18 km/órás átlagsebességgel szelik át az EU-t. A vasúti közlekedés fő kihívásai a következők: a többi közlekedési eszköz által jelentett verseny, a különböző rendszerek interoperabilitása, valamint a meghatározott szállítmányokra történő specializáció.

4.2.3.1 Az EGSZB szerint a vasúti közlekedés versenyképességének megerősítése az egyetlen lehetőség arra, hogy elérhető legyen a kívánt hatékonyság és eredményesség, következőképpen növekedjen a szóban forgó közlekedési mód iránti kereslet, és a vasút hosszú távon újra nyereséges legyen. Ehhez a vasúti közlekedésre vonatkozó uniós jogszabályok alapos átdolgozására és ezeknek az egyes tagállamokban történő alkalmazására van szükség.

4.2.3.2 Ahogy azonban már a 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvről kidolgozott véleményében (*) is hangsúlyozta, az EGSZB az általános gazdasági érdekeket szolgáló szolgáltatások, ezen belül a vasúti és közúti tömegközlekedés vonatkozásában a „szabályozott verseny” elvének alkalmazását támogatja, tekintve, hogy ezek a szolgáltatások – az EU-Szerződés 16. cikkében foglaltak szerint is – alapvető jelentőségűek a társadalmi és területi kohézió támogatása szempontjából.

4.2.4 Légi közlekedés. A 2407/92/EGK, 2408/92/EGK és 2409/92/EGK rendelettel (a légi közlekedés belső piacára vonatkozó harmadik intézkedéscsomaggal) létrehozott liberalizált piac kedvezett a légi közlekedési szolgáltatások átalakulásának, amelyek hatékonyabbak és elérhetőbbek lettek. A harmadik intézkedéscsomag tagállami szinten nem egységes végrehajtása, valamint a közösségen belüli légiforgalmi szolgáltatásokra továbbra is érvényes korlátozások azonban a piac torzulásához vezetnek (például különböznek a működési engedély megszerzésének követelményei, hátrányos megkülönböztetéssel kezelik a harmadik országokba vezető útvonalakat, és nemzeti alapon diszkriminálják a légitársaságokat). Ezért szükség van a belső piac működésének felülvizsgálatára, változtatásokra a verseny említett torzulásának kiküszöbölése érdekében, illetve az egységes légtér szabályozási keretének teljessé tételére, miáltal az Unióban eredményesebb lesz a légi közlekedés.

4.2.5 Tengeri közlekedés. Az EU és a világ többi tája közötti közlekedés több mint 90 %-a tengeri kikötőkön keresztül zajlik, és az Európán belüli közlekedés több mint 40 %-a szintén a tengerhez kötődik. A tengeri – különösen a rövid távú – fuvarozás a közúti áruszállításhoz hasonló mértékben növekedett, és a bővítésből eredő rendkívül hosszú uniós tengerpartnak köszönhetően jelentős fejlődési potenciállal rendelkezik. Az EGSZB szerint fontos, hogy az Európai Bizottság nyomon

kövesse a tengeri közlekedés alakulását, és megtegye a szükséges lépéseket ahhoz, hogy alkalmazkodni tudjon fejlődéséhez (5).

4.2.5.1 A tengeri közlekedés belső piacának hiánya – ami arra vezethető vissza, hogy a tagállamok közötti tengeri útvonalak a nemzetközi előírások értelmében „külső útvonalnak” tekintendők – akadályozza az EU-t a belső közlekedés szabályozásának optimalizálásában és a belső kereskedelem megkönnyítésében. Mindez kedvezőtlen hatással van a tengeri közlekedésnek az EU-n belüli logisztikai láncokba történő beépítésére.

4.2.5.2 A kikötői szolgáltatások hatékonyabb integrációja az EGSZB szerint alapfeltétele a közös tengeri közlekedési politika kidolgozásának és megvalósításának. A közös tengeri politika hozzájárul a tengeri autópályák fejlesztéséhez és a rövid távú ságú tengeri fuvarozás kiépítéséhez, ezáltal fokozza a tengeri közlekedés hatékonyságát és versenyképességét a szállítási láncban belül, ami pedig erősítheti a fenntartható mobilitást.

