

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Az Európai Bizottság közleménye – A közlekedés fenntartható jövője: útban az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé

(COM(2009) 279 végleges)

és

A 2010 utáni európai közlekedéspolitika kiindulópontjai

(feltáró vélemény)

(2010/C 255/20)

Előadó: **Lutz RIBBE**

Az Európai Bizottság 2009. június 17-én úgy határozott, hogy az EK-Szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

A közlekedés fenntartható jövője: útban az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé (közlemény)

COM(2009) 279 végleges.

2009. július 2-án kelt levelében az Európai Unió Tanácsának svéd elnöksége kikérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

A 2010 utáni európai közlekedéspolitika kiindulópontjai.

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

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. december 16–17-én tartott, 458. plenáris ülésén (a december 16-i ülésnapon) 171 szavazattal 5 ellenében, 11 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB egyetért azzal az eddigi közlekedéspolitikára vonatkozó európai bizottsági elemzéssel, amely szerint igen messze vagyunk még a saját magunk által kitűzött fenntarthatósági céloktól, és hogy alapvető iránymódosításokra van szükség.

1.2 Az EGSZB utal arra, hogy nemcsak az ökológiai célkitűzések terén (éghajlatvédelem, a készletek kímélése, biodiverzitás, zaj, levegőszennyezés stb.) van még szükség jelentős erőfeszítésekre, hanem a közlekedés területén is megválaszolatlan maradt még számos szociális kérdés. Ez nemcsak a közlekedési ágazatban foglalkoztatottak munkavállalói jogait, munka- és bérezési körülményeit érinti, hanem pl. a tömegközlekedési eszközök kérdésére, rendelkezésre állására és hozzáférhetőségére is vonatkozik a fogyatékkal élők, fiatalok és idősek esetében. Emellett a közlekedés olyan résztvevőinek döntési szabadságáról is szó van, akik nem rendelkeznek vagy nem szeretnének rendelkezni saját autóval.

1.3 Az EGSZB támogatja az európai bizottsági dokumentumban kitűzött célokat, nem ismeri el azonban, hogy az ábrázolt eszközökkel már elindítható az alapvető fordulat.

1.4 A megnevezett célok zöme már eléggé ismert, egy részüket már évekkal ezelőtt kitűzte az Európai Bizottság. A megvalósítás azonban hiányos. Példaként a külső költségek internalizálását vagy egy másfajta városi közlekedéspolitikára irányuló követelést említhetjük.

1.5 Végleges fehér könyvében az Európai Bizottságnak egyértelmű cselekvési lehetőségeket kellene bemutatnia és konkrét, számszerűsíthető célokat kellene megneveznie.

1.6 Az EGSZB döntőnek tartja az arról szóló vitát, hogy milyen politikai és tervezői döntések révén keletkezik forgalom, illetve hogyan kerülhető el a forgalom keletkezése. Kérjük az Európai Bizottságot, hogy egy fehér könyv, illetve új politikai iránymutatók közzététele esetén sokkal nagyobb figyelmet fordítson ezekre a kérdésekre.

2. Az Európai Bizottság közleménye

2.1 2001-ben az Európai Bizottság fehér könyvet ⁽¹⁾ adott ki, amelyben 2010-ig meghatározta az európai közlekedéspolitika menetrendjét. Ezt a programot a 2006-ban elvégzett félidei felülvizsgálat során aktualizálták. ⁽²⁾ A tízéves időszak vége felé közlekedve az Európai Bizottság szerint aktuálissá vált a távolabbi jövő végiggondolása és a későbbi közlekedéspolitikai fejlesztések előkészítése.

2.2 Az Európai Bizottság a jelenlegi közleményében megfontolásainak első eredményeit ismerteti, különböző tanulmányokat, vitákat és a konzultációk eredményeit felhasználva.

2.3 A helyzetet értékelve a közlemény megállapítja, hogy „a közlekedés az európai gazdaság létfontosságú eleme”; az Európai Unió GDP-jéből körülbelül 7 %-kal, a foglalkoztatásból több mint 5 %-kal részesedik a közlekedési ágazat. Az Európai Bizottság ismerteti és hangsúlyozza, milyen jelentőséggel bír a közlekedés többek közt a régiók, Európa és a világ társadalmi és gazdasági kohéziója, az európai ipar versenyképessége és a lisszaboni célok megvalósítása szempontjából.

