

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 8.7.2008
COM(2008) 433 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A
TANÁCSNAK**

Környezetbarátabb közlekedés

{SEC(2008) 2206}

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

Környezetbarátabb közlekedés

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. BEVEZETÉS

A *mobilitás* mind életminőségünk, mind az EU versenyképessége szempontjából kulcsfontosságú szerepet tölt be. A gazdaság alapvető tartópilléréként összekapcsolja a termelési láncok egyes szakaszait, lehetővé teszi a szolgáltatóipar különböző ágazatai számára, hogy fogyasztóikhoz eljussanak, valamint munkaadóként a foglalkoztatás terén is jelentős szerepet játszik. Mindezek fényében a mobilitás az EU növekedést és foglalkoztatást célzó megújult lisszaboni stratégiájában szereplő célok eléréséhez is elengedhetetlenül fontos. Mindez különösen igaz, ha tekintetbe vesszük az ágazat gyors növekedését: az EU-ban 1995 és 2005 között a személyszállítás 31,3%-kal, a teherszállítás pedig 17,7%-kal bővült, és a növekedés napjainkban is tart.

A mobilitás azonban – az általa okozott hatások következtében – *költségeket is ró a társadalomra*. A közlekedésből származó különféle kibocsátások veszélyeztetik egészségünket, káros hatással vannak közvetlen környezetünk minőségére, és jelentős, egyre növekvő mértékben járulnak hozzá az éghajlatváltozáshoz. A közúti közlekedés okozta szén-dioxid-kibocsátás az 1990-ben mért szinthez képest 30%-kal nőtt, és a közlekedés a gazdaság egyetlen olyan ágazata, amelynek kibocsátása az előrejelzések szerint a jövőben is emelkedni fog. A zajszennyezés és a forgalmi torlódások sok állampolgár mindennapjait keserítik meg, a közlekedési balesetek pedig számos halálos balesetért felelősek.

A „fenntartható mobilitás”, azaz a mobilitásnak az általa okozott káros hatásoktól való elválasztása, már jó néhány éve kiemelt helyet foglal el az EU közlekedéspolitikájában. A 2001. évi fehér könyv 2006-os felülvizsgálata¹ során a Bizottság rámutatott arra, hogy a fenntartható mobilitás eléréséhez politikai eszközök széles skáláját kell felhasználni, kezdve a gazdasági eszközökkel és a szabályozási intézkedésekkel, egészen az infrastruktúra-fejlesztési beruházásokig és különféle új technológiák bevezetéséig.

Az „árak helyes kialakítása” szintén rendkívül fontos. A közlekedésért ma is jelentős összegeket fizetünk, azonban a fizetendő ár gyakran nem tükrözi az adott választás következtében a társadalomra terhelt valós költségeket. Ez tehát azt jelenti, hogy semmi sem ösztönzi a közlekedőket arra, hogy a kevésbé költséges alternatívákat részesítsék előnyben. Az intelligens díjrendszerek² és a különféle gazdasági

¹ COM (2006) 314.

² Például a zsúfoltságtól függő útdíjrendszerek keretében figyelembe lehetne venni a hely- és időtényezőt.

eszközök (adók, díjak, kibocsátáskereskedelmi rendszerek) arra ösztönözhetik a közlekedőket, hogy a környezetkímélőbb járműveket és közlekedési módokat (köztük a gyaloglást és a kerékpározást), és a kevésbé zsúfolt infrastruktúrákat részesítsék előnyben, illetve a megszokottól eltérő időben utazzanak. Ezek a tényezők hatékony eszközei a mobilitás fenntarthatóvá tételének.

Az árjelzések még hatékonyabb eszközként tudnak működni akkor, ha a piac valós alternatívákat, azaz megfizethető áron környezetbarátabb járműveket vagy egy másik közlekedési ágazatban megfelelő szintű szolgáltatást kínál. Az ilyen alternatívák gyakran hiányoznak, különösen ott, ahol a piaci kudarcok következtében nem jut elegendő forrás az infrastruktúra fejlesztésére, illetve kutatásra és technológiafejlesztésre. Ennek eredményeképpen egyéb, kiegészítő jellegű szakpolitikai intézkedésekre – köztük szabályozásra – is szükség van. Ezek azonban nem vezethetnek egyetlen technológiai megközelítés vagy konkrét alternatíva „megkövesedéséhez”, és nem is kedvezhetnek egyiknek sem.