4.3 Fenntartható mobilitás a polgárok számára – megbízható és biztonságos közlekedés

4.3.1 Foglalkoztatási feltételek. A közlekedési ágazat az egyik legfontosabb munkaadó az EU-ban, mivel az összes munkahely 5 %-át képviseli. A foglalkoztatási szint jelenleg stabil. Egyes területeken, például a vasúti és közúti közlekedésben nincs elegendő képzett munkaerő, aminek következtében emelkedett a harmadik országokból származó munkavállalók létszáma. Az EGSZB oszítja az Európai Bizottság nézetét, hogy további erőfeszítésekre van szükség a képzés, valamint a munkahelyek minőségének javítása végett az ágazatbeli munkavállalók számára annak érdekében, hogy a közlekedéssel kapcsolatos szakmák vonzóbbá tétele révén a fiatalok az ágazat felé orientálódjanak.

4.3.1.1 Ezen célok eléréséhez olyan képzési programokat kell kidolgozni a szociális partnerek irányításával, amelyek figyelembe veszik az egyes közlekedési módok jellegzetességeit és követelményeit (alap- és továbbképzés), és a programokat el kell látni a szükséges pénzeszközökkel.

4.3.1.2 A közúti közlekedésre vonatkozó szociális jogszabályoknak minden foglalkoztatottal szemben biztosítaniuk kell az egyenlő bánásmódot, függetlenül attól, hogy munkavállalókról vagy magánvállalkozókról van szó. Ezért a közúti közlekedés területén tevékenykedő személyek munkaidejének szabályozásáról szóló, 2002. március 11-i 15/2002/EK irányelvet azonnal, átmeneti idő nélkül alkalmazni kell a magánvállalkozókra, hiszen az irányelv célja a közúti biztonság növelése, a verseny torzulásának megakadályozása és a jobb munkafeltételek elősegítése.

Szintén a fent említett okok miatt a 3,5 tonnánál kisebb tömegű, teherszállításra használt kereskedelmi tehergépjárműveket be kellene vonni a közúti teherszállításra vonatkozó különféle rendelkezések hatálya alá.

(5) Lásd még az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság saját kezdeményezésű véleményét a következő tárgyban: „Európa jövőbeni tengeri hozzáférhetősége: a várható fejlemények és hogyan készülhetünk fel rájuk” HL C 151., 2005.6.28.

(*) HLC 241., 2002.10.7.

4.3.2 Utasjogok. A közlekedési módok által nyújtott szolgáltatások minőségének (gondolunk itt többek között a járatsűrűsége, a pontosságra, a különböző kategóriájú utasok kényelmére, a biztonságra, a túlfoglalást kizáró jegyfoglalási rendszerre, a tarifapolitikára és a kárterítésekre stb.) javításához elengedhetetlen a felhasználók jogainak megerősítése. Az EGSZB javasolja, hogy minél hamarabb vezessék be a szükséges módosításokat. Ennek során azonban tekintetbe kell venni az egyes – különösen az infrastruktúrájukat más közlekedési módokkal közösen használó – közlekedési módok specifikus működési sajátosságait.

4.3.2.1 Az EGSZB örömmel veszi, hogy a közlekedéspolitikai fehér könyv felülvizsgálata kiemelt figyelemmel kezeli a mozgáskorlátozottak hozzáférést a közlekedési eszközökhöz, és az ilyen jellegű személyszállítás minőségét. Megállapítja azonban, hogy a hozzáférés feltételei nemcsak a közlekedési eszközöket, hanem az infrastruktúrát is érintik, függetlenül attól, hogy légi, vízi, vasúti vagy közúti közlekedésről van-e szó, valamint azt, hogy az átszállások különleges nehézséget jelentenek a mozgáskorlátozottak számára.

4.3.3 Biztonság. A közös biztonsági követelmények átfogó csomagjának bevezetése minden közlekedési mód esetében – különösen a légi és tengeri közlekedésben – nagyobb biztonságot eredményezett. A csomagnak köszönhető a nem biztonságos légi közlekedési vállalatok feketelistájának összeállítása és – a közúti közlekedést leszámítva – a közlekedési ágazatok európai ügynökségeinek létrehozása is (Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA), Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA), Európai Vasúti Ügynökség (ERA)). A javasolt cél érdekében, azaz hogy a közlekedés halálos áldozatainak száma a felére csökkenjen, szükség van egy közös közúti közlekedésbiztonsági politika kidolgozására, amely közös rendszert határoz meg a szabálysértések és szankciók osztályozására, és bevezeti az „európai pontrendszeres vezetői engedélyt”, amely bármely tagállamban elkövetett szabálysértés esetén lehetővé teszi a pontlevonást.