2.4 Ugyanakkor azonban megállapítja, hogy „az EU fenntartható fejlődési stratégiájában megfogalmazott célokhoz azonban kevésbé járult hozzá: ahogy a 2007-ben kiadott előrehaladási jelentésben ⁽³⁾ is szerepel, az európai közlekedési rendszer számos tényező tekintetében még mindig nem követ fenntartható pályát”.

2.5 Ezenkívül kifejti, hogy „továbbra is a környezetvédelem az a fő szakpolitikai terület, ahol fejlesztésekre van szükség. Az Európai Unióban az 1990-es kibocsátási szintekkel összehasonlítva a közlekedési ágazatban nőtt legnagyobb mértékben az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása ⁽⁴⁾. [...] Ezt az elemzést a közlekedési ágazat múltbeli fejlődésére alkalmazva látható, hogy az ágazat tevékenysége jelentős mértékben nőtt, miközben nem ért el kielégítő mértékű előrehaladást az energaintenzitás és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási intenzitásának csökkentésében.”

2.6 A közlekedés növekedésének elválasztása a GDP növekedésétől, amely a 2001-es fehér könyv és a fenntartható fejlődési stratégia egyik célja volt, a személyszállítás terén már megtörtént, az áruszállítás terén azonban nem. Ezt többek között azzal magyarázzák, hogy „az áruszállítás növekedése a költségek csökkentését célzó gazdasági gyakorlathoz is kapcsolódik – a termelés kevesebb helyre történő koncentrációja a méretgazdaságosság érdekében, telephely-áthelyezés, just-in-time szállítások, az üveg, papír és fém széles körű újrahasznosítása –, amelyek adott esetben más ágazatok kibocsátását csökkentették a közlekedésből adódó kibocsátás növekedését eredményezve”.

⁽¹⁾ COM(2001) 370. végleges

⁽²⁾ COM(2006) 314. végleges

⁽³⁾ COM(2007) 642. végleges

⁽⁴⁾ Eltérő hivatkozás hiányában az adatok forrása a Közlekedési Főigazgatóság 2009-ben közzétett, »EU Energy and Transport in Figures. Statistical Pocketbook 2009« [Az EU energetikai és közlekedési ágazata számokban: statisztikai zsebkönyv 2009] című kiadványa.

2.7 A közlekedés (és az egyes közlekedési eszközök) energiahatékonysága növekszik ugyan, ez mégsem elegendő a szállítási volumen növekedésének ellensúlyozásához ⁽⁵⁾. A közlekedési volumen ugyanis éppúgy problémaként kezelik, mint azt a tényt, hogy „a környezetbarátabb szállítási módokra való áttérés terén, beleértve a rövid távú tengeri szállítás fejlesztését is, korlátozott előrehaladást sikerült elérni”.