A Bizottság ezért – annak érdekében, hogy fokozza a közlekedés környezetbarátabbá és fenntarthatóbbá tételére irányuló erőfeszítéseit – több kezdeményezést is tesz, amelyek két típusba sorolhatók. Az első típusba azok az intézkedések tartoznak, amelyek célja a közlekedés külső költségeinek internalizálásán keresztül az „árak helyes kialakítása”. E téren a Bizottság stratégiája az, hogy az egyes környezeti hatások, illetve közlekedési módok tekintetében az adott körülményeknek megfelelő módon lépjen fel, figyelembe véve azt, hogy az EU ezen a területen már hajtott végre intézkedéseket. Az energiatermékek adóztatására vonatkozó uniós szabályok, valamint a Bizottság azon javaslata, hogy a légi közlekedés is kerüljön be az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerébe, e tekintetben fontos első lépésekként értékelendők. A kezdeményezések második típusába olyan kiegészítő intézkedések tartoznak, mint a szabályozási eszközök vagy az infrastruktúrával, a kutatással és a fejlesztéssel kapcsolatos intézkedések. E téren is számos, már meglévő uniós kezdeményezésre lehet építeni.

Ez a közlemény a fenntartható közlekedés terén folyamatban lévő és javasolt uniós intézkedések felvázolásával kezdődik. Ezek az intézkedések eddig is kiegészítették, és a jövőben is ki fogják egészíteni a tagállami fellépéseket, amelyek a fenntartható mobilitás eléréséhez szintén elengedhetetlenek. A közlemény ezt követően bemutatja a közlekedés külső költségeinek internalizálásával kapcsolatos két kísérő intézkedést: egy átfogó stratégiát és egy javaslatot a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló irányelv módosításáról. A közlemény végül bemutatja a vasúti zaj csökkentéséről szóló, mellékelt közleményt és azokat a kiegészítő kezdeményezéseket, amelyeket a Bizottság az elkövetkezendő hónapok során kíván megvalósítani.

A jelenlegi politikai háttér mellett az előzőekben felsorolt kezdeményezések mindegyike rendkívül fontos. Nemrégiben mind az Európai Parlament³, mind az Európai Tanács⁴ felhívta a figyelmet a fenntartható közlekedéspolitika fontosságára, különösen az éghajlatváltozással összefüggésben. Egyértelmű, hogy a közlekedésnek

³ 2008. március 11-i határozat a fenntartható európai közlekedéspolitikáról, figyelembe véve az európai energia és környezetvédelmi politikát – előadó: Albertini képviselő.

⁴ A 2008 márciusi Európai Tanács.

ki kell vennie a részét azon ambiciózus célok eléréséből, amelyeket az Európai Tanács 2007-ben fogalmazott meg. Ezek értelmében 2020-ig az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását 20%-kal (nemzetközi megállapodás keretében 30%-kal) kell csökkenteni, a megújuló energiaforrások felhasználásának részarányát 20%-ra kell növelni, az energiafogyasztást pedig 20%-kal csökkenteni kell.

2. ÉPÍTSÜNK A MÁR LÉTEZŐ INTÉZKEDÉSEKRE...

A közleményhez csatolt egyik dokumentum alapján, amely a környezetbarátabb közlekedés ügyét szolgáló intézkedéseket veszi számba, elmondható, hogy az EU az összes közlekedési mód vonatkozásában már eddig is sokat tett, és számos szakpolitikai területen lépett fel, kezdve a kutatással és a fejlesztéssel, illetve az energiapolitikával, egészen a közlekedés- és a környezetvédelmi politikáig. E kezdeményezések esetében – mint mindig – a hatékonyság záloga a végrehajtás. Az intézkedések azon negatív hatások alapján kerültek csoportosításra, amelyeknek a kezelésére irányulnak, ilyen az éghajlatváltozás, a helyi környezetszennyezés, a zajszennyezés, az infrastruktúra túlszűfolttsága és a balesetek. Az alábbiakban az egyes hatások kezelését célzó kezdeményezéseket foglaljuk össze.

2.1. Éghajlatváltozás

Az éghajlatváltozás napjaink legfontosabb környezeti problémája, és a Bizottság nemrégiben nyújtotta be javaslatát az e téren megvalósítandó legjelentősebb uniós intézkedésekre, amelyek jelenleg a Tanács és az Európai Parlament asztalán vannak. Az intézkedések többek között az új személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának korlátozására, a légi közlekedésnek az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerébe való felvételére, és a személygépkocsik esetében a szén-dioxid-kibocsátás alapján differenciált éves gépjárműadó és regisztrációs adó bevezetésére irányulnak, valamint arra, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszerben nem szereplő összes közlekedési mód is vegye ki a részét az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése tekintetében meghatározott nemzeti célértékek teljesítéséből.

A tagállamoknak el kell érniük, hogy a közúti közlekedésben növekedjen a megújuló energiaforrások részaránya: a Bizottság nemrégiben a 10%-os részarány kötelezővé tételére tett javaslatot. A Bizottság emellett azt is javasolja, hogy a tüzelőanyagok forgalmazói 2020-ig – a teljes élettartamra vonatkoztatva – 10%-kal csökkentsék a tüzelőanyagokból a környezetbe jutó üvegházhatást okozó gázok mennyiségét. A motorok tüzelőanyagai esetében az uniós szabályok minimális adószinteket írnak elő, ezek alól azonban a légi és a tengeri felhasználások nagy része mentesül, miközben a tagállamoknak lehetőségük van arra, hogy ezeket a mentességeket a nemzetközi közlekedésre korlátozzák.

