

# EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

---

*Plenárisülés-dokumentum*

**A6-0014/2008**

29.1.2008

## **JELENTÉS**

a fenntartható közlekedés európai politikájáról, az európai energiaügyi és környezetvédelmi politikák figyelembevételével  
(2007/2147(INI))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Gabriele Albertini

## TARTALOMJEGYZÉK

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY .....	3
INDOKOLÁS .....	11
VÉLEMÉNY A KÖRNYEZETVÉDELMI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ÉS ÉLELMISZER- BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL .....	18
VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL .....	22
A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE.....	26

## **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY**

### **a fenntartható közlekedés európai politikájáról, az európai energiaügyi és környezetvédelmi politikák figyelembevételével (2007/2147(INI))**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel az Európai Tanács 2007. március 8-i és 9-i ülésének elnökségi következtetéseire az „Európai tanácsi cselekvési terv (2007–2009) – Európai energiapolitika” (7224/07) Európai Tanács általi jóváhagyása tekintetében,
- tekintettel a „Közlemény a kikötőkre vonatkozó európai politikáról” című bizottsági közleményre (COM(2007)0616),
- tekintettel „Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása” című bizottsági közleményre (COM(2007)0608),
- tekintettel „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” című bizottsági közleményre (COM(2007)0607),
- tekintettel „Az Európai Unió teherszállítási stratégiája: az európai teherszállítás hatékonyságának, integrációjának és fenntarthatóságának fokozása” című bizottsági közleményre (COM(2007)0606),
- tekintettel „A városi mobilitás új kultúrája felé” című bizottsági zöld könyvre (COM(2007)0551),
- tekintettel a környezetvédelmi és a kapcsolódó politikai célokra szolgáló piaci alapú eszközökről szóló bizottsági zöld könyvre (COM(2007)0140),
- tekintettel „A 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keret – A Bizottság álláspontja a CARS 21 magas szintű csoport zárójelentésével kapcsolatban – Hozzájárulás az EU növekedési és foglalkoztatási stratégiájához” című bizottsági közleményre (COM(2007)0022),
- tekintettel „A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményei” című bizottsági közleményre (COM(2007)0019),
- tekintettel „A globális éghajlatváltozás 2 Celsius-fokra való csökkentése – Az előttünk álló út 2020-ig és azon túl” című bizottsági közleményre (COM(2007)0002),
- tekintettel „Az európai energiapolitika” című bizottsági közleményre (COM(2007)0001),
- tekintettel a „Megújulóenergia-útiterv – Megújuló energiák a XXI. században: egy fenntarthatóbb jövő építése” című bizottsági közleményre (COM(2006)0848),
- tekintettel a „Jelentés a bioüzemanyagok terén elért haladásról – Jelentés a

bioüzemanyagoknak és más megújuló üzemanyagoknak az Európai Unió tagállamaiban történő használata terén elért haladásról” című bizottsági közleményre (COM(2006)0845),

- tekintettel az „Energiahatékonysági cselekvési terv: a lehetőségek kihasználása” című bizottsági közleményre (COM(2006)0545),
  - tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című bizottsági közleményre (COM(2006)0314),
  - tekintettel a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégiáról szóló 2007. október 24-i állásfoglalására<sup>1</sup>,
  - tekintettel az „Európai teherszállítási logisztika – a fenntartható mobilitás kulcsa” című, 2007. szeptember 5-i állásfoglalásra<sup>2</sup>,
  - tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című 2007. július 12-i állásfoglalására<sup>3</sup>,
  - tekintettel a személygépkocsikra vonatkozó adókról szóló tanácsi irányelvre irányuló javaslatról<sup>4</sup> a 2006. szeptember 5-i első olvasat során kialakított álláspontjára,
  - tekintettel a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelvet módosító 2006. május 17-i 2006/38/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre<sup>5</sup>,
  - tekintettel a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999. július 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre<sup>6</sup> (Euromatrica irányelv),
  - tekintettel eljárási szabályzatának 45. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság és a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság véleményére (A6-0014/2008),
- A. mivel a fenntartható fejlődés – mint általánosan érvényes uniós célkitűzés – célja, hogy bolygónkon a mai és a jövő generációk számára folyamatosan javítsa az életminőséget és a jólétet,
- B. mivel az EU 25 tagállamában a teljes energiafogyasztás egyharmadáért a közlekedési ágazat felelős – a hajózás és a csővezetékek nélkül –, és mivel ennek 83%-át a közúti közlekedés teszi ki, amely a legnagyobb mennyiségű energiát felhasználó közlekedési

---

<sup>1</sup> *Elfogadott szövegek*, P6\_TA(2007)0469.

