

A Régiók Bizottsága véleménye a fehér könyvről – útitervezés az egységes európai közlekedési térség megvalósításához

(2011/C 259/02)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

- megítélése szerint a fehér könyv célkitűzéseit érdemes lenne rövidebb távú köztes célkitűzésekre lebontani, hogy a politikai felelősök egyértelmű orientációs keretet kapjanak a mandátumuk keretében végzendő tevékenységekhez,
- valamennyi közlekedési mód tekintetében a külső költségek teljes internalizálását sürgeti egy összehangolt és az adóbevételeket egy integrált és hatékony közlekedési rendszer létrehozásába visszaforgató adórendszer révén,
- hangsúlyozza, hogy a fehér könyvnek a közúti szállítási módról a vasúti, a folyami és a tengeri szállításra való hangsúlyeltolódáshoz kapcsolódó célkitűzései nem elégségesek, és arra kéri az Európai Bizottságot, hogy ambiciózusabb programot javasoljon,
- kedvezően fogadja a „kék övezet” gondolatát, amely az első lépést jelentheti a tengeri szolgáltatások szilárd rendszerének létrehozásában, amelyben újra fel kellene eleveníteni a tengeri autópályák koncepcióját, és sajnálattal látja azt, hogy a tengeri közlekedés előmozdítása tekintetében a 2011-es fehér könyv kevésbé ambiciózus, mint a 2001-es fehér könyv,
- javasolja a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozását ösztönző intézkedések meghozatalát, és kéri, hogy jobban vegyék figyelembe a közlekedési politika és a területrendezés közötti összefüggést,
- támogatja, hogy a TEN-T hálózat megvalósításához szükséges közlekedési infrastruktúrák finanszírozásához eurókötvényeket is felhasználjanak,
- megjegyzi, hogy a piaci megfontolások és a fenntarthatósági igények összeegyeztetésére alapuló jövőbeli európai közlekedési modellnek magában kell foglalnia a külső költségek internalizálását, az adózási torzulások és az indokolatlan támogatások felszámolását, valamint a szabad és torzulásoktól mentes versenyt.

Előadó	António COSTA (PT/PES), Lisszabon polgármestere
Referenciaszöveg	Fehér könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé COM(2011) 144 végleges

I. ÁLTALÁNOS AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

Általános megjegyzések

1. úgy véli, hogy az *Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé* című, 2011-ben kiadott fehér könyv az európai közlekedéspolitika és a kontinens közlekedési rendszereinek jövőjével kapcsolatos legfontosabb kérdésekkel foglalkozik. Ezért az RB úgy véli, hogy a javasolt közlekedéspolitikának tartalmaznia kellene az Európa 2020 stratégiában lefektetett általánosabb célokat és a főként az éghajlatváltozás elleni küzdelemre irányuló környezeti fenntarthatósági célokat, és elő kellene mozdítania a társadalmi és területi kohézió megerősítését a globalizált Európai Unióban;

2. megjegyzi, hogy a helyi és regionális önkormányzatok a közlekedési politikan belül fontos szakpolitikai hatáskörökkel rendelkeznek. Nemcsak az olyan feladatokért felelősek, mint az úthálózat karbantartása, a parkolási politika, az elérhetőség és a tömegközlekedés, hanem a környezetvédelmi és levegőtisztasági normákat is ők felügyelik. Ezért a többszintű kormányzás módszere révén őket is be kell vonni;

3. megjegyzi, hogy a fehér könyvben városokról van szó. Az RB javasolja, hogy a városok mellett a városi régiókat és/vagy agglomerációkat is említsék meg. Számos tagállamban a mobilitási politikát nem annyira a településhatár, mint inkább a városi agglomeráció határozza meg;

4. megítélése szerint a 2011-es fehér könyv igen ambiciózus, főként, ha azt nézzük, hogy a 2001-es fehér könyv fő céljai közül – nem meglepő módon – egyetlen egyet sem sikerült maradéktalanul teljesíteni. Néhány hosszú távra szóló, ambiciózus célkitűzést ugyanakkor érdemes lenne rövidebb távú köztes célkitűzésekre lebontani, hogy a nemzeti és regionális politikai felelősök egyértelmű orientációs keretet kapjanak a mandátumuk keretében végzendő tevékenységekhez;

5. megállapítja, hogy a jövőképek fejlesztése szükséges és megalapozott, mivel a mostani döntések alapvető meghatározói annak, hogy évtizedek múlva milyen lesz a közlekedés. Nem szabad azonban figyelmen kívül hagyni, hogy a több évtizedre szóló elképzelések mindig nagyon homályosak;

6. úgy véli, hogy a közlekedési módok közti egyensúly elválaszthatatlan a külső költségek internalizálásának kérdésétől, és a közlekedési infrastruktúrák használatával kapcsolatos díjszabási politikák közvetlen hatással vannak rá; egyértelműen támogatja

a fehér könyv azon átfogó elképzelését, hogy egy olyan átlátható, általánosan alkalmazható modellt kell kialakítani az infrastruktúra-használati díjak kiszámítására, amely az összes közlekedési módra érvényes, továbbá támogatja a külső költségek teljes internalizálását, és kéri, hogy ezeknek a külső költségek jobb integrálása irányába mutató európai szabályozásoknak (köztük az euomatrix-irányelvnek) a végrehajtásából származó összes bevételt fordítsák egy integrált és hatékony közlekedési rendszer kialakítására, biztosítva a legkülső régiók és a szigetek sajátosságainak figyelembevételét;

