

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye—Tárgy: Európai közlekedéspolitikai a 2010 utáni lisszaboni stratégia és a fenntartható fejlődési stratégia keretében (feltáró vélemény)

(2010/C 354/04)

Előadó: **Stéphane BUFFETAUT**

Az Európai Unió spanyol elnöksége az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikkének megfelelően 2009. július 23-án kelt levelében felkérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot, hogy dolgozzon ki feltáró véleményt a következő tárgyban:

„Európai közlekedéspolitikai a 2010 utáni lisszaboni stratégia és a fenntartható fejlődési stratégia keretében”

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2010. február 24-én elkészítette véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2010. március 17–18-án tartott, 461. plenáris ülésén (a 2010. március 17-i ülésnapon) 152 szavazattal 1 ellenében, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság hangsúlyozza, hogy a közlekedés versenyképessége, megbízhatósága, folyamatosága és rentabilitása Európa gazdasági jólétének feltétele; a személyek és áruk szabad mozgása pedig az Európai Unió egyik alapvető szabadságjoga. A közlekedésnek így módon jelentősen hozzá kell járulnia a 2020-as stratégia célkitűzéseinek megvalósításához. Felhívja a figyelmet arra a tényre is, hogy a teljes közlekedési ágazat erőteljesen megszenvedte a jelenlegi gazdasági válságot. Azonban tudatában van az ágazat nem eléggé fenntartható jellegének.

1.2 Támogatja a hatékony komodalitás elérése, valamint a különböző közlekedési módok optimalizációja és hálózatépítése érdekében tett erőfeszítéseket, melyek célja, hogy integrált közlekedési rendszert hozzanak létre, és biztosítsák a lehető legnagyobb folyamatoságot a különböző közlekedési módok között. Mindazonáltal hangsúlyozza, hogy nem szabad lemondani a modális váltás elősegítésére irányuló ambíciókról, melyek nélkül a nem szénalapú közlekedési módok fejlesztése stagnálna, miközben a torlódások és a kibocsátások folyamatosan növekednének.

1.3 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság megállapítja, hogy a közlekedési ágazat függ a fosszilis energiaforrásoktól, valamint ennek következményeitől a kibocsátás, illetve az ellátás biztonsága és függetlensége területén, és tisztában van azzal, hogy az energiaforrások – főként a kőolaj – korlátozottak. Úgy véli ezért, hogy a jövőbeni európai közlekedési politikának négy fő célkitűzést kell követnie, miközben megőrzi az ágazat versenyképességét a 2020-as stratégia keretében: ezek **az alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó közlekedési módok támogatása, az energiahatékonyság, az ellátás biztonsága és függetlensége, valamint a közlekedési torlódások elleni küzdelem.**

1.4 A legfontosabb leküzdendő kihívások és a fenntartható közlekedéspolitikába beillesztendő legjelentősebb tételek a növekvő urbanizáció, valamint a komfort iránti igény a minden-

napi helyváltoztatás során, a közegészség megőrzése, amely a szennyezőanyagok és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentését teszi szükségessé, a cserekereskedelem megővése, amelybe beletartozik a kibocsátás csökkentésének szükségessége is, a homogén területek meghatározása egy valódi integrált közlekedéspolitikai létrehozása céljából, a lakosság és a gazdasági szereplők bevonása és integrációja az új politikák és a mobilitással kapcsolatos új viselkedésminták megvalósításába. Világos azonban, hogy ha az Európai Unió egyedül cselekszik, erőfeszítései hiábavalóak lesznek. Egyértelmű, hogy nemzetközi megállapodásra van szükség az üvegházhatású gázok csökkentésével kapcsolatban, mind a globális felmelegedéssel, mind a hagyományos energiaforrások csökkenésével kapcsolatos okok miatt.

1.5 Ilyen körülmények között az EGSZB konkrét intézkedések sorozatának végrehajtását ajánlja a helyi önkormányzatok és a tagállamok számára az Európai Unió támogatásával és ösztönzésével. Ez utóbbi mind a jogszabályok, mind a kohéziós, illetve a regionális fejlesztési alapok orientációja, mind pedig a transzeurópai közlekedési hálózat új irányvonalai, valamint az Európai Befektetési Bank beavatkozásai révén rendelkezik a megfelelő cselekvési eszközökkel. Ezek az intézkedések illeszkednek a fentebb említett kiemelt célkitűzések sorába, és főként az alábbiakra terjedhetnek ki:

- ambiciózus kutatási és fejlesztési terv megvalósítása a mobilitás és a közlekedés területén (motorizálás, üzemanyagok, kibocsátások elleni küzdelem, energiahatékonyság),
- honlap létrehozása a személyszállítással vagy a távolsági szállítással kapcsolatos legjobb gyakorlatok cseréjére,
- összekötő parkolók építése, valamint a tömegközlekedés kiépítése saját kijelölt sávban közlekedő autóbuszjáratokkal; illetve villamossal és metróval,
- az IKT-k mint a tömegközlekedés hatékonyságát, megbízhatóságát és biztonságát szolgáló eszközök tökéletesítése,