<sup>2</sup> *Elfogadott szövegek*, P6\_TA(2007)0375.

<sup>3</sup> *Elfogadott szövegek*, P6-TA(2007)0345.

<sup>4</sup> HL C 305 E, 2006.12.14., 85. o.

<sup>5</sup> HL L 157, 2006.06.09., 8. o.

<sup>6</sup> HL L 187, 1999.7.20., 42. o.

mód,

- C. mivel az EU 25 tagállama olajszükségletének 70%-át a közlekedési ágazat igényli; mivel ez az ágazat energiaellátását tekintve 97%-ban fosszilis tüzelőanyagokra támaszkodik, így a villamos energia csupán 2%-ot (amelynek nagy része atomenergia), a bioüzemanyagok pedig mindössze 1%-ot tesznek ki,
  - D. mivel a különböző közlekedési módok energiahatékonysága az elmúlt években jelentősen nőtt, és mivel ez lehetővé tette a vele járó kilométerenkénti CO<sub>2</sub>-kibocsátás számottevő csökkentését; mivel ezt a javulást azonban közömbösítik a közlekedési ágazatban egyre növekvő kereslet hatásai,
  - E. mivel így a közlekedési ágazatból eredő kibocsátás összességében véve továbbra is nő: 2005-ben az EU jelenlegi 27 tagállamában csak a közlekedési ágazat az üvegházhatást okozó gázok (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O) teljes kibocsátásának 24,1%-át tette ki, és a Bizottság előrejelzése szerint az energiaigénye a mostani értékhez képest 2030-ig legalább 30%-kal fog nőni,
  - F. mivel a közúti közlekedésből fakadó káros kibocsátások a technológiai innovációk és a gépjárműipar kiterjedt erőfeszítései eredményeként csökkentek; mivel ezt az eredményt különösen a katalizátorok, a finomrészeszske-szűrők és más technológiák bevezetésével sikerült elérni, amelyek segítségével az elmúlt 15 évben a NO<sub>x</sub>- és a szennyezőrészeszske-kibocsátást 30 és 40% közötti mértékben lehetett csökkenteni; mivel azonban a javulások ellenére a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló, a gépjárműgyártók önkéntes megállapodásából fakadó célkitűzések csak részben teljesültek,
  - G. mivel a járművekből eredő CO<sub>2</sub>-kibocsátás 40%-a, illetve más szennyezőanyagok ilyen eredetű kibocsátásának 70%-a a városi közlekedésből fakad, és mivel az elsősorban a nagyvárosokra koncentrálódó forgalmi torlódások a GDP mintegy 1%-ával egyenlő költséget jelentenek az EU számára,
  - H. mivel a 2004-ben jóváhagyott, kiemelt transzeurópai közlekedési projektek 70%-a a vasúti és a hajón történő közlekedéssel kapcsolatos, amelyeket kevésbé szennyező közlekedési módokként tartanak számon,
  - I. mivel az Európa Tanács fent említett elnökségi következtetéseiben az EU határozott és egyoldalú kötelezettséget vállalt arra, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását az 1990-es szinthez képest legalább 20%-kal csökkenti,
1. úgy gondolja, hogy a 20. század egyik legnagyobb vívmánya és kihívása a mobilitás, és hogy a fenntartható közlekedésnek megfelelő egyensúlyt kell teremtenie a különböző, gyakran egymással ellentétes érdekek között, egyidejűleg törekedve arra, hogy összeegyeztesse a polgárok egyik alapvető jogának tekintett mobilitást, a közlekedési ágazat gazdasági és foglalkoztatási értelemben vett fontosságát, a helyi és globális környezet iránti felelősséget és a polgárok biztonsághoz, életminőséghez és egészséghez való jogát;
  2. rámutat a közlekedési ágazat fontosságára a foglalkoztatás, a növekedés és az innováció terén, és úgy véli, hogy a biztonságos és megfizethető áron biztosított mobilitás

