

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság – A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja

(COM(2017) 283 final)

(2018/C 081/27)

Előadó: **Ulrich SAMM**

Társelőadó: **Brian CURTIS**

Felkérés:	Európai Bizottság, 2017.7.5.
Jogalap:	az EUMSZ 304. cikke
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2017.10.2.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2017.10.18.
Plenáris ülés száma:	529.
A szavazás eredménye:	111/0/0
(mellette/ellene/tartózkodott)	

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az „Európa mozgásban” című közleményben [COM (2017) 283 final] (a továbbiakban: a közlemény) felvázolt mobilitási menetrend tükrözi Európának azt a törekvését, hogy gyors lépéseket tegyen annak érdekében, hogy 2025-re tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitási rendszert teremtsen meg, amely az összes közlekedési eszközt magában foglalja és kiterjed az egész Unióra. A közlemény fő témáját jelentő európai közúti közlekedés olyan iparágra épül, amely a gyártás és a szolgáltatásnyújtás szempontjából is világszínre számít. Az ágazat termeléssel foglalkozó része ad munkát az egész EU-ban a gyártás terén dolgozó összes munkavállaló 11 %-ának, és egyben az uniós GDP 7 %-át adja.

1.2. A közlemény kiemeli, hogy hogyan kapcsolódik ez az ágazat az energiaunió, a digitális egységes piac és az európai beruházási terv átfogó prioritásaihoz. A közlemény célja, hogy megoldást találjon néhány, az egységes piacon belüli közlekedéssel kapcsolatos megoldatlan kérdésre, kiegyensúlyozottan kezelve az emberi és a munkaügyi jogokat, illetve a környezeti szempontokat.

1.3. Egy jól működő **egységes európai közlekedési térséghez** megfelelő szabályozási keretre van szükség. Az EGSZB szerint a szakma gyakorlásának lehetőségével, a piaci hozzáféréssel (ideértve a kabotázst is), illetve a munkakörülményekkel, például a vezetési és pihenőidővel, valamint a közúti szállítványozás terén a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó speciális szabályokkal kapcsolatban javasolt jogszabályi változtatások a legtöbb esetben nem nyújtanak megfelelő megoldást az adott problémára. A fenti témákkal kapcsolatos konkrét javaslatokat az EGSZB külön véleményekben tárgyalja részletesebben. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy mielőbb megfelelő és működőképessé megoldásokat kell találni, mivel a jól működő belső piachoz mindenképpen célravezető szabályozási keretre van szükség. Ezzel kapcsolatban az EGSZB kiemeli, hogy a kombinált szállításra vonatkozó, a közeljövőben megjelenő javaslattól azt várja, hogy az foglalkozzon a piaci hozzáféréssel kapcsolatos kérdésekkel is.

1.4. A szárazföldi szállítással kapcsolatos technológiát minden bizonnyal forradalmasítani fogja a **digitalizáció** és az automatizálás. Ezek a technológiák új funkciók széles körét kínálják azon fogyasztók és vállalkozások számára, akik jobb minőségű, kényelmesebb, rugalmasabb, megfizethetőbb és biztonságosabb szolgáltatásokat és berendezéseket szeretnének. Az EGSZB megjegyzi, hogy ez az új technológia képes hatékonyabbá tenni a közlekedési piacot, és egyben elemezhető adatokkal is szolgál, melyek segítségével ellenőrizni lehet, illetve érvényt lehet szerezni a hatályos jogszabályoknak, valamint az emberi és szociális jogok védelmének.

1.5. Az automatizált vezetés mára már képessé vált a piac teljes átformálására, és így – amellett, hogy új szolgáltatásokkal és üzleti lehetőségekkel szolgál – kifejezetten javíthatja a járművek aktív biztonságát és jelentősen csökkentheti a halálos balesetek számát. Az EGSZB bátorítja az Európai Bizottságot, hogy folytassa tovább a „**2050-re nulla halálos áldozat**” projektet, mivel annak céljai rendkívül fontosak társadalmunk és az összes polgár számára.

