

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a nehézgépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról

(COM(2008) 436 végleges – 2008/0147 (COD))

(2010/C 255/17)

Előadó: **Gérard DANTIN**

2008. augusztus 28-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikkének (1) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról

COM(2008) 436 végleges – 2008/0147 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009 november 12-én elfogadta véleményét. (Előadó: Gérard DANTIN.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. december 16–17-én tartott, 458. plenáris ülésén (a december 17-i ülésnapon) 218 szavazattal, 16 ellenében, 9 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A közlekedési szektor kulcsszerepet játszik az EU mobilitásának és társadalmi-gazdasági fejlődésének biztosításában. A közlekedési infrastruktúra korszerűsítésének meg kell felelnie a növekedés és fenntarthatóság kihívásainak.

1.2 A klímaváltozás hatásai, a környezet megóvása és az egészséghez és a társadalmi jóléthez kapcsolódó mindazon kérdések, amelyek összefüggenek a közlekedés hatékony kihasználásával, komoly aggodalmat keltenek európai szinten.

1.2.1 Ebből a szempontból az EGSZB emlékeztet arra, hogy a jelenlegi közösségi jogszabályok megtiltják az ezt szándékozó tagállamok számára, hogy az áthaladási útvonalakra kivetett adók részévé tegyék a külső költségeket. Emlékeztet arra, hogy egy, az EU-hoz közel álló, hasonló nehézségekkel küzdő állam már alkalmazott ilyen jellegű politikát a külső költségek internalizálására és a modális váltásra, mely bizonyos feltételek mellett pozitív hatással lehet mind a gazdaság, mind a környezetvédelem szempontjából.

1.3 Az Európai Bizottság egy ideje munkálkodik a közlekedés külső költségeinek mérésére és internalizálására irányuló mechanizmusok kialakításán. Ez egy olyan stratégia része, melynek célja „a közlekedési díjak mértékének helyes megállapítása annak érdekében, hogy ezek a díjak jobban tükrözzék a közúti járművek, a vonatok, a repülőgépek vagy a hajók tényleges használatából eredő környezetszennyezés, forgalmi torlódások és éghajlatváltozási hatások költségeit” (COM(2008) 436 végleges/2, Indokolás, 1.1. pont).

1.4 Bár a globalizált piacok kontextusában fontos a közúti fuvarozás versenyképessége, az EGSZB úgy véli, hogy – az általa támogatott – „a szennyező fizet” elv alkalmazásának, valamint az általános érdek figyelembe vételének a versenyképesség mellett olyan kísérőintézkedések meghozatalához kell vezetnie, amelyek célja a környezetszennyezés, a zajártalmak, a tájképben okozott

károk, olyan szociális kiadások, mint amelyek az egészségügyhöz kapcsolódnak, a balesetek közvetett költségei stb. csökkentése, amelyek jelentős anyagi terhet rónak a közösségre, tehát az európai polgárokra. Így az EGSZB üdvözölheti az irányelvtervezetet, azzal a feltétellel, hogy az Európai Bizottság – a koherencia érdekében – figyelembe veszi az EGSZB 2009. júliusi „A külső költségek internalizálását elősegítő stratégia” című véleményében ⁽¹⁾ foglalt észrevételeket.

Az EGSZB újból helyesli, hogy az Európai Bizottság támogatja a komodalitást a közlekedésben, ideértve a multimodális szállítást is.

1.5 Szem előtt tartva azt, hogy a területi, gazdasági és társadalmi kohézió egyike az Európai Bizottság célkitűzéseinek, a külső költségeknek a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjak révén történő internalizálása lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy csökkentsenek egy sor, szennyezésből és az 1.4. pontban felsorolt hátrányból eredő többletköltséget, függetlenül attól, hogy az ország fekvése központi, vagy periferikus. A közúti fuvarozás versenyképességének ebből eredő esetleges csökkenését általánosságban, az általános érdek tiszteletben tartása mellett, és a – többek között a szennyezéshez és a hálózati torlódásokhoz kapcsolódó következmények csökkentése révén – megvalósult gazdasági előnyökre való tekintettel kell megítélni.