életmódunk egyik elengedhetetlen feltétele; következésképpen – nem feledve, hogy a fenntartható mobilitás környezetvédelmi szempontú követelményeit prioritásként kell kezelni – valószínűtlennek gondolja, hogy a polgárok támogatnák a szélsőséges intézkedéseket<sup>1</sup>;

3. véleménye szerint ahhoz, hogy az európai közlekedés energetikai és környezetvédelmi szempontból fenntarthatóvá tételének célkitűzése megvalósuljon, egymást kölcsönösen támogató és kiigazító politikák együttes alkalmazására van szükség, biztosítva ezáltal a közlekedési ágazatot, az államot és a polgárokat képviselő, egyre több érdekelt fél bevonását; meggyőződése, hogy csak az intézkedések megfelelő kombinációjának alkalmazásával válik lehetővé mind az egyedi cselekvések hátrányos hatásainak csökkentése, mind pedig annak segítése, hogy a polgárokat meggyőzzék az ilyen cselekvések elfogadásáról;
4. úgy véli, hogy a politikák ilyen jellegű elegyének különösen a következőkből kell állnia:
  - a) technológiai fejlesztés (az energiahatékonyságot növelő intézkedések; a motorokra és üzemanyagokra vonatkozó új szabványok/szabályozás; új technológiák és alternatív üzemanyagok használata),
  - b) piacialapú eszközök (a környezeti hatáson vagy a forgalmi torlódáson alapuló díjak/viteldíjak, adóösztönzők, a különböző közlekedési módok egyedi jellemzőit figyelembe vevő kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS)), valamint
  - c) kísérő intézkedések, hogy lehetővé tegyék a közlekedési eszközök és infrastruktúrák lehető leghatékonyabb kihasználását, és hogy a vállalatokat és a polgárokat a szokásaik megváltoztatására ösztönözzék;
5. fenntartja, hogy az EU-nak és a tagállamoknak erőfeszítéseiket a rendszer fő elemeire kell összpontosítaniuk, nevezetesen:
  - a) a sűrű forgalmú nagyvárosokra és városi térségekre, ahol a legtöbb helyváltoztatásra kerül sor,
  - b) a városokat összekötő fő európai folyosókra, az EU legnagyobb arányú belső és nemzetközi kereskedelmét bonyolító útvonalakra, valamint
  - c) a környezetvédelmi szempontból érzékeny területekre (az alpesi régió, a Balti-tenger stb.);
6. felhívja a figyelmet a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére irányuló közösségi stratégiáról szóló fent említett állásfoglalására, amely támogatja az új gépkocsik kibocsátásának 125 g CO<sub>2</sub>/km értékre csökkentését szolgáló jogszabályi keretet, amely érték a járművek motorjainak technológiai fejlesztésével érendő el, valamint egyéb technológiai fejlesztések és a bioüzemanyagok fokozottabb felhasználása révén 10 g CO<sub>2</sub>/km mértékű további csökkentést ír elő;

---

<sup>1</sup> Lásd „Hozzáállás az EU közlekedéspolitikájával kapcsolatos kérdésekhez”, Eurobarometer Flash 206b., EU-s közlekedéspolitika.