2.8 A „Tendenciák és kihívások” című fejezetben az Európai Bizottság megállapítja többek között, hogy

- az idősebbek (65 év feletti) aránya az EU-ban erősen meg fog növekedni, ami egyrészt az utazási szokások változását eredményezi, másrészt azonban ahhoz is vezet majd, hogy a társadalomnak több közpénzt kell nyugdíjakra, egészségügyi ellátásra és ápolásra fordítania. Az Európai Bizottság abból indul ki, hogy ez a jövőben korlátozni fogja a közlekedés céljára felhasználható közfinanszírozási forrásokat,
- a közlekedési ágazat szerepe kulcsfontosságú az EU éghajlatvédelmi céljainak elérésében, és „ehhez több jelenlegi tendenciát meg kell fordítani”,
- a fosszilis üzemanyagkészletek szűkülése jelentős mértékben befolyásolja majd a közlekedési ágazatot, mégpedig nemcsak technológiai szempontból (a közlekedés energiaszükségletének 97 %-át fedezik fosszilis üzemanyagok), hanem strukturálisan is (a fosszilis üzemanyagok szállítása jelenleg a nemzetközi tengeri áruszállítások volumenének mintegy felét teszi ki),
- az európai városi népesség aránya növekedni fog ⁽⁶⁾, aminek kapcsán a közlemény leszögezi, hogy már ma is a városi közlekedés felelős a szén-dioxid-kibocsátás 40 %-áért és a közúti közlekedésből származó egyéb szennyezés 70 %-áért, valamint
- globális szinten a népesség növekedése és az egyre emelkedő életszínvonal nagyobb mobilitást és a közlekedési igény növekedését jelenti: egyes tanulmányok szerint a személygépkocsik száma a mai 700 milliőról 2050-ig több mint 3 milliárdra növekedhet a világon, „ami súlyos fenntarthatósági problémákhoz vezethet, ha addig nem valósul meg az alacsonyabb és nulla kibocsátású járművek irányába történő átmenet és a mobilitás jelenlegitől eltérő koncepciójának bevezetése”.

2.9 Összegezve: az Európai Bizottság teljességgel megalapozottan beszél arról, hogy „a személyek és áruk fenntartható mobilitásával kapcsolatos hosszú távú jövőképet” kell kialakítani.

2.10 Ehhez hét általános politikai célkitűzést fogalmaz meg:

- biztonságos és veszélytelen, minőségi közlekedés megteremtése,

⁽⁵⁾ Az EGSZB utal arra, hogy a közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálatában (COM(2006) 314., 3.2. ábra) az Európai Bizottság olyan számításokat közöl a közlekedésből eredő CO₂-kibocsátások 2020-ig történő további növekedésére vonatkozóan, amelyek ellentmondanak az EU éghajlatvédelmi céljainak.

⁽⁶⁾ A 2007-ben mért mintegy 72 %-ról 2050-ig 84 %-ra.

- jól karbantartott és teljes mértékben integrált hálózat,
- környezeti szempontból fenntartható közlekedés,
- az EU vezető szerepének megtartása a közlekedési szolgáltatások és technológiák terén,
- az emberi tőke védelme és fejlesztése,
- a közlekedés irányítása intelligens árképzés révén,
- a közlekedést figyelembe vevő tervezés: a hozzáférhetőség javítása.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB üdvözli, hogy az Európai Bizottság újból felkarolja a témát, és széles körű konzultációs folyamat keretében veti fel az első, bár gyakran még nem eléggé konkrét elgondolásokat a közlekedés jövőjét illetően. A közlekedési ágazatról készített elemzése egyértelmű: igen messze vagyunk még a saját magunk által kitűzött fenntarthatósági céloktól, és alapvető változásokra van szükség. Nem ismerhető azonban még fel konkrét jövőkép és ebből eredő konkrét célok és eszközök a főként az egyéni gépjárműforgalom korlátozására és csökkentésére. Ezeket az Európai Bizottságnak részletes cselekvési tervben kell bemutatnia, és száműzött célokkal kell ellátnia őket.

3.2 Az EGSZB az Európai Bizottság számos gondolatával egyetért, például azzal, hogy a meglévő infrastruktúrát optimálisan ki kell használni, amihez az új, illetve tökéletesített információs és kommunikációs technológiák is hozzátartoznak; hogy „intelligens és integrált logisztikai rendszereket kell megvalósítani”, hogy főként a városi közlekedés terén kell új ötleteket megvalósítani; hogy javítani kell a komodalitást, és a közlekedés súlypontját fokozottan a környezetbarátabb közlekedési módok felé kell eltolni; valamint a kibocsátást csökkentő innovatív technológiákat kell alkalmazni stb. Ezek azonban nem új felismerések és egyáltalán nem új tervek.