- a földrajzi szempontból megfelelően kiterjedt területeken a mobilitást kezelő valódi szolgálatok megteremtése, amelyek feladata a különböző közlekedési módok optimalizálása és folyamatosságának szavatolása,
- közeli szállítási zónák és a hipercentrumhoz tartozó városi elosztóközpontok létrehozása,
- vasúti létesítmények megtartása a városokon belül,
- hatékonyabb szállítási módok és energetikailag hatékonyabb, kevesebb CO₂ és egyéb szennyezőanyag kibocsátásával járó technológiák ösztönzése pénzügyi eszközök segítségével,
- biztonságos pihenőhelyek kialakítása a közúti gépjárművezetők részére, valamint munkakörülményeik és képzésük javítása,
- árufuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózatok kialakítása, valamint ezen a külön területen a valódi szolgáltatási kultúra megteremtése,
- az alternatív energiával és 3. generációs bioüzemanyaggal működő gépkocsik használatának ösztönzése, szükség esetén pénzügyi intézkedések által,
- valódi európai fejlesztési terv elindítása az elektronikus járművek kifejlesztése érdekében, amely az Európai Uniót olyan helyzetbe hozza, hogy képes legyen meghatározni egy leendő ágazat nemzetközi előírásait, illetve hozzájárulni azok meghatározásához,
- a zöld kikötők fogalmának tisztázása és a tengeri autópályák kialakítása,
- a tengeri szállításban dolgozók munkafeltételeinek és képzésének javítása,
- folyami és folyami-tengeri útvonalak kialakítása, valamint új, az egytengelyű pótkocsik és konténerek szállítására alkalmazható vitorlás dereglyék használata,
- a fenntarthatóság és a környezetvédelem adta szükségszerűségek figyelembevétele a közlekedési infrastruktúrák kiválasztása során,
- a külső szállítási költségek internalizálása valamennyi közlekedési ágazat esetében annak érdekében, hogy bizonyos közlekedési módokat ne büntessenek indokolatlanul, és igazságosság alakuljon ki a szállítási költségek tekintetében.
- az üvegházhatású gázok és más szennyező anyagok kibocsátásának csökkentésére, valamint a helyi közlekedés fenntarthatóságára irányuló realista célkitűzések elfogadása a szervező közgazdasági szervek által,

- ezeknek a célkitűzéseknek a figyelembevétele a tömegközlekedési rendszerek megtervezése és a közlekedési infrastruktúrák kiválasztása során,
- megbízható és realista hatásvizsgálatok rendszeres elvégzése a javasolt politikák és intézkedések megvalósítása előtt.

1.6 Valójában a megoldandó kihívás az új közlekedési politika számára az ágazat dinamizmusának és versenyképességének megőrzése azzal a céllal, hogy csökkentsük az üvegházhatású gázok és a szennyező anyagok kibocsátását, megkönnyítsük a modális közlekedést, csökkentsük a távolságokat, és előnyben részesítsük a közvetlen szállítást, több ember számára tegyük vonzóvá a kevésbé környezetszennyező szállítási módokat km/utas illetve km/áru mértékben kifejezve.

1.7 Ennek érdekében léteznek olyan egyszerű megoldások, amelyek közvetlen, gyors és érzékelhető hatásokkal járnak, elérhető költségek mellett: a lehető „legzöldebb” és leginkább megújuló üzemanyagok kiválasztása, a hulladékok feldolgozása során keletkező biogáz újrafelhasználása, a meglévő terek (például elhagyott vasúti vagy kikötői területek) újrahaznosítása a mobilitási szolgáltatások számára, a meglévő csomópontok javítása, ahol azok már léteznek, a jegyek egységességének elősegítése regionális és/vagy városi viszonylatban, saját kijelölt sávban haladó autóbuszvonalak kialakítása, a közös gépkocsihasználat ösztönzése, a vasúti operátorok közötti információcsere.

1.8 Olyan megoldások is léteznek, amelyek erős politikai döntéseket tesznek szükségessé, melyek nagyobb pénzügyi hatással járnak: hiteles közlekedési alternatívához kötődő parkolólétesítmények létrehozása a személygépkocsik számára, az információk központosításának rendszere, amely lehetővé teszi egy adott terület valamennyi bemenő és kimenő közlekedési módjának szabályozását, a legmegfelelőbb urbanizáció kiválasztása a kényszerű mobilitás csökkentése érdekében, villamosokba vagy metrókba való befektetés, a külső költségek internalizálása a közlekedés fogyasztói árába, olyan IKT-k fejlesztése, amelyek képesek megfelelő információkat nyújtani, megbízható információk nyújtása a mobilitási lánc szereplői számára, a választott közlekedési módok hatékonyságának mérése, a megújuló energiaforrásokkal kapcsolatos folyamatok elindítása és ennek az energiának a visszanyerése a legmegfelelőbb eszközökkel (elektromosság a villamos esetében, gáz néhány más járműnél stb.).

2. Bevezetés

2.1 Az egységes piac megteremtéséhez hatékony és megbízható személy- és áruszállítási rendszerre van szükség. Maga a kereskedelem globalizációja is a közlekedési forradalomnak, az árak csökkenésének, a szállítók számbeli növekedésének, a versenynek és az infrastruktúrák megvalósításának köszönhetően vált lehetővé.