7. fenntartja, hogy ehhez hasonlóan piacialapú eszközöket kell alkalmazni az alacsony üzemanyag-fogyasztású és alacsony kibocsátású járművek népszerűsítéséhez, például adómentességeket, a járművekkel kapcsolatos jövedéki adók reformját – hogy az figyelembe vegye a szennyezőanyag-kibocsátást és az üzemanyag-fogyasztás hatékonyságát –, ösztönzőket a rendkívül környezetszennyező járművek leselejtezésére és alacsony kibocsátású, új járművek vásárlására; ezeket fontos intézkedésnek tartja, amelyek segítenék a gépjárművek gyártóit is abban, hogy az új jogszabályi keret által előírt kötelezettségek kielégítésével járó költségeket visszanyerjék;
8. sürgeti ezért a Tanácsot és a tagállamokat, hogy magatartásuk tükrözze az Európai Tanács 2007. március 8-i és 9-i ülésén mutatott eltökéltséget, azáltal, hogy:
  - a) elfogadják a személygépkocsikkal kapcsolatos adókról szóló irányelvre irányuló fent említett javaslatot, hogy a gépkocsikkal kapcsolatos adók a szennyezőanyag-kibocsátáshoz és az üzemanyag-fogyasztás hatékonyságához legyenek köthetők; és
  - b) további késedelem nélkül megreformálják adórendszerüket oly módon, hogy jelentősebb ösztönzőket biztosítsanak a tisztább járművekhez;
9. jóváhagyja a Bizottság által a fent említett zöld könyvben a környezetvédelmi és ehhez kapcsolódó politikai célokot szolgáló piacialapú eszközökkel kapcsolatban felvetett kérdést, a koordinációs eljárás alkalmazásának, illetve a tapasztalatok és a legjobb gyakorlatok cseréje lehetőségét illetően annak érdekében, hogy ösztönözni lehessen a közlekedési díjszabási rendszerek és a környezetvédelmi adóztatás nemzeti szintű reformjait, azok aktívabb ellenőrzése mellett; felhívja továbbá a Bizottságot, hogy tegyen lépéseket e cél elérésére;
10. felhívja a Tanácsot és a tagállamokat, hogy fokozzák az infrastruktúrába és az intelligens közlekedési rendszerekbe történő beruházásaikat, különösen az alábbiak céljából:
  - a) a transzeurópai hálózat prioritásként kezelt projektjeinek mihamarabbi befejezése, mivel ezek nélkülözhetetlenek a teherszállítás logisztikája és a fenntartható európai közlekedéspolitikára szempontjából;
  - b) a városi térségekben és az érzékeny területeken haladó folyosókon tapasztalható torlódások problémájának orvoslása; és
  - c) az intermodális közlekedés javítása;
11. sürgeti a Bizottságot, hogy legkésőbb 2008 júniusáig nyújtson be átfogó, átlátható, általánosan alkalmazható modellt az összes közlekedési mód externális költségeinek felmérésére, amelyre az infrastruktúra használatáért fizetendő díjak jövőbeli kiszámítását alapozni lehet; megállapítja, hogy a 2006/38/EK irányelv értelmében az említett modellt ki kell egészíteni az externális költségek internalizálása következtében kifejtett hatás valamennyi közlekedési módra kiterjedő elemzésével, illetve a modell bevezetésének valamennyi közlekedési módot felölelő stratégiájával; azt várja továbbá a Bizottságtól, hogy a fenti kezdeményezés alapján készítsen jogalkotási javaslatokat, kezdve az euromatricáról szóló irányelv felülvizsgálatával;