A külső költségek internalizálásának – e csökkentés megkönnyítése révén – egyébiránt lehetővé kellene tennie a lisszaboni stratégiának a közlekedés területére vonatkozó három vetülete (gazdasági, társadalmi, ökológiai) tiszteletben tartását; ennek az új intézkedésnek segítenie kellene ezeket ebben.

(1) TEN/357. sz. vélemény, az Európai Unió Hivatalos Lapjában még nem jelent meg.

1.5.1 Az EGSZB azt szeretné, ha közösségi szinten vonzó keret jönne létre a külső költségek számvitel céljaira történő használatára. Ez alól egyetlen tagállam sem vonhatná ki magát. A keretnek tartalmaznia kellene egy sor olyan általános feltételt, amelyeknek bizonyos árreakciók mellett meg kellene felelnie a külső költségek semlegesítésére felszámolt díjaknak. A fizetendő díjakat a közlekedési eszközök használata és nem azok tulajdonlása után kellene kivetni ⁽²⁾.

1.6 A jelenlegi irányelv módosítása segít az utak környezetbaráttá tételét szolgáló kutatást ösztönző intézkedések programozásában (ITS rendszerek ⁽³⁾), motorok, üzemanyagok, szállított árutömegek, útburkolatok stb.).

1.7 Fontos hangsúlyozni továbbá, hogy ha az EU úgy dönt, hogy bevezeti a külső költségek miatt kivetett díjakat, ezt minden más közlekedési mód esetében is alkalmazni kell.

1.8 Annak ellenére, hogy a 2006/38/EK irányelv végrehajtására csak nemrégiben került sor, az EGSZB – a Tanáccsal és az Európai Parlamenttel együtt – szükségesnek tartja, hogy az irányelv módosításra kerüljön, a nagyobb hatékonyság elérése érdekében. Az EGSZB úgy véli, hogy ebből a célból a vizsgált irányelv, amely az Európai Parlament szorgalmazására került kidolgozásra, megfelelő.

1.9 Emellett a közúti közlekedési szektorra vonatkozó logisztikai cselekvési terv egyes, a Galileo projekt közlekedési intézkedéseinek alkalmazásához közvetlenül kapcsolódó intézkedéseinek végrehajtása – köztük az intelligens kommunikációs rendszerek használata –, kétségtelenül segíteni fog a közlekedés külső költségeinek csökkentésében.

1.10 Az EGSZB úgy véli, hogy jóllehet napjainkban a forgalmi torlódások költségei hátrányosan érintik a közúti fuvarozókat azáltal, hogy a torlódások kihatnak a közlekedési ágazat termelékenységére, azonban minden olyan intézkedés, amely e torlódásokat hivatott megszüntetni – amelyek a vizsgált irányelv egyik tárgyát képezik –, idővel a közlekedés termelékenységének javulásához fog vezetni.

1.11 Az adóbevételekből származó nyereségeket a közlekedési ágazat minőségének javítására kellene felhasználni az ökológiai, társadalmi és gazdasági teljesítmény tekintetében.

1.12 Az EGSZB úgy véli, hogy az infrastruktúrák használatáért kivetett díjak bevezetése érdekében alkalmazni kellene az elektronikus útdíjakat; az Unión belüli különféle rendszerek interoperabilitása elengedhetetlen.

1.13 Az EGSZB úgy véli, hogy az irányelvnek arra kellene ösztönöznie a tagállamokat, hogy közösen meghatározott kritériumok alapján vegyék figyelembe az üvegházhatású gázok kibocsátásának szintjét azoknál a járműveknél, amelyeknél érvényes az infrastruktúrára vonatkozó árazás, valamint a kibocsátás csökkentésére tett erőfeszítéseket.

1.14 Az Európai Bizottság által elvégzett hatástanulmány szerint mind az előnyök, mind a – közvetett vagy közvetlen – költségek tekintetében, valamint a szállított áruk költségeire gyakorolt hatásokat illetően (az Európai Közösségen belül, illetve az import és az export esetében) fontos számításba venni az internalizálásnak a gazdaság egészére gyakorolt hatását.

2. Bevezetés

2.1 Az EU népessége 497 millió fő, területe 4 324 782 km² és 294 milliós járműparkkal rendelkezik ⁽⁴⁾. Mobilitási szükségleteinek kielégítése fenntartható közlekedési rendszert igényel. Az Unió a világ legjelentősebb gazdasági hatalma, amely a globális import, illetve export több mint 18 %-át adja. A kereskedelmi kapcsolatok minden modern társadalom gazdasági és társadalmi fejlődésének középpontjában állnak, ezért meg kell találni a módját a fejlődés és a fenntarthatóság összeegyeztetésének.