4.3.3.1 Ugyanakkor nem szabad megfélekezni arról, hogy a technika vívmányai, a járművek formatervezése, a járművek és az infrastruktúra együttműködése (eSafety) és az infrastruktúra tökéletesítése a gyenge pontok megszüntetése által mind olyan tényező, amely hozzájárul a közúti közlekedési biztonság növeléséhez.

4.3.3.2 Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy a közúti közlekedési baleseti statisztikákat le kellene bontani az egyes közlekedési módokra – különösen azokat, amelyekben magánjárművek szerepelnek, mivel a baleseti statisztikákban az egyéni gépjárműforgalom áll az élen.

4.3.4 Biztonságvédelem. A 2001. szeptember 11-i merényletek után megerősítették a légi közlekedéssel kapcsolatos biztonsági intézkedéseket. Az EGSZB úgy véli, hogy a madridi és londoni merényletek, illetve a szüntelen terrorista fenyegetések fényében az Európai Uniónak minden közlekedési mód védelmét elsődleges célként kell kezelnie. Ennélfogva a biztonságvédelmi rendelkezéseket ki kell terjesztenie az összes közlekedési módra, valamint az összes kombinált logisztikai láncra. A bevezetendő biztonságvédelmi ellenőrzések során azonban el kell kerülni a szükségtelen és költséges eljárásokat, és biztosítani kell a felhasználóknak az emberi és a magánélet védelmére vonatkozó jogait.

4.3.5 Városi közlekedés. Az Európai Bizottság zöld könyv megjelentetését javasolja a városi közlekedésről. A dokumentumnak a tömegközlekedés támogatására kell összpontosítania, és fel kell sorolnia a legjobb gyakorlatokat. Ahogy az EGSZB a

2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvről kidolgozott véleményében hangsúlyozta, ezenkívül új beruházások és közlekedéspolitikai tervek is szükségesek a tömegközlekedés javítására a túlterhelt nagyvárosi területeken – összhangban a CIVITAS-kezdemenykezéssel vagy a TransUrban⁽⁶⁾ projekttel és a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiával⁽⁷⁾. Erre több eszközt kell fordítani a közösségi alapokból, mindig tiszteltetben tartva a szubszidiaritás elvét, hiszen a városi közlekedés a helyi és regionális önkormányzatok természetes hatásköre. Ezen intézkedések azonban nem elégségesek. Olyan városi közlekedési politikára van szükség, amely lehetővé teszi a magánvállalkozások bekapcsolódását a városi tömegközlekedési szolgáltatások biztosításába, megkönnyítve az állami források felszabadítását és optimalizálását.

4.4 Közlekedés és energia

4.4.1 A közlekedés egyike a legtöbb energiát fogyasztó ágazatoknak: az EU összes olajfogyasztásának mintegy 70 %-áért felelős. A legtöbbet (60 %-ot) a közúti közlekedés fogyasztja, aminek háttérben főként az egyéni gépjárműforgalom áll, tekintve, hogy 1000 lakosra 465 gépjármű jut. A légi közlekedés a teljes olajfogyasztás mintegy 9 %-áért, míg a vasúti ágazat a fogyasztás mintegy 1 %-áért felelős. Az egyes közlekedési módok közötti tisztességes verseny az olajfogyasztás egységes adóztatását teszi szükségessé. Ezért mérlegelni kell a repülőgép-üzemanyag adómentességének megszüntetését.

4.4.2 Ezért elsődleges célnak kell tekinteni a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőség, valamint a CO₂-kibocsátás csökkentését. A célok elérése érdekében – az Európai Bizottság becslése szerint a közlekedés 2020-ra 26 %-os energiamegtakarítást érhet el⁽⁸⁾ –, feltétlenül ki kell dolgozni egy megfelelően finanszírozott kutatási-fejlesztési és innovációs programot, amely előmozdíthatja az alternatív energiahordozók alkalmazását⁽⁹⁾, különösen a városi felszíni közlekedésben.