3.3 Az EGSZB az elmúlt években számos véleményét dolgozott ki erre vonatkozóan a forgalom jelentette problémák megoldásának technikai és szervezési szempontból való optimalizálásáról és az erre vonatkozó politikáról, például a következő témákban: „A 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálata” (7), „A külső költségek internalizálását elősegítő stratégia” (8), „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” (9), „A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtásának elősegítése” (10), „TEN-T: Szakpolitikai felülvizsgálat” (11), „Környezetbarátabb tengeri és belvízi közlekedés” (12), „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé” (zöld könyv) (13), „Közúti közlekedés 2020-ban: A civil társadalom elvárásai” (14), „Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat

kialakítása” (15), valamint „A versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat” (16), „A belvízi szállítás előmozdítása – NAIADES” (17), „Az Európai Unió integrált tengerpolitikája” (18).

3.4 Az EGSZB fontosnak tartja hangsúlyozni, hogy a jövőben a közlekedéspolitikának jóval tovább kell jutnia annál, hogy „mindössze” az adott és várható forgalom fenntartható fejlődés szempontjából optimális kielégítését jelentse. Az Európai Bizottság a közleményében ennek megfelelő helyes kijelentéseket is tesz, ezek azonban túl homályosak és nem eléggé konkrétak. Ezt a fejtegetések döntő hiányosságának érezzük.

3.5 Az Európai Bizottság megállapítja ugyan, hogy a jelenlegi rendszeren igen jelentős változtatásokat kell végrehajtani: az 53. pontban például leírja, hogy „a közlekedési rendszer [...] lényeges változásokon fog keresztül menni”, a 70. pontban arról beszél, hogy „lényegesen át kell alakítani a közlekedési rendszert”, valamint „a mobilitás jelenlegitől eltérő koncepcióját” (37. pont) említi. Az EGSZB szerint azonban sajnos hiányoznak a konkrétabb magyarázatok arról, hogy pontosan mit értenek ezalatt.

3.6 A dokumentum tehát igen jól sikerült összefoglalója számos ismert álláspontnak és elgondolásnak, tényleges „jövőképet” azonban még nem mutat be. Sok kérdés továbbra is tisztázatlan marad, például az az évek óta nyitott kérdés, hogy a külső költségek internalizálása hogyan oldható meg.

3.7 Az EGSZB ezért ezt a feltárási véleményt szeretné felhasználni arra, hogy felhívja a figyelmet néhány igen alapvető kérdésre, amelyekkel véleménye szerint az európai bizottsági dokumentum nem foglalkozik kellőképpen. Azt szeretné, ha az Európai Bizottság további észrevételei során figyelembe venné és jobban kidolgozná ezeket a pontokat.

4. Részletes megjegyzések

4.1 A közlekedés jelentőségét nem elegendő elsősorban a közlekedési ágazatnak a GDP-hez, illetve a munkahelyekhez való hozzájárulásával mérni. Amikor emberek találkoznak egymással, amikor áruk cserélnek gazdát, tehát bármilyen társadalmi, illetve gazdasági tevékenységre kerül sor, „közlekedésre” is sor kerül. Azt is mondhatnánk: árucsera nélkül, közlekedés nélkül nem működne a társadalom, így mintegy nem létezne GDP.

4.2 Az emberek igénylik a mobilitást és szükségük is van rá, árukat szeretnének cserélni és szükségük is van erre. Ennyiben helyesek az Európai Bizottság által a közlemény 39. és 40. pontjában tett megállapítások: „A közlekedés teszi lehetővé olyan szabadságjogaink nagy részének gyakorlását, mint amilyen a világ különböző országaiban való élés és dolgozás, a különböző termékek és szolgáltatások igénybe vétele, a szabad kereskedés és a személyes kapcsolatok szabad létesítése. [...] Az említett szabadságjogok iránti igény a jövő multikulturálisabb és heterogénebb [...] társadalmában csak növekedni fog.”

(7) HL C 161., 2007.7.13., 89. o.

(8) HL C 317., 2009.12.23., 80. o.

(9) HL C 224., 2008.8.30., 46. o.

(10) HL C 77., 2009.3.31., 70. o.

(11) HL C 318., 2009.12.23., 101. o.

(12) HL C 277., 2009.11.17., 20. o.

(13) HL C 168., 2007.7.20., 50. o.

(14) HL C 277., 2009.11.17., 25. o.

(15) HL C 27., 2009.2.3., 41. o.