12. meggyőződése, hogy a városi torlódás problémáját – amely a járművekből származó CO<sub>2</sub>-kibocsátás 40%-áért, más szennyezőanyagok kibocsátásának pedig 70%-áért felelős – eltökéltebb módon kell kezelni, a szubszidiaritás elvének sérelme nélkül, egész Európára kiterjedő együttműködési és koordinációs stratégiát alkalmazva;
13. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat annak elemzésére, hogy a közlekedési infrastruktúra és az erre alkalmazott tarifák milyen módon befolyásolják a városok fejlődését és a közlekedési szolgáltatások iránti jövőbeli keresletet;
14. véleménye szerint a hatékony városi mobilitási politikának a személy- és a teherszállítást egyaránt figyelembe kell vennie, és ezért azt a lehető legteljesebb mértékben integrált megközelítésre kell alapozni, összegyűjtve az egyes problémákhoz leginkább megfelelő megoldásokat; szilárdan hisz abban, hogy a városi térségek gazdaságilag megalapozott lehetőséggel rendelkeznek ahhoz, hogy a modális váltást előmozdító politikákkal szolgáljanak a tömegközlekedés, a gyaloglás és a kerékpározás javára, illetve a városi logisztika új megközelítése céljából; ennek kapcsán elengedhetetlennek tartja a következőkre történő összpontosítást: a technológiai innovációra (az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) szélesebb körű használatára), a meglévő infrastruktúra – különösen a keresletgazdálkodási intézkedések (torlódási díjak vagy úthasználati díjak) segítségével történő – jobb kihasználására, a városi teherszállítás optimális integrálására vonatkozó innovatív megoldásokra, és végül a személygépkocsik használatának csökkentését szolgáló új módszerekre – például car-sharing (több ember használja ugyanazt az autót különböző időpontokban) és car-pooling (az emberek ugyanazt az autót ugyanazon utazás során osztják meg egymás között), továbbá az otthoni munkavégzésre;
15. rámutat az enyhébb intézkedések fontosságára a fenntarthatóbb közlekedés céljának megvalósítása terén, és fontosnak tartja, hogy a polgárok képesek legyenek tájékozott döntéseket hozni a közlekedési eszközökkel és a vezetési magatartással kapcsolatban; kéri a fogyasztók tájékoztatásának javítását, és aktívabb oktatási és népszerűsítő kampányok folytatását a fenntarthatóbb közlekedési eszközök és közlekedési modellek támogatása érdekében;
16. úgy véli, hogy a vasúti közlekedésben – amely kevesebb energiafelhasználással és alacsonyabb CO<sub>2</sub>-kibocsátással járó közlekedési mód (nem utolsó sorban azért, mert atomerőművekből nyert villamos energiát használ fel) – jelentős kiaknázatlan potenciál rejlik, nemcsak a teherszállítási logisztikát illetően, hanem a rövid és középtávú személyszállítás tekintetében is;
17. felhívja a Bizottságot, a tagállamokat és a vasúti ágazatot, hogy
  - a) a lehető leghamarabb hozzák létre az egységes európai vasúti térséget vagy vasúti piacot,
  - b) e célt szem előtt tartva szüntessék meg a technikai akadályokat, és haladjanak az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) és az interoperábilis megoldások felé, továbbá
  - c) javítsák a teher- és személyszállítási szolgáltatásokat és a szolgáltatás minőségét;



18. úgy véli, hogy bár a légitársaságok az elmúlt tíz évben utaskilométerenként 1–2%-kal csökkentették az üzemanyag-fogyasztásukat, és a zajkibocsátás jelentősen csökkent, a polgári légi közlekedés környezeti hatása a forgalom számottevő növekedése miatt emelkedett; ezért arra szólít fel, hogy:
- a) a légi közlekedést fel kell venni a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe, és nagyobb mértékben használják ki az új generációs európai légiforgalom-irányítási rendszert (SESAR - egységes európai égbolt – légiforgalom-irányítási kutatás);
  - b) a repülőtereken kibocsátástól függően differenciált fel- és leszállási díjakat kell alkalmazni;
  - c) létre kell hozni a „Tiszta égbolt közös technológiai kezdeményezést” a CO<sub>2</sub> és NO<sub>x</sub> kibocsátás és a zajszennyezés csökkentése érdekében,
  - d) meg kell szüntetni az európai légtér széttöredezettségét a valóban egységes európai légtér gyors kialakítása által;
  - e) gyakorlati lépéseket kell tenni a repülőtéri zsúfoltság enyhítésére; valamint
  - f) biztosítani kell a repülőterek jobb intermodális és logisztikai integrációját, előmozdítva a vasutakkal való összeköttetésüket;
19. megállapítja, hogy a hajózásból eredő kibocsátások folyamatosan nőnek, és különösen azt ajánlja, hogy
- a) csökkentsék a CO<sub>2</sub>, a SO<sub>2</sub> és a nitrogén-oxid kibocsátását, és a hajókból származó egyéb kibocsátásokat,
  - b) meg kell kezdeni és ösztönözni kell a megújuló energiaforrások, például a nap- és szélenergia használatát,
  - c) a kikötő hajókat szárazföldi forrásokból származó üzemanyaggal kell feltölteni,
  - d) gondosan mérlegelendő lehetőségnek kell tekinteni, hogy a kibocsátási egységek kereskedelmének alkalmazása terjedjen ki ezekre a kibocsátásokra, anélkül, hogy büntetnék ezt a szállítási módot, amely (a belvízi hajózással együtt) a legkörnyezetkímélőbb, és előnyben kell részesíteni a környezet számára nagyobb terhet jelentő más szállítási módokat; és
  - e) ki kell alakítani az integrált európai folyami politikát, így támogatva az olyan kezdeményezéseket, mint a NAIADES (európai cselekvési program a belvízi szállítás érdekében), amely tovább javítja a belvízi közlekedést és a belvízi közlekedés környezeti teljesítményét;
20. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fektessenek be a kikötői létesítmények korszerűsítésébe az Európai Unió tengeri kikötőiben és a belvízi kikötőkben egyaránt, hogy lehetővé váljon az áruk és az utasok egyik közlekedési rendszerből a másikba történő gyors átrakodása, illetve átszállása, lehetővé téve ezáltal a közlekedés terén az energiafogyasztás csökkentését;