1.6. Az EGSZB határozottan támogatja az Európai Bizottság javaslatát, amely a tagállamokban jelenleg létező **elektronikus útdíjszedési rendszerek** gyenge átjárhatóságának javítására és egy közös interoperabilitási keret megvalósítására irányul. Emellett az EGSZB szerint egy rugalmas, tisztességes, átlátható, diszkriminációtól mentes, valamint a „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvnek megfelelő útdíjrendszer alkalmazása kedvező hatással lenne, amennyiben elkülönítenék az ebből származó bevételeket. Az ilyen bevételek teljes elkülönítésével ugyanis több mint 500 000 új munkahelyet lehetne teremteni Európában.

1.7. Az EGSZB utal arra, hogy eltérés van aközött, hogy mekkora mértékű **kibocsátáscsökkentést** várnak a közúti közlekedés terén a csomagtól (13 %), illetve hogy mekkorával (18–19 %) kellene az ágazatnak hozzájárulnia a 2030-as éghajlati és energetikai célok teljesüléséhez. A két érték közötti eltérés csak úgy hidalható át, ha a tagállamok komoly erőfeszítéseket tesznek a „tiszta” közúti közlekedést célzó kezdeményezések ösztönzésére.

1.8. Az EGSZB hangsúlyozni kívánja, hogy tiszta elektromos áram termelése nélkül nem lehet sikeresen tömegtermékként a piacra bevezetni az **elektromos járműveket**. Ez utóbbiak ugyan a konkrét villamosenergia-termelési forrástól függetlenül segíthetnek a légszennyezettség helyi szintű visszaszorításában, de az üvegházhatású gázok kibocsátásával kapcsolatos általános uniós célokat csak a tiszta villamosenergia-termelést célzó politikával lehet elérni.

1.9. Az elmúlt időszakban komolyan megingott a fogyasztók bizalma a gépjárműiparban és a szabályozási rendszerben. Realisztikus **kibocsátási normákkal** és megfelelő tesztelési eljárásokkal kell helyreállítani ezt a bizalmat, ezért az EGSZB fájjalja, hogy egyes tagállamok ellenállása miatt 2017-ben elvetették azt az európai bizottsági javaslatot, hogy hozzanak létre egy független uniós felügyeleti hatóságot a gépjárművek kibocsátásának ellenőrzésére.

1.10. Világos és ambiciózus célokat kell kitűzni Európában a tiszta energiával működő európai járművekre vonatkozóan, hogy ezzel is ösztönözzük az iparban a **kutatást**, a piaci bevezetést és a megfelelő gyártást. Csak olyan átfogó (a következő keretprogramba ágyazódó) kutatási programmal lehet az alternatív meghajtási rendszerek gyorsabb bevezetését még mindig gátló műszaki korlátokat felszámolni, amely az alapkutatástól kezdve az innováción át a termékek piaci bevezetésére is kiterjed.

1.11. Az EGSZB szeretné, ha jobban elismernék a modális váltás fontosságát, és jelentősebb ösztönzőkkel támogatnák a tömegközlekedést, valamint a teherszállítás közútról a vasútra való áthelyezését. Az átfogó stratégia segíthet a közúti közlekedés dekarbonizációjában, de nem feltétlenül oldja meg a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés problémáját, különösen mivel a közúti közlekedés iránti igény várhatóan tovább fog nőni.

2. Bevezető

2.1. A közlemény a mobilitási csomag első döntő szakaszának tekinthető; az év folyamán további javaslatok várhatóak még. A közlemény politikai kontextusba helyezi a konkrét, külön EGSZB-véleményekben tárgyalt javaslatokat; támogató jellegű intézkedéseket fogalmaz meg olyan területeken, mint az útdíj (beleértve a szükséges infrastruktúrát), az alternatív üzemanyagok és az összekapcsolódás, a fogyasztók tájékoztatásának javítása, a belső piac megerősítése és a közúti áruforgalmazási szektorra jellemző munkakörülmények javítása, és olyan lépéseket javasol, amelyek „előkészítik a terepet” az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás számára. A gyakorlatban az európai bizottsági javaslat alapvetően a közúti közlekedésre terjed ki.

