

BELSŐ POLITIKÁK FŐIGAZGATÓSÁGA
TEMATIKUS OSZTÁLY **B**
STRUKTURÁLIS ÉS KOHÉZIÓS POLITIKÁK

GYAKORLATI ÚTMUTATÓ



HU



***A Europe Direct szolgáltatás az Európai Unióval kapcsolatos kérdéseire
segít Önnek választ találni.***

**Ingyenesen hívható telefonszám (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*). Egyes mobiltelefon-szolgáltatók nem engednek hozzáférést a 00 800-as telefonszámokhoz,
vagy kiszámlázzák ezeket a hívásokat.

Jelentős mennyiségű további információt talál az Európai Unióról az interneten.
Az információk az Europa szerveren, a következő címen állnak rendelkezésre: <http://europa.eu>

Katalógusinformáció a kiadvány végén található.

Luxembourg: Az Európai Közösségek Hivatalos Kiadványainak Hivatala, 2009

ISBN 978-92-823-2838-5

doi: 10.2861/6970

Printed in Belgium

KLÓRMENTES FEHÉR PAPIRRA NYOMTATVA



BELSŐ POLITIKÁK FŐIGAZGATÓSÁGA
TEMATIKUS OSZTÁLY **B**
STRUKTURÁLIS ÉS KOHÉZIÓS POLITIKÁK

GYAKORLATI ÚTMUTATÓ

Közlekedés és idegenforgalom

SZERZŐK

Nils DANKLEFSEN és Piero SOAVE, Európai Parlament, Strukturális és Kohéziós Politikai („B”) Tematikus Főosztály

NYELVI VÁLTOZATOK

Eredeti: EN

Fordítások: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

A FÉNYKÉPEK AZ ALÁBBIAK TULAJDONÁT KÉPEZIK

Shutterstock, iStockphoto, Európai Parlament

SZERKESZTŐ

A Tematikus Főosztállyal az alábbi e-mail címen veheti fel írásban a kapcsolatot és annak havonta megjelenő hírlevelére az alábbi címen iratkozhat fel: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

A kézirat 2009 áprilisában készült.

Brüsszel, © Európai Parlament, 2009.

FELELŐSSÉGI NYILATKOZAT


A dokumentumban kifejtett vélemények a szerző álláspontját tükrözik, amely nem feltétlenül azonos az Európai Parlament hivatalos álláspontjával.

A nem kereskedelmi célú másolás és fordítás megengedett, ha a forrást megjelölik, valamint a kiadót előzetesen tájékoztatják, és egy példányt részére megküldenek.

TARTALOMJEGYZÉK

■ ELŐSZÓ	7
■ ELŐZMÉNYEK.....	9
■ AZ ELŐTTÜNK ÁLLÓ ÚT	19
■ A STRUKTURÁLIS ÉS KOHÉZIÓS POLITIKAI („B”) TEMATIKUS FŐOSZTÁLYRÓL.....	31
■ TOVÁBBI ÍROTT ANYAGOK	35
■ TOVÁBBI INFORMÁCIÓFORRÁSOK	38





„A fenntarthatóság elvének kell az európai közlekedéspolitika alapját és mércéjét képeznie”

Idézet az Európai Parlament 2003. február 12-i, az „Európai Közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című bizottsági fehér könyvről szóló állásfoglalásából.





Tisztelt Képviselő!

Szeretném megragadni az alkalmat, hogy üdvözöljem Önt az Európai Parlamentben és tájékoztassam a Parlament saját forrásainak felhasználásával történő szakértői tanácsadásról. A hatékony parlamenti munka alapja a releváns, objektív, magas színvonalú és naprakész információ. Ennek érdekében öt, kutatásért felelős, „tematikus főosztálynak” nevezett szervezeti egység létrehozására került sor. Tevékenységük kiterjed az Európai Parlament hatáskörébe tartozó valamennyi területre. A tematikus főosztályok magas színvonalú, független kutatást végeznek, belső vagy külső szakértők bevonásával.

A Strukturális és Kohéziós Politikai („B”) Tematikus Főosztály konkrétan az alábbi öt szakpolitikai területért felel: mezőgazdaság és vidékfejlesztés, kultúra és oktatás, halászat, regionális fejlesztés, valamint közlekedés és idegenforgalom. A Tematikus Főosztály az eszközök széles körével szolgál, az összetett jogalkotási kérdések mélyreható elemzésétől a rövid háttérfeljegyzésekig, sőt munkaértekezletekig, melyekre szakértőket hívunk meg előadások tartására. Ezen eszközök célja a parlamenti szervek munkájának a támogatása, például egy adott bizottság jogalkotási munkájához való közvetlen hozzájárulás vagy a képviselői delegációk látogatásaihoz nyújtott háttérinformációk révén. Néhány bizalmas dokumentum kivételével a Strukturális és Kohéziós Politikai („B”) Tematikus Főosztály által készített valamennyi szöveget közzéteszik a Parlament weboldalán a parlamenti képviselők és a közvélemény általi felhasználás céljára.

E kiadvány rövid tájékoztatást nyújt a közlekedés és az idegenforgalom terén az elmúlt parlamenti ciklusban történt főbb szakpolitikai fejleményekről. A kiadvány ezenkívül foglalkozik azokkal a kihívásokkal is, melyekkel a közlekedés- és idegenforgalmi politikának a közeljövőben szembe kell néznie. Végezetül a kiadvány összefoglalja a „B” Tematikus Főosztály által felkínált belső és külső szakértői munka igénybevételének lehetőségeit.

Kellemes olvasást!

Ismael Olivares Martinez
igazgató

Uniós Belső Politikák Főigazgatósága: Strukturális és
Kohéziós Politikai („B”) Tematikus Főosztály



KÖZLEKEDÉS: JOGALAP ÉS MÉRFÖLDKÖVEK

Az EK-Szerződés 3. cikke (1) bekezdésének f) pontja és V. címe foglalkozik a közlekedéspolitikával. Az Európai Unió működéséről szóló Lisszaboni Szerződésben – amely még nem lépett hatályba – a 4. cikk (2) bekezdésének g) pontja és a VI. cím foglalkozik a közlekedéspolitikával.

A Római Szerződésekben a tagállamok már hangsúlyozták a külön címben szereplő közös közlekedéspolitiká fontosságát. A közlekedéspolitiká így az első közös közösségi politikák egyike volt. A Bizottság erőfeszítései ellenére azonban a közös közlekedéspolitiká az 1980-as évek második feléig csak akadozva fejlődött.

- **1985:** a közösségi jogszabályok előtti út csak azt követően nyílt meg, hogy az Európai Parlament eljárást kezdeményezett a Tanács ellen intézményi mulasztás miatt. Az Európai Bíróság **a 13/83. sz. ügyben** 1985. május 22-én **hozott ítéletében** cselekvésre sürgette a Tanácsot a közlekedéspolitiká terén.
- **1985: a belső piac kiteljesítéséről szóló fehér könyv** ajánlásokat fogalmazott meg a szolgáltatásnyújtás szabadságának biztosítására, továbbá a közös közlekedéspolitikára vonatkozó iránymutatásokat állapított meg a közlekedés liberalizálása és a Közösségen belüli közlekedéspolitikák összehangolása céljából.
- **1992:** a Bizottság **fehér könyvet** fogadott el **a közös közlekedéspolitiká jövőbeli fejlesztéséről**. Ez a fő hangsúlyt a közlekedési piacok megnyitására helyezte. E fehér könyv egyben fordulópontot jelentett az integrált megközelítés felé való elmozdulás tekintetében, amely megközelítés valamennyi közlekedési módot magában foglalja és a „fenntartható mobilitás” modelljén alapul.
- **1996:** a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló határozat elfogadása.
- **2001: az „Európai Közlekedéspolitiká 2010-re: ideje dönteni” című fehér könyvben** (COM(2001)370) a Bizottság első alkalommal elemezte az európai közlekedéspolitiká előtt álló problémákat és kihívásokat, különös tekintettel az EU akkoriban napirenden lévő keleti bővítésére. A fehér könyv a forgalom hatalmas – forgalomtorlódásokkal és

túlterhelt utakkal párosuló – növekedését jelezte előre, különösen a közúti és légi közlekedés esetében, valamint az egészségügyi és környezeti költségek emelkedését, ami komoly veszélybe sodorhatná az EU versenyképességét és éghajlatvédelmi céljait. Az előre jelzett változások megelőzése és egy gazdaságilag hatékony, ugyanakkor környezeti és szociális szempontból felelősségteljes közlekedési rendszer létrehozásának elősegítése érdekében a Bizottság 60 intézkedésből álló csomagot terjesztett elő. Az intézkedések célja a gazdasági növekedés és a forgalom növekedése közötti összefüggés megtörése, valamint a különböző közlekedési módok egyenlőtlen fejlődésének a kezelése volt.

- **2004:** a TEN-T iránymutatások felülvizsgálata az EU bővítésére figyelemmel.
- **2006:** a Bizottság közzétette a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálatát (COM (2006) 314).

KÖZLEKEDÉS: CÉLOK ÉS EREDMÉNYEK

A mobilitás az Európai Unió egyik központi elve. Az európai közlekedéspolitika egy sor kulcsfontosságú szakpolitika találkozási pontja. Sok fontos pillér alkotja, így például az ipar-, a gazdaság-, a környezet- és a szociálpolitika. A közlekedéspolitika a lisszaboni stratégia központi eleme, és jelentős mértékben hozzájárul az EU területi és szociális kohéziójához.

Az európai belső piac sikeres megvalósítása, a belső határok megszüntetése, továbbá a közlekedési piacok megnyitását és liberalizálását követően a közlekedés költségének a csökkenése, valamint a termelési rendszerekben és a tárolásban végbement változások a forgalom folyamatos növekedését



eredményezték. Mindazonáltal, noha a közlekedési ágazat gazdasági szempontból rendkívül sikeres és dinamikus, annak egyre több szociális és ökológiai következménye van, ami kiemeli a **„fenntartható mobilitási” modell** növekvő fontosságát. Ez a modell ugyanakkor még **két különböző cél közötti kötélfűzés tárgya**. Egyrészt az európai közlekedéspolitika egyértelmű célja a méltányos árú és hatékony mobilitás védelme a személy- és áruforgalom tekintetében, amely a versenyképes uniós belső piac gerince és a személyek szabad mozgásának az alapja. Másrészt meg kell birkóznia a megnövekedett forgalommal és minimálisra kell csökkenteni annak olyan következményeit, mint a közlekedési balesetek, a légúti betegségek, a zaj, a környezet károsodása és a forgalomtorlódások. A foglalkoztatással és a munkafeltételekkel kapcsolatos szociális dimenzió – valamint ide kapcsolódóan az utasok jogai és a közlekedésbiztonság és közlekedésbiztonság – az európai közlekedéspolitika harmadik fontos elemét alkotja.