2.2 A közlekedés nem csupán a gazdasági és a szakmai életben elengedhetetlen, hanem az emberek személyes és magánéletében is. A közlekedés elengedhetetlen feltétele a kereskedelemnek, míg a szabad mozgás az egyik alapvető jog.

2.3 A közlekedési tevékenységek természetesen az európai gazdaság egyik alapvető elemét is képezik. A közlekedés a GDP 7 %-át és a munkahelyek 5 %-át adja, és 30 %-ban járul hozzá az ipari és mezőgazdasági GDP-hez, 70 %-ban pedig a szolgáltatások GDP-jéhez.

2.4 Hangsúlyoznunk kell, hogy az adminisztratív terhek súlyossága a közlekedési ágazatban, valamint az, hogy ezek tagállamonként különbözőek, rejtett költségeket eredményeznek, és akadályozzák a közösségen belüli kereskedelmet. Ezek a költségek és adminisztratív nehézségek különös súllyal nehezdednek a kis- és középvállalkozásokra.

2.5 Noha az Európai Unió büszke lehet a közlekedés gazdasági hatékonyságára és versenyképességére, az ágazatra továbbra is a fenntarthatóság elégtelensége nyomja rá bélyegét. A fenntartható szállítási hálózatnak nem csupán a szállítás különböző gazdasági céljait kell biztosítania, hanem tiszteletben kell tartania a társadalmi és a fenntartható fejlődéssel kapcsolatos környezetvédelmi pillért is.

2.6 A fenntartható szállítással kapcsolatos koncepcióba beletartozik a gazdasági növekedés feltételeinek megteremtése a méltó munkakörülmények biztosítása és magas képzettséget igénylő munka által egy szociális szempontból felelős tevékenység érdekében, amely nem árt a környezetnek.

2.7 A járműmotorok és az üzemanyagok minősége terén elért előrelépések ellenére, továbbá a gyártók önkéntes kötelezettségvállalásai ellenére a közlekedési ágazat továbbra is az az ágazat, ahol a legnagyobb mértékben nő az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása.

2.8 Az áruszállítás volumene folyamatosan nő, mégpedig gyorsabban, mint a GDP. Ugyanakkor, noha a személyszállítás volumene az 1995 és 2007 közötti időszakban gyakorlatilag évente átlagosan 1,7 %-kal nőtt, ez a növekedés alatta maradt az ugyanerre az időszakra vonatkozó 2,7 %-os GDP-növekedésnek.

2.9 Az olyan egyéb szállítási módokra való áttérés, mint a vasúti vagy belvízi szállítás, 2001 óta korlátozottan valósult meg. Ami ennél is rosszabb, „visszaeséseket” figyelhetünk meg a közúti szállításához való visszatéréssel kapcsolatban.

2.10 Végezetül az ágazat továbbra is 97 %-ban a fosszilis tüzelőanyagokra van utalva, ami mind a környezetvédelem, mind az energiafüggetlenség terén káros hatással jár.

2.11 Egy hosszú távú politikának tehát meg kell erősítenie közlekedési eszközeink hatékonyságát, javítania kell a környezetre gyakorolt hatásukat és biztonságukat, meg kell erősítenie a komodalitást, előnyben kell részesítenie a modális váltást, javítania kell a munkakörülményeket, és lehetővé kell tennie a szükséges befektetések megvalósítását.

2.12 Ez annál is inkább fontosnak tűnik, mivel az Európai Bizottság 2020-ra vonatkozó tanulmányai a közlekedési kapcsolatok jelentős növekedéséről szólnak, amennyiben nem történik irányműködés:

— a Nyugat-Európán belüli közlekedés 33 %-kal fog növekedni,

— a Kelet-Európán belüli közlekedés 77 %-kal fog növekedni,

— a Nyugat-Európából Kelet-Európába történő közlekedés 68 %-kal fog növekedni,

— a Kelet-Európából Nyugat-Európába történő közlekedés 55 %-kal fog növekedni.

2.13 Amennyiben az előrejelzések beigazolódnak, a főbb kommunikációs útvonalakon általános torlódások alakulnak ki. A túl sok szállítás előbb-utóbb megöli majd a szálítást. Emiatt jelentős kutatási és fejlesztési erőfeszítéseket kell fordítani a közlekedéssel kapcsolatos technikákra (motorizáció, üzemanyagok, energetikai hatékonyság, környezetszennyezés elleni harc), be kell fektetni az infrastruktúrába, javítani kell a komodalitást, újra meg kell teremteni a vasúti áru fuvarozást, fejleszteni kell a közúton és a vízi úton történő szálítást. Valódi Marshall-tervre lenne szükségünk az új technológiák és befektetések érdekében a szállítás területén, amennyiben el kívánjuk érni az Európai Bizottság által meghatározott célkitűzést a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésével kapcsolatban. A szállítással foglalkozó szakértők mindemellett kialakították az optimalitási koncepcióját, vagyis a termékszálítási láncok technikai, gazdasági és környezeti teljesítményének optimalizálását, valamint megalakították az optimalitási európai körét. A következő célkitűzés az, hogy a gazdasági növekedést függetleníteni kell a szállítás negatív hatásaitól.