2.2. A közlemény emellett felhívja a figyelmet az olyan átfogó prioritásokkal való kapcsolatra, mint az energiaunió (a szállítási ágazat energiahatékonysága és szén-dioxid-mentesítése, beleértve az alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó üzemanyagok használatát és az elektromobilitás előmozdítását), a digitális egységes piac, a munkahelyteremtésre, a növekedésre és a beruházásra irányuló program és az annak megvalósítását szolgáló európai beruházási terv, valamint a méltányosság javításának és a szociális dimenzió erősítésének a szociális jogok európai pillérében rögzített céljai. A közlemény célja, hogy megoldást találjon néhány, az egységes piacon belüli közlekedéssel kapcsolatos megoldatlan kérdésre, kiegyensúlyozottan kezelve az emberi és a munkaügyi jogokat, illetve a környezeti szempontokat – bár némi ellentét továbbra is megmarad ezek között.

2.3. A mobilitási menetrend tükrözi Európának azt a törekvését, hogy gyors haladást érjen el, és 2025-re tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitási rendszert teremtsen meg, amely az összes közlekedési eszközt magában foglalja, kiterjed az egész Unióra, és összekapcsolja az Uniót szomszédjaival és a világgal. Ennek a rendkívül ambiciózus célnak az elérése két tényezőtől függ: egy olyan ipartól, amely világszerte a gépjárműgyártás és a szolgáltatások terén, illetve határozott és tényleges politikai akarat meglététől a tagállamok részéről.

2.4. Nem szabad megfeledkezni arról sem, hogy az uniós országok több mint 500 milliárd eurós adóbevételre tesznek szert a gépjármű-közlekedési ágazatnak köszönhetően. Az ágazat termeléssel foglalkozó része ad munkát az egész EU-ban a gyártás terén dolgozó összes munkavállaló 11 %-ának és egyben az uniós GDP 7 %-át adja. Emellett 90 milliárd eurós kereskedelmi többletet is eredményez. Olyan jelentős ágazatról van szó, hogy az uniós szintű szabályozás számos területén pont azért lassult le az előrehaladás és a fejlődés mértéke, mert több tagállam számára is nemzeti stratégiai jelentőséggel bír ez a szektor. Hosszú időre van szükség az olyan változtatások elfogadásához és a gyakorlatba történő átültetéséhez, amelyekről úgy tartják, hogy hatással vannak a nemzeti rendszerekre és prioritásokra; ilyen például a piac megnyitása és az útdíj kérdése.

2.5. Az Uniónak nem kell a nulláról kezdenie. A belső piaci és fenntarthatósági célok megvalósítása komoly eredményeket hozott. Az EGSZB már több alkalommal kifejtette nézeteit számos véleményben, ideértve a szabad belső piac alapjának tekintett egységes európai közlekedési térség megvalósításáról szóló véleményt⁽¹⁾, a multimodális utazásról szóló véleményt⁽²⁾, valamint a nemzetközi közúti árufuvarozás belső piacáról szóló véleményt⁽³⁾. Az uniós közlekedéspolitika fenntartható fejlesztése⁽⁴⁾ komoly szerepet játszik, különösen a közlekedés szén-dioxid-mentesítése⁽⁵⁾ és a COP21 következtetéseinek az európai közlekedési politikára gyakorolt hatása⁽⁶⁾ terén. Az uniós közlekedéspolitikában egyre fontosabb szempont lesz az, hogy a közlekedés digitalizációja és automatizációja milyen következményekkel jár majd az uniós politikai döntéshozatalra⁽⁷⁾, illetve hogy milyenek a kooperatív intelligens közlekedési rendszerek kilátásai⁽⁸⁾. Ezzel az EGSZB is foglalkozott már.

2.6. Mindazonáltal még sok a tennivaló. A mobilitási menetrendnek elő kell készítenie a terepet egy olyan európai közlekedési rendszer számára, amely képes megbirkózni a digitalizációból és a környezeti hatásból fakadó fő kihívásokkal.