A fenntartható mobilitás előtt álló kihívások leküzdése érdekében az európai közlekedéspolitika terén jelentős előrelépés történt a közlekedéspolitikáról szóló 2001-es fehér könyv és annak 2006-os félidei felülvizsgálata¹ óta. Egyértelmű formát kapott az európai közlekedéspolitika jogi kerete. Sok lényeg-

¹ COM(2001) 370; COM(2006) 314.

ges – és köztük sok vitatott – jogszabály elfogadására került sor, például az alábbiakra:

- a vasutak újjáélesztése az első, második és harmadik vasúti csomag révén, amelyek a biztonsági kérdések, a kölcsönös átjárhatóság és az utasok jogai mellett mindenekelőtt a piacok megnyitásával foglalkoztak;
- a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-ek) fejlesztésére vonatkozó új iránymutatások, melyek kiemelten kezelik a vasúti, a belvízi és a tengeri szállítást;
- közlekedésmód-váltási programok, mint kezdetben a „Marco Polo” és jelenleg a „Marco Polo II” program;
- az új „euomatrix-irányelv”², amely a díjmértékek valamennyi tagállambeli összehangolásával és az infrastrukturális költségek kiszámítására vonatkozó egységes módszer megállapításával foglalkozik. Az új irányelv a díjak közötti nagyobb mértékű – a környezeti szempontokat és a forgalmi torlódást figyelembe vevő – differenciálásról is rendelkezik, és következőképpen egy forgalomirányítási rendszert biztosít a tagállamok számára;
- három tengerbiztonsági csomag;
- az egységes európai égbolt kezdeményezés;
- a tömegközlekedés új jogi kerete;
- a légi közlekedés felvétele az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszerébe;
- az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA), az Európai Vasúti Ügynökség (ERA), az Európai Tengerbiztonsági

Ügynökség (EMSA) és a Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatala (TEN-T EA) létrehozása;

- három nagyra törő technológiai projekt elindítása: a „Galileo” elnevezésű műholdas navigációs rendszer, az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) és a légiforgalmi irányítási infrastruktúra javítását célzó SESAR-program. E három kiemelt európai projekt célja a hatékonyabb és biztonságosabb jövőbeli forgalomirányítás biztosításához való hozzájárulás;
- az utasok jogainak erősítése a polgári repülés és a vasúti közlekedés terén.

A Közlekedési és Idegenforgalmi (TRAN) Bizottság az egyik legtevékenyebb bizottság, amikor együttdöntési eljárásokra kerül sor, amelyek alkalmával a Parlament már több ízben demonstrálta társjogalkotói hatáskörét.

Ennek egyik ékes példája az úgynevezett „kikötői csomag” kétszeri elutasítása, ám emellett még sok olyan jogszabály létezik, amelyek esetében a Parlament sikeresen módosította bizottsági javaslatok egész sorát. A Parlament ezenkívül több alkalommal sürgetett szakpolitikai kezdeményezést és tett az európai közlekedéspolitika megformálására vonatkozó részletes javaslatokat. A Bizottság e kérések közül többet figyelembe vett későbbi jogalkotási javaslataiban.

Az uniós közlekedéspolitika rövid, általános áttekintése megtalálható az Európai Parlament **Európai Unióról szóló ismertetőiben**, melyeket rendszeresen frissítenek. A TRAN-bizottság által az elmúlt parlamenti ciklusban végzett tevékenységek részletes áttekintése a TRAN-bizottság titkárságának **áttekintő jelentésében**³ található. Ezenkívül az elmúlt

² A 2006. május 17-i 2006/38/EK irányelv.

³ Európai Parlament: „Fenntartható, hatékony és biztonságos közlekedés megvalósítása Európában – A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság akcióban”, Brüsszel, 2009.

parlamenti ciklusban felmerült számos fontos közlekedéspolitikai kérdés szerepel a „**Kérdések, amelyekben a Parlament változást hozott**” című kiadványban.

KÖZLEKEDÉSPOLITIKA – NÉHÁNY KULCSADAT:

A következő tények és adatok ismertetésének a célja a közlekedéspolitikai gazdasági, szociális és környezeti dimenziójának az áttekintése. E nem kimerítő jellegű, rövid adatgyűjtemény csak kiindulópontnak tekintendő. Eltérő jelölés hiányában a felhasznált források a 2009. évi Statisztikai Zsebkönyv – Az EU energia- és közlekedéspolitikája számokban, hivatalos bizottsági dokumentumok, az Európai Környezetvédelmi Ügynökség jelentései, valamint a közlekedés jövőjéről jelenleg folyó vitához három tematikus csoport által készített jelentés.

A közlekedés gazdasági dimenziója

- A közlekedési szolgáltatások az összes uniós hozzáadott érték 4,3%-át teszik ki, ide nem értve az áruk termelőik általi saját szállítását, a közlekedési infrastruktúra és a közlekedési eszközök előállítását vagy karbantartását.
- Az európai logisztikai ágazat részesedése a GDP-ben hozzávetőleg 14%.

Közlekedési módokénti bontás

- Az áru fuvarozás terén a négy szárazföldi fuvarozási mód (közúti, vasúti, belvízi és csővezetékes) a 27 tagállamból álló EU-ban 2007-ben 2 650 milliárd tkm-t tett ki. Ebből a közúti fuvarozás 72,7%-kal, a vasúti 17,1%-kal, a bel-



vízi 5,3%-kal, a csővezetéken történő olajszállítás pedig 4,9%-kal részesedett. Az EU-n belüli tengeri szállítás (kb. 1 575 milliárd tkm) és légi szállítás (kb. 3,1 milliárd tkm) is figyelembe véve, a közúti áru fuvarozás 45,6%-kal, a vasúti 10,7%-kal, a belvízi 3,3%-kal, a csővezetéken történő olajszállítás 3%-kal, a tengeri szállítás 37,3%-kal, a légi szállítás pedig 0,1%-kal részesedik a teljes mennyiségből (valamennyi adat a 27 tagállamból álló EU-ra, 2007-re vonatkozik).

- A szárazföldi személyszállítás 2007-ben 5 861 milliárd személykilométert (vagy személyenként 11 826 km-t) tett ki. A gépkocsik 80%-kal, a motorkerékpárok 2,6%-kal, a helyi és távolsági autóbuszok 9,2%-kal, a vasutak 6,7%-kal, a villamos és a metró pedig 1,5%-kal részesedett a teljes mennyiségből. E számításba az EU-n belüli légi szállítás (kb. 571 milliárd személykilométer 2006-ban) és tengeri szállítás (kb. 41 milliárd személykilométer)

is belevéve a személygépkocsik részesedése 72,4%-ra, a motorkerékpároké pedig 2,4%-ra csökken. Ebben az esetben a helyi és távolsági buszok részesedése 8,3%, a vasúté 6,1%, a villamosé és a metróé pedig 1,3%. A két további közlekedési mód, a légi és a tengeri szállítás közlekedési módonkénti bontás szerinti részesedése 8,8%, illetve 0,6% (valamennyi adat a 27 tagállamból álló EU-ra, 2007-re vonatkozik).

- 1995 és 2007 között az áru fuvarozás évente hozzávetőleg 2,7%-kal, a személyszállítás pedig 1,7%-kal nőtt.
- 2007-ben a 27 tagállamból álló EU-ban a közúti áru fuvarozás 27%-kal haladta meg a 2000. évi adatot.
- Az Európai Unió külkereskedelmének több mint 90%-a tengeren zajlik, és az uniós kikötőkben évente több mint 3,7 milliárd tonna árut rakodnak ki és be. Az EU kikötőin keresztül zajló tengeri szállítás az előrejelzések szerint 2018-ra 1,6 milliárd tonnával fog növekedni, vagyis annak mennyisége 5,3 milliárd tonna lesz.
- 2007-ben a 27 tagállamot számláló EU-ban 4 300 polgári személyszállító repülőgép állt szolgálatban, amelyek közül közel 500 250-nél több ülőhellyel rendelkezett. Ez a számadat nem foglalja magában a magánrepülőgépeket, amelyek száma több mint 30 000.

A közlekedés és a környezet

- A 27 uniós tagállamban a közlekedés a végső energiafogyasztás körülbelül egyharmadát teszi ki, és így a közlekedés jelenleg a legnagyobb végső energiafogyasztó. A teljes mennyiségből a közúti fuvarozás 74%-kal, a légi szállítás 15%-kal, a tengeri szállítás 7,8%-kal, a vasút 2,2%-kal, a belvízi hajózás pedig 1%-kal részesedik. 1990 óta

a közlekedési ágazat növekedett a leggyorsabban. Ezen ágazat adja a 27 tagállamból álló EU ÜHG-kibocsátásának közel egynegyedét.

- Míg a 27 tagállamból álló EU teljes ÜHG-kibocsátása 1990 és 2005 között 7,9%-kal csökkent, a közlekedési ágazatban a helyzet ettől eltérő. Ugyanebben az időszakban a közlekedésből származó, a Kiotói Jegyzőkönyv szerinti ÜHG-kibocsátás 27%-kal nőtt. A tengeri szállításból (+58%) és a nemzetközi légi közlekedésből (+98%) származó kibocsátás jelentős növekedésével együtt az EU közlekedésből eredő kibocsátásának becsült teljes növekedése 1990 és 2006 között 36% volt. A közlekedési ágazatban tapasztalható fejlemények visszavetik az összes többi ágazatban tett erőfeszítéseket. A közlekedési ágazatban tapasztalt ezen ellentétes tendencia nélkül a 27 tagállamból álló EU ÜHG-kibocsátása 1990 és 2005 között 7,9% helyett 14%-kal csökkent volna.
- 2006-ban a közlekedésből eredő összes ÜHG-kibocsátás 71%-a a közúti forgalomból származott. Ezt a tengeri és légi szállítás követi 15, illetőleg 12%-kal. A vasúti közlekedésben felhasznált elektromos áramot előállító erőművek kibocsátását is beleértve a vasút részesedése körülbelül 1,6%.
- Az utazási felmérések adatai szerint az utazások döntő többsége (97,5%) 100 km-nél rövidebb. Ugyanakkor a fennmaradó 2,5% teszi ki az összes személykilométer több mint felét.
- Az európai polgárok által megtett összes utazás fele rövidebb 5 km-nél.
- A 27 tagállamból álló EU-ban 2007-ben 229 millió személygépkocsi volt forgalomban.



- A személygépkocsi-tulajdonlás mértéke a 27 tagállamból álló EU-ban 22%-kal nőtt, ami 52 millió személygépkocsinak felel meg.
- A Tizenötök népességének hozzávetőleg 30%-a, vagyis közel 120 millió személy van kitéve a közúti forgalom által okozott, 55 db(A)-t meghaladó zajszintnek.
- Noha megtett közlekedési mértékegységenként még mindig a tengeri szállítás a leginkább energiahatékony közlekedési mód, a tengeri szállítás következtében a világ polgárainak benyújtott teljes külsőköltségszámla és a környezeti források terhelése évente körülbelül 300 milliárd euró (2006), amelynek 21%-a az uniós flottától származik (64 milliárd)⁴.
- A városi mobilitás a közúti közlekedés teljes szén-dioxid-kibocsátásának 40%-át és a közúti közlekedésből származó egyéb szennyezőanyagok kibocsátásának mintegy 70%-át teszi ki.
- Dániában és Hollandiában a kerékpárral történő közlekedés aránya több mint tízszer magasabb a franciaországi és Egyesült Királyságbeli aránynál⁵.
- Az elmúlt öt évtizedben Európa-szerte nőtt a városi területek mennyisége, és terjeszkedtek a városok. Az 1950-es évek közepe óta az európai városok átlagosan 78%-kal nőttek, míg a népesség csupán 33%-kal.

⁴ Európai Parlament: „A tengeri szállítás külső költségei”, Brüsszel, 2007.

⁵ Dániában 936, Hollandiában pedig 848 km/személy/év, a franciaországi és Egyesült Királyságbeli 75 km-hez, és a spanyolországi csupán 20 km-hez képest (EKÜ 2008., 31. o.).