2.14 Felmerült a szállítás természetével, illetve társadalmi és gazdasági hasznosságával kapcsolatos kérdés. A kérdésfeltevés kényes. A közlekedés szabadsága alapvető jog, a személyek, javak és szolgáltatások szabad helyváltoztatása az Európai Unió egyik alapelve, és a Kereskedelmi Világszervezet egyik alapelve. Másrészt ki dönthetne arról, hasznos-e vagy nem hasznos a szállítás? Hiábavaló-e azonban ez a kérdés? Nem, hiszen napjainkban szükséges, hogy eljussunk a szállítás költségeivel kapcsolatos gazdasági igazsághoz, vagyis hogy internalizálni kell az egyes szállítási fajták által létrehozott költségeket, amelyeket jelenleg a közösség támogat, főként a környezetvédelem, másrészt a közegészségügy és a biztonság területén. Amennyiben eljutunk a szállítás nagyobb gazdasági megalapozottságához, vagyis reálisabb költségekhez, bizonyos hullámokat lecsökkenthetünk egy szomszédos hullám javára.

3. Szárazföldi közlekedés

3.1 A komodalitás, vagyis az egyes szállítási módok optimalizálása, valamint az ezek közötti legjobb komplementaritás és a lehető leghatékonyabb kölcsönhatás ösztönzése került Európában a figyelem középpontjába. A szárazföldi közlekedés 80 %-a 100 km-nél rövidebb távolságra vonatkozik. Megfelelő választ kell tehát találni erre az igényre, amelyet a közúti szálításon kívül rövid távú vasúti szálítással is lehet teljesíteni; a folyami, illetve tengeri szállítás kevésbé tűnik alkalmasnak igen rövid távolságok esetében. Mindenesetre nyomatékosan ösztönözni kell a modális közlekedést olyan esetekben, ahol az szükséges lehet, mivel enélkül az Európai Unió nem lesz képes alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságot kialakítani.

3.2 Városi és regionális teherszállítás

3.2.1 A közlekedés eme formáját számos sajátos korlát akadályozza. Valójában a városi közlekedés felel a közúti közlekedés szén-dioxid-kibocsátásának 40 %-áért, és a többi szennyezőanyag-kibocsátásának 70 %-áért. Ezenkívül a városi torlódások a közegészségre és a környezetre gyakorolt káros hatásuk mellett az Európai Unió GDP-jének 2 %-ára becsült költséggel járnak. A tömegközlekedés fejlesztése szükségszerű, ám ennek a fejlesztésnek számos kritériumnak kell megfelelnie ahhoz, hogy a tömegközlekedés megfelelően a valódi általános érdekű szolgáltatások követelményeinek, és így alternatívát jelentsen a személygépkocsikkal szemben. Ilyen kritérium a járatok gyakorisága, gyorsasága, biztonsága, kényelme, hozzáférhetősége, megfizethetősége, a hálózatok és a könnyű kapcsolódások. Ezáltal nemcsak a környezetvédelmi kihívásoknak lehet megfelelni, hanem a társadalmi kohéziót érintő kihívásoknak is, mint a külvárosok elszigeteltségének megszüntetése.

3.2.2 Kívánatos az elektromos energiával meghajtott közlekedési eszközök használata, de magát az elektromos energiát is fenntartható módon kell előállítani, lehetőleg szén-dioxid-kibocsátás nélkül. Bátorítani kell a „telekocsi” (*carpooling*) és a közös használatú gépkocsik rendszerét is.

3.2.3 Egy ténylegesen fenntartható városi mobilitási politikát kellene bevezetni. Ehhez gátak közé kellene szorítani az egyéni közlekedést, akár városi útdíjak bevezetésével is, de mindenekelőtt a tömegközlekedés minőségének és hozzáférhetőségének javításával, ami a hatékony intermodalitás megvalósításához szükséges infrastruktúrák és szolgáltatások fejlesztésével valósítható meg. Tekintettel a közkiadásoknak az Európai Unió sok tagállamában tapasztalható helyzetére, ezt bizonyos esetekben megkönnyíthetné, ha köz- és magánszféra közötti partnersegeket alakítanak ki az olyan új infrastruktúrák kiépítése érdekében, mint a külön fenntartott sávokban haladó autóbusz-vonalak, a villamos-, trolibusz- vagy metróvonalak, az új regionális vasútvonalak kiépítése vagy a szüneteltetett vonalak újbóli forgalomba helyezése, a szállításnak szentelt információs és kommunikációs technológiák fejlesztése, a számítógépes rendszerű jegyértékesítés korszerűsítése és egyszerűsítése stb.

3.2.4 Az olyan ésszerű intézkedések, mint az agglomerációk központjával jó összeköttetésben álló parkolók („Park and Ride”) hálózatának kifejlesztése, a fenntartott sávokban közlekedő buszjáratok létesítése, valamint a használaton kívüli vasútvonalak újbóli forgalomba helyezése a gyakorlatban is megvalósíthatóvá tennék az elfogadható költségek melletti valós haladást.