3. Digitalizáció

3.1. A gyors és megbízható interneten alapuló digitalizáció és automatizáció új funkciók széles körét kínálja azon fogyasztók és vállalkozások számára, akik jobb minőségű, kényelmesebb, rugalmasabb, megfizethetőbb és biztonságosabb szolgáltatásokat és berendezéseket szeretnének. Emellett hatékony új technikákat is biztosít a hatályos jogszabályok elemzéséhez, ellenőrzéséhez és érvényesítéséhez, valamint az emberi és szociális jogok védelméhez. Különösen a szárazföldi szállítás technológiája területén fog a digitalizáció nagy valószínűséggel forradalmi változásokat hozni. Az egyik általános célnak a rendszerek harmonizálására, illetve olyan technikai megoldások megtalálására kell irányulnia, amelyek lehetővé teszik a rendszerek határokon átnyúló működését, ugyanis ez létfontosságú a belső piac zökkenőmentes működéséhez. Jó példa erre az intelligens menetíró készülékek azonnali bevezetése, bár 15 éves időkeret van a meglévő járművek esetében javasolt utólagos átalakításra. Jelentősen le kellene rövidíteni ezt az időhatárt.

3.2. Az **együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitással** (C-ITS) kapcsolatos uniós stratégia és annak végrehajtása leírja az első lépéseket az automatizált vezetés felé (lásd még: TEN/621). A járművek közötti, valamint a járművek és a helyhez kötött infrastruktúra közötti **összeköttetés** kulcsfontosságú funkció, amely nélkülözhetetlen a digitális technológia teljeskörű kihasználásához. Ennek okán az EGSZB üdvözli azokat a stratégiai célokat, amelyeket 2025-re tűznek ki a nemrégiben közzétett „A gigabitalapú európai társadalom” című közleményben⁽⁹⁾. Ebben ütemtervet határoznak meg egy olyan nagy kapacitású európai szélessávú infrastruktúra kiépítéséhez, amely megszakítás nélküli 5G-s lefedettség mellett nagyon nagy kapacitású internetkapcsolatot biztosítana minden nagyobb szárazföldi közlekedési útvonal mentén.

3.3. A digitalizáció kulcsfontosságú lesz új piaci modellek fejlődése szempontjából is, beleértve a platformok és a **megosztásalapú gazdaság** koncepcióinak különböző típusait, amelyek képesek lehetnek az erőforrás-hatékonyság javítására, ugyanakkor több jogi, társadalmi és fogyasztóvédelmi – például az internetes platformok szerepével és státuszával, illetve a munkaerőpiaci változásokkal kapcsolatos – kérdést is felvetnek.

3.4. Az **automata vezetés**, beleértve a vezető nélküli autókat, főleg az új üzleti modellek számára kínálkozó lehetőségnek tekintik. Ugyanakkor fontosak a felelősséggel kapcsolatos kérdések is, melyeket harmonizált módon az egész EU-ban tisztázni kell. Emellett az automata vagy félautomata vezetés a szárazföldi járművek aktív biztonságát is jelentősen javíthatja. A közúti halálos balesetek száma az 1970-es évek óta a negyedére csökkent, köszönhetően elsősorban annak,

⁽¹⁾ HL C 291., 2015.9.4., 14. o.

⁽²⁾ HL C 12., 2015.1.15., 81. o.

⁽³⁾ HL C 13., 2016.1.15., 176. o.

⁽⁴⁾ HL C 248., 2011.8.25., 31. o.

⁽⁵⁾ HL C 173., 2017.5.31., 55. o.

⁽⁶⁾ HL C 303., 2016.8.19., 10. o.

⁽⁷⁾ HL C 345., 2017.10.13., 52. o.

⁽⁸⁾ HL C 288., 2017.8.31., 85. o.