- Az EU-ban öt olyan repülőtér van⁶, ahol évente 400 000-nél több repülőgép-műveletre (le- és felszállás személy- és teherszállítás céljára) kerül sor. Ez a nap 18 óráján keresztül percnként egynél több műveletnek felel meg. Mintegy 37 uniós repülőtéren történik évente 100 000-nél több repülőgép-művelet.

A közlekedés szociális dimenziója

- A közlekedési szolgáltatások nyújtása az összes uniós munkahely 4,3%-át biztosítja, ide nem értve az áruk termelői általi saját szállítását, a közlekedési infrastruktúra és a közlekedési eszközök előállítását vagy karbantartását.
- 2005-ben a közlekedési ágazatban foglalkoztatottak száma körülbelül 8,8 millió fő volt. E személyek körülbelül 10%-a a vasúti ágazatban, 2%-a a tengeri szállításban, 0,4%-a a belvízi szállításban, 5%-a a légi közlekedésben dolgozott, 30%-a pedig a közlekedést támogató és kiegészítő tevékenységekkel (például árukezelés, utazási és fuvarozási ügynökségek, valamint utazásszervezők) foglalkozott. A közlekedési ágazatban történő összes foglalkoztatás mintegy 50%-a a közúti szállításban valósul meg, ennek kétharmada az áru fuvarozási, egyharmada pedig a személyszállítási ágazatban.
- Az uniós háztartások jövedelmük körülbelül 13,7%-át – vagyis 949 milliárd eurót – költik a közlekedéssel kapcsolatos árukra és szolgáltatásokra, és ily módon költségvetésükben a közlekedés a lakhatással kapcsolatos kiadások után a második legnagyobb tétel. Ezen összeg körülbelül egyharmadát (310 milliárd euró) gépjárművásárlására költötték.

- A becsült személyenkénti átlagos utazási idő körülbelül 1,1 óra naponta, ami az elmúlt 40 év során viszonylag stabil maradt. A gyorsabb utazási módokra és eszközökre való váltás miatt a személyes mobilitás mindazonáltal nőtt az elmúlt két évtizedben.

- A tengeri szállítással kapcsolatos tevékenységekben 1,5 millió személyt foglalkoztatnak Európában. Ezen állások mintegy 70%-a a szárazföldhöz kötődik – a hajóépítés, a hajótervezés, a tengerészeti tudományok, a hajógépészet, az elektronika, az árukezelés és a logisztika terén.

Közlekedésbiztonság

- 2007-ben 42 448 személy vesztette életét közúti balesetben (30 napon belüli elhalálozás). A 2000. évi adatokhoz képest a közúti halálos balesetek száma közel negyedével (24,8%) csökkent.



⁶ Paris – Charles de Gaulle, Frankfurt (Main), London – Heathrow, Amsterdam – Schiphol és Madrid – Barajas.



Közlekedési infrastruktúra

- A TEN-T hálózat hatalmas kiterjedésű és változatos lesz. 95 700 km közutat, 106 000 km vasutat (ebből 32 000 km nagysebességű vonatok számára) és 13 000 km belvízi utat fog magába foglalni. A hálózat csomópontjait a 411 nemzetközi repülőtér és 404 fő tengeri kikötő képezi. A tagállamoktól származó információk alapján a hálózat kiteljesítésének és korszerűsítésének a költsége az 1996–2020-as időszakban 900 milliárd euró lesz. Ebből 500 milliárd euró a 2007 és 2020 közötti időszakban kerül beruházásra (270 milliárd euró a prioritási tengelyre és projektekre).
- A 27 tagállamból álló EU-ban 2005-ben 215 000 km vasúti vonal volt használatban, amelynek közel fele villamosított.
- Kanada után az EU rendelkezik a világon a második leg hosszabb partvonallal (136 000 km).

IDEGENFORGALMI POLITIKA

Az idegenforgalomnak még nincs saját jogalapja az EU-Szerződésben. Ez a helyzet a Lisszaboni Szerződés hatálybalépésével meg fog változni, ugyanis annak 195. cikke jog-

alkotási hatáskörrel ruházta fel az Uniót az idegenforgalom területén, még ha az támogató jellegű hatáskör is (6. cikk).

A turisztikai vállalkozások több mint 90%-a 1–9 főt foglalkoztató kisvállalkozás. Ez, a kkv-k által dominált – a teljes munkaerő 4%-át (közel 8 millió munkavállalót) foglalkoztató, 2 millió cégből álló – ágazat az EU GDP-jének 4%-át állítja elő. Hozzávéve ehhez a turizmus más gazdasági ágakban való különböző megjelenési módjait, annak a GDP-hez való hozzájárulása 11%-ra emelkedik, az álláshelyek száma pedig meghaladja a 12%-ot (24 millió állás)⁷.

Gazdasági súlya miatt a turisztikai ágazat az európai gazdaság szerves része, ezért intézkedések meghozatalával kell elősegíteni annak szervezését és fejlesztését. Európai szemszögből az idegenforgalmi politika az általános politikai célok támogatásának is az eszköze a foglalkoztatás és növekedés terén. Az idegenforgalom részét képezi továbbá a tágabb értelemben vett környezetpolitikának, és e dimenziójának jelentősége az idő folyamán nőtt.

Az európai idegenforgalmi politika jelentős mértékben hozzájárult továbbá a jelenlegi gazdasági válság leküzdéséhez. 2009 februárjában 27 000, 15 éves vagy annál idősebb uniós lakos vett részt egy bizottsági felmérésben. A felmérésből az derült ki, hogy a polgárok legalább 50%-a megy évente nyaralni, és (a 2008-as 43%-hoz képest) 48%-uk szabadságát saját országában szándékozik eltölteni. A 2009-ben nyaralást tervező minden 10 polgárból 4 úgy vélte, hogy kellő anyagi eszközökkel rendelkezik (41%), míg 10-ből 1 (11%) elismerte, hogy nyaralási terveit súlyos pénzügyi problémát jelentenek. Csupán 19% nyilatkozott azonban úgy, hogy szinte bizonyosan nem megy nyaralni 2009-ben, amely jóval kevesebb a 2008-as aránynál (32%). A nyaralást tervezők 28%-a még

⁷ További részletek: az Idegenforgalmi Világszervezet „Az idegenforgalom fő jellemzői 2008-ban” (*Tourism Highlights 2008*) című jelentése.

nem határozott a nyaralás hosszáról és az úti célról. Jelen-tősen megnőtt az utazásukat saját maguk szervezők száma (56%), akik ehhez sok esetben az internetet veszik igénybe. A többség (54%) a hagyományos úti célokat részesíti előnyben, és csak 28% választ „feljövőben lévő” helyszíneket. A megfelelő ár–minőség arány fontosabb (33%) az olcsóság-nál (16%). Az összes európai fele júliusban és augusztusban megy nyaralni. A téli üdülések pénzügyi okokból hanyat-lóban vannak, és 42% döntött úgy, hogy télen nem megy üdülni. Mások (23%) a főszezonon kívüli utazást részesítik előnyben. (További információkért lásd az Idegenforgalmi Világszervezet (WTO) 2009 januárjában közzétett baromé-terét.)

Az Eurostat 13/2009 sz. statisztikai összefoglalója alapján 2008-ban az unióbeli szállodákban eltöltött éjszakák száma 2007-hez képest 0,5%-kal csökkent. A csökkenés főleg az Unión kívüli polgárok számlájára írható (-1,1%). Az eltöltött éjszakák számát tekintve öt ország teszi ki a turisztikai forga-lom 70%-át: Spanyolország (270 millió), Olaszország (247 mil-lió), Németország (219 millió), Franciaország (204 millió) és az Egyesült Királyság (173 millió). A legnagyobb csökkenést Ciprus (-4,8%), Görögország (-4,6%) és Hollandia (-4,1%) könyvelte el, míg más országok – Szlovákia (+7,7%), Lengyelország (+4,7%) és Litvánia (+4,6%) – jelentős növeke-dést mutattak.

Míg a turisták által eltöltött éjszakák száma kismértékben csökkent, az uniós polgárok szabadidős célú utazásainak száma 2008-ban 7,1%-kal nőtt (mindenekelőtt az év első felé-ben), noha ezen utazások időtartama általában rövidebb volt. Ugyanez a tendencia (+1,6%) volt megfigyelhető a légi sze-mélyszállítási ágazatban, ahol az év utolsó négy hónapjában kismértékű visszaesés mutatkozott.

2007 végén a Parlament felszólította a Bizottságot, hogy dolgozzon ki partnerségen alapuló idegenforgalmi politikát,



amely az európai turizmust ismertebbé és környezetbarátabbá, Európát pedig kedvelt úti céllá teszi. E saját kezdeményezésre készült, az új európai idegenforgalmi politikáról szóló jelentés sürgette többek között a turisztikumok gyorsabb és olcsóbb kiállítását, az egységes és naprakész statisztikák készítését, az idegenforgalmi szálláshelyekre vonatkozó minőségi előírások összehangolását, valamint a fogyasztóvédelem és az utasok jogainak javítását. Mivel a 261/2004/EK rendelet e tekintetben kizárólag a légi közlekedéssel foglalkozott, a Parlament e jogoknak a vasúti és tengeri szállítást igénybe vevőkre való kiterjesztésére törekedett. E kérdésben a Parlament, a Tanács és a Bizottság legutóbbi kezdeményezései megszüntethetnek néhány még fennálló hiányosságot (a 1371/2007/EK, a COM (2008) 816 és a COM (2008) 817 rendelet).

Az utazásszervezők által kínált valamennyi uniós úti célt magában foglaló „Európa” címke megteremtése mellett a Parlament felkérte a Bizottságot arra is, hogy hajtson végre széles körben új kezdeményezéseket, kezdve az egészség-ügyi turizmus fejlesztésétől a csökkent mozgásképességű turistákat szolgáló létesítmények kialakításán és az Erasmus-ösztöndíjban részesülő európaiak számára „ifjúsági utazási igazolvány” biztosításán át a nyugdíjasok főszezonon kívüli üdülést célzó Odüsszeusz-programmal és a korábbi vasfü-gőny vonalát követő kerékpáros emléktúvonal kiépítésével bezárólag.



A GAZDASÁGI VÁLSÁG ÉS AZ ÉGHAJLATVÁLTOZÁS KÖZÖTT

Noha sok kulcsfontosságú dokumentumot már elfogadtak a 2009-es választások előtt, a TRAN-bizottságra még sok kihívás vár az új, 2009–2014-es parlamenti ciklusban.

Két fejlemény fog létfontosságú szerepet játszani, és fogja valószínűleg dominálni a TRAN-bizottságban folytatandó vitákat. Az első **a gazdasági visszaesés**: a jelenlegi globális pénzügyi és gazdasági válság rendkívül kiszámíthatatlanná teszi a világgazdaság jövőjét. E válság az európai közlekedési ágazatot már eddig is súlyosan érintette, és annak elhúzódása további károkat fog okozni. A kisebb kereskedelmi forgalom egyenlő a kevesebb szállítással. Ezt az egyszerű képletet közelmúltbeli számadatok, valamint a különböző közlekedési ágaktól és vállalatoktól származó hírek is megerősítik. Az európai árufuvarozási ágazatot – a hajózási társaságoktól és légitársaságoktól a teherfuvarozókig és a vasúttársaságokig – különösen súlyosan érintette a válság. Ugyanakkor a személyszállítás is megszenvedi a válságot, különösen a légi közlekedési ágazatban. A jövőbeni jövedelemveszteségek a mobilitási igények további csökkenését okozhatják, különösen az idegenforgalmi és szabadidős célú mobilitás esetében.