2.2 A költséginternalizálás koncepciójának célja a torlódások, a zaj, a légszennyezés és a klímaváltozás által okozott külső közlekedési költségek kompenzálása, és annak biztosítása, hogy a közlekedési szolgáltatásokat igénybe vevők által fizetett díjak tükrözzék a társadalmi költségeket. Ez a „szennyező fizet” elvnek egyfajta alkalmazása, az Európai Parlament kérésének megfelelően.

2.3 A külső költségek internalizálását az Európai Bizottság már 1995-ös zöld könyvében és 1998-as fehér könyvében is elemezte és előírta. A 2001-es fehér könyv és a 2006-ban közreadott féldős értékelés megerősítette, hogy az Európai Bizottság hatékony díjszabási rendszert kíván kialakítani az infrastruktúrák használatáért.

2.4 1993-ban jóváhagyásra került a közúti közlekedési infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló első irányelv, az úgynevezett „euromatrica-irányelv”.

2.5 Ezt az irányelvet később a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosította.

2.5.1 A 2001/14-es irányelv 10. cikke kötelezővé teszi a vasutak számára, hogy ültessék át a többi közlekedési mód esetében elfogadott intézkedéseket.

2.6 A tagállamoknak 2008. június 10-éig kellett elfogadniuk az infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 2006/38/EK irányelvnek való megfeleléshez szükséges jogi, szabályozási és adminisztratív rendelkezéseket.

⁽²⁾ Lásd az EGSZB TEN/357 sz. véleményét. Előadó: Jan Simons.

⁽³⁾ Lásd az EGSZB véleményét az intelligens közlekedési rendszerekről. Előadó: Josef Zboril.

⁽⁴⁾ Az Európai Bizottság Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóságának 2006-os statisztikái szerint az EU 27 tagállamán belül 30 837 000 motorkerékpár, 229 954 000 magángépjármű, 797 900 busz és 32 249 000 kereskedelmi gépjármű közlekedik.

2.7 Az Európai Parlament és a Tanács 2006-ban felkérte az Európai Bizottságot, hogy 2008 júniusáig ⁽⁵⁾ nyújtson be a közlekedés külső költségeinek értékelésére alkalmas, általánosan használható, átlátható és közérthető modellt, amely a jövőben alapul szolgálhat az infrastruktúrahasználati díjak mértékének kiszámításához. Ezt a modellt valamennyi közlekedési mód tekintetében a külső költségek internalizálására vonatkozó hatáselemzésnek, valamint a modellt ezekre a módokra vonatkozó fokozatos bevezetési stratégiájának kell kísérnie.

2.8 2008 júliusában az Európai Bizottság a Parlament és a Tanács elé terjesztett egy a közlekedés környezetbarátabbá tételéről szóló jogalkotási csomagot, amely a véleményünk tárgyát képező irányelvjavaslat mellett tartalmazott egyrészt egy olyan modellt és stratégiát lefektető közleményt, melyben a közlekedési díjak mértékének helyes megállapítását tűzte ki célul annak érdekében, hogy e díjak jobban tükrözzék a közúti járművek, a vonatok, a repülőgépek és a hajók tényleges használatából eredő környezetszennyezés, forgalmi torlódások és éghajlat-változási hatások költségeit, valamint egy a vasúti teherszállítás okozta zaj csökkentéséről szóló közleményt. Így az Európai Parlament és a Tanács által már említett stratégiai közlemény a másik két javaslat hivatkozási alapját jelenti.

2.9 A vizsgált irányelv célja az útdíjak harmonizációja; **nem kötelezővé, hanem lehetővé teszi** a tagállamok számára, hogy **igény esetén** internalizáljanak bizonyos, **korlátozott számú** külső költséget (torlódás, zaj, környezetszennyezés).

Főként azt teheti lehetővé a tagállamok számára, hogy a torlódás függvényében változtassák útdíjakat, és így jobban elosszák a forgalmat azért, hogy kisebb útdíjakat kínáljanak a szállítók számára, arra ösztönözve őket, hogy szücsidőn kívül közlekedjenek. A változó útdíj várhatóan pozitív gazdasági hatással jár mind a közúti közlekedés, mind a szállítók számára.