3.2.5 Az információs és kommunikációs technológiák tökéletesítése hatékony eszköze lesz a közlekedési intermodalitás fejlesztésének, a valódi területi közlekedésirányítási politikán keresztül. Ezeknek a forgalom pontosabb irányítását lehetővé tévő technológiáknak a segítségével olyan rendszereket kellene kiépíteni, amelyek energetikai szempontból optimalizálnák a közúti hálózaton zajló gépkocsiforgalmat. Ugyancsak lehetővé teszik az utasoknak az utazás teljes időtartama alatti, valós idejű tájékoztatását, az elektronikus jegykiadás és -kezelés egyszerűsítését és optimalizálását, valamint a foglalási eljárások megkönnyítését. E technikáknak köszönhetően az utas optimalizál-

hatná útvonalát, tájékozódhatna a járatok menetrendjéről és sűrűségéről, sőt, a maga által választott szállítási mód energiamérlegét is megismerhetné. Az IKT-k így a szállítási módok, az infrastruktúrahasználát és az energiahatékonyság közötti szinergia kialakításának eszközeiként szolgálnak.

3.2.6 A közlekedési rendszerek irányításának problémái gyakran túlmutatnak egy község határain, és érintik a város központi magja körüli nagy területet is. A helyi önkormányzatok kezdeményezésére a nagy kiterjedésű és összefüggő földrajzi területeken valódi szolgáltatásokat lehetne kiépíteni a mobilitás kezelésére, például a közszolgáltatások átruházásával. A mobilitás irányításának elsősorban a következő feladatokat kellene ellátnia:

- a mobilitás elemzése az érintett területeken, figyelembe véve a helyi szolgáltatókat, az utasforgalmat, a földrajzi és városi megkötéseket stb.,
- a feltárt szükségletekkel összhangban a mobilitási kínálat optimalizálása és kiigazítása,
- az intermodalitás megkönnyítése érdekében az átfogó szolgáltatások kezelése: tájékoztatás, hagyományos és érintés nélküli elektronikus jegykiadás és -kezelés, megrendelt szállítás, mozgáskorlátozott személyek szállítása, „telekocsi” (*carpooling*) stb.,
- a mobilitás irányításának és környezeti hatásának felülvizsgálata.

3.2.7 A szervezésért felelős hatóságnak természetesen továbbra is módjában áll majd a helyi szolgáltatók megválasztása, a díjak kiszabása, valamint szállítási, közlekedési és területrendezési politikájának meghatározása. Felelős lenne a szerződések átláthatóságáért, szerződésekben határozni meg az irányítót és az érintett önkormányzatokat kötelező célkitűzéseket, és meghatározni a szolgáltatás minőségére vonatkozó kritériumokat stb.

3.2.8 Az EGSZB már hangsúlyozta a helyi önkormányzatok meghatározó szerepét a tömegközlekedés és a területrendezés szervezésében. A szubszidiaritás elve bizonyosan érvényesül ezen a területen, jogos azonban az Európai Unió igénye a városi közlekedés legfenntarthatóbb modelljeinek ösztönzésére; a strukturális és kohéziós alapokból, valamint a CIVITAS program jogcímén pedig már pénzügyi támogatást is folyósított. Erősíteni kellene a bevált gyakorlatok cseréjét a városi közlekedés területén, és az is kívánatos lenne, hogy a következő keretprogramon belül finanszírozza a közlekedés és a városrendezés közötti kölcsönhatásra vonatkozó kutatási erőfeszítéseket.

3.3 Városi teherszállítás

3.3.1 A szállítás ezen formája a forgalom jelentős részét teszi ki. Párizsban például a forgalom 20 %-áért és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának 26 %-áért felel. Ezért optimalizálni kell a városi logisztikát, és lehetőség szerint előnyben kell részesíteni a szállítás áttérését a vasúti vagyami szállításra.

3.3.2 A következő lehetőségeket lehet számba venni:

- a szállítások csoportosítása helyi szállítási zónák, parkolók és rakodóhelyek kialakításával a szomszédos szervezetek és vállalkozások közelében,
- városi elosztóközpontok kialakítása a városközpontokba irányuló szállítások biztosítása érdekében, súlyhatárok megállapítása, logisztikai platformok kötelező használata, a feltöltés optimalizálása, elektromos járművek használata,
- lehetőség szerint a vasúti létesítmények megtartása a városokon belül, garantált hozzáférést biztosítva valamennyi üzemeltető számára,
- a folyók mellett elhelyezkedő nagyvárosok esetén folyami kikötők fejlesztése.

3.4 Közúti árufuvarozás

3.4.1 A közúti árufuvarozás volumenének növekedése nyomán egy sor kihívással kell szembenézni: ide tartozik a fokozódó szén-dioxid-kibocsátás, a közlekedési ágazat fosszilis tüzelőanyagoktól való nagymértékű függősége, az infrastruktúra fejlesztésének szükségessége, különösképpen a biztonság vonatkozásában, valamint a gépkocsivezetők kedvező munkafeltételeinek és -környezetének biztosítása.

3.4.2 A szén-dioxid-kibocsátást illetően a kibocsátások csökkentése érdekében fokozni kell a kutatást és fejlesztést, elsősorban új motorok és alternatív energiaforrások kifejlesztésével. Az alternatív meghajtásra és a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére összpontosító termékek és/vagy intézkedések adóügyi intézkedésekkel való ösztönzése még hatékonyabb, ha egy ambiciózus kutatási politika kíséri. E tekintetben a külső költségek internalizálását⁽¹⁾ egyenlő arányban kell alkalmazni az egyes közlekedési módok tekintetében.