⁽⁹⁾ HL C 125., 2017.4.21., 51. o.

hogy az autókban bevezették a passzív biztonsági rendszerek használatát. Ennek ellenére 2016-ban még mindig 25 500-an haltak meg az EU közútjain. Most, a korszerű aktív biztonsági funkciók (félautomata vezetés, összekapcsolt autók) fejlesztésével és bevezetésével várhatóan lehetőség nyílik a halálos balesetek számának jelentős csökkentésére, vagy akár teljes kiküszöbölésükre, ahogyan azt a „Nulla halálos áldozat” (Vision Zero) biztonsági projekt is megfogalmazta, amely 1997-ben indult Svédországban, és amelyet később az EU is átvett, de sohasem érte el a célul kitűzött eredményeket. Az automata vezetésben most megvan az a lehetőség, hogy jelentős változást érjen el. Az EGSZB bátorítja az Európai Bizottságot, hogy folytassa tovább a „**2050-re nulla halálos áldozat**” projektet, mivel annak célja rendkívül fontos társadalmunk és az összes polgár számára.

4. Az egységes európai közlekedési térség

4.1. Az EGSZB elégedetten veszi tudomásul, hogy az Európai Bizottság kezdeményezően lépett fel a közúti szállítási piac keret szabályozásának egyértelművé tétele, valamint a hatékonyabb végrehajtás biztosítása érdekében, javítva a munkakörülményeket és szembeállva a szociális dömpinggel, hogy biztosítsa az ágazat belső piacának megfelelő működését. A javasolt változások foglalkoznak a szakma gyakorlásával, a piachoz való hozzáféréssel – ideértve a kabotázst is – és a munkakörülményekkel, köztük a vezetési és pihenőidővel, illetve a dolgozók kiküldetésére vonatkozó speciális szabályokkal a közúti szállítás terén.

Az EGSZB azonban úgy véli, hogy bár a javasolt jogszabályi módosítások törekvést mutatnak a szabályozások oly módon történő megváltoztatására, hogy könnyebb legyen végrehajtásuk, és hogy biztosítani lehessen az igazságos versenyt, többnyire nem képesek ténylegesen megoldani azokat a problémákat, amelyek kezelésére létrehozták őket, és számos olyan problémát sem, amelyek a jelenlegi keret szabályozás végrehajtása során merültek fel. Az EGSZB megjegyzi, hogy a kezdeményezés kapcsán eltérőek a tagállamok, a szociális partnerek és maguk a fuvarozók nézetei. Az EGSZB ragaszkodik azon véleményéhez, hogy az előrelépés egyedüli fenntartható módja az átlátható és könnyen végrehajtható szabályozás, amely jogbiztonságot nyújt a piaci hozzáférés tekintetében, és megfelelő védelmet biztosít a szociális jogoknak. Az EGSZB azt is hangsúlyozza, hogy a jogszabályok végrehajtásának és jobb érvényesítésének elősegítéséhez modern IT-eszközöket (menetiró készülékeket stb.) kell alkalmazni és hatékony infrastruktúrát (biztonságos parkolókat) kell biztosítani. A közlemény egyik meglepő eleme, hogy a kombinált szállítással nem a piachoz való hozzáférés kérdéseként foglalkozik, hanem csupán a fenntarthatóság optimalizálásaként tekint rá. (Az idevonatkozó javaslatokkal kapcsolatos részletes EGSZB-s álláspontok korábban elfogadott, külön véleményekben olvashatók.)

4.2. Az EGSZB üdvözli a **gépjárművezető nélkül bérelt járművek** közötti áru fuvarozásra történő használatáról szóló irányelv módosítására irányuló szándékot, de szeretné megfogalmazni fenntartásait a lehetséges következményekkel kapcsolatban. Ezek két kategóriába sorolhatók: az első a postafiók-vállalatok potenciális növekedésére vonatkozik, míg a másik arra, hogy egy fuvarozó illegális kabotázst végezhet anélkül, hogy ezt felfedeznék.