2.10 Megjegyzendő, hogy az irányelvjavaslat nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy úthasználati díjakat vessenek ki a városi övezetekben.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB, mint ahogy azt már korábbi véleményeiben kifejezte, egyetért a vizsgált irányelv tárgyát képező, „a szennyező

⁽⁵⁾ A 2006/38/EK irányelv 11. cikke: A Bizottság 2011. június 10-től jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, amelyben figyelembe veszi a technikai fejlődést és a forgalomsűrűség alakulását, ideértve a 3,5 tonnánál súlyosabb és 12 tonnánál könnyebb járművek használatát, értékeli az irányelvnek a belső piacra – többek között a Közösség szigeteire, tengerparttal nem rendelkező területeire és peremterületeire – és a szektorban történt beruházások szintjére gyakorolt hatását, valamint azt, hogy mennyiben járult hozzá az irányelv a fenntartható közlekedési politika célkitűzéseéhez.

A tagállamok legkésőbb 2010. december 10-ig eljuttatják a Bizottságnak a jelentéshez szükséges információkat.

A Bizottság a vonatkozó költségek valamennyi összetevőjének – ideértve a környezetvédelmet, a zajártalmat, a közlekedési torlódásokat és az egészséget – vizsgálatát követően, de legkésőbb 2008. június 10-ig előterjeszt egy általánosan alkalmazható, átlátható és érthető modellt valamennyi külső költségre vonatkozóan, amely a jövőbeli infrastrukturális díjak kiszámításának alapjául szolgál. A modellt valamennyi közlekedési mód külső költségeinek internalizálására vonatkozó hatásvizsgálattal egészíti ki, amely egyúttal stratégiát tartalmaz a modell valamennyi közlekedési módra történő fokozatos alkalmazásáról. Amennyiben szükséges, a Bizottság a jelentéshez és a modellhez az Európai Parlament és a Tanács részére előterjesztett, ezen irányelv további felülvizsgálatára vonatkozó javaslatokat is fűz.

fizet” elvvel és annak végrehajtásával. A szóban forgó tárgyban az EGSZB törekvéseinek a középpontjában ennek az elvnek a betartása áll, valamint az európai polgárok általános érdekének tiszteltetben tartása, amely az előzőből következik. „A szennyező fizet” elvvel és alkalmazásával kapcsolatban az a meggyőződése, hogy a közúti szállítás környezetet és társadalmat terhelő külső költségeinek hatásai elleni (és ennek az irányelvnek a tárgyát képező) küzdelem létfontosságú, és ugyanakkor szorgalmazza az új megoldások keresését.

Az EGSZB e tekintetben elismeri az Európai Bizottság által a javaslatok kidolgozása érdekében tett erőfeszítéseket, és örömmel veszi bármely olyan kezdeményezés elemzését, amelynek céljai között szerepel a fenntarthatóbb közlekedés, és amely ezáltal kedvezőbb társadalmi, környezeti és gazdasági helyzetet teremt az EU-ban. Így az **EGSZB üdvözölheti az irányelvtervezetet** azzal a feltétellel, hogy az Európai Bizottság – a koherencia érdekében – figyelembe veszi az EGSZB 2009. júliusi „A külső költségek internalizálását elősegítő stratégia” című véleményében ⁽⁶⁾ foglalt észrevételeket. Mivel – amint az azt joggal hangsúlyozza – a javasolt díjszabási rendszer arra ösztönözné a szállítási vállalkozásokat, hogy kevésbé szennyező gépjárműveket használjanak, hogy kevésbé leterhelt útvonalakat válasszanak, hogy gépjárműveiket optimális mértékben töltsék fel áruval, és végül, hogy – a társadalom által befizetett adókból finanszírozott – infrastruktúrákat ésszerűbb módon használják, **csökkentve ezzel a torlódásokat**.

3.2 Az irányelv lehetséges hatásai tekintetében az EGSZB érdeklődik az 1999/62/EK módosítására irányuló javaslatnak az európai termékek globális piacon elfoglalt pozícióit érintő lehetséges következményei iránt. Azt szeretné, ha az Európai Bizottság nagy gondot fordítana erre a pontra.