7. ezzel kapcsolatban – különösen a légi és tengeri közlekedési módok tekintetében – úgy véli, hogy egyensúlyt kell találni a szigorú környezetvédelem és az ez által a szigetekre és a legkülső régiókra háruló óriási többletköltségek között. Ezek a területek teljesen e közlekedési módoktól függenek, ugyanakkor elkötelezetten törekednek a kibocsátások csökkentésére;

8. üdvözli, hogy az Európai Bizottság kimondottan ösztönzi a közúti szállításról a vasúti, folyami és a tengeri szállítási módra való áttérést, hangsúlyozva, hogy teljes mértékben internalizálni kell valamennyi közlekedési mód külső költségeit, mint például a légszennyezéshez, a közlekedési dugókhoz vagy a zajterheléshez kötődő költségeket;

9. megjegyzi, hogy az Európai Bizottság már korábban rámutatott, hogy a balesetek külső költségeit már jól internalizálják a biztosítótársaságok által kiszabott biztosítási díjak. Az RB kétségbe vonja ezt a nézetet, és úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak a baleseti költségek internalizálására sürgősen ki kellene dolgoznia olyan használható kiszámítási modelleket, amelyek a balesetekből származó összes költséget figyelembe veszik;

10. üdvözli, hogy a fehér könyv olyan intézkedéseket is tartalmaz, amelyek fenntarthatóbb közlekedési magatartásra, valamint az új közlekedési módok és technológiák iránti nyitottságra ösztönöznek, és a mobilitás teljes költségét illetően biztosítják a külső költségek teljes internalizálásának elfogadottságát. Az EU-ra fontos feladat hárul: meg kell értetni és el kell fogadtatnia mindazokat az intézkedéseket, amelyeket a helyi és regionális önkormányzatoknak az agglomerációk közlekedési problémáinak megoldása érdekében meg kell hozniuk;

11. sajnálja, hogy a fehér könyv nem foglalkozik megfelelőképpen a személyek hozzáféréssel és mobilitásával, valamint a közlekedés területén a területi kohézióval, különösen ami a külső és a legkülső régiókat, valamint a szigeteket illeti. Márpedig egységes európai közlekedési térség csak akkor jöhet létre, ha egyenlő hozzáférési feltételeket biztosítunk az egyes területekhez a vállalkozások és a polgárok számára;

12. megjegyzi, hogy az elmúlt évtizedben végzett politikai munkája során egyértelműen kifejtette, hogy mely elveknek és politikáknak kellene vezérelniük az aktuális európai közlekedéspolitikát; ezért úgy véli, hogy az elkövetkező évekre vonatkozó európai közlekedéspolitikai kialakításakor megfelelő jelentőséget kellene tulajdonítani ennek a szerteágazó tudásanyagnak;

13. alapvetően megállapítja, hogy a teljesítőképes, fenntartható módon kialakított és alacsony kibocsátással járó mobilitás polgárjog, és egyben a gazdaság, a jólét és az életminőség szempontjából lényeges tényező. A hatékonyabb infrastruktúrafejlesztés érdekében ösztönözni kellene a tervezésre vonatkozó jogszabályok egyszerűsítését;

II. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A cél egy versenyképes és fenntartható közlekedési rendszer kialakítása

14. kedvezően fogadja a fehér könyvben foglalt elemzést a közlekedési ágazatban az elkövetkező évtizedekben várható tendenciákról és az ezekkel kapcsolatos kihívásokról. A közlekedési ágazatot érintő tendenciákról készített pontos látlelet elengedhetetlen a megfelelő szakpolitikák kidolgozásához. E téren a fehér könyv tükrözi mindazokat a koncepcionális törésvonalakat, amelyekre az európai közlekedési rendszer jövőjéről szóló vitában mindenképpen ki kell térni;

15. árnyalni szeretné ugyanakkor az Európai Bizottság azon kijelentését, amely szerint „a mobilitás visszaszorítása nem tekinthető megoldásnak”, még ha a közlekedés az Unió versenyképessége szempontjából alapvető jelentőséggel bír is. Egyértelmű, hogy a közlekedésnek meg kell felelnie az egyéni mobilitási törekvéseknek és a gazdasági cserék lebonyolításának, ám határozottabban fel kell hívni különösen a vállalkozások figyelmét arra, hogy nagyobb mértékben hangolják össze üzleti útjaikat, éljenek az áthelyezések adta lehetőségekkel, illetve használják ki azokat az eljárásokat és technológiákat, amelyek segítik a forgalom optimalizálását (pl. távmunka, videokonferenciák, a munkavégzés helyszínének jobb megválasztása);