21. elengedhetetlennek tekinti a logisztika, a teherszállítás rakodási tényezői és az intermodális közlekedés javítását; ezért javasolja a közlekedés belső piacának teljes megvalósítását, és sürgeti a Bizottságot, hogy a lehető leghamarabb cselekedjen a fent említett európai teherszállítási logisztikáról szóló cselekvési terv alapján, különösen hangsúlyozva a „zöld folyosók” koncepciójának fejlesztését;
22. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy növeljék befektetéseiket a közlekedés terén annak érdekében, hogy lehetővé váljon az energiahatékonyabb és a széndioxid-kibocsátást csökkentő technológiák kifejlesztése; felhívja a Bizottságot, hogy a többéves pénzügyi keret 2009. évi felülvizsgálata során a környezet, az energia és a közlekedés tekintetében számottevően növelje a K+F általános pénzügyi támogatását;
23. támogatja a Bizottságot olyan kezdeményezésekben, amelyek eredményesebben kapcsolják össze a fenntartható közlekedést és az idegenforgalmat, ideértve a környezetkímélőbb közlekedési eszközök használatát, pl. a tömegközlekedés és a kerékpározás összekapcsolását;
24. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

## INDOKOLÁS

A közlekedési ágazat példa nélküli kihívás előtt áll, amely az egyre növekvő keresletből, a világ fosszilisüzemanyag-készleteivel kapcsolatos aggodalmakból, a városi közlekedést és a városokat összekötő folyosókat érintő növekvő torlódásból, és végezetül a környezetre, az emberi egészségre és az éghajlatváltozásra gyakorolt káros hatásaiból fakad.

A jelenlegi – európai és egyéb szinten zajló – vita, valamint az európai közlekedés környezetvédelmi és energetikai szempontból fenntarthatóbbá tételét célzó bizottsági közlemények és javaslatok fényében az előadó meg van győződve arról, hogy az ágazatnak nagy horderejű és széles körű kihívásokra kell választ adnia.

A közlekedési ágazatot ugyanis a következőkre kéri: csökkentse a különböző közlekedési módokból származó kibocsátásokat; szabaduljon meg a fosszilis üzemanyagoktól való szinte teljes függőségtől; tegye intenzívebbé az energia megújuló formáival kapcsolatos kutatást, és dolgozzon ki új szabványokat az ezek nyomán születő új motorokra és energiaforrásokra nézve; hajtson végre beruházásokat új vagy korszerűsített infrastruktúrákba – mindenekelőtt a transeurópai hálózatokba – és intelligens közlekedési rendszerekbe; városainkat fenntartható városi mobilitást eredményező módon formálja át; útdíjak és egyéb díjak formájában kínáljon „tisztességes” közlekedési árakat; valamint ösztönözze a modális váltást, és javítsa az interoperabilitást. E felszólítások kapcsán az előadó a következő kérdéseket teszi fel: Hol kezdjük? Melyek a legígéretesebb intézkedések? Van-e pénzünk mindezek elvégzésére? Általában véve konszenzust biztosítanak-e az intézkedések a lakosság körében?

Az előadó úgy érzi, hogy a kihívás teljesítésének egyetlen megfelelő módja a politikák jól megválasztott ötvözésében rejlik. A szakemberek publikációi és több új keletű tanulmány azt a véleményt fogalmazta meg, hogy amennyiben a közlekedésből eredő kibocsátásokat jelentősen csökkenteni akarjuk, egymást kölcsönösen támogató és kiigazító politikák együttes alkalmazására van szükség, biztosítva ezáltal az ágazatban érdekelt felek növekvő mértékű bevonását.