(16) HL C 317., 2009.12.23., 94. o.

(17) HL C 318., 2006.12.23., 218. o.

(18) HL C 211., 2008.8.19., 31. o.

4.3 A közlekedés tehát rendkívül fontos, de önmagában nem cél. Valóban nem kell automatikusan minden közlekedést „jónak” tekinteni a társadalom szempontjából csupán azért, mert hozzájárul a személyek és áruk mobilitásához. A közlekedésnek ugyanis nem csak pozitív következményei vannak, amint azt dokumentumában maga az Európai Bizottság is nyomatékosan kifejti. Ebből következően a politika egyik központi feladata, hogy világos keretet szabjon az említett „szabadságoknak” ott, ahol más szabadságokat, illetve szükségleteket érint, esetleg fenyeget, például akkor, ha az emberek egészségéről, környezetünkről és/vagy éghajlatunkról, illetve a következő generációk igényeiről van szó.

4.4 A (közlekedés)politikának ugyanakkor ügyelnie kell arra, hogy minden polgár részére széles kínálatot és biztonságos hozzáférést biztosítson a közlekedési eszközökhöz. Ez – a fenntarthatósággal teljes mértékben összhangban – különösen érvényes a szociális szempontból gyengébb rétegekre, a fogyatékkal élőkre, a gyermekekre és fiatalokra stb. Emellett arra kell törekedni, hogy a közlekedési ágazatban dolgozók munkakörülményei javuljanak.

4.5 A múltban azonban a közlekedéspolitikát gyakran a könnyebb utakat választotta. Eddig elsősorban a közlekedési igények kielégítésének megszervezéséről volt szó, sőt, gyakran a politika teremtett új keresletet és közlekedési szükségleteket, többek között az egyéni gépjárműforgalom – nemzetgazdasági szempontból helytelen – elsőbbséget élvező támogatásával és a csupán az olcsó kőolajon alapuló gazdasági munkamegosztásnak, valamint a termelési központok és lakóterületek ennek megfelelő helykijelölésének támogatásával. Úgy vélték, hogy az ebből eredő problémák pusztán infrastrukturális, illetve technikai szinten megoldhatók. Elmulasztották megvitatni a kialakuló forgalom kérdését és azt, hogy bizonyos forgalomtípusok ésszerűek-e. Ennek változnia kell. Ennek kapcsán az EGSZB teljes mértékben tudatában van annak, hogy ezért nem csak az Európai Bizottság felelős, mivel számos döntést a szubszidiaritás elvének értelmében nemzeti, regionális vagy helyi szinten hoztak meg.

4.6 Az EGSZB határozottan üdvözlöi, hogy az Európai Bizottság bizonyos kérdéseket kertelés nélkül szóba hoz. Az 59. pont ezt írja: „Számos állami szolgáltatás egyre inkább centralizált a hatékonyság növelése érdekében. Az állampolgárok és a szolgáltatók (iskolák, kórházak, bevásárlóközpontok) közötti távolság egyre nő. A cégek ugyanezt a tendenciát követték, és csökkentették termelési, raktározási és disztribúciós központjaik számát. A tevékenységek koncentrációjára irányuló tendencia az elérhetőségi feltételek romlása miatt nagymértékű kikényszerített „mobilitással járt.” Az EGSZB azonban hiányolja a közleményből annak kifejtését, hogy politikailag ebből milyen következtetéseket lehet levonni.

4.7 Vitathatatlan, hogy ezeket a tendenciákat, például a közintézmények, de a vállalatok koncentrációját is illetően, közvetlenül vagy közvetetten befolyásolták a gazdasági keretfeltételek és a politikai döntések. Fontos lenne, hogy a jövőben a politikai és tervezői döntéseket megelőzően sokkal alaposabban elemezzék a közlekedésre/közlekedési rendszerre gyakorolt hatásokat. Voltak valaha olyan tervek, amelyek azért nem valósultak meg, mert politikai szinten úgy döntöttek, hogy az általuk keletkező (indukált) forgalom nem kívánatos?