4.3. Az EGSZB szerint egy rugalmas, tisztességes, átlátható, diszkriminációtól és bürokráciától mentes, valamint a „felhasználó fizet” és a „szennyező fizet” elvnek megfelelő **útdíjrendszer** alkalmazása kedvező hatással lenne, amennyiben elkülönítenék a közúti infrastruktúra használatából származó bevételeket, és ügyelnének arra, hogy a belső közlekedési piac mentes legyen a diszkriminatív gyakorlatoktól. Az ilyen bevételek teljes elkülönítésével ugyanis több mint 500 000 új munkahelyet lehetne teremteni Európában. Az EGSZB határozottan támogatja az Európai Bizottság javaslatát, amely a tagállamokban jelenleg létező **elektronikus útdíjszedési rendszerek** gyenge átjárhatóságának javítására és az egész EU-ra kiterjedő, egységes, korszerű technológián alapuló elektronikus útdíjszedési rendszer bevezetésére irányul. (Az idevonatkozó részletes EGSZB-s álláspontok egyéb korábban ebben a témakörben elfogadott véleményekben olvashatók.)

5. A fenntartható közlekedési rendszer felé

5.1. A közlekedés felel Európa **üvegházhatásúgáz-kibocsátásának** körülbelül 20 %-áért. Míg a közlekedési tevékenység nő, az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak csökkennie kell, hogy megfeleljen az EU 2030-ig szóló energia- és klímapolitikai célkitűzéseinek. Ezért a 2016 novemberében kiadott, „Tiszta energia minden európainak” című csomag intézkedéseket tartalmazott a kis szén-dioxid-kibocsátással járó üzemanyagok alkalmazásának felgyorsítására, valamint az elektromobilitás támogatására, amit az EGSZB is üdvözölt ⁽¹⁰⁾.

5.2. Összességében a közlekedéssel összefüggő teljes kibocsátás csökkenő tendenciája a jelenlegi trendek és az alkalmazott politikák alapján várhatóan folytatódni fog, ami 2030-ra 2005-höz képest 13 %-kal kisebb kibocsátáshoz vezet (2050-re pedig 15 %-os csökkenéshez). Ez azonban nincs összhangban azzal a 18–19 %-os, költséghatékony kibocsátáscsökkentéssel, amellyel a közlekedési ágazatnak hozzá kellene járulnia a 2030-as energia- és klímapolitikai célkitűzések eléréséhez. Az EGSZB egyetért azzal, hogy az új járművek kibocsátására vonatkozó határértékek megállapítása

⁽¹⁰⁾ HL C 246., 2017.7.28., 64. o.

hatékony kibocsátáscsökkentési eszköz, de nem elegendő a kitűzött célok eléréséhez. Ezért ki kellene azokat egészíteni egyrészt az **útdíjjal**, másrészt pedig olyan intézkedésekkel, amelyek tovább javítják az energiahatékonyságot, illetve az alternatív üzemanyagok és meghajtó rendszerek használatát ösztönzik – például a cseppfolyósított földgázra (LNG), a fedélzeti eszközök által termelt villamos energiára vagy a közutak villamosítására épülő rendszert.

5.3. Az **elektromos járművekkel** kapcsolatos elvárások magasak, amit többek között az is mutat, hogy egyes tagállamok bejelentették, hogy követni fogják Norvégia (2025), Franciaország és az Egyesült Királyság (2040) példáját, amely országok be fogják tiltani az összes új belső égésű (benzines és dízel) motorral működő autót. Az elektromos járművek piaci részesedése világszerte gyorsan nő. A közúti forgalomban közlekedő elektromos autók száma 2016-ban világviszonylatban elérte a 2 milliót, de még így is csak 0,2%-át teszik ki az összes személyautónak (IEA 2017). A legerőteljesebb abszolút növekedés Kínában tapasztalható, aminek háttérében főként a légszennyezési problémák és a kibocsátáscsökkentési célkitűzések állnak. Európában világos és ambiciózus célokat kell kitűzni a tiszta energiával működő járművekre vonatkozóan, hogy ezzel is ösztönözzük az iparban a kutatást és a megfelelő gyártást.

5.4. Az elektromos járművek gyorsabb bevezetését az akkumulátorok teljesítményével kapcsolatos **technikai korlátok** gátolják. Míg az akkumulátorok költsége a vártnál gyorsabban csökken, továbbra is vannak problémák azokkal a (bizonyos esetekben egymásnak ellentmondó) paraméterekkel kapcsolatban, amelyek korlátozzák az elektromos járművek teljesítményét: a súly, a töltési kapacitás (hatótávolság), a töltési sebesség és az élettartammal/amortizációval kapcsolatos kérdések. Ugyanakkor egyre inkább úgy tekintenek az elektromos autókra mint a gépjárművek és könnyű haszongépjárművek piacának a jövőben legdinamikusabban növekvő szegmensére.

