

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Európai közlekedésbiztonsági politika és hivatásos járművezetők – Biztonságos és őrzött parkolóhelyek”

(2007/C 175/21)

2007. február 16-án az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy Eljárási Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése alapján véleményt dolgoz ki a következő tárgyban: „Európai közlekedésbiztonsági politika és hivatásos járművezetők – Biztonságos és őrzött parkolóhelyek”.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2007. május 7-én elfogadta. (Előadó: Thomas ETTY, majd Eduardo Manuel CHAGAS.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. május 30-31-én tartott, 436. plenáris ülésén (a 2007. május 30-i ülésnapon) 118 szavazattal 4 ellenében, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A közlekedésbiztonság és a tehergépkocsi-vezetők egészsége és biztonsága érdekében, valamint a közúti áru fuvarozás terén megfigyelhető bűnözés miatt több biztonságos és védett parkolóhelyet kell biztosítani a hivatásos járművezetők számára az EU-ban.

1.2 A Nemzetközi Közúti Szállítók Egyesülete (IRU) és az Európai Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF) elfogadható és betartható általános kritériumokat állapított meg, melyeket figyelembe kell venni az ilyen jellegű pihenőhelyek kialakításakor.

1.3 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság által támogatott európai parlamenti kezdeményezést, mely szerint kísérleti projektet kell elindítani a kivitelezhetőség vizsgálatára, illetve tevékenységkezdési támogatást kell biztosítani a hivatásos járművezetők számára kiépítendő biztonságos és őrzött parkolóhelyek létrehozásához.

Az EGSZB a következőket ajánlja:

1.4 az Európai Bizottság vonja be a hivatásos járművezetők biztonságos és védett parkolóhelyeinek témakörét a transzeurópai közúthálózat megtervezésébe és társfinanszírozásába;

1.5 hasonló ajánlás az Európai Regionális Fejlesztési Alap keretében társfinanszírozott, a közúti infrastruktúrával kapcsolatos projektek jóváhagyása esetében. Az Európai Befektetési Bank hasonlóképpen kellene, hogy cselekedjen a közúti infrastruktúrára irányuló hitelek nyújtása során;

1.6 a tagállamok fontolják meg e kérdést a közúti közlekedésbiztonságról szóló cselekvési terv végrehajtásának keretében;

(Megj.: a három javaslat tekintetében különleges figyelmet kell fordítani arra, hogy a hivatásos járművezetők számára több pihenőhelyet biztosítsanak, különösen azért, mert a „rég” és az „új” tagországok közötti közlekedés mértéke egyre jelentősebb.)

1.7 az Európai Bizottság a 2009 áprilisáig tartó időszakra vonatkozóan értékeli ki, hogy milyen szerepet játszhat az EU a témakör idevágó aspektusaival kapcsolatos jogalkotás, valamint a „puha jogszabályok” kialakítása terén azokon a területeken, melyek főképp a tagállamok hatáskörébe tartoznak. Ez minden

biztonnal lehetővé teszi majd az Európai Bizottság és a tagállamok számára, hogy gyorsan és összehangolt módon cselekedjenek az 2.9., 2.10. és 2.11. pontban említett kísérleti projekt lezárását követően. Az értékelést a Szerződés 71. cikkének fényében kellene végrehajtani, de figyelembe kellene venni a munkaidőre és a dolgozók egészségére és biztonságára vonatkozó intézkedések között kapcsolatot is. Ide tartozhatnak a hivatásos járművezetők biztonságos és védett parkolóhelyeire vonatkozó intézkedések;

1.8 az Európai Bizottság teljes mértékben vonja be a szociális partnereket ebbe a tevékenységbe;

1.9 Az Európai Bizottság vizsgálja meg, hogyan tudná erősíteni és segíteni a szervezett civil társadalom által tett, a biztonságos és védett parkolóhelyek problémájára irányuló kezdeményezéseket, illetve támogatni az érintett szervezeteket abban, hogy segítsék tagjaikat a meglévő és az újonnan épített pihenőhelyek történő kihasználásban. Például az Európai Bizottság segíthetne a pihenőhelyekkel kapcsolatos információk kiegészítésében és a tájékoztatás javításában, illetve az információk tagokhoz történő – akár online – eljuttatásában. További példák: a biztonságos és védett parkolóhelyek (az IRU/ETF közös kritériumokon alapuló) tanúsító rendszere, valamint napi információs rendszer a még rendelkezésre álló parkolóhelyekről. Az Európai Bizottság a tagállamokkal és az érintett szervezetekkel együttműködve kifejleszthetne módszereket a járművezetők kellő időben történő tájékoztatására.