16. támogatja a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tételéhez a fehér könyvben megnevezett tíz célt és azt, hogy ezeket teljesítménymutatókként használják a 60 %-os ÜHG-kibocsátáscsökkentés célkitűzésének eléréséhez; ezért azt ajánlja, hogy ezt az általános célkitűzést is fel kellene venni a fehér könyvben megnevezett célok közé. Ezenkívül felveti, hogy a javasolt célokat további, főként az olajfüggőség és a zajártalom csökkentésére, valamint a légkör szennyezettségének enyhítésére irányuló célokkal kellene kiegészíteni;

17. támogatja azt a célt, hogy a városi közlekedésben a „hagyományos üzemanyaggal működő” gépjárművek használatát 2030-ig felére kell csökkenteni, 2050-re pedig a nagyvárosokban teljesen ki kell küszöbölni, és a jelentősebb városközpontok logisztikáját 2030-ra alapvetően szén-dioxid-mentesíteni kell, adóügyi eszközök segítségével is, jóllehet ezt az intézkedést igen nagyra törőnek tartja. Ezért úgy véli, hogy olyan köztes célkitűzéseket kell meghatározni, melyek hozzájárulnának a meghozandó intézkedések végrehajtását elősegítő menetrend kialakításához, a végrehajtás nyomon követéséhez és az eredmények kiértékeléséhez;

18. üdvözli, hogy az Európai Bizottság a „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvének teljes körű alkalmazása felé kíván továbbhaladni, tehát ki akarja küszöbölni a közlekedési módok közötti, a külső költségek internalizálásán alapuló igazságos versenyt károsító torzulásokat; támogatja a társadalmi és környezeti költségek (köztük a balesetekhez, a légszennyezéshez, a zajártalomhoz és a közlekedési dugókhöz kötődő költségek) teljes internalizálását egy valamennyi közlekedési mód összehangolt adózását biztosító és az adóbevételeket egy integrált és hatékony közlekedési rendszer létrehozásába visszaforgató adórendszer révén;

19. örömmel fogadja, hogy a városi mobilitásról szóló legutóbbi véleményeiben tett javaslatai közül több is szerepel a fehér könyvben. Ezzel kapcsolatban támogatja, hogy az Európai Bizottság célul tűzte ki a hagyományos személy- és tehergépjárművek városi forgalma optimalizálásának és minimalizálásának ösztönzését, és egyetért azzal, hogy a városi autóbusszokból, taxikból és kisáruszállítókból álló nagy járműállományok tökéletesek a tiszta járművek bevezetésére irányuló kísérletekhez. Az Európai Bizottság helyesen mutat rá arra, hogy a tiszta járművek fejlesztése és korai fejlesztési fázisban történő bevezetése azonnali előnyökkel járhat: csökkentheti az olajfüggőséget, és a városok levegőtisztaságának javulása révén egészségügyi hozadéka is lehet;

20. azzal is egyetért, hogy a legkörnyezetbarátabb közlekedési módokra kell helyezni a hangsúlyt, mindeközben fenntartva, hogy az összes közlekedési mód általános hatékonyságát és interoperabilitását javítani kell. Ugyanakkor azokat az aktív politikákat, amelyek egy adott közlekedési módot a többivel szemben előnyös helyzetbe hoznak, a közlekedési alapok elosztásának igazságos és átlátható modelljét szem előtt tartva körültekintően értékelni kell; máskülönben fennáll a veszélye, hogy alacsony hatékonyságú közlekedési megoldásokat támogatunk. Másrészt pedig az alternatív közlekedési módok használatához olyan megfelelő infrastruktúrák és szolgáltatások is kellene, melyekkel kielégíthetők az aktuális igények;

21. a fenti megjegyzések ellenére úgy véli, hogy a közlekedési rendszer versenyképessé és erőforrás-hatékonyá tételéhez a fehér könyvben megnevezett tíz cél egyértelműen igen ambiciózus; ezért véleménye szerint köztes mérföldköveket és célokat is ki kellene tűzni, az Európai Bizottság által már meghatározott egyéb stratégiai célok figyelembevételével, és ehhez szükség van a helyi és regionális önkormányzatok együttműködésére is. Ezek a köztes célok a fehér könyvben felvázolt terv sikerét garantálni hivatott nyomonkövetési folyamat részét képeznek;

22. mindenekelőtt felhívja a figyelmet arra, hogy az Európai Unió közlekedéspolitikájának az általános érdek fogalmára kell épülnie (a közlekedési eszközökhöz való egyenlő hozzáférés mindenki számára, a szociális jogok tiszteletben tartása, az externáliák integrálása stb.);

23. megjegyzi, hogy a fehér könyvhöz csatolt, de csak egy nyelven közzétett SEC(2011) 391. sz. munkadokumentum 137. pontja a személyszállítási közszolgáltatásról szóló 1370/2007/EK rendelet nyomon követésével kapcsolatban leszögezi, hogy „a Bizottság kezdeményezést terjeszt majd elő a közszolgáltatási szerződésekre vonatkozó, a színvonalas szolgáltatás hatékony biztosítását célzó, versenyalapú pályázati kiírások bevezetéséről”. Ennek a kezdeményezésnek tiszteletben kell tartania a

helyi önkormányzatok jogát arra, hogy bizonyos feltételek mellett „házon belül”, versenyeztetés nélkül nyújtsák ezeket a szolgáltatásokat;