5.5. Csak olyan átfogó **kutatási** programmal lehet a műszaki korlátokat felszámolni, amely az alaputatástól az innovációig minden szakaszra kiterjed. Jól célzottak az európai kutatási programok, főként a Horizont 2020, és aktív kutatás folyik különböző alternatív területeken is, mint amilyen az akkumulátorok új típusai vagy üzemanyagcella- és hidrogénteknológia. Maguk a célok ígéretesek is, de a vonatkozó kutatás nagy része még kezdeti szakaszban van. Ugyanakkor vannak már bizonyos előzetes eredmények, ahogy azt például az Üzemanyagcella- és Hidrogénteknológiai Közös Vállalkozás (www.fch.europa.eu) is mutatja.

5.6. Ahhoz, hogy felülkerekedjünk a gépjárműmeghajtási rendszerek jövőjével kapcsolatos bizonytalanságokon, az Európai Uniónak továbbra is külön a közlekedéssel kapcsolatos **kutatási prioritásokat** kell meghatároznia a következő keretprogramban. Ehhez pedig jó alapot jelentenek az európai közlekedési kutatási és innovációs stratégiák, amint arra az Európai Bizottság és az olyan európai technológiai platformok is rávilágítottak, mint az Európai Repüléskutatási és Innovációs Tanácsadó Testület (ACARE). Emellett a piaci bevezetés leghatékonyabb módja az alaputatástól a felhasználásig minden szakaszt magában foglaló, a technológiai készülségi szintek teljes skálájára kiterjedő együttműködés.

5.7. Az EGSZB szeretné ismételtelen felhívni a figyelmet⁽¹¹⁾ a nemzeti és az uniós kutatásfinanszírozás közötti **harmonizáció** hiányára. Például egy német finanszírozási program⁽¹²⁾ erőteljesen támogatja a Power-to-X koncepciót – a gőznek és a szén-dioxidnak megújuló módon előállított villamos energia segítségével történő elektrokémiai átalakítását szintetikus üzemanyag gyártása érdekében –, de ezt a programot semmilyen uniós program nem egészíti ki.

5.8. A meglévő technológiának köszönhetően jelenleg erőteljesen növekszik Európában az akkumulátorok iránti kereslet. A globális cellagyártási kapacitás túlnyomó része továbbra is Ázsiában és az Egyesült Államokban található. Az EGSZB osztja az Európai Bizottság azon aggodalmát, hogy a gépjárműipar nagymértékben fog függeni az akkumulátorcellák importjától, ami a beszerzést különböző kockázatoknak teszi ki. Az európai autógyártók érdeke, hogy legyen egy helyi, **európai akkumulátoripar**, amely képes kiszolgálni az igényeket.

5.9. Az elektromobilitás támogatása nem korlátozódik az akkumulátorok fejlesztésére. Különösen a nehéz tehergépjárművek esetében szerepel az alternatív megoldások között a **közutak villamosítása**, felsővezetékeken vagy az útburkolatban lévő síneken keresztül történő elektromos meghajtással (e-autópálya stb.). Az alternatív meghajtási rendszerekkel kapcsolatban fontos kérdés a közös szabványok kidolgozása a határokat átlépő forgalom lehetővé tétele, valamint egy legalább uniós, de lehetőleg világszintű piac megteremtése érdekében. A TEN-T hálózat (különösen a törzshálózati folyosók) jó eszközt jelenthet erre.

⁽¹¹⁾ HL C 34., 2017.2.2., 66. o.

⁽¹²⁾ <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>.