3.4.3 A technológiai megoldások kifejlesztése és a közúti árufuvarozásra vonatkozó információs és kommunikációs technológiák megvalósítása alapvető szerepet fog játszani azoknak a kihívásoknak a leküzdésében, amelyekkel az ágazat szembesül, hogy csökkenjen az energiafüggőség, a gépkocsik szennyezőanyag-kibocsátása és a közlekedési hálózatok túlterheltsége. Ennek érdekében az interoperabilitást biztosító nyílt szabványok létrehozásával világos keretet kellene teremteni az új technológiák bevezetésére. Növelni kell emellett az olyan technológiákra szánt K+F-kiadásokat, amelyek még nem érték el a piacérettiséget. Ezeket a technológiákat kellene felhasználni az üres fuvarok gyakoriságának csökkentése érdekében is, jobb logisztikai információátadás segítségével. Komoly érdekük fűződik a közlekedés biztonságának növeléséhez.

3.4.4 Fejleszteni kell az infrastruktúrákat is, különösképpen a felszerelt, biztonságos és őrzt parkoló- és pihenőhelyek létrehozása révén, annak érdekében, hogy főleg a gépkocsivezetők

biztonságának garantálására védhető legyenek a lopásokkal és az egyéb bűncselekményekkel szemben.

3.4.5 A gépkocsivezetők számára továbbra is vonzóvá kell tenni a pályát jó munkafeltételek és -körülmények – például szabályozott munkaidő, összehangolt vezetési és pihenőidők – biztosításával, amelyek nemcsak a szabályozásban szerepelnek, hanem a gyakorlatban is megvalósulnak⁽²⁾.

3.5 Vasúti szállítás

3.5.1 Noha a vasúti személyszállítás esetében – különösen nagy távolságok vonatkozásában a nagysebességű vonalakon – javulás figyelhető meg, a vasúti teherszállítás továbbra is alacsony szinten mozog, az áruszállításnak csupán 8 %-át teszi ki. Általánosságban ügyelni kell arra, hogy a vasút modernizációja és versenyképességének növekedése a biztonsági követelmények legmesszebbre figyelembevételével, valamint időszakos időjárási zavarok esetén a szolgáltatás folyamatosságának biztosítása mellett történjen.

3.5.2 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság javaslatát, miszerint a vasúti teherszállításnak prioritást kell élveznie, azonban ügyfélközpontú szolgáltatási kultúrát kell kialakítani, ami üzleti megközelítéssel bír és versenyképes. Ezt az átmenetet meggyorsíthatja a szolgáltatások megnyitása a versenytársak felé.

3.5.3 A teherszállítást előnyben részesítő vasúti hálózat elgondolása azokat az időbeli és földrajzi „réseket” kívánja meghatározni, amikor a tehervonatok áthaladása elsőbbséget élvezne, anélkül, hogy ez fennakadást okozna a személyszállító vonatok forgalmában.

3.5.4 Emlékeztetni kell arra, hogy az Európai Unión belül léteznek már példák ennek megvalósítására, néhány vasútvonalat pedig kizárólag teherszállításra tartanak fenn, ilyen például a rotterdami kikötőt és Németországot összekötő Betuwe-vonal. Emellett a New OPERA és a FERRMED projekt is megemlíthető.

3.5.5 A vasúti teherszállítás fejlesztése bizonyos feltételekkel megvalósítható:

- az egyszerű teherszállítási szolgáltatás helyett valódi logisztikai szolgáltatáskínálat nyújtása,
- a nagyobb versenyképesség érdekében költségcsökkentés elérése,
- nagyobb megbízhatóság garantálása a szolgáltatások nyújtásában,
- egyszerű „rajttól célig” menetidők elérése,
- több rugalmasság a kínálat terén, és gyorsabb reagálás forgalomzavar esetén.

⁽¹⁾ CESE 1848/2009. sz. vélemény: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvvel a nehéz gépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról (a Hivatalos Lapban még nem jelent meg); illetve HL C 317., 2009.12.23., 80. o.

⁽²⁾ HL C 161., 2007.7.13., 89. o. HL C 27., 2009.2.3., 49. o. HL C 228., 2009.9.22., 78. o.

3.5.6 A vasúti teherszállítás fejlesztése a közúti/vasúti intermodális platformok fejlesztését is szükségessé teszi. Ezzel kapcsolatban csak üdvözölni tudjuk a kamionok Lyon és Torino közötti szállítására létesítendő vasútvonallal kapcsolatos projekt újraindítását, azonban a vasúti és a közúti hálózat taláalomra történő fejlesztése után itt az ideje a kombinált autópályák és vasútvonalak ösztönzésének (mint például az Alpokban található autópálya, vagy a Perpignan és Luxembourg között található Lorry vasútvonal. A tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is aktuális kérdés, mint például a francia-spanyol Fres Mos terv Nantes/Saint-Nazaire és Gijón között.