Az EGSZB mindenesetre úgy véli, hogy az általános és közös érdeknek központi szerepet kell kapnia, valamint hogy ebből a szempontból a költségek internalizálásához kötődő esetleges hátrányok kompenzálhatók a belőle eredő nyereségekkel, különösen a környezetszennyezés, a zajártalom, a tájképben okozott károk, az egészséghez kapcsolódó szociális költségek, a balesetekből származó közvetett költségek stb. csökkentése révén, mivel e károk és költségek jelentős anyagi terhet róhatnak a társadalomra, így módon pedig az európai polgárokra. Ez a vizsgált irányelv tárgya.

3.3 Annak ellenére, hogy a 2006/38/EK irányelv végrehajtására csak nemrégiben került sor, az EGSZB – a Tanáccsal és az Európai Parlamenttel együtt – szükségesnek tartja, hogy az irányelv módosításra kerüljön, a nagyobb hatékonyság elérése érdekében.

Az EGSZB úgy véli, hogy ebből a célból a vizsgált irányelv, amely az Európai Parlament szorgalmazására került kidolgozásra, megfelelő.

Másrészt lehetővé teszi az Európai Unió számára, hogy fontos jelzést küldjön a piacnak gazdasági és környezetvédelmi teljesítményének javítása érdekében, amelyek nélkülözhetetlenek az energiacsomag keretében meghatározott uniós célkitűzések eléréséhez.

⁽⁶⁾ Ld. az 1. oldalhoz kapcsolódó lábjegyzetet.

3.4 Az EGSZB úgy véli, az Európai Bizottság feladata a belső piac akadálytalan működésének biztosítása, és a tagállamokbeli közlekedési vállalkozások közötti versenytorzulások kiküszöbölése. Ezen túlmenően biztosítani kell a területi, gazdasági és társadalmi kohéziót is.

A közlekedési infrastruktúrák használati díjszabásának bevezetése újrértékeléseket tesz majd szükségessé a díjszabások területén a távolabb eső és a tranzitországok számára, amelyek magasabb költségek mellett tudnak termékeket importálni és exportálni; ez azonban nincs kapcsolatban azzal, hogy napjainkban milyen költségeket ró az országokra a környezetszennyezés, az infrastruktúrák romlása, a közlekedési torlódások, a lakosai egészségére és a környezetre gyakorolt hatások. Az EGSZB ugyanakkor tisztában van azzal, hogy egy integrált piacon belül az áruk mozgása csupán az aktuális kínálat és kereslet alapján tevődik át a perifériáról a központba, vagy fordítva; a közlekedési infrastruktúrák valamennyi közúti fuvarozóra alkalmazandó használati díjszabásának az Unión belül tehát az a szerepe, hogy egyenlőséget teremtsen e szakmán belül, ugyanis a végső költségeket továbbra is a végfelhasználó viseli.

3.5 Az EGSZB tudatában van annak, hogy a közúti közlekedés negatív következményeinek csupán egy részéért tehető felelősé az áruszállítás.

A fenti okból a díjszabás kérdésében átfogó megközelítést kellene alkalmazni.

3.6 Az EGSZB szerint az Európai Bizottságnak az irányelv értelmében mihamarabb fel kell vázolnia az összes külső költség értékelésére alkalmas modellt, amelyet valamennyi közlekedési mód tekintetében a külső költségek internalizálására vonatkozó hatástanulmánynak, valamint az összes közlekedési módra vonatkozóan a modell közös és fokozatos bevezetési stratégiájának kell kísérnie, kerülve az olyan intézkedéseket, amelyek torzíthatják a módok közti versenyt és a komodalitás helyes alkalmazását.

3.7 Amint az európai közlekedéspolitikai 2006-os felülvizsgálata kiemelte, számos európai és tagállami szintű politikai eszköz szükséges az európai logisztikai láncok optimalizálásához, az összes közlekedési forma környezetbarátabbá és hatékonyabbá tételéhez, illetve végső soron a fenntarthatóbb közlekedésnek a komodalitás⁽⁷⁾ révén történő biztosításához.