Emellett egyes közúti járművek esetében a különféle berendezések – így például a légkondicionálók – használatát egyéb speciális uniós előírások is szabályozzák. A Bizottság jelenleg a sebességváltó-visszajelzőre vonatkozó kezdeményezéssel dolgozik, és nemrégiben terjesztett elő javaslatot a gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszerekre vonatkozó keretszabályozásra.

2.2. Helyi környezetszennyezés

Ami a helyi szennyezés elleni küzdelmet illeti, az EU már most is szép eredményeket mutathat fel, azonban még mindig sok a tennivaló. Az egységes piac keretében olyan, a levegőszennyezés csökkentésére irányuló intézkedések kerültek kidolgozásra, amelyek – bár az egyes közlekedési módok tekintetében jelentős eltéréseket mutatnak – minden esetben az új közúti járművekből („Euro” előírások), hajókból és kedvtelési célú vízi járművekből származó szennyezőanyag-kibocsátások mérséklését célozzák. A tüzelőanyagokban lévő egyes szennyező anyagokra – így például a tengerhajózásban használt tüzelőanyag kéntartalmára és a benzin ólomtartalmára – vonatkozóan is léteznek határértékek, továbbá érvényben vannak olyan szabályok is, amelyek célja a tüzelőanyag tárolása és elosztása során keletkező szennyezőanyag-kibocsátások mérséklése.

A vízi közlekedés terén a vízszennyezés mérséklése érdekében vannak hatályban követelmények. Valamennyi közlekedési módra vonatkoznak azok az általános jogszabályok, amelyek azt szabályozzák, hogy hol és miként kell a hulladékot ártalmatlanítani, illetve néhány közúti járműre és azok egyes részeire (pl. gumiabroncs, akkumulátor) konkrét előírások vannak hatályban.

Ami a járműbeszerzést illeti, a Bizottság nemrégiben terjesztett elő javaslatot⁵ arra, hogy a személygépkocsik, a könnyű haszongépjárművek, az autóbuszok és a tehergépjárművek esetében a közbeszerzések során mindig olyan módszert kelljen használni, amely figyelembe veszi a járművek egész életciklusára vonatkozó energiafogyasztást, valamint szén-dioxid- és szennyezőanyag-kibocsátást. Az közlekedési infrastruktúra-fejlesztési projektek túlnyomó része környezetértékelési szabályok hatálya alá tartozik, néhányukra pedig természetvédelmi rendelkezések is irányadók.

2.3. Zajszennyezés

A zajszennyezés korlátozására irányuló uniós intézkedések középpontjában egy olyan általános keret kialakítása szerepel, amelynek célja, hogy az egységes piac keretében⁶ mérhető legyen a zajszennyezés, illetve minden új, a szárazföldi közlekedési módokban használatos motoros jármű esetében csökkenteni lehessen a zajkibocsátást. A repülőgépekre szintén vonatkoznak bizonyos határértékek, és az EU egyes repülőterein szigorúbb korlátozások vezethetők be. Emellett zajtérképet kell készíteni a repülőterekről, a nagyobb városokról (és kikötőikről), a nagy forgalmú vasutakról és közutakról, és ahol a zajszennyezés magasnak bizonyul, ott meg kell tenni a szükséges lépéseket. A gumiabroncsok által keltett zajszintre vonatkozó határértékek 2009-ben a csereabroncsok esetében is hatályba lépnek.

2.4. Az infrastruktúra túlszűfolttsága

Az infrastruktúra vonatkozásában az eddigi uniós intézkedések segítették a kapacitásbővítésre és az alternatív kapacitás kiépítésére irányuló beruházások finanszírozását, és az EU politikájának célja a leginkább túlterhelt közlekedési módok fokozatos tehermentesítése, ezzel párhuzamosan pedig közös díjszabási

⁵ COM (2007) 817.