3.6 Személygépjárművek

3.6.1 Az energia/klímacsomag szigorú korlátokat szab a gépjárműgyártókra vonatkozóan. Egyértelmű, hogy alternatív energiával működő új gépkocsik, különösképpen elektromos vagy hibrid gépkocsik kifejlesztésére van szükség. Fontos az is, hogy ne zárjuk le a bioüzemanyagokról folytatott vitát. Napjainkban nagyobb teljesítményű, harmadik generációs bioüzemanyagokat fejlesztenek ki, főleg algákból, ami elkerülhetővé teszi a megművelhető területét az emberi élelmezést szolgáló mezőgazdasági termeléssel folytatott versenyt.

3.6.2 Az elérhető technikákra és a piacon beszerezhető gépkocsikra vonatkozó kérdéseken túlmenően más területeken is elérhetőek jobb eredmények, főleg az energia- és területhatékonyság vonatkozásában, amelyet napjainkban akadályoz a gépjárművek torlódása. Ez vonatkozik a gazdaságos vezetői tanfolyamokra, amelyeket néhány nagyvállalat vagy adminisztráció ajánl fel, a „telekocsi” (*carpooling*) és a közös használatú gépkocsik gyakorlatára, valamint a bizonyos városokban bérelhető kisméretű elektromos gépkocsik rendelkezésre bocsátásában.

3.7 Gyalogos és kerékpáros közlekedés

3.7.1 A városokon belül elő kell mozdítani ezeket a közlekedési formákat is, ugyanakkor a gyalogos és kerékpáros közlekedést olyan tényezők határolják be, mint a városi topográfia, az éghajlat, vagy az érintettek életkora. Mindazonáltal világos, hogy a helyi önkormányzatoknak biztonságos kerékpárutakat kellene kialakítaniuk; a kerékpár használata fejlesztésének egyik akadálya ugyanis az autós közlekedésben rejlő lehetséges veszély.

4. Tengeri közlekedés

4.1 A tengeri szállítás a nemzetközi kereskedelem sarokkövét képezi. Az ágazat a válság hatásaival küzd, és jelenleg a kapacitástöbblet jellemzi. El kell kerülni a befektetések csökkenését, valamint a veszteségeket a képességek és a szaktudás terén, ami katasztrofális következményekkel járhat, ha megkezdődik a gazdaságélénkülés, annál is inkább, mivel az európai tengeri szállítás világszerte, emellett pedig meg kell őrizni az egyenlő versenyfeltételeket és az európai flotta versenyképességét, ami kulcsfontosságú az Európai Unió számára.

4.2 Az üzemanyagok

4.2.1 A tengerjáró hajókat erősen szennyező olajipari melléktermékek hajtják. A szükséges technológiai fejlesztéseken túl a tengeri hajózási szakma bevonásával meg kell állapítani,

hogy mily módon kompenzálható a környezetre gyakorolt negatív hatás. Ha a szén-dioxid-kvótarendszer nem megfelelő, esetleg egy ökoadó bevezetésén lehetne elgondolkodni. Ezzel a kérdéssel a nemzetközi hajózási intézmények keretében kellene foglalkozni.

4.2.2 Az EGSZB mindenesetre megerősíti, hogy támogatja a környezetbarát hajók, üzemanyagok és kikötők kérdéskörében végzett kutatást és fejlesztést elősegítő befektetéseket, ahogyan az RTE-programban tervezett tengeri gyorsforgalmi utak megvalósítása mellett is kiáll.

4.3 Biztonság

4.3.1 A tengeri veszélyek és a hajók elsüllyedése soha nem kerülhető el teljesen, azonban mindent meg kell tenni az utasok és a felszerelés biztonságának biztosítására, a hajók tervezése és karbantartása során egyaránt. A tengeri közlekedés biztonságára vonatkozó európai jogszabályok a világon a legkidolgozottabbak. Erőteljesen és szigorúan kell küzdeni továbbá a tengeren megvalósított gáztalanítással szemben.

4.4 Képzés

4.4.1 Az európai tengeri szállítás fenntartásának és fejlesztésének feltétele, hogy a fiatalok érdeklődéssel forduljanak a tengerészeti hivatás felé, és tartósan megmaradjanak e foglalkozás mellett. Javítani kell a tengerészek képzésének minőségét, valamint a munka- és a fedélzeti életkörülményeket, emellett pedig meg kell erősíteni a hajók legénységét.

5. Belvízi szállítás

5.1 A belvízi szállítás igen fejlett Észak-Európában, más országokban lehetne azonban fejlettebb is. A tengeri szállítás kérdéskörénél kezdeményezettekhez hasonlóan meg kellene fontolni a folyami és folyami-tengeri gyorsforgalmi utak elképzelését, annál is inkább, mivel ennek a szállítás módnak az energiafogyasztása és szennyezőanyag-kibocsátása háromszor alacsonyabb, mint a közúti szállításé. Ez az innovatív elképzelés csak új hajótípusok vízre bocsátásával, valamint kikötői és logisztikai platformok létrehozásával fejleszthető ki.

5.2 A folyami-tengeri és folyami használatra alkalmas hajótípusok kulcselemei az új, hatékony és nyereséges folyami szolgáltatások kialakításának, ami ezeknek a szolgáltatásoknak a kapacitás és sebesség tekintetében a forgalomhoz, valamint a kikötői és hajózási jellemzőkhöz való jó alkalmazkodása révén valósulhat meg. E hajótípusok méreteinek az optimalizálásáról van szó, főleg annak érdekében, hogy félpótkocsikat és konténereket is szállíthassanak.