A fentiek fényében az EGSZB úgy véli, az Európai Bizottság munkaprogramjában – a tárgyalt irányelv tartalmával megegyezően – hangsúlyosabb helyet kell kapniuk a párhuzamos és kiegészítő pozitív intézkedéseknek, mint például a környezetbarát járművek vásárlását, az alternatív üzemanyagok fogyasztását, a KTFI-beruházásokat és a különböző közlekedési módok közötti együttműködést elősegítő ösztönzők, a tömegközlekedés használatának előmozdítása, a közúti biztonságra és az üzemanyag-takarékos vezetési technikákra vonatkozó képzési politikák alkalmazása, a torlódást és a mesterséges akadályokat megelőző, szabad mozgást lehetővé tévő európai szintű folyosók létrehozása révén a forgalomkorlátozások szabályozása és harmonizálása. Ez hozzájárulna a nemzetközi közlekedésben dolgozók helyzetének javításához, lehetővé téve hazatérésüket.

(7) A „komodalitás” az egyes, önmagukban vagy multimodális integrációban működő szállítási módok hatékony, az erőforrások optimális és fenntartható kihasználását biztosító igénybevétele az európai közlekedési rendszerben.

3.8 Az EGSZB azt szeretné, ha az irányelv operatív tartalmának alkalmazását a multimodális szállítás fejlődése kísérné annak érdekében, hogy valódi alternatíva jöjjön létre a közutak infrastruktúrájának használatával szemben.

3.9 Az EGSZB tekintetbe veszi azt a tényt, hogy jöhetnek napjainkban a forgalmi torlódások költségei hátrányosan érintik a közúti fuvarozókat azáltal, hogy a torlódások kihatnak a közlekedési ágazat termelékenységére, minden olyan intézkedés, amely e torlódásokat hivatott megszüntetni – amelyek a vizsgált irányelv egyik tárgyát képezik –, idővel a közlekedés termelékenységének javulásához fog vezetni.

Ezzel a ponttal kapcsolatban az EGSZB kiemeli a torlódások költségét, amelyet a tagállamok – az Európai Bizottság javaslata alapján – az úthasználati díj külsőköltségdíj-elemeinek keretében **kezelhetnének**. A torlódások költségei az Európai Unió GDP-jének 1,1 %-át alkotják.⁽⁸⁾ Újabb intézkedések hiányában becslések szerint az európai úthálózat 29 %-án 2020-ra torlódások lesznek, ami negatív hatással jár majd az üzemanyag-fogyasztásra (erős torlódás esetén 10–30 %-kal több üzemanyag fogy)⁽⁹⁾, valamint a CO₂-kibocsátásra. A torlódás a közúti szállítás külső költségeinek 42 %-áért felelős. A nehéz gépjárművek hatása köztudott: az egyéni gépjárművekhez képest akár 3,5-szeres túlterheltséget okoznak a városközi közlekedési útvonalakon⁽¹⁰⁾.

3.10 Az EGSZB úgy véli, hogy az adóbevételekből származó nyereségeket a közlekedési ágazat minőségének javítására kellene felhasználni az ökológiai, társadalmi és gazdasági teljesítmény tekintetében.

A külsőköltség-díjból termelt bevételek tervezett felhasználási területei közt külön hangsúlyt kellene fektetni a sofőrök munkakörülményeinek javítására, főként a biztonságos parkolók kiépítése által, hogy jó körülmények között pihenhessenek, valamint a tehergépjárműpark K+F+I-beruházások révén történő fejlesztésére, és a szociális jogszabályok betartásának elősegítésére.

Ezzel összefüggésben az irányelv tartalmazhatna egy szociális jellegű hivatkozást, részletesen kifejtve a bevétel egyik tervezett felhasználásának a sofőrök munkafeltételeinek javítására gyakorolt hatását.

3.11 Az EGSZB felkéri az Európai Bizottságot, hogy hozzon megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy az ezen irányelv értelmében kivetett díjak miatt felmerülő költségeket a fuvarozók átháríthassák ügyfeleikre. A cél a tényleges áruszállítási költségek áthárítása, és nem a közlekedési dolgozók szociális körülményeinek rosszabbá tétele.

(8) Az Európai Bizottság környezetbarátabb közlekedésről szóló közleménye.

(9) Az Európai Bizottság hatástanulmánya a külső költségek internalizálásáról, 55. o.