⁶ Ide tartoznak többek között a vasúti ágazatban érvényes átjárhatósági műszaki előírások.

keretek kidolgozása volt. Jelenleg a nehéz gépjárművek esetében fizetni kell egyes infrastruktúrák használatáért, és speciális előírások vannak hatályban a vasúti infrastruktúrát illetően is. A Bizottság emellett nemrégiben a repülőtéri díjakkal kapcsolatban is terjesztett elő javaslatot. A transzeurópai hálózatok és a Marco Polo program keretében a legnagyobb mértékben a vasúti, illetve a belvízi és a tengeri hajózási infrastruktúra jut finanszírozáshoz, főként azzal a céllal, hogy a közúti közlekedésről egyre inkább áthelyeződjön a hangsúly más közlekedési módokra. A légi közlekedési és a vasúti ágazatban számos intézkedés igyekszik növelni az infrastruktúra hatékonyságát, a közúti közlekedés terén pedig különféle műszaki fejlesztések zajlanak. Valamennyi ágazat élvezni fogja azokat az előnyöket, amelyeket – a közlekedési útvonalak optimalizálásának, illetőleg a forgalmi torlódások és a balesetek megelőzésének elősegítésével – a Galileo-program nyújt majd a járműparkok irányítása számára.

2.5. Balesetek

A közlekedésbiztonság az EU közlekedéspolitikájának a kezdetektől fogva egyik legfontosabb eleme. Az új közúti járművek esetében számos különböző uniós biztonsági előírást kell betartani, emellett egyéb előírások is hatályban vannak többek között a járművezetői engedély megszerzésére, az autóbuszok sebességének korlátozására és a járművek, illetve az infrastruktúra megfelelő műszaki állapotára vonatkozóan. Emellett különféle biztonsági intézkedések vonatkoznak a vasúti és a belvízi hajózási ágazatban a vasúti járművekre és a hajókra, illetve a vasúti ágazatban emellett az infrastruktúrára és a szervezeti háttérre is. A tengerhajózási ágazatban számos intézkedés van hatályban a biztonság növelésére, a hajót, az utasokat és a hajószemélyzetet érő balesetek megelőzésére és a balesetek környezeti hatásainak mérséklésére – ezek mindegyikének végrehajtását ellenőrzésekkel követik figyelemmel. A légi közlekedési ágazat biztonsági intézkedései között a repülőgépek tervezésével, karbantartásával, üzemeltetésével és a személyzet szakszolgálati engedélyeivel kapcsolatos eszközök szerepelnek. A légi, a vasúti és a tengeri közlekedésben egyaránt vannak hatályban olyan előírások, amelyek a balesetek kivizsgálását és jelentését szabályozzák.

3. AZ ÁRAK HELYES KIALAKÍTÁSA...

Ahhoz, hogy a közlekedés fenntarthatóbbá váljon, és az általa okozott öt különböző negatív hatással szemben felvehessük a harcot, rendkívül fontos, hogy építsünk a már meglévő politikai eszközökre. Ennek egyik legfontosabb lépése – ahogyan az az előzőekben is szerepel – az árak helyes kialakítása, ami a Bizottság koncepciójának is központi eleme. A Bizottság ezért e közleménnyel párhuzamosan két intézkedést tesz közzé ezen a téren: egy közleményben felvázolja a közlekedés külső költségeinek internalizálásával kapcsolatos elképzeléseit, emellett pedig jogalkotási javaslatot terjeszt elő a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló irányelv módosításáról.

3.1. A közlekedés külső költségeinek internalizálása

E közleményben és mellékleteiben két elem szerepel. Az első a közlekedés külső költségeinek becslésére szolgáló közös keret, amelynek alapja az a megbízás volt, amelynek keretében a Bizottság felkérésére áttekintették a bevált gyakorlati

megoldásokat, javaslatot tettek az alkalmazandó módszertanra, és összeállítottak egy kézikönyvet a külső költségek értékeléséhez használható referenciaértékekről. A közlemény iránymutatást tartalmaz a tekintetben, hogy ezek az értékek miként használhatók a külső költségek meghatározásához.

A közlemény másik eleme egy olyan stratégia, amely valamennyi közlekedési módra vonatkozóan meghatározza a külső költségek internalizálásának módját, e tekintetben pedig teljesíti a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló irányelv⁷ ezzel kapcsolatos rendelkezését. A stratégia figyelembe veszi azt, hogy egyes hatások – így a zaj és a túlszűfoltosság – esetében a közlekedés által a társadalomra terhelt költségek térben és időben, illetve az adott közlekedési mód sajátosságai szerint változnak, míg más hatások – köztük az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása – esetében ez nincs így. Ennek következtében a stratégia közlekedésmód- és hatáspecifikus is egyszerre.

Az évek során a Bizottság kitartóan hangsúlyozta, hogy a politikai célkitűzések eléréséhez mennyire fontos a gazdasági eszközök felhasználása. Ezzel összhangban a közlekedés külső költségeinek internalizálása mind a 2001-es fehér könyvben, mind annak 2006-os félidei felülvizsgálata során központi helyet foglalt el. Az EU már megtette az első lépéseket a közlekedés külső költségeinek internalizálása érdekében, mégpedig a tüzelőanyagokra vonatkozó, korábban már említett adószabályok bevezetésével, illetve a Bizottság azon javaslatával, hogy a légi közlekedés is kerüljön be az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerébe, a gépjárművek regisztrációs adója és az éves gépjárműadó pedig függjön a jármű szén-dioxid-kibocsátásától. A mostani stratégia ezekre a kezdeményezésekre támaszkodik.