A TRAN-bizottság 2009. márciusi ülésén a gazdasági válságra figyelemmel a résidő-kiosztásról folytatott ellentmondásos vita ízelítőt adott a valamennyi közlekedési ágazatot érintő potenciális adaptációs intézkedések kezelésének nehézségeiről. A válság hatását átfogó kép hiányában egyelőre nehéz megbecsülni. Ezért fontos részletekbe menően megvizsgálni a különböző közlekedési ágazatokra gyakorolt hatást, valamint azt, hogy a közösségi politikák milyen mértékben igazodnak a jövőbeli kihívásokhoz.

A másik fő kihívás **az európai közlekedési rendszer gyenge környezeti teljesítménye**. Noha a jelenlegi gazdasági válság átmenetileg csökkentheti a szállítás iránti igényeket, az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EKÜ) legutóbbi jelentésében⁸ rámutat arra, hogy „a közlekedésben tapasztalható folyamatok rossz irányba vezetnek”. A jelentésben említett számadatok – melyek némelyike a fentiekben is szerepel – figyelmeztetőek, és hangsúlyozzák az azonnali és messze ható intézkedések szükségességének a fontosságát, különösen

⁸ A 3/2009. sz. EKÜ-jelentés: „A közlekedés választás előtt. TERM 2008: Európai Unió közlekedési és környezeti mutatók” (Transport at crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union.), Kopenhagen, 2009.

a közlekedésből eredő üvegházhatást okozó gázok (ÜHG) kibocsátásainak, valamint a levegőszennyezésnek, a zajnak és az élőhelyek pusztulásának a kezelése tekintetében.

Az éghajlatváltozás elleni küzdelem sikeréhez vagy kudarcához az is hozzá fog járulni, ahogyan az uniós politikák – a közlekedéspolitikát is beleértve – reagálnak a gazdasági válságra. Noha a gazdasági válság további súlyos hatásokat fog gyakorolni az európai gazdaságra és társadalomra, azt általában átmeneti jellegűnek tekintik. Tudományos szempontból ugyanakkor nem fér kétség ahhoz, hogy az éghajlatváltozás – amennyiben azzal nem foglalkoznak határozottan most, és valamennyi ágazatban párhuzamosan – visszafordíthatatlan és katasztrofális következményekkel fog járni. A **„2050: A jövő ma kezdődik – Az éghajlatváltozással foglalkozó jövőbeni integrált uniós politikára vonatkozó ajánlások”** című, 2009. február 4-i állásfoglalásában⁹ az Európai Parlament következetesen hangsúlyozta „annak szükségességét, hogy hosszú távú perspektíván alapuló politikai eszközökkel és oktatási intézkedésekkel válaszoljunk az éghajlatváltozásra és annak hatásaira, és az ennek alapjául szolgáló döntéseket egységesen hajtsuk végre, és ne rendeljük alá rövid távú politikai céloknak”.

A gazdasági válság kiindulópontnak és a fenntarthatóbb gazdaság felé vezető, messze ható politikai változásokra lehetőséget adó alkalomnak is tekinthető, amely új üzleti lehetőségeket kínál az európai vállalatoknak az elkövetkező években. Alkalmat teremt továbbá az EKÜ által sürgetett, integrált és fenntartható európai közlekedési rendszer irányába vezető, régóta esedékes változásokra.

⁹ Az éghajlatváltozással foglalkozó ideiglenes bizottság e végső, valamennyi szinten megfelelő intézkedéseket javasoló jelentésében az EP több, jövőbeli intézkedésekre vonatkozó ajánlást tett a közlekedési ágazat tekintetében is (77–106. pont).

E két fő kihívás mellett a TRAN-bizottság programja nagymértékben fog függeni az alábbiaktól:

- az új Bizottság munkaprogramja,
- a már folyamatban lévő kulcsdokumentumok.

Az alábbiakban található néhány várható kulcsdokumentum rövid ismertetése.

FOLYAMATBAN LÉVŐ KULCSDOKUMENTUMOK

Euromatrica

Az Európai Parlament 2009 márciusában elfogadta az euromatrica-irányelv felülvizsgálatára vonatkozó javaslat első olvasatát, amely különösen a nehéz tehergépjárművekkel történő áruszállítás külső költségeinek internalizálásával foglalkozik. Az Európai Parlament elvben támogatta a Bizottság megközelítését. A jövőben a 3,5 tonnát meghaladó súlyú nehéz tehergépjárművekre kivetendő díjaknak nem csupán az infrastrukturális költségeken kellene alapulniuk, hanem részben az általuk okozott levegő- és zajszennyezésen is. A Parlament álláspontja szerint lehetővé kellene tenni azt is, hogy a tehergépjárművekre csúcsidőszakokban forgalomtorlódási díjat vessenek ki a zsúfolt közutakon, noha a szövegből kihagyták a konkrét számítási módszereket és a forgalomtorlódásra vonatkozó határértékeket.

Ha a TRAN-bizottság úgy dönt, hogy folytatja e jogalkotási javaslat második olvasatát, arra az új parlamenti ciklusban fog sor kerülni.



A közlekedés környezetbarátabbá tételével kapcsolatos csomag

A közlekedési ágazatban a külső költségek internalizálását általában az elkövetkező években az európai közlekedéspolitikára előtérbe álló, legnagyobb kihívást jelentő kérdések egyikének tekintik.

A Parlament 2009 márciusában állásfoglalást fogadott el, amelyben kritikával illette a Bizottságot a közlekedés környezetbarátabbá tételére vonatkozó átfogó stratégia hiánya, valamint a külső költségek – mint például a közlekedés környezeti hatásai – értékelésére szolgáló, használható modell hiánya miatt. A közlekedés területén a közlekedés környezetbarátabbá tételével kapcsolatos bizottsági csomag azt szándékozik elősegíteni, hogy az EU teljesítse éghajlatváltozási és energetikai céljait. A csomag több közleményből áll, és célja a fenntartható közlekedés előmozdítása, valamint annak biztosítása, hogy a közlekedés valódi költségei ténylegesen tükröződjenek annak díjában.

A Parlament állásfoglalása rámutat arra, hogy a Bizottság nem dolgozott ki és nem terjesztett elő a valamennyi külső költség értékelésére vonatkozó, általánosan alkalmazható, átlátható és érthető modellt. A Bizottság nem elemezte a közlekedési módok mindegyikére gyakorolt hatásokat és eddig – gyakorlatilag – csupán a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó jog-

szabályt terjesztette elő. A Parlament ezért sürgette a Bizottságot, hogy haladéktalanul cselekedjen; először is dolgozzon ki konkrét javaslatokat valamennyi közlekedési mód tekintetében, másodsor pedig nyújtson be a külső költségek kiszámítására és az általuk gyakorolt hatás értékelésére vonatkozó, érthető modellen alapuló, átfogó tervet. A fent említett EKÜ-jelentésből kitűnik, hogy az egyes közlekedési ágazatok tekintetében most minden korábbinál jobban szükség van koherens szakpolitikai intézkedésekre.

A Galileo, a SESAR és ERMTS teljes üzembe helyezése

Az EU az elmúlt években számos nagyra törő technológiai projektet indított el, így például a „Galileo” elnevezésű műholdas navigációs rendszert, az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszert (ERTMS) és a légiforgalmi irányítási infrastruktúra javítását célzó SESAR-programot. E három kiemelt európai projekt hozzá kíván járulni a forgalmirányítás hatékonyabbá és biztonságosabbá tételéhez a jövőben. Ez ideig még egyik projekt sem működőképes. További jelentős munkálatokra van szükség, és az érintett bizottságokban (közlekedés és ipar) valószínűleg további vitákat kell folytatni.

A 30 műholdból és a hozzájuk tartozó földi infrastruktúrából álló Galileo teljes üzembe helyezésére a tervek szerint 2013-

ban kerül sor. A másik két projekt teljes üzembe helyezéséhez több időre van szükség.

Városi közlekedés

A városi közlekedés uniós szintű kezelése egyre inkább az európai közlekedéspolitika fő prioritásainak egyikévé válik. Európa népességének 80%-a városi területeken él, több mint 60%-a pedig 10 000 lakosnál többet számláló területen, és e tendencia fokozódik. A városi forgalom a közúti közlekedés szén-dioxid-kibocsátásának 40%-át és a közlekedésből származó egyéb szennyezőanyagok kibocsátásának 70%-át teszi ki. Ennélfogva a városi területeken számos lehetőség nyílik a közlekedés energiahatékonyságának növelésére és a kibocsátás csökkentésére. A fenntartható közlekedésre való áttérés nem csupán a túlszűfolt és szennyezett nagyvárosokon fog könnyíteni, hanem jelentősen hozzá fog járulni az ÜHG-kibocsátások csökkentéséhez is. Az európai jogszabályok széles köre már most is hatással van a városi közlekedésre, ám eddig uniós szinten még nem létezett kimondottan a városi közlekedéssel foglalkozó stratégia.

Az Európai Bizottság 2007-ben a városi mobilitásról szóló zöld könyvet¹⁰ terjesztett elő, amely azzal a kérdéssel foglalkozott, hogy miként lehetne megteremteni a városi mobilitás új kultúráját a kis- és nagyvárosok gazdasági fejlődésének és az ahhoz kapcsolódó mobilitási igényeknek az élhető városok és a környezetvédelem iránti igénnyel való összeegyeztetése érdekében. Az Európai Parlament 2008. július 9-én állásfoglalást fogadott el e zöld könyvről annak reményében, hogy azt cselekvési terv formájában intézkedések követik. Mivel a Bizottság nem nyújtott be cselekvési terv-tervezetet, és tekintettel a 2009. júniusi európai választások által szabott határidőre, a Parlament úgy határozott, hogy újabb saját kez-

deményezésű jelentést készít, melyben a városi közlekedés vonatkozásában szükséges európai szintű intézkedéseket vázol fel. A Parlament ajánlásai magukban foglalják a fenntartható városi közlekedési tervek bevezetését és általános alkalmazását a 100 000 főt meghaladó lakosú agglomerációkban, az Eurostat városi mobilitásra vonatkozó statisztikáinak és adatbázisainak naprakésszé tételére irányuló program elindítását, valamint egy városi mobilitási megfigyelőközpont létrehozását. A Parlament hangsúlyozta továbbá, hogy fokozottabb uniós pénzügyi támogatásra van szükség.

A városi mobilitással kapcsolatos viták az új parlamenti ciklusban folytatódni fognak.

A határok nélküli szabad mozgás térségétől az egységes európai égboltig

Az EU légi határainak megszüntetése nehezebbnek tűnik a szárazföldi határaiénál. A Bizottság 1999 őszén indította el a folyamatot „Az egységes európai égbolt megteremtése”¹¹ című közleménnyel. A Parlament és a Tanács általi együttdöntésen alapuló jogalkotási eljárás 2004 áprilisában zárult le a légi navigációs szolgáltatások nyújtására, a légtér szervezésére és használatára, valamint az európai légiforgalmi szolgáltatási hálózat interoperabilitására vonatkozó, négy rendeletből álló – az 549/2004/EK keretrendeletet is magában foglaló – csomag hatálybalépésével.