24. arra ösztönzi az Európai Uniót, hogy a többszintű kormányzás elvét tiszteletben tartva hajtsa végre a 27 tagállam közlekedéspolitikájának valódi integrációját (a nemzeti struktúrák közelítése, az általános érdek elvét követő verseny tiszteletben tartása, adóharmonizáció, a szubszidiaritás különböző szintjeire alkalmazható, új szabályozási keret meghatározása);

Egységes európai közlekedési térség

25. hangsúlyozza, hogy csökkenteni kell az európai vasúti piac töredezettségét, hogy olyan, hatékony vasúthálózat jöhessen létre, amely menetidő, megbízhatóság és kapacitás tekintetében is minőségi szolgáltatást tud nyújtani. Ennek kapcsán olyan fenntartható és költséghatékony megoldást kellene találni a versenyképes európai vasúti áruszállítási hálózat létrehozására, amely kielégítően e forgalomtípus egyedi szükségleteit. Emellett fel kell számolni az alapvető műszaki – például a nyomtávval kapcsolatos – akadályokat is. Nyilvánvaló továbbá, hogy a vasúti árufuvarozás és a rövid távú tengeri szállítás, illetve különösen ezek egymást kiegészítő használata képes hozzájárulni a központoktól távol fekvő regionális gazdaságoknak a főáramba való bekapcsolásához. Ennek érdekében, illetve az ilyen fenntartható közlekedési módok hatékony működésének biztosításához fejleszteni kell a logisztikai csomópontokat is, melyek lehetővé teszik az optimális intermodális váltást és a teljes rendszer hatékony működését, elkerülve mindazonáltal az olyan logisztikai központok elterjedését, melyek nem rendelkeznek a közlekedési rendszert az intermodalitás és a komodalitás irányába terelő jellemzőkkel;

26. támogatja azt az elképzelést, hogy egy olyan európai közlekedéspolitikát kell megszilárdítani, amely a közlekedés igénybevevőire és a piaci szereplőkre vonatkozó világos, koherens, átfogó és stabil szabályokon, fejlett technológiák és megoldások alkalmazásán, valamint megfelelő infrastruktúrák kiépítésén vagy korszerűsítésén alapul. Ehhez meg kellene valósítani a közlekedési szolgáltatások belső piacát, és minden közlekedési mód esetében fel kellene számolni a szabályozási, adminisztratív és műszaki akadályokat, következetesen számon kellene kérni a versenyszabályok és a megemelt szintű szolgáltatási követelmények betartását, valamint a megerősített felhasználói jogok tiszteletben tartását;

27. ennek kapcsán fontos, hogy ne csak a hosszú távú összeköttetések, hanem a háttérben lévő regionális hálózatok is kapjanak figyelmet. Emellett kiemelt figyelmet kell fordítani a határ menti régiókra, amelyek sajátos gondokkal küszködnek. Ilyenek például a fizetési rendszerek, a műszaki összekapcsolás, a menetrendek és a törvényi keretek különbségei;

28. mindazonáltal emlékeztet arra, hogy a vasúti piacok megnyitása terén még nem mutatható fel kellő haladás. Ezért kéri, hogy javítsák és egységesítsék a vasúti piacokra vonatkozó műszaki, jogi és szervezeti keretfeltételeket. Ezenkívül a társfinanszírozást is lehetővé kell tenni;

29. emlékeztet arra, hogy ha liberalizálásra és új piaci szereplők megjelenésére kerül sor, a folyamatnak ki kell egészülnie olyan rendelkezések elfogadásával, amelyek lehetővé

teszik a vasúti közlekedés piaci részesedésének növelését (többek között az eszközállományra és a közlekedési feltételekre vonatkozó szabványoknak, valamint a hálózatokon megkövetelt biztonsági előírásoknak az európai ügynökségek közreműködésével történő egységesítésén keresztül), tekintettel arra, hogy csak így segíthetjük elő a felhasználóknak kedvező és a valódi modális váltást előidéző kreativitást és a sokrétűbb szolgáltatások megjelenését;

30. hangsúlyozza a közúti szállítási módról a vasúti, a folyami és a tengeri szállításra való hangsúlyeltolódás kapcsán, hogy a fehér könyv arra irányuló célkitűzései, hogy csökkenjen a 300 km-nél nagyobb távolságra történő közúti áruszállítás részaránya, nem eléggé ambiciózusak (30 %-os mérséklés 2030-ig és 50 %-os 2050-ig), azokat meg kell haladni. Arra kéri tehát az Európai Bizottságot, hogy javasoljon egy „gördülő országutak” kialakítására vonatkozó, egész Európára kiterjedő ambiciózus programot. Csak ilyen infrastruktúrátípussal lehet hosszú távon elérni a távolsági közúti áruszállítás megszüntetését, közben erősítve a területi kohéziót a periférián fekvő országokkal;