A közúti ágazat vonatkozásában a stratégia azonnali cselekvést indít el, amely – a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló javaslaton keresztül – lehetővé teszi a külső költségek eredményesebb és hatékonyabb internalizálását (lásd a 3.2. szakaszt). A szubszidiaritással kapcsolatos okok miatt a javaslat az egyéni közlekedéssel nem foglalkozik, a Bizottság azonban arra biztatja a tagállamokat, hogy a bevezetendő díjrendszer ne csak a nehéz gépjárművekre, hanem a közúti közlekedés valamennyi típusára terjedjen ki, hiszen így módon a közúti közlekedés összes résztvevőjét arra lehetne ösztönözni, hogy változtasson szokásain, és ezáltal növekedjenek a pozitív hatások.

A nehéz tehergépjárművek külső költségeinek internalizálását célzó javaslat a vasúti ágazatban is kedvező hatással fog járni, ugyanis további internalizálásra ad lehetőséget, amennyiben a többi közlekedési mód esetében is sor kerül a költségek internalizálására.

A stratégia a többi közlekedési mód esetében is felvázol további lépéseket. A belvízi hajózás esetében a cél az összes külső költség internalizálása, a tengerhajózási ágazatban pedig – ahol az internalizálás még nem kezdődött meg – a Bizottság számára a stratégia előírja, hogy amennyiben a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) addig nem határoz meg konkrét intézkedéseket (az erre irányuló munkában egyébként az EU aktívan részt vesz), 2009-ben lépjen fel e téren. A bizottsági

⁷ A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról szóló 2006/38/EK irányelv.

fellépés megvalósulhat például úgy, hogy ez az ágazat is bekerül az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerébe. A tengerhajózási ágazat esetében a stratégia az új integrált európai tengerpolitikával összhangban kerül megvalósításra.⁸

A stratégia ugyanakkor egy horizontális intézkedést is tartalmaz, amelyre még 2008 folyamán sor kerül: ez pedig nem más, mint az energiatermékek adóztatásáról szóló irányelv felülvizsgálata. Ily módon biztosítható, hogy az energiatermékek adóztatása hatékonyabban egészítse ki az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerét, és jobban tükrözze az éghajlatváltozás, az energiaügy és a levegőminőség terén meghatározott uniós célkitűzéseket.

A stratégia értékelésére 2013-ban kerül sor.

3.2. Úthasználati díjak

A közlekedésből származó külső költségek túlnyomó részéért a közúti közlekedés felelős, ezért az árak helyes kialakítása itt különösen fontos. A nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló irányelv az irányú módosítása, hogy az a tagállamokat differenciált díjrendszerek bevezetésére ösztönözze, hozzájárulhat a közúti szállítás hatékonyságának növeléséhez és környezetkímélőbbé válásához, ami – tekintettel az ágazatnak a forgalmi torlódásokhoz és a szennyezőanyag-kibocsátáshoz való jelentős hozzájárulására – különösen fontos.

Az irányelv jelenlegi formájában nem teszi lehetővé, hogy a tagállamok a leghatékonyabban használják ki már létező vagy kialakítás alatt álló díjrendszereiket. Jelenleg nem szabhatók ki a külső költségek alapján meghatározott, azok függvényében változó díjak. Ez azt jelenti, hogy a tagállamok nem vezethetnek be olyan eszközöket, amelyekkel hatékonyan ösztönözhetnék az ágazat szereplőit arra, hogy járműállományukat tisztább járművekkel váltsák fel, logisztikai döntéseiket és járműveik útvonalát pedig úgy módosítsák, hogy azok fenntarthatóbbá váljanak.

A javaslat úgy változtatna ezen a helyzeten, hogy a tagállamok számára olyan keretet biztosítana, amelyben a díjakat jobban lehetne differenciálni⁹ az adott jármű által használatának pillanatában okozott helyi szennyezés (levegő- és zajszennyezés)¹⁰ mértéke és a forgalmi torlódásokhoz való hozzájárulása szerint. Az utak túlszűfoltóságának mérséklésén keresztül ez az intézkedés a szén-dioxid-kibocsátás csökkentését is jelentős mértékben elősegíti.

Annak biztosítása érdekében, hogy egyrészt a díjak arányosak legyenek a konkrét környezeti kárral és a forgalmi torlódásokhoz való hozzájárulás mértékével, másrészt pedig a belső piac továbbra is megfelelően működjön, a Bizottság azt

⁸ COM (2007) 575. Ez a politika számos javaslatot tartalmaz a tengeri hajózás fenntarthatóbbá (környezetbarátabbá) tételére. A részletekért lásd a környezetbarátabb közlekedéshez kapcsolódó intézkedéseket számba vevő bizottsági szolgálati munkadokumentumot (SEC (2008) 2206).