4.4.3 A CO₂-kibocsátás és az olajtól való függőség csökkentését elősegítő új technológiák fokozottabb alkalmazása érdekében differenciált közlekedési politikára van szükség – különösen az adók vonatkozásában –, amely támogatja a környezet-szennyezést csökkenteni, az energiatakarékosságot pedig növelni képes új technológiák beszerzését és alkalmazását, és elősegíti egy specifikus üzemanyag kifejlesztését a tömegközlekedés számára. Egyéb közlekedési eszközök példáját követve az ilyen, környezetbarátabb járművekre (Euro-IV, illetve a jövőben Euro-V szabvány) kizárólagos módon alacsonyabb adókat kellene kivetni. A környezetvédelmi kérdéseket nem szabad a büntetőadók felől megközelíteni. Inkább jutalmazni kell az olyan közlekedést, amely alkalmazza a fent említett környezetkímélő és energiatakarékos új technológiákat.

⁽⁶⁾ TransUrban (A városi régiók közlekedési rendszereinek fejlesztése), az EU által az INTERREG III (interregionális együttműködési program) keretében támogatott projekt.

⁽⁷⁾ Lásd az Európai Bizottság közleményét a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról.COM(2005) 718 (2006. január 11.).

⁽⁸⁾ A Bizottság közleménye: *Energiatakarékossági cselekvési terv: a lehetőségek kihasználása* –COM(2006)545.

⁽⁹⁾ Lásd az EGSZB véleményét a következő tárgyban: „A közúti közlekedésben alkalmazható alternatív üzemanyagok fejlesztése és támogatása az Európai Unióban” – HLC 195., 2006.8.18., 75. o.

4.5 Az infrastruktúra optimalizálása

4.5.1 A transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) biztosítják a közlekedési belső piac fejlődéséhez szükséges fizikai infrastruktúrát, ez a fejlődés azonban az EU egészét nézve nem egységes. A közlekedés túlterheltsége nem minden régióra jellemző. Az EGSZB osztja azt a nézetet, miszerint a kombinált logisztikai lánc alternatív megoldást jelenthet a közlekedési folyosók túlterheltségére, mivel optimalizálja a közlekedési infrastruktúra kihasználását a különböző közlekedési módokon belül és azok között.

4.5.2 Az EGSZB osztja azt a nézetet, miszerint a kombinált logisztikai lánc hatékonyabb megoldást jelenthet a közlekedési folyosók túlterheltségére, mivel optimalizálja a közlekedési infrastruktúra kihasználását az olyan közlekedési módokon belül – és azok között – amilyenek az Alpokat átszelő alagutak, a vasúti folyosók és az intermodális közlekedési csomópontok.

4.5.3 Ismét ki kell emelni a külső, illetve legkülső régiók és országok kérdését. Annak érdekében, hogy ezek az EU közép-pontjától messze eső területek teljes mértékben kihasználhassák a belső piac előnyeit, a kítűzött határidőkön belül be kell fejezni a transzeurópai közlekedési hálózatok kiépítését. Ehhez meg kell emelni azokat az alapokat, amelyeket az EU a már létező – különösen a határokon átnyúló összeköttetést biztosító – hálózatok fejlesztésére irányzott elő. Az Európai Bizottság az erősen túlterhelt útvonalakat (a Pireneusok-béli átjárókat, a Spanyolországot Franciaországgal összekötő útvonalakat és az Alpokat) hozza fel példának. A jobb elérhetőség mindent egybevetve a versenyképesség növekedéséhez vezet, ugyanakkor javítja a regionális fejlődés kilátásait is.

4.5.4 A források imént említett megnövelése mellett az Európai Uniónak határozottan támogatnia kell az infrastruktúra rendelkezésre bocsátását szolgáló vegyes finanszírozási rendszer létrehozását, amely jogbiztonságot és jogi garanciákat nyújt a magántőkének a közlekedési infrastruktúrák építésébe és működtetésébe történő bevonásához.

4.6 Intelligens mobilitás

4.6.1 Mint említettük, az intelligens közlekedési rendszerek hozzájárulnak az infrastruktúra hatékonyabb és ésszerűbb kihasználásához, következésképpen a közlekedés halálos áldozatai számának csökkenéséhez, a közlekedés túlterheltségének enyhítéséhez és a környezet fokozottabb védelméhez.