Annak elismerésével, hogy a Szerződés versenyre vonatkozó szabályai a légi közlekedésre nem alkalmazandóak, a Parlament sikeresen küzdött az egységes európai égbolt létrehozásának technikai szempontjaival foglalkozó konzultatív bizottság létrehozásáért és a szabályok megszégésért

¹⁰ Zöld könyv – A városi mobilitás új kultúrája felé - COM(2007) 0551.

¹¹ COM (1999) 614.



kiszabandó szankciók beillesztéséért. Engedményeket nyert továbbá a polgári és katonai felhasználók közötti együttműködéssel kapcsolatban.

A hatodik parlamenti ciklus során sikeresen teljesítették az egységes európai égbolt létrehozásának felgyorsításában rejlő jelentős kihívást. A Közlekedési Bizottság a 2007. szeptember 4-i plenáris ülésen tartott vita keretében szóbeli kérdést intézett a Bizottsághoz, amely az alapvető kérdések egyikére vonatkozott: el kell vetni a sikertelen alulról-felfelé megközelítést, amely a tagállamok feladatává tette funkcionális légtérblokkok (a forgalom szervezése tekintetében optimalizált légi útvonalak az üzemanyag-fogyasztás és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése érdekében) kialakítását, és helyette kezdeményezőbb módon aktív uniós megközelítést kell választani. A Bizottság ezt követően bejelentette „a teljesítményen és az egységes európai légtér fejlesztésére szolgáló mechanizmusokon alapuló” második szakaszra való áttérést.

A Bizottság ezzel egyidejűleg a fenntarthatóbb és hatékonyabb légi közlekedés felé mozdult el (COM(2008) 389). A SESAR (eredetileg SESAME), egy közös technológiai vállalkozási program, az Eurocontrol védnöksége alatt, a bizottsági TEN-T finanszírozásnak köszönhetően indult el. A SESAR keretében 2013-ra modern európai légiforgalmi irányítási rendszert fognak kifejleszteni, amely ki fogja küszöbölni a széttagolt nemzeti légiforgalmi irányítási rendszerek okozta jelenlegi problémákat. A légi forgalom az elmúlt évtizedben több mint 50%-kal növekedett. Az Eurocontrol becslései szerint Európában évente körülbelül 8,5 millió repülőútra kerül sor (ami az előrejelzések szerint 2020-ra 17 millióra fog növekedni). A legforgalmasabb napokon akár 30 000 repülőjárat is közlekedhet, 130 repülőteret kötve össze, mely járatok 80%-a Európán belüli. Az átlagos távolság 826 km. 2007-ben az utasok száma meghaladta a 790 milliót – ebből 520 millió az EU-n belül repült –, a tehersúly pedig 12,5 millió tonnát tett ki.

A belső piac 1993-as indulása óta több mint 30 új légitársaság jelent meg a piacon (elsősorban olcsó járatokat üzemeltető légitársaságok, melyek évente 25%-kal növelik kapacitásokat).

Az egységes európai égbolt 2008 júniusában javasolt felülvizsgálatának (SES-II) összefüggésében az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségnek (EASA) – amely 2003 óta működik Kölnben (és melynek négy nem uniós ország is tagja) – garantálnia kell a környezet lehető legmagasabb szintű védelmét és foglalkoznia kell alapvető biztonsági kérdésekkel (ellenőrzések, képzési és szabványosítási programok, egységes légialkalmassági bizonyítványok, engedélyek harmadik országbeli légitársaságok számára és a repülőgépek biztonságosságának az ellenőrzése a SAFA-program keretében).

A Parlament a 2009. március 25-én elfogadott jelentésében támogatta a Bizottság által az egységes európai égboltra vonatkozó második jogalkotási csomag keretében benyújtott két jogszabálytervezetet (2008): az egységes európai égboltról szóló rendelet módosítását és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségről szóló rendelet módosítását. Az EP a fent említett, az európai légiközlekedési rendszer teljesítményéről és fenntarthatóságáról szóló jelentésében egyetért különösen a javaslattal, hogy az EASA számára tegyék lehetővé a teljes európai légiközlekedési rendszer ellenőrzését. A jelentés megerősítette a Parlament által javasolt kompromisszumot, különösen az érintett nem állami szereplőkkel

folytatott konzultációt követően a Bizottság által elfogadott közösségi (a biztonság, a környezet, a kapacitás és a nyereségesség kulcsfontosságú területére vonatkozó) teljesítmény-célkitűzések tekintetében. Ezenkívül kötelező erejű célokat határozott meg a légiforgalmi szolgáltatásokat nyújtók számára, és megállapította a funkcionális légtérblokkok létrehozását. A felülvizsgálat a légi forgalom szükségleteihez igazodó és a nemzeti határokon túllépő, homogén blokkok rugalmas hálózatát fogja eredményezni.

A hatodik parlamenti ciklus végén az EP arra számít, hogy az egységes európai égboltra vonatkozó második jogalkotási csomag ugyanazt fogja jelenteni az európai légterek számára, mint amit a Schengeni Megállapodás jelentett a személyek EU-n belüli szabad mozgása tekintetében. Valójában a következő ciklus során a Parlamentnek biztosítani kell, hogy az egységes európai égbolt koncepciója és annak valamennyi különböző eleme – a SESAR technológiai elemet is beleértve – ténylegesen megvalósuljon. Közvetlenebb útvonalhálózatot kell kialakítani a légitársaságok teljesítményének javítása, kibocsátásaik csökkentése és a légtérkapacitás növelése érdekében. Ebben az összefüggésben a funkcionális légtérblokkok tekintetében koordinátort fognak kinevezni, akinek – a TEN-T vonatkozásában már alkalmazott nyolc szempont alapján – háromhavonta jelentést kell tennie a Parlament számára. Az alaprendelet már megállapította a tervezett intézkedések végrehajtásának menetrendjét.

Az EP úgy véli, hogy a végrehajtási szabályokat megfelelő határidőn belül kell előterjeszteni és kéri, hogy a végrehajtási szabályok tényleges kidolgozására vonatkozóan következetes menetrendet hozzanak létre, tekintettel azok fontosságára és egymás közötti kapcsolataira. Az EP javasolja, hogy valamennyi fél kötelezze el magát a politikai kötelezettségvállalásoknak a technológiai kerethez történő igazítására és az egységes európai égboltnak a SESAR fejlesztési szakaszával teljes összhangban történő létrehozására irányuló folyamat felgyorsítá-

sára annak érdekében, hogy 2014-től kezdődően alkalmazási szakaszának valamennyi előnyét élvezhessék.

Tizennyolc hónappal az új rendelet hatályba lépését követően a Bizottságnak értékelő jelentést kell benyújtania a Parlament és a Tanács részére az egységes európai égbolt jogi, biztonsági, ipari, gazdasági és szociális hatásairól, figyelembe véve a funkcionális légtérblokkok és a rendelkezésre álló technológia alakulását. Hasonló referencia-időszakot határoztak meg a teljesítmény-célkitűzések elérése tekintetében. A következő ciklus során a Parlamentnek figyelemmel kell kísérnie – az egységes európai égbolttal kapcsolatos biztonsági és teljesítmény-követelmények tekintetében – a független nemzeti felügyelő hatóságok és a légi biztonság terén érdekelt felek alkotta, a Bizottságot tanácsokkal segítő tanácsadó szerv létrehozását.

Utasjogok

Röviddel az elmúlt ciklus vége előtt a Parlament első olvasatban elfogadta az autóbusszal közlekedő, valamint a tengeri



közlekedést igénybe vevő utasok – a csökkent mozgásképességű és fogyatékkal élő utasokat is beleértve – jogaira vonatkozó bizottsági javaslatokat.

E javaslatok a légi és a vasúti közlekedésben meglévő utasjogok más közlekedési módokra való kiterjesztésére irányuló bizottsági törekvés részét képezik. A cél az utasok jogainak megállapítása e közlekedési módok vonzerejének és megbízhatóságának növelése, valamint a különböző tagállamok fuvarozói és a különböző közlekedési módok közötti egyenlő versenyfeltételek megteremtése érdekében. Ha a TRAN-bizottság úgy dönt, hogy folytatja e javaslatok második olvasatát, arra az új parlamenti ciklusban fog sor kerülni.

A Bizottság ezenkívül már bejelentette azon szándékát, hogy 2009 második felében jelentést tegyen közzé az utasjogok helyzetéről a légi közlekedési ágazatban, amit a TRAN-bizottság már régóta, többször kért.

A meglévő jogszabályok átültetése és végrehajtása

A Parlament a jobb jogalkotással kapcsolatos több állásfoglalásában jelezte azon kívánságát, hogy szorosabban nyomon kövesse az elfogadott jogszabályok átültetését és végrehajtását, elsősorban parlamenti bizottságokon keresztül.

Más bizottságokhoz képest a TRAN-bizottság nagyszámú jogalkotási javaslattal foglalkozik. Amint az a fentiekben szerepel, a közelmúltban a közlekedés területére vonatkozó fontos uniós jogszabályok elfogadására került sor, noha ezek közül néhány megfelelő átültetése és végrehajtása egyes tagállamokban még várat magára (pl. a tengerbiztonsági és a vasúti csomagok esetében). A jövőben az új jogszabályokról szóló jelentések mellett egyre növekvő fontossággal fog bírni a TRAN-bizottság számára a meglévő közösségi jogszabályok

alkalmazásának a nyomon követése. Ennek egyik megvalósítási módja lehet, ha „végrehajtási előadókat” jelölnek ki, vagy a végrehajtással és átültetéssel kapcsolatban rendszeresen biztosítják a kérdések óráját, a 2008. szeptemberi elnöki értekezleten történt megállapodásnak megfelelően.

VÁRHATÓ ÚJ DOKUMENTUMOK

A közlekedés jövője

Az Európai Bizottság nemrégiben vitát indított a közlekedési ágazattal összefüggő legfontosabb hosszú távú (20–40 év) kihívásokkal és lehetőségekkel kapcsolatban. A Bizottság a középtávú perspektíváról szóló közlemény közzétételét jelezte, melyet szándékai szerint 2009 nyarán fogad majd el.

2009 márciusában három tematikus csoport – „gazdaság és társadalom”, „környezet és technológia”, valamint „infrastruktúra és logisztika” – nyújtotta be első jelentését, benne egy, a 2050-ig tartó időszakra vonatkozó forgatókönyvvel, amely a lehetséges trendek és a közlekedés előtt álló kihívások némelyikét körvonalazza, például a növekvő globalizációt, a fokozódó mobilitási igényeket, az urbanizációt, a népesség elöregedését, az éghajlatváltozást, a környezetszennyezést és a forgalomtorlódást.