31. támogatja az egységes európai égbolt kezdeményezés maradéktalan végrehajtását és a vasúti szolgáltatások belső piacának teljessé tételét. Kedvezően fogadja a „kék övezet” gondolatát is, amely az első lépést jelentheti a tengeri szolgáltatások szilárd rendszerének létrehozásában. Ezt pedig ki kellene egészíteni a tengeri autópályák koncepciójával, amely magában foglalja a hajók mint valódi mozgó infrastruktúrák jelentőségét kiemelő új megközelítést is;

32. úgy véli, hogy különös figyelmet kellene fordítani a legkülső régiók európai kontinenssel, illetve szomszédos harmadik országokkal való összeköttetésének kérdésére. Az ilyen régiók jellemzően nehéz megközelíthetősége komoly hátrányt jelent számukra, és akadályozza őket mind abban, hogy egyenrangú félként jelen legyenek az egységes piacon, mind pedig abban, hogy saját földrajzi térségük kontextusában fejlesszék gazdaságaikat;

33. sajnálattal látja azt, hogy a tengeri közlekedés előmozdítása tekintetében a 2011-es fehér könyv visszalépést jelent a – többek között a tengeri autópályák kialakítását megalapozó – 2001-es fehér könyvhöz képest, és különösen azt, hogy a fehér könyvhöz csatolt kezdeményezéslista nem szolgál információval sem a tengeri autópályák, sem pedig a Marco Polo program jövőjéről;

34. úgy véli továbbá, hogy az olyan (például hegyvidéki) régiókban, amelyekben a topográfiai adottságok miatt a közlekedés általi kibocsátások jóval komolyabb hatásokkal járnak, egyedi szabályozásokra és intézkedésekre van szükség a forgalom és a kapcsolódó hatások olyan mértékű csökkentése érdekében, hogy ki lehessen zárni az emberi egészség és a környezet károsodását;

35. úgy véli, hogy még több erőfeszítést kellene tenni olyan megoldások előmozdítására, amelyek javítják az európai kontinens összeköttetését a szigeti és legkülső európai régiókkal, illetve mindezek összeköttetését az EU külső határain kívül fekvő régiókkal;

36. azt is hangsúlyozza, hogy a Kelet- és Nyugat-Európa közti összeköttetések megerősítése mellett mind kohéziós, mind pedig versenyképességi szempontból alapvetően fontos támogatni az Európa központi területei, valamint külső határain és még távolabb fekvő, Európát a mediterrán és az atlanti térséggel összekötő régiók közti hatékony csatlakozásokat; Ennek kapcsán az RB hangsúlyozza, hogy a kikötők és a repülőterek, valamint ezek szárazföldi összeköttetése alapvető szerepet játszanak abban, hogy az EU szervesen kapcsolódik a globális gazdasághoz, főként az afrikai, amerikai és ázsiai térségeket tekintve, és hogy az atlanti szigeteknek logisztikai közlekedési állomásokként stratégiai szerepük lehet;

37. megjegyzi, hogy igen különleges erőfeszítéseket fognak tenni annak érdekében is, hogy az Európai Bizottság által az Európára és a szomszédos régiókra vonatkozó közlekedéspolitikai iránymutatások keretében meghatározott öt fő közlekedési tengelyt a célnak megfelelően építsék ki. Ebben az összefüggésben a központi tengely érdekében az Unió és az e tengely mentén elhelyezkedő országok részéről nagyobb erőfeszítésre van szükség. Üdvözli azt a célkitűzést, hogy a TEN-T keretében kidolgozás alatt álló maghálózatot rugalmasan alakítsák ki. Ennek során olyan átlátható értékelési módszerekre van szükség, amelyek biztonságot nyújtanak a megvalósítandó befektetésekhez, valamint biztosítják a TEN-T állandó frissítését és kiegészítését;

38. üdvözli, hogy a repülőterek kapacitásának hatékonyabb kihasználása céljából az Európai Bizottság javasolja a résidőki-osztásról szóló rendelet felülvizsgálatát. Az új menetrendek véglegesítése előtt azonban alapos elemzésre van szükség, különösen a városi területeken fekvő repülőterek esetében, ahol a környezeti hatások sokkal jelentősebbek;

39. hangsúlyozza, hogy a szociális párbeszédre építve össze kell egyeztetni a versenyképességi és a szociális célokat, az olyan szociális konfliktusok elkerülése érdekében, amelyek több ágazatban is bizonyítottan jelentős gazdasági veszteségeket okoztak;

40. üdvözli azokat a javasolt kezdeményezéseket, amelyek a légi és tengeri közlekedésvédelem átfogó politikai, jogalkotási és nyomonkövetési koncepciója révén kívánják növelni a biztonságot. Különösen fontos az átvizsgálási módszerek fejlesztésének ösztönzése, hogy minél kevesebb veszéllyel lehessen több utast átvizsgálni, teljes mértékben tiszteletben tartva ugyanakkor az utasok alapvető jogait;