2. Általános megjegyzések

2.1 Az európai közlekedésbiztonsági politika – beleértve a Harmadik európai cselekvési program a közúti közlekedés biztonságáért (2003) és az Európai cselekvési program a közúti közlekedés biztonságáért – felidős mérleg (2006) című dokumentumokat – többek között a motorkerékpárosok a gyalogosok, a fiatalok, valamint a hivatásos járművezetők célközönségére irányult. Az Európai Bizottság ugyanakkor számos olyan releváns témakörrel nem foglalkozott, melyek közül ráadásul az egyik a szociális partnerek véleménye szerint alapvető fontosságú: a közúti infrastruktúra biztonságának részeként a hivatásos járművezetők pihenőhelyei, különös tekintettel a biztonságos és védett pihenőhelyekre.

2.2 Miért olyan lényeges témakör ez? Erre válaszként legalább három okot lehet felsorolni.

2.3 Az első a közlekedésbiztonság témaköre. A vezetési és pihenőidőről szóló új, 561/2006. számú rendelet nemrégiben lépett hatályba. 12. cikkében közvetetten felismeri annak fontosságát, hogy elegendő biztonságos és védett pihenőhely álljon a hivatásos járművezetők rendelkezésére az EU autópálya-hálózatában⁽¹⁾. Továbbá az uniós szabályozással kapcsolatosan meg kell említeni azokat a nemzeti jogszabályokat is, melyek bizonyos tagállamokban tiltják a nagy súlyú teherautók közlekedését hétvégenként. Ehhez a tagállamok közötti együttműködés javítására és jobb tájékoztatásra van szükség.

2.4 Az második a közúti árufuvarozás terén megfigyelhető bűnözés mértéke. Bár a tagállamok statisztikai adatai számos szempontból elégtelenek, és nehéz őket összevetni, úgy tűnik, hogy a tehergépkocsik és a rakomány lopása és a járművezetők ellen elkövetett erőszak növekvő tendenciát mutat. Különböző források azt mutatják, hogy a nemzetközi közúti közlekedésben elkövetett bűnesetek mintegy 40 %-a az autópályák melletti parkolóokban történik. A közlekedési miniszterek európai konferenciája és a Nemzetközi Közúti Szállítók Egyesülete által jelenleg kidolgozás alatt álló tanulmány rövidesen friss adatokat fog szolgáltatni a pihenőhelyeken a hivatásos járművezetők ellen elkövetett támadások és erőszak vonatkozásában.

2.4.1 A Parlament nemrégiben (2007. május) adott ki egy tanulmányt „Kereskedelmi gépjárművek és rakományaik szervezett eltulajdonítása az EU-ban” címmel⁽²⁾, amely a lopások által okozott kárt több mint 8,2 milliárd euróra, azaz fuvaronként 6,72 euróra becsüli. A tanulmány szerint évente mintegy 9 000 hivatásos gépjárművezető esik effajta közlekedési bűnesetek áldozatául az Unió útjain.

2.5 Harmadszor pedig figyelembe kell venni a tehergépkocsi-vezetők egészségét és biztonságát. A fáradt járművezető veszélyeztetheti az útbiztonságot. Elsősorban a verseny szempontjából lényeges azonban a vezetési idő csökkentése. Magában ez az aspektus igen kis szerepet kap csak a jelenlegi jogalkotásban.

2.6 Ezenkívül egyéb témaköröket is meg lehet említeni. Például a 3,5 tonnánál könnyebb járműveket vezető hivatásos járművezetők mentesülnek a vezetési és pihenőidőre, valamint a sebességkorlátozó eszközökre vonatkozó uniós szabályozás alól, annak dacára, hogy az ilyen típusú járművekkel végzett szállítási folyamatosan nő – beleértve az igen értékes rakományok szállítását is – és hogy a velük kapcsolatos balesetek száma tovább növekszik.