6. Légi közlekedés

6.1 Ez a közlekedési mód a légkörben jelen lévő szén-dioxid 3 %-áért felelős. Hangsúlyoznunk kell, hogy 1990 óta a forgalomnövekedéshez képest a kibocsátás növekedése feleakkora. A kibocsátási egységek kereskedelmi rendszerét kiterjesztik majd a légi közlekedésre, az Európai Bizottság pedig felvetette a kerozin megadóztatásának, valamint a Közösségen belüli szállítás hozzáadottérték-adójának problémáját.

6.2 A légi közlekedés fejlődése az ágazat liberalizációjára, valamint az alacsony költséggel működő vállalatok fejlődésére vezethető vissza, bár ezek letelepedése gyakran állami támogatások odaítélésével párosul. Célszerű volna ezt a kompenzációs politikák végrehajtásának kötelezettségével összekötni a haszonélvező vállalatok érdekében.

6.3 A légi közlekedés biztonságának kérdése nyilvánvalóan kulcsfontosságú, amikor a légi közlekedésre vonatkozó politikáról van szó. Az Európai Uniónak élvonalban kell haladnia a nemzetközi légiközlekedés-biztonsági rendszer kiépítésével kapcsolatban, és ennek megfelelően kell cselekednie az ICAO nemzetközi konferencián, amelyre márciusban kerül sor Montreálban.

6.4 Végül megfelelően elő kell készíteni az egységes égbolt második szakaszába történő átmenetet 2012 után, és megfelelően kell lefolytatni az Amerikai Egyesült Államok és az Európai Unió közötti légi közlekedéssel kapcsolatos tárgyalásokat.

7. Infrastruktúrák

7.1 Az EGSZB mindig is támogatta a transzeurópai közlekedési hálózatok programját. Ezúton megerősíti támogatását, ám a finanszírozási nehézségek és a késedelmek aggodalommal töltik el.

7.2 Kiemeli, hogy a kibővített Európában megnöttek az igények a közlekedési infrastruktúrák területén, és hogy gondolkodni kell a már létező pénzügyi eszközök alkalmazásával kapcsolatban, sőt új eszközök létrehozásán is. Szükség van egy mindenre kiterjedő elmélkedési folyamatra a fenntartható infrastruktúrák bevezetésének lehetővé tételéhez az állami és magánforrások összevonásával, az új nem költségvetési források mobilizálásával stb. kapcsolatban.

7.3 Hangsúlyozni szükséges, hogy a szállítási infrastruktúrák kulcsfontosságú szerepet játszanak a társadalmi-gazdasági fejlődés és a regionális kohézió szempontjából. Emellett alapját képezik a fenntartható és a környezetet tiszteletben tartó szállításnak is. Ezért kulcsfontosságú az infrastruktúra típusának a

megválasztása. A régiók megközelíthetőségét, valamint a nemzeti és európai rendszerekbe való integrációját ezért a fenntartható és a környezetet tiszteletben tartó infrastruktúrák ösztönzésén keresztül kell kialakítani.

7.4 Arra lenne szükség, hogy a TEN-T jövőbeli irányelvei, amelyeket 2011 elején mutatnak be, világosan tükrözzék az Európai Unió abbéli választását, hogy az alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedést részesíti előnyben.

7.5 Az EGSZB ismét támogatásáról biztosítja a GALILEO programot, és hangsúlyozza annak szükségességét, hogy azt további késedelem nélkül alkalmazzák.

8. A környezetvédelmi költségek internalizálása

8.1 Mindenki egyetért azzal, hogy a közlekedés környezetvédelmi költségeit internalizálni kell. E nélkül az internalizálás nélkül a költségek a nagyközönségre hárulnának. Ez ráadásul olyan, némileg ésszerűtlen kereskedelmi gyakorlatokat ösztönözhet, amelyek ahhoz vezetnek, hogy olyan termékeket szállítsanak óriási távolságról, amelyeket sokkal közelebről is be lehetne szerezni.

A környezeti hatások nagy részének internalizálására a leghatékonyabb módszer – az EGSZB szerint – a szén-dioxid-adó lenne. Ez maguknak a vállalatoknak adna erős ösztönzést arra, hogy találjanak megoldásokat a saját szén-dioxid-kibocsátásuk, és általa az általuk okozott káros környezeti hatások csökkentésére.

8.2 Az ökológiai címke egy olyan eljárás, amit nem lehet teljes mértékben figyelmen kívül hagyni, még akkor sem, ha annak végrehajtása és hatása figyelmes tanulmányozásra szorul. Ezt az elvet kellene alkalmazni egyébiránt a légi és a tengeri közlekedésben is a megfelelő illetékes nemzetközi intézményeken belül (ICAO és IMO). Az ún. „eurovignetta-irányelv” átdolgozására irányuló vita újraindítása kívánatos lenne, azonban annak figyelembe vétele mellett, hogy a külső költségek internalizálásának elvét általános módon valamennyi szállítási típusra alkalmazni kell.

Kelt Brüsszelben, 2010. március 17-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Mario SEPI