4.6.2 A 2010-ben működésbe lépő európai műholdas navigációs rendszer (GALILEO) minden közlekedési mód tekintetében új alkalmazási lehetőségeket nyújt majd. Ilyen az „intelligens gépjármű” kezdeményezés⁽¹⁰⁾ új járműtechnológiák kifejlesztésére, a SESAR program, amely az egységes európai légtéren

belüli légi közlekedés jobb szervezéséhez járul hozzá, vagy az ERTMS-rendszer (European Rail Traffic Management System), amely a nemzeti vasúti hálózatok interoperabilitását hivatott megnövelni.

4.6.3 Az EGSZB teljes mértékben támogatja a „kombinált közlekedés” (co-modality) megközelítést mint a közlekedési ágazat választ a globalizációra és a világpiac megnyitására. Kiépítéséhez szükség van az infrastruktúra átalakítására, hogy létrejöhessen a közlekedés folyamatosságának biztosításához, illetve a késések és a logisztikai lánc megszakításának elkerüléséhez szükséges összeköttetések. A kombinált közlekedés hozzájárulhat az összes közlekedési ág, különösen a jelenleg kihasználatlan közlekedési módok megerősödéséhez.

4.7 A globális dimenzió

4.7.1 Az EGSZB megerősíti a már a 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvről megfogalmazott véleményében⁽¹¹⁾ is képviselt álláspontját, miszerint a közlekedéspolitikai nemzetközi szinten a kereskedelmi politika, sőt – bizonyos szempontból – a kül- és biztonságpolitika (KKBP) szerves része. Az EGSZB szerint az Európai Bizottságnak következőképpen a Szerződésben a nemzetközi kereskedelmi egyezményekre vonatkozóan meghatározott jogaihoz hasonló hatáskörrel kellene rendelkeznie ezen a téren, hogy – ahol lehet – a tanácsi megbízatásnak megfelelően a közlekedéspolitikáért felelős minden szervezetben képviselhesse az Európai Uniót a közlekedéspolitikát érintő kérdésekben, és joga legyen a tagállamok nevében közlekedési egyezményekről tárgyalnia harmadik országokkal.

4.7.2 Az EGSZB ezen túlmenően lényegesnek tartja egyrészt a vámügyi eljárások egyszerűsítését olyan módon, hogy a szolgáltatás minősége ne romoljon⁽¹²⁾ és a szolgáltatással összefüggő költségek ne növekedjenek, másrészt az EU belső határainak lebontására vonatkozó elvek tiszteletben tartásának biztosítását erre irányuló egyezmények, például a Schengeni Megállapodás vagy egyéb jövőbeli egyezmények révén.

Kelt Brüsszelben, 2007. március 15-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁰⁾ Az Európai Bizottság közleménye a következő tárgyban: „Az” Intelligens autó, kezdeményezés – A gépjárművek intelligenciájának, biztonságának és tisztaságának fokozása érdekében alkalmazott információs és kommunikációs technológiákkal kapcsolatos ismeretterjesztés” COM(2006) 59 final.

⁽¹¹⁾ HL C 241., 2002.10.7.

⁽¹²⁾ Ld. az EGSZB véleményét: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi határozatra a közösségi vámügyi cselekvési program (Vám 2013) létrehozásáról”, HL C 324., 2006.12.30., 78. o.

MELLÉKLET

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéhez

A szekcióvélemény megvitatása során a Közgyűlés által elfogadott módosító indítvány értelmében törölték a következő szövegrészt, az összes leadott szavazat legalább egynegyed része azonban a szövegrész megtartását támogatta:

4.6.4. pont

„Az áruszállítás vonatkozásában az EGSZB azt javasolja, hogy a tagállami hatóságok által bevezetett átmeneti közlekedési korlátozások helyébe olyan korlátozások lépjenek, amelyeket az Unió koordinálni tud. Ehhez közösségi szabályozások elfogadására van szükség e területen, ezt az intézkedést pedig össze kell hangolni egy olyan minimális transzeurópai közúti közlekedési hálózat kijelölésével, amely mentes az ilyen jellegű korlátozások alól, következésképpen lehetővé teszi a megszakításmentes közúti közlekedést.”

A szavazás eredménye:

82 szavazat a pont módosítására, 72 ellenszavazat 9 tartózkodás.