41. egyetért az Európai Bizottság azon célkitűzésével, hogy a halálos kimenetelű közúti baleseteket teljesen ki kell küszöbölni, ugyanakkor elismeri, hogy ez számos kihívást tartogat és igen ambiciózus cél. Ehhez differenciált megközelítést kellene alkalmazni például olyan módon, hogy a forgalom mértékét összefüggésbe hozzák a közlekedési balesetek áldozatainak számával. A balesetek halálos áldozatainak számát és a már megtett intézkedéseket illetően ugyanis komoly különbségek mutatkoznak a városok és régiók között. Egy általános norma bevezetése aránytalan mértékben sújtaná azokat a városokat és régiókat, amelyek már hatékony, a balesetek áldozatainak számának tényleges csökkenéséhez vezető intézkedéseket tettek. A közlekedésbiztonság megteremtése nemcsak a technológián, hanem az emberi magatartáson is múlik. Ennek kapcsán az RB a járművek rendszeres műszaki vizsgájának összehangolását, valamint azt ajánlja, hogy a közúti közlekedés biztonságával kapcsolatos oktatást tegyék kötelezővé az európai autósiskolák tanfolyamain. Hasonló harmonizált vizsgát lehetne alkalmazni más területeken, például

az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását illetően is. Az emberi magatartásformák megváltoztatása is forgalomcsökkenéshez vezethet, és ezzel jelentős mértékben hozzájárulhat a közlekedésbiztonság növeléséhez;

42. a közlekedésbiztonsági intézkedéseket bevált példákra kellene alapozni, és teret kell hagyni a helyi körülményekhez alkalmazkodó kialakításuknak. Ebben az összefüggésben utalunk az RB-nek a 2011 és 2020 közötti időszakra szóló, közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatások tárgyában korábban kidolgozott véleményére;

43. a vasúti szállítást illetően általánossá kellene tenni az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) alkalmazását. Ezzel kapcsolatban kiemelt figyelmet kell fordítani a határokon átnyúló szakaszokra, amelyeken még gondot jelentenek a biztonsági rendszerek eltérései;

44. ennek kapcsán ismételtlen jelzi az iránti támogatását, hogy hangolják össze a súlyos sérülés különböző definícióit, hogy könnyebb legyen a közlekedésbiztonsági politika hatékonyságának nyomon követése és megítélése. Javasolja továbbá, hogy biztosítsák a közúti közlekedési szabálysértések nyilvántartásainak hozzáférhetőségét és interoperabilitását, hogy a szankciók kiadásakor megfelelően figyelembe lehessen venni a más tagállamban elkövetett szabálysértéseket is;

Innováció a jövő szolgálatában: technológiák és magatartásformák

45. határozottan támogatja a fehér könyvben egy európai közlekedési kutatási és innovációs politikára vonatkozóan felvázolt elképzelést, amely lehetővé teszi a közös kutatási tevékenységeket; egyetért továbbá a megnevezett, fellépést igénylő területekkel, nevezetesen: a járművek hatásfokának javítása új motorok, anyagok és tervezési megoldások révén; tisztább energiafelhasználás új energiaforrások és meghajtási rendszerek alkalmazásával; a hálózat jobb kihasználtsága és az üzembiztonság fokozása információs és kommunikációs rendszerek alkalmazásával;

46. üdvözli a fehér könyvben szereplő alábbi javaslatokat: a járművekre vonatkozó megfelelő szén-dioxid-kibocsátási szabványok rögzítése valamennyi közlekedési mód esetében; a környezetbarát járművek esetében a díjfizetési infrastruktúra interoperabilitására vonatkozó szabályok felállítása, valamint a töltő-állomás-infrastruktúrára vonatkozó iránymutatások és szabványok kialakítása; mindezt a helyi és regionális önkormányzatok bevonásával kell megvalósítani;

47. hangsúlyozza az uniós politika szerepét a járművekkel kapcsolatos problémák oki kezelésében az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra, a légszennyezésre és a zajártalomra vonatkozó normák bevezetésén keresztül, a gépjárművek aktív és passzív biztonságát növelő normák bevezetésével együtt. Ennek során elengedhetetlen, hogy a gépjárműtechnika jelentős műszaki újításainak bevezetése összekapcsolódjon a zajvédelem és levegőtisztaság tekintetében meghatározott kibocsátási küszöbértékek betartásával;

48. úgy véli, hogy a fehér könyvben kitűzött célok maradéktalan teljesítése kapcsán az emberek utazás és vezetés közben tanúsított magatartása kulcsszerepet játszik; ezért üdvözli a fehér könyv összes azt célzó kezdeményezését, hogy az emberekben jobban tudatosuljon, hogy vannak alternatívái a hagyományos

egyéni közlekedésnek, valamint a vezetés során tanúsított magatartás javítására irányuló intézkedéseket; úgy véli azonban, hogy az utazási magatartás terén többet kell tenni, különösen a tekintetben, hogy az európai lakosságot felkészítsük arra, hogy változtasson a mobilitással kapcsolatos hozzáállásán, ugyanakkor ehhez a közlekedési infrastruktúrát is ennek megfelelően át kell alakítani;