2.7 Megemlítendő itt a szociális elemek alkalmazásának megkönnyítése is a teherautó-vezetőkre vonatkozó szociális

⁽¹⁾ 12. cikk: Amennyiben az a közlekedés biztonságát nem veszélyezteti, és annak érdekében, hogy a gépjármű megfelelő megállóhelyet érhesse el, a járművezető a személyek, a jármű vagy a jármű rakományának biztonsága miatt a szükséges mértékben eltérhet a 6-9. cikktől. A járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján vagy a menetíróból kinyomtatott lapon, vagy a munkalapon kézi bejegyzéssel meg kell jelölnie az ilyen jellegű eltérések okát, legkésőbb egy megfelelő megállóhelyre érkezéskor.

⁽²⁾ Ideiglenes változat (magyar nyelven nem hozzáférhető): 2007.05.03., IP/B/TRAN/IC/2006-194. A tanulmányt az NEA Transport Research and Training Ltd. készítette az Európai Parlament Közlekedési és idegenforgalmi Bizottságának felkérésére.

jogszabályokban, ami mindeddig nem részesült kellő figyelemben.

2.8 Végül pedig az EU autópályái mentén egymástól megfelelő távolságra elhelyezkedő, biztonságos és védett parkolóhelyeknek pozitív környezeti hatása is lenne, és hozzájárulna a forgalom akadálytalanabb áramlásához.

2.9 Jelenleg vita folyik a hivatásos járművezetők számára kiépített biztonságos és védett pihenőhelyek jelentőségéről. A vita egyik fontos eleme az ágazat szakszervezetei és munkaadói (IRU – Nemzetközi Közúti Fuvarozók Szövetsége és ETF – Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége) által nemrégiben (2006-ban) az EU-hoz és a tagállamok nemzeti, regionális és helyi hatóságaihoz benyújtott felkérés, mely megfelelő számú ilyen jellegű létesítmény kialakítását kéri, az általuk közösen kidolgozott kritériumoknak megfelelően.

2.10 Az 561/2006. számú rendelettel kapcsolatos parlamenti tanácskozások során felmerült a biztonságos és védett pihenőhelyek kérdése, és különleges figyelmet fordítottak a közúti árufuvarozás terén megfigyelhető bűnözésre is. A Parlament kezdeményezésére és az Európai Bizottság támogatásával 5,5 millió eurós keretet bocsátottak rendelkezésre egy kísérleti projektre. A projekt megvalósítása jelenleg folyamatban van. Kivitelezhetőségi tanulmányok készülnek, és tevékenységkezdési támogatást biztosítanak biztonságos parkolóhelyek kiépítésére.

2.11 2006-ban az Európai Bizottság megbízást adott egy olyan tanulmány elkészítésére, amely a transzeurópai közúthálózat közúti fuvarozói számára kialakítandó védett parkolóhelyek hálózata megszervezésének kivitelezhetőségét vizsgálja (a tanulmány 2007 elején készült el)⁽³⁾.

2.12 A tevékenységkezdési támogatást öt mintaprojekt kapta meg. A fő célkitűzések: a biztonságos parkolóhelyek közös követelményeinek meghatározása, és néhány új biztonságos parkolóhely kiépítése legalább két tagállamban. A fő kérdések között szerepel a köz-magán partnerségek modelljeinek vizsgálata.

2.13 Az Európai Bizottság közvetlenül annak befejezése után, 2009 áprilisában értékeli ki majd a kísérleti projektet, és ebbe, valamint a projekt 2009 során történő megvalósításába be fogja vonni a közvetlenül érintett feleket. Lehetséges, hogy 2009-ben az Európai Bizottság az értékelés alapján politikai javaslatokat (jogalkotás, puha jogszabályok, együttműködés, legjobb gyakorlatok cseréje stb.) is tesz majd.

2.14 Az Európai Parlament továbbá 2 millió eurót irányozott elő a 2007. évi költségvetésből a biztonságos és őrzött parkolóhelyek tanúsító rendszerének kialakítására.

⁽³⁾ NEA Transport Research Training, Rijswijk, Hollandia, 2007. január.

2.15 Az EGSZB nemrégiben, TEN/217-es véleményében ⁽⁴⁾ és TEN/270-es véleményében ⁽⁵⁾ röviden foglalkozott a hivatásos járművezetők biztonságos és védett parkolóhelyeinek kérdésével.