(10) CE Delft Manuel IMPACT.

3.12 Az EGSZB egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a hagyományos díjbeszedő kapuk helyett az elektronikus úthasználatdíj-rendszer alkalmazása létfontosságú feltétele annak, hogy a díjbeszedés ne akadályozza a forgalom szabad áramlását – ami minden felhasználót érint –, és hogy a fizetőkapuknál álló sorok folytán az ne legyen negatív hatással a helyi környezetre. Ebből a szempontból kiemelt figyelmet kell szentelni azoknak a munkavállalóknak, akik az elektronikus rendszerek alkalmazása miatt veszítenék el állásukat. Ennek a figyelemnek főként alternatív munkahelyek keresésére kell irányulnia az érintett foglalkoztatási területen, valamint az esetlegesen szükséges képzések megszervezésére.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Az EGSZB üdvözli, hogy az útdíj és úthasználati díjak semmilyen megkülönböztetést nem vezetnek be, ez azonban mindig ugyanazon elv követését feltételezi az ilyen díjak alkalmazásának ésszerűsítése érdekében, elkerülve, hogy ezek szükségtelen költségeket okozzanak a társadalom egészének.

4.2 Az EGSZB meggyőződése, hogy a kormányoknak nagyobb hangsúlyt kellene fektetniük az önkormányzatok várostervezésére, az élhető környezet és a népesség közlekedési szükségleteinek összeegyeztetése érdekében, elkerülve a városok főutak mentén való további terjeszkedését. Támogatni kell továbbá a jobb műszaki minőségű útburkolatokra irányuló kutatásokat, melyek csökkentik a zajszennyezést, javítva a népesség életkörülményeit.

4.3 Tekintettel arra, hogy a súlyos közúti torlódások és a légszennyezés elkerülése fontos társadalmi cél, az EGSZB szerint elemezni kell a torlódásokban részt vevő járműtípusokat, hogy

pontosabb képet kapjunk arról, hogy mely területeken kell fellépni a negatív hatások minimalizálása érdekében.

4.4 Az EGSZB üdvözli, hogy a külsőköltségdíj összegét megállapító hatóságnak függetlennek kell lennie attól a szervezettől, amely a díjakat vagy azok egy részét kezeli vagy beszedi, ugyanakkor magas fokú objektivitást is biztosítani kell.

4.5 Az EGSZB szerint helyénvaló, hogy a hegyvidéki régiók infrastruktúrájához kapcsolódó költségek internalizálásából adódó felárak olyan európai érdekű kiemelt projektek finanszírozására szolgáljanak, amelyek előmozdítják a komodalitást és kombinált közlekedési alternatívát jelentenek az infrastruktúrák finanszírozásához hozzájáruló közlekedési móddal szemben.

4.6 Az EGSZB szerint helyénvaló, hogy azokban az esetekben, amikor a jármű vezetője ellenőrzés alkalmával nem tud a jármű EURO kibocsátási osztályának igazolására alkalmas járműokmányt felmutatni, a tagállamok a kivethető legnagyobb díjtételt alkalmazhassák, feltéve, hogy lehetőség van későbbi jogorvoslatra a kirótt többletdíj megfelelő kompenzálásával.

4.7 Az EGSZB támogatná, ha az egyes járműveket szennyezési szintjük és zajkibocsátásuk alapján eltérően kezelnék.

4.8 Az EGSZB pozitívan értékeli, hogy az útdíjakat és a használati díjakat oly módon kívánják beszedni, hogy a lehető legkisebb mértékben akadályozzák a forgalom szabad áramlását. Emellett alapvető fontosságúnak tartja a jelenleg az útdíjat is szedő bizonyos határátkelőknél kialakult szűk keresztmetszetek felszámolását.

Kelt Brüsszelben, 2009. december 17-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Mario SEPI

MELLÉKLET

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

VÉLEMÉNYÉHEZ

A következő módosító indítványt – amely esetén legalább a tagok egynegyede igennel szavazott – összevont szavazásra bocsátották, és a vita folyamán elutasították:

3.9. pont**Az alábbiak szerint módosítandó:**

„Az EGSZB tekintetbe veszi azt a tényt, hogy jóllehet napjainkban a forgalmi torlódások költségei hátrányosan érintik a közúti fuvarozókat azáltal, hogy a torlódások kihatnak a közlekedési ágazat termelékenységére, minden olyan intézkedés, amely e torlódásokat hivatott megszüntetni – amelyek a vizsgált irányelv egyik tárgyát képezik –, idővel a közlekedés termelékenységének javulásához fog vezetni.