Városi mobilitás

49. üdvözlí a fehér könyv városi mobilitási tervekhez vonatkozó javaslatát. Az RB a zöld könyvről írt véleményében kiemelten kérte fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozását, legalábbis a nagyobb városok számára;

50. felhívja a figyelmet az Európai Bizottság véleményére, mely szerint a közlekedési rendszerek külső hatásainak nagy része elsősorban a sűrűn lakott területeken jelentkezik. A helyi és regionális önkormányzatok rendelkeznek a legtöbb ismerettel arról, hogy ezt a problémát hogyan lehet megoldani. Fontos tehát, hogy rendelkezésükre álljanak mindazok az eszközök is, amelyek a probléma megoldásához szükségesek. A szubszidiaritás elvét tiszteletben kell tartani, de az Unió a helyi és regionális munkát az együttműködés és a tapasztalatcsere ösztönzésével, valamint a hozzáállást befolyásoló erőfeszítések útján is támogathatja;

51. támogatja az ösztönző intézkedéseket a fenntartható városi mobilitási tervek és a városi mobilitásra vonatkozó auditok elkészítéséhez, de csak akkor, ha a döntéseket továbbra is az érintett helyi és regionális önkormányzatok hozhatják, a szubszidiaritás elvének teljes mértékű tiszteletben tartásával. Az RB megismétli egy korábbi véleményében tett ajánlását, mely szerint a 2014–2020-ra szóló pénzügyi terv keretében be kellene vezetni egy a városi mobilitási tervek társfinanszírozását lehetővé tevő új pénzügyi eszközt. Az RB korábban javasolta egy európai díj alapítását a figyelemre méltó és átvethető közlekedési témájú kezdeményezések elismeréseként, amely az EU-szerte érvényes, az alacsony szintű környezetszennyezéssel és közlekedési terheléssel rendelkező területeket elismerő „kék zászló” rendszernek megfelelő struktúra része lehetne. A városi mobilitásra vonatkozó auditra való jelentkezés például hozzájárulhatna a díj létrehozási folyamatához;

52. úgy véli, hogy a jól megtervezett városok, amelyek hatékonyabb termelési folyamatokat alkalmaznak és felszámolják a felesleges közlekedési megoldásokat, jobb hozzáférhetőséget biztosítanak az áruk, a személyek és a szolgáltatások számára; ezért azt ajánlja, hogy a várostervezést és a mobilitás tervezését szorosabb egységként kellene kezelni;

53. alig várja a városi úthasználati díjrendszerek és a behajtáskorlátozási rendszerek bevezetését célzó helyi kezdeményezések kialakítását, és támogatja közös technikai normák kidolgozását az interoperabilitás elősegítésére annak megelőzése érdekében, hogy e helyi kezdeményezések újabb technikai akadályokat állítsanak az EU-n belüli szabad mozgás elé;

54. hangsúlyozza, hogy az olyan műszaki és szervezeti megoldásoknak, mint az információs technológiák, kulcsszerepük van az összes személy- és áruszállítási mód kombinált használatára alapuló új mobilitási minták támogatásában (pl. intermodális elektronikus menetjegyrendszer, intermodális áruszállítási dokumentáció, elektronikus útvonaltervezés, szállítmányok nyomon követése, valós idejű kézbesítési információk),

a meglévő könnyűteher-szállítási kapacitások kihasználásának optimalizálása céljából (a járművek közös tulajdonba, illetve használatba vétele, a „telekocsi” elvének alkalmazása, az elektromos járművek rövid távolságon való alkalmazásának továbbfejlesztése, a szállítási rendszerek és kapcsolatok csomópontok megfelelő kialakítása, valamint a buszok és a villamosok kiemelt alkalmazása alkalmazásának előnyben részesítése révén), mivel a helyi és regionális szállítási rendszer irányítása olyan számottevő feladat, amelyet a fehér könyv nem tisztáz kellőképpen;

55. támogatja egy kibocsátásmentes városi logisztika megvalósításához vezető stratégia kidolgozását, amely kiterjed a területtervezésre, a vasúti, a tengeri és a folyami közlekedéshez való hozzáférésre, a díjfizetési módokra és a járművek műszaki szabványaira – ez utóbbit segítené alacsony kibocsátású járművek beszerzésére irányuló közös közbeszerzési eljárások ösztönzése az üzleti célú járműparkok esetében (áruszállítók, taxik, buszok stb.);

56. kéri, hogy jobban vegyék figyelembe a közlekedési politika városi vetülete és a területrendezés tágabb fogalma közötti összefüggést egyrészt a városi közlekedési hálózat és infrastruktúra javítása érdekében, másrészt pedig a városok terjeszkedése elleni harc részeként, továbbá a városok és közvetlen (városi/vidéki) környezetük közötti kapcsolat újragondolása céljából; ennek során különös figyelmet kellene fordítani a helyi tömegközlekedés erősítésére;

Korszerű infrastruktúra, intelligens árképzés és finanszírozás

57. a TEN-T politika most zajló felülvizsgálatának részeként támogatja a stratégiai európai infrastruktúrák törzshálózatának létrehozását, amely az EU összes régióját, valamint a főbb közlekedési és logisztikai referenciapontokat magában foglalná, és hozzájárulna az egységes európai közlekedési térség kialakításához, mely folyamat során meg kell szüntetni a szűk keresztmetszeteket és gondoskodni kell a globális piaccal való megfelelő összeköttetések meglétéről;