Az előadó úgy gondolja, hogy az európai közlekedésből eredő üvegházhatást okozó gázok kibocsátásainak, az üzemanyag-fogyasztásnak és a légszennyezésnek a csökkentése érdekében alapvetően fontos az egyes politikák kombinálása és koordinálása, hogy az eredmény a politikák olyan elegye legyen, amely az összes közlekedési módra kiterjed, és az üzemanyag-hatékonyság tekintetében nagyra törő célokat, a gépkocsikat és üzemanyagokat illetően szigorúbb előírásokat, a közúti és légi közlekedés iránti keresletnek az árképzési politikán keresztül megvalósítandó csökkentését, végül pedig a logisztikának, illetve a polgárok viselkedének megváltoztatását határozza meg.

Ez a megközelítés alapvetően három pillérre épül: technológiai innovációra (új technológiák és alternatív üzemanyagok), árképzésre (a közlekedési ágazat díjszabási rendszerének reformja, hogy figyelembe vegye a környezeti hatásokat is, példa ebben a kategóriában az euromatrica és a fosszilis üzemanyagok adója), valamint kísérő intézkedésekre, hogy lehetővé tegyék a gépkocsik és infrastruktúrák használatának optimalizálását, és a polgárokat szokásaik megváltoztatására ösztönözzék.

Ami az első pillért illeti, születtek viszonylag friss javaslatok, amelyeket széles körben megvitattak, és amelyek mind a motorok, mind az üzemanyagok technológiai tökéletesítéséhez kapcsolódtak. A konszenzus abban áll, hogy a technológiai fejlesztésbe való beruházás eredményezi a legnagyobb mértékű költséghatékonyságot. Ezért helyes új motor- és üzemanyagszabványokat javasolni. Ha azonban meg kívánjuk kímélni az iparágat és a polgárokat a beruházás költségeinek terhétől, olyan integrált megközelítés követésére kell törekednünk, amely ötvözi az egymást kölcsönösen támogató és kiigazító, párhuzamosan futó politikákat, és egyre nagyobb számú érdekelt bevonásával járnak. Az ilyen jellegű integrált megközelítésnek ki kell terjednie a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésének valamennyi lehetőségére, például az infrastruktúrára, a felhasználók magatartására, a bioüzemanyagokra és a járműtechnológiára.

A tagállamokat arra szólítják fel, hogy vegyenek részt a fenti kihívás leküzdésében (második pillér). A kibocsátások csökkentését és a fenntartható mobilitás előmozdítását célzó közelmúltbeli európai jogalkotási javaslatokat az egyes országok építő jellegű intézkedéseinek kell kísérniük, amelyek az adóreformokra, a környezetvédelmi ösztönzőkre és az infrastruktúrába való beruházásra vonatkoznak. Sajnos azonban nyilvánvaló, hogy a tagállamok bizonyos mértékig vonakodnak cselekedni, de legalábbis hiányzik az ehhez szükséges ambíciójuk.

A harmadik pontot – az infrastruktúrát – tekintve továbbra is a közúti közlekedési projektek kapnak hangsúlyt, a vasúti projektek kárára. A transeurópai hálózatok megvalósulása egyelőre távoli képek tűnik, az EU hozzájárulása pedig minimális ahhoz a teherhez képest, amelyet az egyes tagállamoknak kell viselniük. Utóbbiakat tehát fel kell szólítani arra, hogy tegyenek meg minden tőlük telhetőt annak elkerülése érdekében, hogy veszélybe kerüljön a TEN-T hálózat teljes működése és létjogosultsága.

Ami az infrastruktúra használatát illeti, a legsürgetőbb szükséglet az, hogy meghatározzák az összes közlekedési eszköz externális költségeinek felmérését szolgáló, általánosan alkalmazható modellt annak érdekében, hogy a jövőben alapként szolgáljon az ilyen költségek útdíjak és egyéb díjak révén végzett internalizálásához.