⁹ A jelenlegi irányelv a díjak korlátozott mértékű differenciálását teszi lehetővé: csak az infrastruktúrához kapcsolódó díjak megtérülése tekintetében, és emellett számos feltételnek is teljesülnie kell, többek között annak, hogy a díjból nem származhat többletbevétel.

¹⁰ A szén-dioxidhoz kapcsolódó költségekkel a tüzelőanyagokra vonatkozó adószabályok keretében, az energiatermékek adóztatásáról szóló irányelv közeljövőben várható felülvizsgálata során fognak foglalkozni.

javasolja, hogy a közlekedés külső költségeinek kiszámítására egy közös, átlátható módszer kerüljön bevezetésre. Az irányelvben az is szerepelne, hogy a rendszer kapcsán keletkező minden bevétel a közlekedés és a forgalmi torlódások okozta környezeti hatások enyhítésére kell fordítani¹¹, illetve – egy átmeneti időszakot követően – a díjak beszedéséhez elektronikus rendszereket kell használni.

4. KIEGÉSZÍTŐ INTÉZKEDÉSEK

Ahogy ez a fentiekben is szerepel, a közlekedés okozta negatív hatások kezeléséhez mind az árak helyes kialakítására, mind kiegészítő intézkedések bevezetésére szükség van. Ez annál is inkább így van, mivel – ahogyan azt a külső költségek internalizálásáról szóló bizottsági közlemény stratégiai része is hangsúlyozza – egyes termékek és szolgáltatások, így például a közlekedés esetében az ár nem feltétlenül befolyásolja a fogyasztók szokásait (azaz a kereslet meglehetősen rugalmatlan). Ennek következtében kiegészítő intézkedésekre is szükség van. Ezért a Bizottság e közleménnyel egy időben egy másik közleményt is közread, amelynek célja a meglévő vasúti járműállomány zajkibocsátásának csökkentése, továbbá az elkövetkezendő 18 hónap során a különböző közlekedési módokra és hatásokra vonatkozóan egyéb lépéseket is tervez. A következőkben ezeket ismertetjük részletesebben.

4.1. A vasúti zaj csökkentése

Becslések szerint az EU lakosságának 10%-a van kitéve jelentős mértékű vasúti zajnak, és a zaj az ágazat további növekedését gátló egyik legfontosabb tényező. A vasúti zaj csökkentése nem csak önmagában járna kedvező hatással, hanem azért is, mert ezáltal a lakosság körében elfogadottabbá válna a vasúti közlekedés és az infrastruktúra fejlesztése. Ha ily módon a vasúti infrastruktúra fejlesztése könnyebbé, igénybevétele pedig rugalmasabbá válna, az elősegítené, hogy az utas- és a teherszállítás terén elmozdulás következzen be a közúti közlekedéstől a vasúti felé, ezáltal pedig csökkenne a közlekedési ágazat egésze által a társadalomra kifejtett hatás.

Tekintettel arra, hogy az új vasúti járművek zajkibocsátásának korlátozására már most is léteznek uniós szabályok, ez a közlemény a meglévő teherkocsi-állománnyal foglalkozik, és olyan intézkedéseket irányoz elő, amelyek célja, hogy a teherkocsik többségét alacsony zajkibocsátású fékekkel szereljék fel. A stratégia a zajkibocsátási határértékek bevezetését önkéntes kötelezettségvállalásokkal és pénzügyi ösztönzőket bevezető jogszabályokkal kombinálja.

A Bizottság 2008-ban javaslatot tesz egy olyan jogszabályra, amellyel biztosítható, hogy – a pályahasználati díjakra vonatkozó jelenlegi szabályok módosítása révén – egész Európában összehangolt díjszabási rendszerek legyenek érvényben. A kevésbé zajos teherkocsikra alacsonyabb díjat vetnek majd ki, ezáltal biztosítható a szükséges beruházások megtérülése. Az alacsony zajkibocsátású fékek utólagos felszerelését 2015-ig kellene elvégezni. Ezt követően a még meglévő zajos teherkocsikra magasabb díjakat kellene kivetni: a tagállamok eldönthetik, hogy kívánna-e olyan

¹¹ Például alternatív infrastruktúrák létrehozására, közlekedésszervezésre és kutatásra.

zajkibocsátási határértékeket bevezetni, amelyek rögzítik, hogy egy adott szakaszon mennyi lehet a maximális zajkibocsátás – ily módon ösztönözni lehetne a kevésbé zajos teherkocsik használatát.

A végrehajtás felgyorsítása érdekében a Bizottság emellett ösztönzi az olyan önkéntes kötelezettségvállalásokat is, amelyek a teherkocsik tulajdonosai felé még a határidő lejárta előtt árjelzésekkel szolgálnának.