58. megjegyzi, hogy az egyes tagállamok kohéziójának regionális sajátosságait és a stabilitási és növekedési paktumban vállalt kötelezettségeket szem előtt tartva a fehér könyvben felsorolt célok megfelelő finanszírozás nélkül nem valósíthatók meg maradéktalanul. Meg kell jegyezni, hogy a fehér könyv kerüli az uniós közlekedéspolitikához és az infrastruktúrákhoz rendelő költségvetési és nem költségvetési források kérdését. Ezért az RB támogatja azt a javaslatot, hogy a szükséges közlekedési infrastruktúrák finanszírozásának fő eszközeként folyamodjanak európai kölcsönhöz és eurókötvényekhez; Az RB emlékeztet arra, hogy e nagyszabású beruházások mögött a legmagasabb szintű, valódi politikai szándéknak kell állnia, amely nélkül az európai szállítási politikának a regionális versenyképességhez nélkülözhetetlen törekvései csak pusztábrándok maradnak;

59. megjegyzi, hogy a kohéziós politikának az integrált vidékfejlesztési koncepció részeként megvannak a maga céljai, és nem kívánatos, hogy költségvetését az európai közlekedési hálózatra vonatkozó politika finanszírozására használják fel. Elő kell azonban segíteni a kohéziós politika által finanszírozott infrastrukturális projektek és az európai szállítási politika célkitűzései közötti összhangot;

60. hangsúlyozza, hogy felül kell vizsgálni az uniós költségvetésben közlekedési infrastruktúrákra javasolt előirányzatokat, és jobban és átláthatóbban kell ösztönözni a magánszektor kötelezettségvállalását. Ezenkívül örömmel fogadja a közlekedési ágazatban alkalmazható új finanszírozási eszközök – különösen az uniós projektkötvényekkel kapcsolatos kezdeményezés – előmozdítását;

61. megjegyzi, hogy a piaci megfontolások és a fenntarthatósági igények összeegyeztetésére alapuló jövőbeli modellnek magában kell foglalnia a külső költségek internalizálását, az adózási torzulások és az indokolatlan támogatások felszámolását, valamint a szabad és torzulásoktól mentes versenyt; az RB ezért támogatja az olyan, intelligens árképzési és adóztatási szemléletet, amely a közúti és a vasúti közlekedésben a külső költségek, a kikötők és a repülőterek esetében a helyi szintű szennyezéssel és a zajjal kapcsolatos költségek, valamint a tengeri légszennyezéssel kapcsolatos költségek teljes és kötelező internalizálására törekszik, továbbá az EU összes belvízi útján internalizációs díjak kötelező alkalmazásának mérlegelésére ösztönöz; a külső költségek internalizálására vonatkozó díjak megállapításakor tekintetbe kell venni, hogy a szigetek és a legkülső régiók viszonylatában kevés közlekedési alternatíva áll rendelkezésre;

62. kiemeli ugyanakkor, hogy számításba kell venni a peremterületek sajátos korlátait a külső költségek internalizálására vonatkozó jövőbeli eszközökben (mint amilyenek pl. az euromatrica és az azt követő megoldások). Minden olyan eszköz

ugyanis, amely nem veszi figyelembe a távoli fekvésből eredő hátrányt, kedvezőtlen helyzetbe hozza e területek gazdasági szereplőit;

63. hangsúlyozza, hogy az intézkedés jelentősége ellenére a 2016 és 2020 közötti időszakra kitűzött célok túl ambiciózusnak és a korábbi és jelenlegi tapasztalatok (pl. az euromatrica-jogszabály) alapján nagyon nehezen végrehajthatónak tűnnek;

A külső dimenzió

64. teljes mértékben támogatja a fehér könyv külső dimenzióval kapcsolatos fejezetét; e tekintetben külön kiemeli a következőket: a belső piacra vonatkozó szabályokat ki kell terjeszteni a különböző nemzetközi szervezetek keretében zajló munka révén, két- és többoldalú együttműködés keretében világszerte elő kell mozdítani a biztonságra, a védelemre, az adatvédelemre és a környezetvédelemre vonatkozó európai előírásokat, valamint fokozni kell a közlekedésről folyó párbeszédet a főbb partnerekkel;

65. arra kéri az Európai Bizottságot, hogy fejlessze tovább az európai szállítási hálózat nemzetközi dimenziójának koncepcióját, és maradéktalanul építse be a szállítási hálózat mediterrán és atlanti dimenzióját, amely bizonyosan hatással jár az ágazat fejlődésére az EU-ban, valamint lényeges eszköze a Földközi-tenger két partja között feltétlenül szükséges együttműködés megszilárdításának és a világkereskedelemben való versenyképes és tartós integrációnak is.

Kelt Brüsszelben, 2011. június 30-án.

a Régiók Bizottsága
elnöke
Mercedes BRESSO