4.8 Az európai bizottsági közleményben leírt felismerések, hiányosságok és szükségszerűségek fényében ezért hasznos lenne, ha „a közlekedés fenntartható jövőjének” már megkezdett keresése keretében egyértelművé tennék, hogy az Európai Bizottság az európai és nemzeti szinten a múltban megvalósult fejlesztések és keretszabályozások közül melyeket tartja kedvezőtlennek. Helyes dolog volt olyan módon központosítani az iskolákat vagy a közüzemeket, ahogy ez néhány tagállamban történt? Tényleg célravezetőek voltak a fenntarthatóság (és pl. a regionális fejlesztés) szempontjából a vágóhidak és a tejtermelő gazdaságok terén lezajlott – gyakran az uniós strukturális alapokból finanszírozott – koncentrációs folyamatok? A fenntartható regionális fejlesztést valóban csak az infrastruktúra kiépítésével lehetett támogatni, vagy éppen a téves közlekedési infrastrukturális politika vezetett a vidéki területek elnéptelenedéséhez és a kényszerű mobilitás létrejöttéhez?

4.9 Egy másik példa: a globális munkamegosztás keretében olcsó takarmány érkezik Európába. Ez az állattartásban koncentrációs folyamatokat, valamint új forgalomáramlást váltott ki. Ez elsősorban azért volt lehetséges, mert sem a takarmányárak, sem a szállítási költségek nem tükrözik az „ökológiai és nemzetgazdasági valóságot”. Nem tükröződnek bennük a gyakran negatív szociális költségek sem. A részint éppen a közlekedés okozta éghajlati változásokból következő magas költségek vagy a közlekedési zajterhelés és kibocsátások okozta betegségek költségei önmagukban is fontos kérdéseket vetnek fel az EU-n belüli jövőképes mobilitási politikát illetően. Így maradjon ez a jövőben is? Hogyan érinti mindez a közlekedéspolitikát? Ezek olyan kérdések, amelyekre az európai bizottsági dokumentum sajnos nem ad választ.

4.10 Az EGSZB kéri, hogy valamennyi politikaterület esetében, a gazdaság- és versenypolitikától a fejlesztési politikáig, végezzenek hatáselemzést azok forgalmat indukáló hatásáról. Ha például a közös európai agrárpolitikát a regionális gazdasági körforgások erősítésének irányába módosítjuk, az komoly lehetőségeket rejt magában a forgalom keletkezésének elkerülésére és az európai szállítási útvonalak megrövidülésére.

4.11 Egy ilyen vitában nem önmagában a mobilitásról, vagyis a megtett utak számáról van szó. Sokkal inkább az útszakaszok hosszáról és arról, hogy milyen ráfordítással és milyen közlekedési eszközzel tették meg ezeket az utakat.

4.12 Éppen ezen a téren történt sok változás az elmúlt években. A megtett útszakaszok gyakran hosszabbak lettek, és nem éppen a legkörülményesebb közlekedésmódokat alkalmazták. Ez mind a személyforgalomra, mind az áruforgalomra, vagyis az áruszállításra érvényes. A gabona mindig is malmokon és pékségeken keresztül került a szántóföldről a végfelhasználókhoz; ami megváltozott, az a szállítási útvonal. Jelenleg más politikaterületek keretfeltételei és a hiányos harmonizáció miatt az EU-n belül üzemgazdaságilag megéri teherautóval, hűtőkocsiban félkész tésztát szállítani több száz kilométerre, hogy helyben süssenek belőle perccel – hogy csak egy példát említsünk a cselekvés szükségességére.

4.13 Az emberek generációk óta nem több mint 3-4 utat tesznek meg naponta. Németországban például az emberek jelenleg minden nap kb. 281 millió utat tesznek meg, ami személyenként mintegy 3,4 utat jelent. Ennek során naponta kb. 3,2 milliárd km-t ⁽¹⁹⁾ tesznek meg. 2002-ben ez „mindössze” 3,04 milliárd km volt.