Az energia, a közlekedés és a kommunikációs technológiák terén elért áttörés valószínűleg pozitív módon alakítja majd át az emberek életét, ám mégis lehetnek hátrányos hatásai a közlekedési rendszerre nézve. Az Európai Unió közlekedéspolitikájának új szakpolitikai kezdeményezések révén kell válaszolnia ezekre a kihívásokra. Mivel a jelenlegi fehér könyv által átfogott időszak 2010-ig tart, a szóban forgó közlemény a nyomon követési időszak első lépésének is tekinthető. A közlekedés jövőjét illetően azonban még mindig nagyon

sok a bizonytalanság. A közlekedési igényeket alakító hajtóerők közötti kölcsönhatások összetettek, a technológiai fejlődés előrejelzése nagyon nehéz, emellett a külső tényezőket – például gazdasági, geopolitikai történéseket vagy az éghajlatváltozás hatásait – sem könnyű megjósolni. Mindemellett úgy tűnik, széles egyetértés van abban a tekintetben, hogy az EU közlekedéspolitikája az új közlekedési rendszerre való átállás mérföldkövéhez érkezett, ezért azokkal a kihívásokkal kell foglalkozni, amelyek ezt követően jelentkeznek. Ebben az értelemben általános konszenzus van abban is, hogy az Európai Uniónak világos közép- és hosszú távú jövőképet kell kialakítania a kívánatos fenntartható európai közlekedési rendszerrel kapcsolatosan. Ennek a jövőképnek az alábbiakra vonatkozó ötleteket és javaslatokat is magában kell foglalnia:

- a jövő mobilitási szükségletei és azok mozgatórugói;
- élhető városok és a városi mobilitás új kultúrája;
- a hagyományos energiaforrásoktól független egyéni mobilitás;
- az új generációs hajtóműrendszerek esetében alkalmazandó műszaki lehetőségek, és időközben a vonatkozó átmeneti időszakok megszervezése;
- integrált közlekedési rendszer felé történő elmozdulás
- a közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos jövőbeni politika;
- külső költségek, árképzési rendszerek és hatékonysági intézkedések;
- a jövőbeni közlekedési piacok megnyitása, megszervezése és szabályozása;

- a közlekedési igények mögött meghúzódó hajtóerők megértése és kezelése;
- viselkedésbeli változás,
- jobb információs technológiák a közlekedési hálózatok hatékonyabb kihasználása és integrációja érdekében;
- biztonság és védelem;
- közép- és hosszú távú kutatási és technológiafejlesztési (KTF) prioritások kidolgozása a közlekedés területére.

Ez a kulcsfontosságú vita épp csak elkezdődött, és az új parlamenti ciklusban is intenzíven folytatódik majd.

A TEN-T jövője

A TEN-T politika felülvizsgálatáról szóló 2009. februári zöld könyv¹² a Közösség fellépését az Európai Unió előtt álló új kihívásokhoz igyekezett igazítani, különös tekintettel az éghajlatváltozás elleni küzdelemre, a lisszaboni stratégia társadalmi és gazdasági célkitűzéseire, valamint az EU-ra mint nemzetközi szereplőre, annak érdekében, hogy javuljon az Unió, az EU szomszédai és a világ többi részének infrastruktúrája közötti kapcsolódás. A Bizottság a hálózati integráció megerősítését javasolta a személy- és az áruszállítás tekintetében egyaránt a kombinált szállítási módok jobb kihasználása, az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásának optimalizálása, valamint a technológiai innováció ösztönzése révén.

Ezen túlmenően a Parlament 2007 óta sürgeti a Bizottságot, hogy az európai közlekedéspolitika integrált megközelítése

¹² COM(2009) 44.

vonatkozásában haladéktalanul kezdje meg hosszú távú célkitűzések és válaszok kidolgozását (a 2010 utáni időszakra). A Bizottság zöld könyvére adott válaszul a Parlament 2009 áprilisában állásfoglalást fogadott el e tárgyban, amely aláírta a költség-haszon elemzés, a fenntarthatóság, valamint a határokon átnyúló infrastrukturális projektek képviselte európai hozzáadott érték jelentőségét. E tekintetben az Európai Parlament hangsúlyozta, hogy ökológiai és gazdasági szempontból számos esetben csak az olyan multimodális közlekedési rendszerek életképesek és fenntarthatóak a jövőben is, amelyek egy adott útvonalon különböző közlekedési eszközök használatát teszik lehetővé. Az állásfoglalás felkéri a tagállamokat, hogy a zöld folyosók, a vasúti teherszállítási hálózatok, a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat (TERFN), az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS) folyosói, a tengeri „gyorsforgalmi utak”, pl. a rövid távú tengeri szállításra használt útvonalak, a nagy felszíni kapacitású, meglévő vízi útvonalak integrálásával dolgozzanak ki egy kevésbé környezetkárosító, kisebb olajfogyasztással járó és biztonságosabb szállítási módok igénybe vétele érdekében tervezett fellépéseken alapuló, intermodális TEN-T koncepciót. Az Európai Parlament átfogó megközelítést támogat, és az Eurovelo-hálózatot és a „Vasfüggöny” kerékpáros útvonalat is olyan lehetőségnek tekinti, amely előmozdítja a határokon átnyúló európai kerékpáros infrastruktúrát. Felszólít továbbá arra, hogy több figyelmet kell fordítani a regionális transznacionális vasúti összeköttetésekre.

Figyelemmel az EU pénzügyi keretének félidős értékelésére, valamint az EU gazdaságélénkítési tervéről folyó jelenlegi vitára, a Parlament megjegyezte, hogy a közlekedési infrastruktúrába való beruházás a gazdasági és pénzügyi válság megoldásának egyik kulcsa lehet. Az Európai Parlament ezért felkérte a Bizottságot, hogy gyorsítsa fel a TEN-T hálózathoz kötődő, a strukturális alapokból és/vagy a Kohéziós Alapból finanszírozott infrastrukturális projekteket.

Ezenfelül a Parlament nagyobb koherenciát várt el a Tanácstól a TEN-T projektkérelmek, valamint a TEN-T költségvetésekkel kapcsolatos határozatok tekintetében, és felkérte a tagállamokat, hogy a felelősségi körükbe tartozó TEN-T projektek felgyorsítása érdekében értékeljék újra beruházási prioritásait, különösen a határokon átnyúlóakat.

Ebből következően a Parlament szorgalmazta, hogy a tagállamok vizsgálják felül TEN-T költségvetéseiket a pénzügyi terv 2009–2010-ben esedékes félidős értékelésének összefüggésében.

A TEN-T jövőjéről, valamint annak 2014 utáni finanszírozásáról szóló vita nagy valószínűséggel az új ciklus egyik központi vitája lesz.



Tengeri szállítási stratégia 2018-ig

2009 januárjában a Bizottság közleményt nyújtott be az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra szóló stratégiai célkitűzésekről¹³, amely az európai tengeri szállítás rendszerének legfőbb stratégiai lehetőségeit vázolja fel 2018-ig. A közlemény meghatározza a kulcsfontosságú cselekvési területeket, beleértve a kezelendő kihívások széles körét, például az alábbiakat:

- *Az európai hajózás jövője a globalizált piacokon:* hogyan lehet megbirkózni az egyre növekvő versennyel a nemzetközi hajózás terén, és miként lehetne egyenlő piaci feltételeket teremteni a tengeri szállításban? Hogyan válhatna az Európai Unió egy átfogó nemzetközi hajózási szabályozási keret kialakításának mozgatórugójává?
- *Emberi erőforrások, hajózási és tengerészeti szaktudás:* ezen a téren is több megoldandó kérdés merült fel, például hogyan lehetne a tengerészeti szakemberek növekvő hiányából adódó gondokat kezelni. A lehetséges intézkedések a tengerészeti szakmák vonzóbbá tételére, a tengerészek foglalkoztatásának javítására, a tengerészeti csoportosulásokon belül az egész életre szóló pályafutás kialakításának előmozdítására és a hajózásról alkotott általános kép javítására összpontosítanak. További tervezett intézkedések az ILO 2006. évi tengerészeti munkaegyezményének (MLC) a végrehajtása és a legénységek részére nyújtott oktatási és képzési lehetőségek javítása.
- *Minőségi tengeri áruszállítás:* ez a fejezet számos, a környezetbarátabb hajózást előmozdító uniós intézkedést vázol fel a hulladék- és károsanyagkibocsátás-mentes

tengeri szállítás hosszú távú céljának megvalósulása érdekében. Foglalkozik továbbá a tengeri közlekedés biztonságának javítását célzó intézkedésekkel, valamint a tengeri hajózás terrorizmussal és kalózkodással szembeni jobb védelmének a lehetőségeivel.

- *A rövid távú tengeri hajózásban rejlő lehetőségek:* miként lehet megbirkózni a tengeri szállítás mértékének megjósolt növekedésével? Hogyan lehet az intézkedések megfelelő arányát megtalálni annak érdekében, hogy a kikötők hatékonyan tölthessék be kapuszerepüket? A közlemény lehetséges megoldásként sorolja fel a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség létrehozását, a tengeri gyorsforgalmi utak projektjeinek teljes körű megvalósítását, valamint a kikötők és a hátszág közötti összeköttetés infrastruktúrájának korszerűsítését és bővítését a befekte-



¹³ COM(2009) 8 végleges.

téseket vonzó, megfelelő feltételek megteremtése, illetve az EU finanszírozási programjai révén.

- *Tengerészeti kutatás és fejlesztés:* a Bizottság az innováció, a technológiai kutatás és fejlesztés ösztönzését javasolja a hajózás terén a hajók energiahatékonyságának javítása, környezeti hatásuk mérséklése, valamint a jobb tengeri életminőség megteremtése érdekében. Javasolja továbbá „e-tengerészeti” szolgáltatások európai és globális szintű kiépítésére vonatkozó referenciakeret létrehozását is.

Az elkövetkező öt évben a Bizottság nagy valószínűséggel számos javaslatot terjeszt majd elő a fent említett közleményben meghatározott kulcsfontosságú cselekvési területekkel összefüggésben.



KIK VAGYUNK?

A z Tematikus Főosztályok kutatásért felelős szervezeti egységek, amelyek a parlamenti szerveket támogatják jogalkotási és intézményi feladataik elvégzésében. A Tematikus Főosztályokat elnökségi határozat hozta létre 2004-ben azzal a céllal, hogy beemelje a kutatást a parlamenti tevékenységek közé és növelje a bizottságok részére nyújtott támogatást. Legfőbb feladatuk, hogy biztosítsák a minőségi jogalkotáshoz szükséges valamennyi eszközt. Jelenleg öt tematikus főosztály – Gazdaság- és Tudománypolitikai („A”) Tematikus Főosztály, Strukturális és Kohéziós Politikai („B”) Tematikus Főosztály, Állampolgári Jogi és Alkotmányügyi („C”) Tematikus Főosztály, Költségvetési Tematikus Főosztály, Külkapcsolati Tematikus Főosztály – működik, melyek tevékenysége a parlamenti bizottságok és más szervek felelőségébe tartozó valamennyi területet felöleli.

A Strukturális és Kohéziós Politikai („B”) Tematikus Főosztály az alábbi területeket öleli fel: mezőgazdaság és vidékfejlesztés, kultúra és oktatás, halászat, regionális fejlesztés, valamint **közlekedés és idegenforgalom**.

BELSŐ ÉS KÜLSŐ SZAKÉRTŐK

A szakértelem érkezhethet házon belülről vagy kívülről. Valamely parlamenti bizottság kérését követően a B. Tematikus Főosztály megvizsgálja, hogy a feladat megoldható-e házon belül. A rendelkezésre bocsátott dokumentumok túlnyomó részét a B. Tematikus Főosztály tisztviselői állítják elő. Amennyiben ez nem lehetséges, a Tematikus Főosztály versenytárgyalást hirdet, amely határidő és összetettség tekintetében eltérő lehet. A versenytárgyalásokat a B. Tematikus Főosztály tisztviselői szervezik meg és folytatják le a költségvetési rendelettel szigorú összhangban – az átláthatóság, a megkülönböztetéstől való mentesség, valamint a hatékony és eredményes pénzgazdálkodás elve alapján.