4.2. A következő 18 hónapban végrehajtandó intézkedések

4.2.1. Éghajlatváltozás

Tekintettel arra, hogy az éghajlatváltozás az EU, illetve a közlekedési ágazat számára talán a legjelentősebb kihívás, a Bizottság olyan lépésekre készül, amelyek túlmutatnak a fentiekben vázolt, a külső költségek internalizálására irányuló intézkedéseken. A légi közlekedési ágazatban a nitrogén-oxidok kibocsátására vonatkozóan tesz majd jogalkotási javaslatot, a közúti közlekedésben pedig – 2008 végéig – javaslatokat fog benyújtani az új könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére, a gumiabroncsok címkézési rendszerére és a személygépkocsik címkézésére vonatkozó hatályos irányelv felülvizsgálatára.

4.2.2. Helyi környezetszennyezés

Már most is számos uniós intézkedés van folyamatban a helyi és regionális környezetszennyezés problémájának kezelésére, ezért az új kezdeményezéseknek ezek megerősítésére és kiegészítésére kell törekedniük.

Figyelembe véve azt, hogy az illékony szerves vegyületek jelentős mértékben járulnak hozzá a szmog kialakulásához, rendkívül fontos, hogy ezeknek a személygépkocsik üzemanyaggal való feltöltésekor kiszabaduló mennyiségét korlátozzuk. Ezért a Bizottság e téren is jogalkotási javaslatot fog benyújtani. Az előzőekben említett, a légi közlekedésből származó nitrogén-oxid-kibocsátásra vonatkozó javaslat a várakozások szerint szintén hozzájárul majd a helyi levegőszennyezettség csökkenéséhez.

A folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának további csökkentése szintén költséghatékony megoldás a levegőt szennyező kibocsátások mérséklésére. Ennek érdekében a Bizottság 2009-ben javaslatot fog benyújtani, amely figyelembe veszi a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet keretei között e téren elért jelentős előrehaladást, és amely a tengeri közlekedésben használt üzemanyagokra is kiterjed majd.

4.2.3. Zaj

Tekintettel a zaj által okozott zavaró hatás fokozódására, az egészségre gyakorolt káros hatásokra¹² és arra, hogy mindezek jelentős mértékben korlátozzák a közlekedési infrastruktúra fejlesztését, a Bizottság rendkívül fontosnak tartja a közlekedésből származó zajkibocsátás csökkentését célzó erőfeszítések továbbvitelét. A vasúti zaj csökkentéséről szóló jogalkotási javaslaton túl (lásd a 4.1. részt) a Bizottság – a légi járművek zajkibocsátásáról szóló irányelv felülvizsgálata

¹² A repülőtéri zajszinttel kapcsolatban lásd többek között a Bizottság COM (2008) 66 jelentését.

formájában – minden bizonnyal további lépéseket is fog tenni annak érdekében, ahogy az EU repülőterein csökkenjen a zajszint. 2009 folyamán a Bizottság a környezeti zajról szóló irányelv módosítását is javasolni fogja.

4.2.4. *Az infrastruktúra túlszűfolttsága*

Mivel az utak túlszűfolttságából származó költségek az EU GDP-jének 1,1%-át teszik ki, a Bizottság ezt a problémát kiemelt helyen kívánja kezelni. A közlekedés külső költségeinek intelligens díjrendszerek formájában való internalizálása e téren kulcsfontosságú szerepet játszik, és ebben a tekintetben a közúti közlekedési ágazatban a legfontosabb uniós intézkedés a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló irányelv módosítására irányuló javaslat lesz. Ezzel párhuzamosan a Bizottság a transzeurópai hálózatok keretében pénzeszközöket különít el az olyan elektronikus díjbeszedő rendszerekkel kapcsolatos intézkedésekre, amelyeket legalább két tagállam közösen vezetett be. A Bizottság továbbá azt is tisztázni kívánja, hogy e rendszerekbe milyen mértékig és milyen feltételekkel vonhatók be a díjbeszedő rendszerhez kapcsolódó interoperábilis járműfedélzeti részegységek. A légi közlekedési ágazatban az egységes égboltra vonatkozóan nemrégiben közreadott intézkedéscsomag célja az európai légtér kapacitásának megháromszorozása, ugyanakkor a levegőszennyezés járatonkénti mértékének 10%-kal való csökkentése.

4.2.5. *Horizontális intézkedések*

A Bizottság továbbá olyan javaslatokat is kíván tenni, amelyek több negatív hatást is kedvező irányban fognak befolyásolni, különösen a közúti közlekedéssel szemben alternatívát kínáló vasúti és belvízi hajózási ágazatban. A vasút esetében a Bizottság jogalkotási javaslatot fog elfogadni a vasúti teherszállításról, illetve a vasúti infrastruktúra igénybevételeért beszedett díjakról szóló irányelv módosításáról (amely tartalmazni fogja a 4.1. szakaszban említett változtatásokat).