4.14 A közlekedés és az utak hosszúsága privát, politikai és vállalati döntések eredménye. A közlekedésért fizetendő árak ennek során döntő szerepet játszanak. A jövőben ezen a téren sok mindennek kell változnia és változhat is, többek között a nyersanyagok (főként a fosszilis üzemanyagok) árának emelkedése, a külső költségeknek az EGSZB által több ízben helyeselt és követelt internalizálása, az infrastruktúrára szánt közpénzeknek az Európai Bizottság által várt csökkenése stb. révén. Hiányoznak azonban az egyértelmű politikai üzenetek arról, hogy mindebből jelenleg mire kell következtetnünk. Az EGSZB szerint az infrastrukturális döntések során fokozottan kell érvényesülnie a fenntartható fejlődés szempontját is figyelembe vevő széles látókörű szemléletnek. Nemcsak a hozzáférhetőség javulását, a termelékenység növekedését és az időbeli megtakarításokat kell figyelembe venni, hanem fokozott mértékben az ökológiai és szociális következményes költségeket is.

4.15 Minden új közlekedési infrastrukturális intézkedés nagyon drága, megvalósítása pedig több évtizedre kihatással van. Ha az Európai Bizottság megállapítja, hogy társadalmunkban növekedni fog az idősebbek aránya, egyre többen élnek a városokban (és ezáltal megváltoznak a mobilitási igények), és vélhetően kevesebb közpénz áll majd rendelkezésre a közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos kiadásokra, akkor jelentős változásokra van szükség az infrastrukturális beruházások terén.

4.16 Az EGSZB ezért a közlekedési rendszer lényeges átalakítása és „a mobilitás jelenlegitől eltérő koncepciója” keretében az Európai Uniónak és a Tanács elnökségének az olyan alapvető kérdések elmélyült megvitatását ajánlja, mint a forgalom generalódása és a kényszerű mobilitás. Még egyszer hangsúlyozza: ez a vita nem a szabadságok vagy a mobilitási igények megnyirbálásáról szólna, hanem – szükséges módon – a fenntartható fejlődési stratégia kialakításáról, amely mindeddig nem tért ki kellően a közlekedéspolitikára, valamint arról, hogy a jövőbeli generációk is élvezhessék még a mobilitás szabadságát.

4.17 Az Európai Bizottság az 53. pontban fontos elemet említ meg: „A közlekedési dolgozók azonban néhány ágazatban a radikálisan megváltozott gazdasági és energiaügyi körülmények miatt elveszíthetik állásukat. Fontos gondoskodni a változások előkészítéséről és kezeléséről, biztosítva azt, hogy a megváltozó körülmények új munkahelyeket teremtsenek, valamint hogy a közlekedési dolgozók részt tudjanak venni a folyamatban, és reagálni tudjanak arra.”

4.18 Pontosan erre az „előkészítésre” van itt szükség. Ehhez az is hozzátartozik, hogy minél egyértelműbben leírjuk, mely ágazatok lesznek érintettek kedvező, illetve kedvezőtlen módon. Sok minden ismeretes már, nyílt vitát kell folytatni. Az EGSZB már a fenntartható fejlődésről kidolgozott egyik első véleményében (NAT/229) utalt arra, hogy éppen ezek a szükséges átalakulási folyamatok váltanak ki félelmet és ellenállást azokon a társadalmi területeken, amelyek többet profitálnak a jelenlegi, nem fenntartható rendszerből, így a strukturális változások kiemelten érintik őket.

⁽¹⁹⁾ Lásd a német közlekedési, építésügyi és városfejlesztési minisztérium megbízásából készült „Mobilität in Deutschland” [Mobilitás Németországban] című tanulmányt.