MIT KÍNÁLUNK?

A B. Tematikus Főosztály a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság igényei szerinti, személyre szabott kutatási szolgáltatások széles körét kínálja. A választható szolgáltatások rövid ismertetése az alábbiakban olvasható.

Feljegyzések

A feljegyzések a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság munkájával és/vagy az aktuális ügyekkel kapcsolatos kérdésekhez nyújtott tömör írások. Ezt az eszközt legtöbbször olyankor veszik igénybe, amikor a képviselőknek gondolatébresztőre van szükségük egy jelentés elkészítéséhez, amikor valamelyik delegáció hivatalos látogatást szervez, vagy amikor európai kérdésekkel kapcsolatos, napszabású rendezvényt tartanak.

A házon belüli feljegyzéseket a B. Tematikus Főosztály igen rövid határidővel, nagyfokú rugalmasság mellett készíti. Külső szakértők is megbízhatók feljegyzések készítésével (erősen technikai jellegű vagy olyan témákkal kapcsolatban, amelyekről nagyon kevés kutatás folyt). E szakértők kiválasztása versenypályáztatással történik.

Tanulmányok

A tanulmányok mélyebb, részletesebb írások, amelyek általában várható jogalkotási javaslatokhoz vagy saját kezdeményezésű jelentésekhez kapcsolódnak. Ezt az eszközt veszik legtöbbször igénybe. Tanulmányokat a B. Tematikus Főosztály által versenypályáztatással kiválasztott szakértők készítenek. Ezen eszköz szerződéses jellegéből adódóan a határidők hosszabbak. A tanulmányokat általában a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság elé terjesztik. Alkalmanként nyilvános meghallgatásra is sor kerül, amelyekben a B. Tematikus Főosztály szintén segítséget tud nyújtani.

Hatásvizsgálatok

Amennyiben az a jogalkotási javaslat szempontjából megfelelő és szükséges, a bizottságok hatásvizsgálatot kérhetnek a jogalkotási javaslatok lényegi módosításaival kapcsolatban.

Hatásvizsgálatot kérhetnek továbbá az európai jogszabályok különböző tagállamok általi végrehajtására vonatkozóan is. Ezeket a hatásvizsgálatokat külső szakértők végzik.

Munkaértekezletek

A munkaértekezletek rendeltetése, hogy a képviselőkkel és más szakértőkkel megvitatott, szóban előadott írásbeli hozzájárulás formájában független szakértői segítséget nyújtsanak. Feljegyzések és tanulmányok készítése is kérhető a munkaértekezletekhez kapcsolódóan, ahol azok a bizottsági megbeszélések háttérdokumentumaként szolgálnak.

Szakértői panelek

A szakértői panelek külső szakértőkből létrehozott csoportok, amelyek rendszeres írásos anyagokkal látják el a képviselőket, többnyire rövid tájékoztató feljegyzések formájában. Szükség esetén a szakértők a bizottsági üléseken is részt vesznek, hogy információkkal és tanácsaikkal segítsék a munkát. Az ilyen ülések dokumentumai és munkája általában a B. Tematikus Főosztály belső internetes oldalán jelentés formájában hozzáférhető.

Ismertető

Az ismertető célja, hogy a nagyközönség számára rövid áttekintést nyújtsanak az EU és a Parlament tevékenységeiről. Az **Európai Unióról szóló ismertető** a Parlament legnépszerűbb kiadványai közé tartoznak, online változatuk pedig az Európai Parlamenti weboldal egyik leglátogatottabb része.

Az egyes ismertető egy-egy konkrét témát ölelnek fel. A Tematikus Főosztályok tisztviselői írják őket, összehangoltságukért pedig egy szerkesztőbizottság felel. Az ismertető az

interneten angol, francia és német nyelven állnak rendelkezésre. Nyomtatott formában angol, francia, német, olasz, lengyel és spanyol nyelven, egy többnyelvű CD-ROM formájában pedig 21 nyelven állnak rendelkezésre (példányokért a képviselői terjesztőszolgálathoz lehet fordulni).

KÉRELEM BENYÚJTÁSA

A parlamenti bizottságok politikai prioritásaik alapján (jelentések, meghallgatások, delegációk stb.) kérhetnek szakértői segítséget. Ha a koordinátorok döntése szerint a szakértői segítség szükséges, a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságnak írásban kell kérelmet benyújtania a B. Tematikus Főosztálynak.

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság (TRAN) tagjainak az adott képviselőcsoport koordinátorához kell továbbítaniuk egyéni kérelmüket, aki a koordinátori ülésen vagy a TRAN bizottság titkársága által szervezett írásbeli eljárás keretében tehet javaslatot a kérelemre vonatkozó döntésre.

ÁTLAGOS HATÁRIDŐK

A határidők hossza a megkívánt szakértői segítség összetettségétől függ. A feljegyzések elkészítésének szokásos határideje 3–6 hét. A külső szakértői segítség igénybevétele szerződéses alapon történik, következésképp hosszabb határidőkkel kell számolni. Itt 4–12 hónap az elfogadható határidő. Amennyiben konkrét kérése van, kérjük forduljon hozzánk a szükséges idő megbecsléséért.

FELHASZNÁLHATÓ KÖLTSÉGVETÉS

A parlamenti bizottságok éves kerettel rendelkeznek a különböző külső kutatói munkák finanszírozására. A keret összege

annál nagyobb, minél nagyobb az adott bizottság, amely más parlamenti szervek előzetes engedélye nélkül felhasználhatja az összeget. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság külső szakértőkre fordítható költségvetése 2008-ban 407 000 euró volt.

MINŐSÉGI CHARTÁNK

A B. Tematikus Főosztály olyan kutatási szolgáltatások átfogó skáláját kínálja, amelyek alapvető szerephez jutnak a parlamenti tevékenységek támogatásában.

Alapelveink az integritás, a függetlenség és a minőség. Az integritás a legszigorúbb etikai elvek és szakmai normák következetes betartását jelenti. A függetlenség megbízható, minden külső nyomástól mentes szakértői segítségnyújtást jelent. Végül a minőség a szakmai kiválóság legszigorúbb normáinak teljesítésére való törekvést jelenti.

Ezek az elvek adják az alapját a kiválóságra és elszámoltathatóságra törekvő szakmai kultúránknak, és ezek irányítják mindennapi tevékenységünket és eljárásainkat.

Elkötelezettek vagyunk – a függetlenséget, az etikus magatartást és valamennyi egyéb szakmai követelményt illetően – a szakmai magatartás magas szintű normáinak alkalmazása, valamint az olyan magatartásmód mellett, amely révén megőrizzük a képviselők bizalmát és erősítjük jóhíruket. Ezen elkötelezettségünk indított minket arra is, hogy tudásunkat és tapasztalatainkat más intézményekkel, nemzeti parlamentekkel, tudományos bizottságokkal és helyi érdekeltekkel is megosszuk.

A képviselők és a parlamenti szervezeti egységek bizalmának megőrzése a legfőbb prioritásaink egyike, amely lényegében munkánk valamennyi vonatkozását befolyásolja.

FORDULJON HOZZÁNK

Tematikus Főosztályunk valamennyi dokumentuma – a minősített dokumentumok kivételével – online vagy a könyvtári olvasóteremben hozzáférhető.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → **Directorate B** → **Policy Department B**

Ismertetőik

www.europarl.europa.eu/factsheets

Kiadványaink katalógusa a honlapunkon (az intraneten keresztül) megtekinthető.

Nyomatott változatot kérésre tudunk biztosítani. Tekintse meg bemutató polcainkat az ASP épület 3. emeletén, ahol a legfrissebb kiadványainkból válogathat!



Havonta elektronikus hírlevelet adunk ki, amelyben rövid tájékoztatást nyújtunk legutóbbi kiadványainkról és rendezvényeinkről.

A visszajelzéseket szívesen fogadjuk.

Amennyiben bármilyen észrevétele van, vagy további információkat kér, vagy fel szeretne iratkozni hírlevelünkre, írjon a poldep-cohesion@europarl.europa.eu e-mail címünkre.



A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságban folytatott megbeszélések alakításához és a különböző szakpolitikai viták anyagához való hozzájárulás céljából a B. Tematikus Főosztály számos tanulmányt és feljegyzést készített. A tanulmányok rendszerint angolul készülnek, de sok esetben más nyelveken, például franciául és németül is rendelkezésre állnak.

Az alábbiakban található néhány példa e dokumentumokra. A teljes listát intranet-oldalunkon lehet megtekinteni.

Feljegyzések:

- **Az éghajlatváltozás jelentette kihívás a strukturális és kohéziós politikák számára:** házon belüli, széles körben terjesztett feljegyzés a legutóbbi Agora (a Parlament és a civil társadalom éves találkozója) előkészítésének keretében.
- **Euromatrica III: Közelmúltbeli fejlemények és középtávú szakpolitikai lehetőségek (Eurovignette III: Recent developments and medium-term policy options):** ez a tájékoztató feljegyzés az 1999/62/EK irányelv módosítására és a nehéz tehergépjárművekkel összefüggő külső költségekhez kapcsolódó díjak bevezetésére vonatkozó javaslattal foglalkozik. A feljegyzés először is összehasonlítja a bizottsági javaslatot és a közlekedési ágazat külső költségeinek becsléséről szóló kézikönyvet. Ezt követően megvizsgálja a legvitatottabb kérdéseket, például a külső költség elemeinek megválasztását, a forgalomtorlódás költségeinek kezelését, a határértékek kezelését, a hálózatos alkalmazást és a bevételek felhasználását. Végül a dokumentum bemutat néhány közép távú perspektívát és szakpolitikai lehetőséget. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **Az EU és az USA közötti „nyitott égbolt” megállapodás (The ‘open skies’ agreement between the EU and the USA):** ez a tájékoztató feljegyzés a 2007. április 30-án Washingtonban aláírt EU–USA megállapodás legfőbb pontjaira és előnyeire mutat rá. A közelmúltban hatályba lépett megállapodás célja, hogy lehetővé tegye az Atlanti-óceán két oldalán található felek közötti, határok nélküli légtér kialakítását. (EN - FR).
- **A tengeri szállítás külső költségei (External costs of maritime transport):** ez a feljegyzés a tengeri szállítás teljes és lebontott tételes külső költségeit méri fel. Három fő külső tényezőt elemez: a) tengerszennyezés (szennyező anyagok tengerbe juttatása); b) levegőminőség (légkörbe történő kibocsátások); c) éghajlatváltozás (üvegházhatású gázok). Ezen túlmenően a fizikai hatásokat – melyekre vonatkozóan pénzben kifejezett értékek

nem állnak rendelkezésre – számszerűsíti, és a tényezők második csoportjába sorolja: d) erőforrás-felhasználás; e) szilárd hulladék (szemét) és folyékony hulladék (iszap).

- A tájékoztató dokumentum az illegális kibocsátásokat is felméri. A záró fejezet a tengeri szállítás külső költségeinek csökkentését/internalizálását célzó költségghatékony, ígéretes intézkedéseket ajánl. (DE - EN - FR)
- **Az uniós turisztikai szolgáltatásokra vonatkozó előírások és minőséget igazoló címkék (Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services):** ez a feljegyzés az EU-n belül már létező minőségi előírásokat és minőséget igazoló címkéket tekinti át, valamint az európai szintű rendszer kialakításának lehetőségét méri fel. A középpontban a szállások és a hotelekre vonatkozó minőséget igazoló címkék állnak, de emellett más turisztikai elemeket is tárgyal a dokumentum. (DE - EN - FR - IT).