5.10. A jelenlegi közúti mobilitás gerincét jelentő **belső égésű motor** ellenzőinek tábora egyre nagyobb. Komolyan megingott a vállalatokba és a járművek kibocsátásával kapcsolatos szabályozási rendszerbe vetett bizalom, különösen azóta, hogy illegális hatástalanító berendezések létezésére derült fény. Ezek a berendezések valós vezetési körülmények között befolyásolják vagy megakadályozzák a kibocsátás ellenőrzését. Köztudott azonban, hogy a hivatalos kibocsátási tesztelésen illegális trükkök alkalmazása nélkül megfelelő járművek is általában jóval magasabb szennyezési szintet produkálnak valós vezetési körülmények között. Napjaink problémáinak fő oka, hogy az utóbbi évtizedek alatt egyre nagyobb lett ez az eltérés. Sürgősen vissza kell állítani a fogyasztóknak a gépjárműiparba és a szabályozási rendszerbe vetett bizalmát, amihez realizisztikus kibocsátási normák és megfelelő teszteljárások kellene. Az EGSZB fájjalja, hogy egyes tagállamok ellenállása miatt 2017-ben elvetették azt az európai bizottsági javaslatot, hogy hozzanak létre egy független uniós felügyeleti hatóságot a gépjárművek kibocsátásának ellenőrzésére.

5.11. A belső égésű motorok kontra elektromos hajtás témában folytatott vitának mindazonáltal a kibocsátási normáknál többről kell szólnia. Mindenekelőtt különbséget kell tennünk a **globális** felmelegedésre, illetve a **helyi** levegőszennyezésre kifejtett hatások között. A helyi légszennyezés minimalizálására a legjobb lehetőséget a nulla helyi kibocsátással járó elektromos járművek jelentik. Globális szinten nézve azonban az elektromos járművek sem mentesek a kibocsátásoktól. A kibocsátás szintje függ az akkumulátorok töltésére szolgáló áram előállításának módjától, valamint az akkumulátorok gyártási eljárásaitól. Mivel a szén-dioxid-mentes áramtermelés aránya nagy eltéréseket mutat az egyes tagállamokban, egyértelmű, hogy az, hogy az elektromos járművek mennyire segítenek az EU klímavédelmi céljainak elérésében, attól függ, hogy melyik országban használják az illető elektromos járművet. Az **elektromobilitás** uniós támogatásánál figyelembe kell venni, hogy ez a kérdés szorosan összekapcsolódik az áramtermelés területével, ahogyan az az **európai energiaunió** összefüggésében megvitatásra került.

5.12. A belső égésű motorok jelenleg jobb teljesítményt nyújtanak a közúti közlekedésben, ha nagy távolságokról vagy nehéz munkáról van szó. Tekintettel arra, hogy az elektromos meghajtás milyen gyorsan tud felzárkózni, **hosszú átmeneti időre** kell felkészülnünk, amely során a kétféle meghajtási rendszer párhuzamosan létezik. Például a hibrid autók, amelyek képesek váltani a nagy távolságokhoz ideális belső égésű működés és a városon belüli vezetésre szolgáló elektromos meghajtás között, olyan megoldást nyújthatnak, amelyre az európai autóipar megfelelően fel van készülve. Egyes felhasználási módok esetében (például a távolsági szállítványozásnál) az akkumulátorral működő elektromos járművek nem jöhetnek szóba. Számos olyan alternatív technológia létezik, melyet alkalmazni lehet – ilyenek például a hidrogén üzemanyagcellák és a villamosított autópályák. Európának pénzt kell áldoznia ezeknek a fejlesztésére, ha vezető ipari szerepet akar elérni a zöld közlekedés terén.

5.13. Az EGSZB támogatja, hogy minden tagállamra kiterjedően logisztikai szakképzési programokat dolgozzanak ki, hogy biztosítva legyenek az ebben a csomagban szereplő kezdeményezések támogatásához szükséges új készségek.

5.14. Megemlítendő, hogy nagyobb városok EU-szerte számos önálló kezdeményezést dolgoztak ki a forgalmi dugók és a légszennyezés kezelésére. Az EGSZB arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy bővítsen ki azt a munkát, melyet jelenleg is végez a települési hatóságokkal összefogva a bevált gyakorlatok és az információk terjesztése terén.

Kelt Brüsszelben, 2017. október 18-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Georges DASSIS