2.16 A Parlament 2007. március 20-i, a közúti infrastruktúra biztonságkezeléséről szóló jelentésében (2006/0182/COD, előzetes változat) szintén foglalkozik a rendelkezésre álló parkolóhelyek problémájával.

3. Részletes megjegyzések

3.1 Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottság, amennyiben szabályokat állít fel a vezetési és a pihenőidővel kapcsolatban, felelős azért, hogy a hivatásos gépjárművezetők be is tudják tartani ezeket a szabályokat. Ez azt jelenti, hogy megfelelő parkolóhelyeket kell biztosítani a főbb európai autópályák mentén egymástól olyan távolságra, hogy a gépjárművezetők betarthatassák az előírt pihenő időszakokat.

3.2 A megfelelő parkolóhelyekre a Nemzetközi Közúti Szállítók Egyesülete és az Európai Szállítási Dolgozók Szövetsége által 2006 márciusában kidolgozott kritériumok elfogadhatók és betarthatók. Megfelelően tükröznek számos, a 2.10. pontban említett kivitelezhetőségi tanulmányban megfogalmazott szakpolitikai ajánlást. A kritériumok kétfajta pihenőhelyre vonatkoznak: az egyik a legalapvetőbb ellátást tartalmazza, a másik viszont, a stratégiai csomópontokban, több kötelező szolgáltatást ír elő. Az IRU és az ETF ezenkívül más lehetőségeket vagy szolgáltatásokat is javasolt, amelyek erősen ajánlottak vagy fakultatívak a pihenőhelyek működtetői számára, igénytől függően. Az EGSZB azon a véleményen van, hogy a kritériumok találják meg az egyensúlyt a közút-biztonsági, a vezető és az áru biztonságára vonatkozó szempontok, illetve a járművezetők munkabiztonsága és egészsége között.

3.3. Jelenleg az EU-ban, sem a „rég”, sem az „új” tagállamokban nincs elegendő számú olyan parkolóhely, amely megfelel az IRU/ETF kritériumainak. Közép- és Kelet-Európában az új autópályák tervezési és építési szakaszában gondolni kellene ezekre. Külön figyelmet kellene fordítani a határátkelőkre az EU külső határain, ahol a járművezetők gyakran hosszú várakozásnak vannak kitéve.

3.4 Az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak – feladataik és hatásköreik figyelembevételével – sürgősen foglalkozniuk kellene ezzel a helyzettel. Az EGSZB érdeklődéssel veszi tudomásul a Parlament és az Európai Bizottság kezdeményezéseit, és reméli, hogy azok az Európai Bizottság és a tagállamok korai fellépéséhez vezetnek a 2.11. pontban említett kísérleti projektek befejezését követően kidolgozandó politikák előkészítését illetően.

3.5 Az EGSZB örömmel tapasztalja, hogy a szervezett civil társadalom, különösen pedig a közúti szállítási ágazat szociális partnerei konstruktív és konkrét módon foglalkoznak a biztonságos és védett parkolóhelyek problémájával. Ez arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg, hogyan tudná erősíteni és segíteni ezt a kezdeményezést, illetve támogatni az érintett szervezeteket abban, hogy segítsék tagjaikat a meglévő és az újonnan épített pihenőhelyek optimális kihasználásban. Például az Európai Bizottság segíthetne a pihenőhelyekkel kapcsolatos információk kiegészítésében és a tájékoztatás javításában, illetve az információk tagokhoz történő – akár online – eljuttatásában. Egy másik példa: napi információs rendszer a még rendelkezésre álló parkolóhelyekről. Az Európai Bizottság a tagállamokkal és az érintett szervezetekkel együttműködve kifejleszthetne módszereket a járművezetők kellő időben történő tájékoztatására.

Kelt Brüsszelben, 2007. május 30-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

⁽⁴⁾ Vélemény a következő tárgyban: Szállítási módok biztonságvédelme, CESE 1488/2005, 3.10. pont, 2005. december 14. HL C 65., 2006.3.17.

⁽⁵⁾ Vélemény a következő tárgyban: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelv a közúti infrastruktúra biztonságkezeléséről, CESE 613/2007, 4.8. pont, 2007. április 26.