Tanulmányok:

- **A külső költségek kiszámítása a közlekedési ágazatban (The Calculation of External Costs in the Transport Sector):** a közlekedési ágazatban a külső költségek internalizálása az elkövetkező évek európai közlekedéspolitikája előtt álló egyik legnagyobb kihívás. Ez a tanulmány a külső költségekre vonatkozó legfontosabb és legfrissebb tanulmányok tömör áttekintését adja, kiemelve a különböző megközelítések erős és gyenge pontjait, és elemezve a Bizottság Közlekedési Tematikus Főosztályának jelenlegi munkáját: a közlekedési ágazat külső költségeinek becsléséről szóló IMPACT kézikönyvet és a környezetbarátabb közlekedésről szóló csomagot. (EN).
- **EuroVelo európai kerékpárút-hálózat: a fenntartható turizmust érintő kihívások és lehetőségek:** ez a tanulmány az egész Európát átszelő kerékpáros turisztikai hálózat kialakításának kihívásait és lehetőségeit értékeli. Középpontjában az EuroVelo, az Európai Kerékpárszövetség kezelése alatt álló, 12 távolsági útvonalból álló hálózat áll, melynek fejlesztésében különböző országokban partnerek széles köre vesz részt. A tanulmány áttekinti az európai kerékpáros turizmus piacát, és modellt mutat be az EuroVelo iránti keresletre. Áttekinti a vasúton történő kerékpárszállítás kérdését is. Végezetül felméri a „Vasfüggőny” kerékpáros útvonalban rejlő lehetőségeket.
- **Az EU-s kikötők változó szerepe a globális tengeri logisztika terén (The evolving role of EU seaports in global maritime logistics):** ez a tanulmány a tengeri kereskedelem piaci környezetében az elmúlt 15 évben bekövetkezett számottevő változásokkal foglalkozik.

A globalizáció, az offshore üzleti folyamatok megjelenése és a konténeres szállítás példa nélküli előretörése megváltoztatták a tengeri szállítást és a logisztikai láncokat. E tanulmány ezeknek a fejleményeknek a tengeri kikötőkre gyakorolt hatását kívánja ismertetni, valamint ajánlásokat fogalmaz meg az Európai Parlament számára. (DE - EN - FR - IT).

- **A közúti árufuvarozás árképzési rendszere az uniós tagállamokban és Svájcban (Pricing systems for road freight transport in EU Member States and Switzerland):** e tanulmány célja, hogy a nehéz tehergépjárművekre vonatkozóan az Európai Unióban és Svájcban jelenleg alkalmazott díjszabási rendszert részletesen elemezze. Átfogó képet nyújt a ma működő rendszerekről és azok hatásáról az „Euromatrica”-irányelv javasolt kidolgozása, az éghajlatváltozásról folyó vita és a közúti árufuvarozás várható növekedése fényében. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **Az olcsó járatokat üzemeltető európai légitársaságok ágazati növekedésének következményei (The consequences of the growing European low-cost airline sector):** Ez a tanulmány az olcsó járatokat üzemeltető légitársaságok megjelenésének a légiközlekedési ágazatra gyakorolt hatását elemzi. Ez a változás bizonyíthatóan jelentős hatással volt a hagyományos légitársaságokra, a fő repülőterekre, valamint az intra- és intermodális versenyre, az európai turizmusra, az utasforgalomra és a regionális fejlesztésre. (DE - EN - FR).
- **A közlekedéspolitika energetikai és környezeti vonatkozásai (Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy):** e tanulmány célja a szállítási tevékenységek energiahatékonyságának jelentős javítását és negatív következményeinek mérséklését célzó, gazdaságilag és politikailag megvalósítható intézkedések meghatározása. A tanulmány olyan közelmúltbeli statisztikák, tanulmányok, feljegyzések stb. alapos szakirodalmi áttekintésén alapul, amelyek a különböző közlekedési módok által okozott kibocsátások különböző hatásait és következményeit, valamint a kapcsolódó problémák megoldására tett javaslatokat elemzik. A szakirodalmi áttekintés eredményeként meghatároztuk a legígéretebb és legköltséghatékonyabb rövid, közép- és hosszú távú intézkedéseket, külön figyelmet szentelve az energia és az új technológiai fejlesztések kérdésének. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **Az olajár-ingadozás hatása a közlekedési ágazatra és a kapcsolódó ágazatokra (The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors):** ez a tanulmány azt vizsgálja, hogy az olajárak jelentős ingadozása hogyan befolyásolja az áruszállítást, továbbá arra összpontosít, hogy a különböző közlekedési ágazatokban hogyan reagálnak erre a fuvarozók. Az olajárak 2008 első felében történt emelkedése lehetőséget adott a közlekedési ágazatokban tapasztalható reakciók tényeken alapuló elemzésére. (EN).



Online információforrások:

EURÓPAI PARLAMENT

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=HU&body=TRAN>

E-tanulmányok

www.europarl.europa.eu/studies

Ismertetőik

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Könyvtár

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

EURÓPAI UNIÓS INTÉZMÉNYEK ÉS SZERVEK

Európai Bizottság (közlekedés)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Európai Bizottság (turizmus)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Régiók Bizottsága

<http://www.cor.europa.eu>

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (ECO szekció)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Európai Beruházási Bank

<http://www.eib.org>

Eurostat (közlekedési statisztikák)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Eurostat (turisztikai statisztikák)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA)

<http://www.emsa.europa.eu>

Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA)

<http://www.easa.europa.eu>

Európai Vasúti Ügynökség (ERA) <http://www.era.europa.eu>**Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA)**

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

A Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatala (Trans-European Transport Network Executive Agency, TEN-T EA)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t

Európai GNSS Ellenőrzési Hatóság (The European GNSS Supervisory Authority, GSA)

<http://www.gsa.europa.eu>

EURÓPAI UNIÓS JOGSZABÁLYOK

Az Európai Parlament Jogalkotási Figyelője

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

PreLex – Az intézmények közötti döntéshozatali folyamat nyomon követése

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=hu>

Hatályos európai uniós jogszabályok

<http://eur-lex.europa.eu/hu/legis/latest/chap07.htm>

Az EU közlekedéspolitikájának áttekintése

http://europa.eu/pol/trans/index_hu.htm

ÉRDEKELT FELEK, NEM KORMÁNYZATI SZERVEZETEK ÉS SZAKÉRTŐI CSOPORTOK

Európai Közlekedésbiztonsági Ügynökség (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E)

<http://www.transportenvironment.org/>

Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetsége (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Közúti Fuvarozók Nemzetközi Egyesülete (IRU)

<http://www.iru.org/>

Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) – Európai iroda

<http://www.fiabrussels.com/>

Európai Gépjárműgyártók Szövetsége (ACEA)

<http://www.acea.be>

Díjas Autópályák, Hidak és Alagutak Koncessziós Társaságainak Európai Szövetsége (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Európai Vasúti és Infrastruktúra Kezelők Közössége (CER)

<http://www.cer.be>

Európai Vasúti Infrastruktúra Üzemeltetők Szövetsége (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Európai Vasúti Iparvállalatok Szövetsége (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Eurocities

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE – Repülőterek Nemzetközi Tanácsa

<http://www.aci-europe.org>

Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (ERA)

<http://www.eraa.org>

Európai Közforgalmi Pilóták Szövetsége (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

Európai Tengeri Kikötők Szervezete (ESPO)

<http://www.espo.be>

Európai Magánkikötő-üzemeltetők Szövetsége (Feport)

<http://www.feport.be>

Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége (ECSA)

<http://www.ecsa.be>

Európai Hajóskapitányok Szövetségeinek Konföderációja

<http://www.cesma-eu.org>

Európai Tengeri Hajóskapitányok Szövetsége

<http://empa-pilots.org>

INE – Európai Belvízi Hajózási Szervezet

<http://www.inlandnavigation.org>

Európai Intermodális Szövetség (EIA)

<http://www.eia-ngo.com>

Európai Fuvaroztatók Tanácsa

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT – Európai Szállítványozók, Logisztikai Szolgáltatók és Vámügyintézők Szövetsége

<http://www.clecat.org>

Európai Expresszfuvarozók Szövetsége

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO - ITS Europe (Intelligens Közlekedési Rendszerek és Szolgáltatások Európai Szervezete)

<http://www.ertico.com>

KÖZLEKEDÉSKUTATÁS

EU közlekedéskutatás:

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Közlekedéskutatási Tudásközpont (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

INRETS – áttekintés a közlekedéskutatásról

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet – egyetemi hálózat

<http://transportnet.org>

ELTIS (Európai Helyi Közlekedési Információs Szolgálat)

<http://www.eltis.org>

NEMZETKÖZI SZERVEZETEK

Nemzetközi Közlekedés Fórum (OECD)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

OECD (Turizmus)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO)

<http://www.imo.org/>

Nemzetközi Légiforgalmi Egyesülés (IATA)

<http://www.iata.org>

Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO)

<http://www.icao.int>

A közúti szállítást ellenőrző szervezetek konföderációja (CORTE)

<http://www.corte.be>

Nemzetközi Munkügyi Szervezet (ILO)

www.ilo.org

ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferencia (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

TÉRKÉPEK**Eurostat (statisztikai térképek)**

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Európai Környezetvédelmi Ügynökség (grafikonok és térképek)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

FELJEGYZÉS

Európai Parlament

Gyakorlati útmutató — Közlekedés és idegenforgalom

Luxembourg: Az Európai Közösségek Hivatalos Kiadványainak Hivatala

2009 — 46 oldal — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2838-5

Doi: 10.2861/6970

Hogyan lehet hozzájutni az EU kiadványaihoz?

Térítés ellenében hozzáférhető kiadványok:

- az EU-könyvesbolt (EU Bookshop) útján (<http://bookshop.europa.eu>);
- könyvkereskedőjétől a könyv címe, kiadója és/vagy ISBN száma alapján;
- közvetlenül értékesítési ügynökeinktől. Elérhetőségeik megtalálhatóak a <http://bookshop.europa.eu> honlapon, vagy lekérdezhetőek a +352 2929-42758 faxszámra küldött üzeneten keresztül.

Ingyenes kiadványok:

- az EU-könyvesbolt útján (<http://bookshop.europa.eu>);
- az Európai Bizottság képviselőitől és küldöttségeitől. Elérhetőségeik megtalálhatóak a <http://ec.europa.eu> honlapon, vagy lekérdezhetőek a +352 2929-42758 faxszámra küldött üzeneten keresztül.

BELSŐ POLITIKÁK FŐIGAZGATÓSÁGA
TEMATIKUS OSZTÁLY **B**
STRUKTURÁLIS ÉS KOHÉZIÓS POLITIKÁK



BA-80-09-866-HU-C

Feladat

A tematikus osztályok olyan kutatási egységek, amelyek szakmai tanácsadást nyújtanak a bizottságoknak, parlamentközi küldöttségeknek és más parlamenti szervezeteknek.

Politikai területek

Mezőgazdaság és vidékfejlesztés
Kultúra és oktatás
Halászat
Regionális fejlesztés
Közlekedés és idegenforgalom

Dokumentumok

Látogassa meg az Európai Parlament honlapját: <http://www.europarl.europa.eu/studies>

FÉNYKÉPET KÉSZÍTETTE: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



ISBN 978-92-823-2838-5