Ezzel a ponttal kapcsolatban az EGSZB kiemeli a torlódások költségét, amelyet a tagállamok – az Európai Bizottság javaslata alapján – az úthasználati díj külsőköltségdíj-elemeinek keretében **kezelhetnének**. A torlódások költségei az Európai Unió GDP-jének 1,1 %-át alkotják. ⁽¹⁾ Újabb intézkedések hiányában becslések szerint az európai úthálózat 29 %-án 2020-ra torlódások lesznek, ami negatív hatással jár majd az üzemanyag-fogyasztásra (erős torlódás esetén 10 – 30 %-kal több üzemanyag fogy) ⁽²⁾, valamint a CO₂-kibocsátásra. A torlódás a közúti szállítás külső költségeinek 42 %-áért felelős. A nehéz gépjárművek hatása köztudott: az egyéni gépjárművekhez képest akár 3,5-szeres túlterheltséget okoznak a városközi közlekedési útvonalakon ⁽³⁾. Az a megközelítés, hogy a nehéz gépjárművek az egyéni gépjárművekhez képest átlagosan 3,5-szer nagyobb helyet igényelnek, azt a felfogást tükrözi, hogy a forgalmi torlódásért való felelősség az elfoglalt útterület nagyságával arányos.”

Indokolás

A 8. lábjegyzet – bámulatos módon az oldalszám megjelölése nélkül – azt állítja, hogy „A nehéz gépjárművek hatása köztudott: az egyéni gépjárművekhez képest akár 3,5-szer nagyobb túlterheltséget okoznak a városközi közlekedési útvonalakon” mondat a kizárólag angol nyelven elérhető CE Delft Manuel IMPACT című dokumentumból származik. Jelen módosító indítvány előterjesztőinek saját vizsgálatai szerint (lásd idézett mű 34. oldalán) a mondat a következőképpen hangzik: „This approach reflects the responsibility for congestion in proportion to the road space consumed”; a szöveg értelme tehát teljesen eltérő. Ezért tehát jobb a szóban forgó tanulmánynak ezt a mondatát törölni, mint azt átvenni, ugyanis a mondatot a vizsgált véleményben megelőző mondatok más tanulmányból származnak, amelyek a közúti közlekedés egészére vonatkoznak, míg a CE Delft tanulmányából származó szövegrész az egyes nehéz gépjárművekre vonatkozik, tekintettel arra, hogy a tanulmány vonatkozó szövege csupán a szokásos számítási egységre és az egyes nehéz gépjárművek által elfoglalt útterület arányára vonatkozik. Mindazonáltal a torlódást magát vagy az okozza, hogy az adott pillanatban jelen lévő egyéni gépjárművek és nehéz gépjárművek (3,5 tonnát meghaladó súlyú járművek) forgalmának kezelésére nem áll rendelkezésre megfelelő infrastrukturális kapacitás, vagy pedig szokatlan események (balesetek vagy rossz időjárási feltételek). Az első esetben a döntő tényezők az egyéni gépjárművek és a nehéz gépjárművek forgalmának az intenzitása, vagy e két elem eloszlása (az Eurostatnak az EU-27-re vonatkozó statisztikái alapján az Unió 27 tagállamában a tehergépkocsik száma még a forgalom 20 %-át sem éri el, mivel mintegy 230 millió egyéni gépjárműre csupán 34 millió helyközi autóbusz és nehéz gépjármű jut). A második feltételezést illetően a nehéz gépjárművek által okozott balesetek aránya az 1996–2006 közötti időszakban az EU egészét tekintve átlagban 13 % volt, és itt is csupán azok egy részét idézték elő torlódások.

Mellette: 91

Ellene: 138

Tartózkodott: 10

⁽¹⁾ Az Európai Bizottság környezetbarátabb közlekedésről szóló közleménye.

⁽²⁾ Az Európai Bizottság hatástanulmánya a külső költségek internalizálásáról, 55. o.

⁽³⁾ CE Delft Manuel IMPACT.