4.19 A forgalom keletkezésének és a távolságok hosszának strukturális kérdései mellett a szállítóeszközök fajtáját is tisztázni kell. Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottságnak a közleményben tett kijelentéseit, főként azokat a megjegyzéseket, amelyek szerint

– a (közúti) közlekedés résztvevőitől beszedett díjak ⁽²⁰⁾ „gyakran nem tükrözik az adott választás következtében a társadalomra terhelte valós költségeket”, valamint

– ha minden közlekedési mód és eszköz esetében megfelelően beépítenék a külső költségeket az árképzésbe, az a forgalom generalódásának elkerüléséhez, valamint a közlekedési eszközök jobb, vagyis környezetbarátabb megválasztásához vezetne. Az EGSZB szerint azonban hiányoznak az utalások ennek a megfelelő beépítésnek a megvalósítására,

– „sürgetően szükség van az alacsonyabb és nulla kibocsátású járművekre történő technológiai átállásra”; az EGSZB szerint ennek során jelentős szerepet játszik majd a járművek méretének csökkentése, valamint erre épülően az elektromos meghajtás, aminek kapcsán a megújuló energiával foglalkozó ügynökség számításai világossá teszik, hogy csak a megújuló forrásokból származó áram használata esetén járulhatunk hozzá jelentősen az éghajlatvédelemhez. ⁽²¹⁾ Nem csak az új meghajtási technológiákról van azonban szó, mivel például a forgalmi dugók, illetve az autócentrikus városok kérdése ezzel nem oldható meg.

– Az egyre fejlődő nagyvárosi területeken jelentősen támogatni kellene a tömegközlekedési eszközök használatát, a kerékpározást és a gyaloglást. Ez egybecseng az Európai Bizottságnak az ún. „polgári hálózatokról” ⁽²²⁾ tett kijelentéseivel, amelyekre vonatkozóan az EGSZB nemrég jegyezte meg újra, hogy az ott megfogalmazott ötletek megvalósítása nagyon késlekedik. A városi közlekedéspolitikában alapvetően új koncepciók szükségesek, amelyek megkérdőjelezzik az autók mindeddig domináns szerepét.

– Az EGSZB az elmúlt években/évtizedekben például Londonban vagy a németországi Bielefeldben megvalósított városi közlekedéspolitikákban látja a bizonyítékot arra, hogy a kedvezőtlen tendenciákat meg lehet fordítani, és meg lehet valósítani fenntartható közlekedéspolitikát, ha elkötelezett döntéshozók megnyitják az utat ez előtt.

– Az EGSZB ennek kapcsán kétségbe vonja az Európai Bizottságnak a 32. pontban tett kijelentését, amely szerint „a városi terjeszkedés [...] növeli az egyéni közlekedési módok iránti igényt”. Az olyan nagyvárosok, mint Berlin vagy Koppenhága viszonylag alacsony személygépkocsi-sűrűsége például azt mutatja, hogy megfelelő közlekedéspolitikával a közlekedési módok megoszlásának aránya éppen ellenkező módon is változhat.

⁽²⁰⁾ Mint gépjármű- és energiaadók, autópályadíjak és infrastruktúra-használati díjak.

⁽²¹⁾ Lásd: <http://www.unendlich-viel-energie.de/de/verkehr/detailansicht/article/5/erneuerbaren-energien-koennen-strombedarf-fuer-elektroautos-spielend-decken.html>.

⁽²²⁾ Lásd: „A polgári hálózatok fejlesztése – Miért szükséges a vonzó helyi és regionális tömegközlekedés, és hogyan járul hozzá megteremtéséhez az Európai Bizottság” – COM(1998) 431 végleges, 1998. július 10.

- Az EGSZB minden beruházás és keretszabályozás esetében megalapozott vitát vár a környezetbarát közlekedési módok egyértelmű előnyben részesítésének hatékony eszközeiről, valamint minden közlekedési mód esetében egységes szociális és környezetvédelmi normák kialakítását várja a tisztességes verseny és a fenntartható fejlődés biztosítása érdekében.
- Figyelembe kell venni elsősorban a különböző gazdaság- és településpolitikák hatását egyes tagállamok példáiból

kiindulva, valamint a számos uniós projekt keretében szerzett tapasztalatokat olyan településekkel kapcsolatban, amelyek példaértékű, a motorizált közlekedést elkerülő, ugyanakkor az életkörülményeket és a mobilitást érintő igényeket nagymértékben kielégítő politikát folytatnak. Az EGSZB egy olyan uniós koordinációs központ mellett foglal állást, amely az ennek megfelelő jó példákat összegyűjti és közzéteszi.

Kelt Brüsszelben, 2009. december 16-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Mario SEPI