A városi mobilitásról szóló cselekvési terv mind az öt negatív hatással foglalkozik majd, és a javaslatok az EU szempontjából egyértelmű hozzáadott értékkel bírnak, miközben szem előtt tartják a szubszidiaritás elvét is. A cselekvési terv rövid, illetve közép- és hosszú távon megvalósítandó cselekvéseket is tartalmazni fog.

A transzeurópai hálózatokról közreadandó zöld könyv célja a meglévő szakpolitikai törekvések felülvizsgálata és a megfelelő tanulságok levonása, illetve annak végiggondolása lesz, hogy az e területet érintő politika milyen irányt vegyen az elkövetkezendő években. Ennek keretében többek között a hálózatok fenntartható fejlődéssel kapcsolatos vonatkozásait fogjuk megvizsgálni, és fontolóra vesszük, hogy ezek miként járulhatnak hozzá a leghatékonyabban az éghajlatváltozás elleni küzdelemhez.

Az intelligens közúti közlekedési rendszerekről közreadandó cselekvési terv, amelyet jogalkotási javaslat is fog kísérni, közös koncepciót fog felvázolni arra vonatkozóan, hogy a meglévő technológiákat hogyan lehetne piacra bocsátani és felhasználni. A terv segítséget nyújt majd az intelligens közlekedési rendszerek egész Európát átfogó alapalkalmazásainak kijelöléséhez, ezek üzleti szempontjainak kidolgozásához, a szükséges kutatási és validálási tevékenységek megszervezéséhez, valamint azon folyamat kezeléséhez, amelynek során ezeket a rendszereket az útfenntartó

vállalatok, az iparág, a szolgáltatók és az úthasználók szerte Európában használatba veszik. E technológiák elősegítik az utak túlszűfolttságának csökkenését, valamint a közlekedésbiztonság és az üzemanyag-hatékonyság növekedését, méghozzá oly módon, hogy lehetővé teszik a fuvarozók és az utazók számára, hogy útvonaluk megtervezésekor szem előtt tartásuk a forgalmi torlódások elkerülését, a hatóságok számára pedig azt, hogy eltereljék a forgalmat azokról a területekről, ahol az jelentős mértékben járul hozzá a helyi levegőszennyezéshez. A meglévő infrastruktúra hatékonyabb használata továbbá azt is eredményezi, hogy kevesebb új infrastruktúrára lesz szükség, így elkerülhető az élőhelyek felaprózódása és a talaj lezáródása. A Galileo jövőbeli alkalmazásainak a gyakorlatba való átültetése szintén e terv részét képezi.

5. KÖVETKEZTETÉS

A fenntartható mobilitás elérése nem csupán a Bizottság, hanem valamennyi érdekelt részéről erőfeszítéseket igényel. Miközben az e közleményt kísérő három új kezdeményezéssel (a közlekedés külső költségeinek internalizálásáról, illetve a vasúti zaj csökkentéséről szóló közleményekkel és a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló irányelv módosításáról szóló javaslattal), továbbá a közleményben felvázolt egyéb intézkedésekkel a Bizottság a maga részéről hozzá kíván járulni e kihívások megválaszolásához, az intézkedések hatékonyságának növeléséhez valamennyi érdekelt összehangolt cselekvésére van szükség.

Az e közleményt kísérő három új kezdeményezés – annak érdekében, hogy már rövid és középtávon eredményeket lehessen felmutatni – nagy mértékben támaszkodik azokra a meglévő kezdeményezésekre, amelyeket a környezetbarátabb közlekedés ügyét szolgáló jelenlegi intézkedéseket számba vevő dokumentum tartalmaz. A Bizottság ugyanakkor hosszú távú célokat is megfogalmazott: 2009-ben egy olyan jelentést fog közreadni, amelyben felvázolja a közlekedéspolitika terén az elkövetkezendő 20–40 évben végbemenő fejlődés hosszú távú forгатókönyveit, továbbá belső eszmecsereket indít arról, hogy milyen intézkedéseknek kellene követniük a jelenlegi – 2010-ig tartó időszakra vonatkozó – közlekedéspolitikai fehér könyvet. Egyértelmű, hogy bármilyen jövőbeli politika kidolgozásakor számos tényezőt kell figyelembe venni, így például azt, hogy miként befolyásolhatják a helyzetet a Kiotói Jegyzőkönyvhöz kapcsolódóan a 2012 utáni időszakra vonatkozóan megszülető döntések, illetve azt, hogy hogyan lehetne a legjobban kiaknázni a Galileo biztosította lehetőségeket.

A Bizottság felkéri az Európai Parlamentet és a Tanácsot, hogy támogassa ezt a megközelítést.