Egy másik kérdés, amelyről nem szabad megfeledkezni, az „intelligens” közlekedési rendszerek szerepe. Ezt nagyban erősíteni kell, nemcsak intelligens közlekedési lámpák üzembe helyezésével, hanem a közlekedési rendszer szükséges kiterjedt reformjának végrehajtásával, valamint a keresletnek a fenntarthatóbb közlekedési modellek vagy módok felé történő elmozdítása céljából piacialapú intézkedések meghozatalával is.

Az előadó szilárdan hiszi, hiábavaló lenne arra törekedni, hogy az egész területet egyszerre lefedjék; az erőfeszítéseknek ehelyett a rendszer azon részeire kell összpontosítani, amelyek a legnagyobb valószínűséggel befolyásolják annak egészét, nevezetesen a sűrű forgalmú városi térségekre és nagyvárosokra, a városokat összekötő fő európai folyosókra és a környezetvédelmi szempontból érzékeny területekre.

A levegőminőség javítását szolgáló politikáknak mindenekelőtt a városi térségeket és nagyvárosokat kell megcélozniuk, valamint a környezetvédelmi szempontból különösen érzékeny területeket, ahol a hatás igen széles körű lenne. Mivel a CO<sub>2</sub> és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása általában szorosan összefügg a közlekedési ágazat iránti teljes kereslettel, a kapcsolódó politikáknak elsősorban a városi térségekre és a városokat összekötő

fő folyosókra kell összpontosítaniuk.

Az előadó e tekintetben is megfelelőbbnek tartja, hogy azokat az intézkedéseket kezeljék prioritásként, amelyek rövid távon valószínűleg eredménnyel járnak, ezáltal törekedve a meglévő közlekedési hálózatok használatának maximalizálására és javítására, a következők révén:

- a) az összes közlekedési mód üzemanyag-hatékonyságának növelése;
- b) az árak kiigazítása oly módon, hogy – legyen szó személy- vagy teherszállításról – a polgároknak figyelembe kelljen venniük az utak teljes költségét és döntéseik következményeit;
- c) a kibocsátáskereskedelmi rendszeren alapuló, innovatív intézkedések megtétele;
- d) a városi térségek tekintetében a tömegközlekedés, a kerékpározás és a gyaloglás felé történő modális váltást ösztönző politikák végrehajtása; kezdeményezések indítása – különösen az árképzéssel kapcsolatban vagy enyhébb intézkedések formájában –, amelyek célja, hogy a teherszállítást illetően a forgalmat a közutakról a vasutakra helyezték át;
- e) a közúti közlekedés hatékonyabb szervezése;
- f) az úthasználók felelősebb magatartásra történő ösztönzése;
- g) felszíni közlekedés integrált megközelítésen alapuló használata, és ennek megfelelő tervezése.

Végezetül pedig az előadónak meggyőződése, hogy a városi mobilitást és különösen a járművekből eredő CO<sub>2</sub>-kibocsátás 40%-áért, illetve más szennyezőanyagok ilyen eredetű kibocsátásának 70%-áért felelős városi zsúfoltság problémáját különös figyelmet érdemlő kérdésként kell kezelni. Annak ellenére, hogy a kapcsolódó problémák (torlódás, balesetek, szennyezés, zaj, az a tény, hogy a tömegközlekedés gyakran nem igazán versenyképes, az utazással töltött idő stb.) összetettek, és továbbra is hosszú út áll előttünk, mire a városi közlekedés hatékony, fenntartható tervezése valósággá válik, úgy gondolja, hogy a városi térségek szilárd gazdasági potenciállal bírnak a további modális váltás és a keresletgazdálkodási politikák (torlódási díjak vagy úthasználati díjak) tekintetében. A fellépésnek visszafordíthatónak és idővel módosíthatónak kell lennie, hogy például a szennyezőbb módok használatának visszaszorítását szolgáló intézkedéseket az alternatív módok elérhetővé válásával fokozatosan erősíteni lehessen. Szintén elengedhetetlen, hogy az intézkedések hatását nyomon kövessék, és a legjobb gyakorlat cseréjének ösztönzése érdekében közzétegyék a megállapításokat. Európai szinten sokat lehetne tenni azért, hogy elmozdulás történjen ebbe az irányba. Csak egy példa: az úthasználati díjak Londonban. Az a tény, hogy ezt a politikát ilyen széles körben vitatták meg, követték nyomon és értékelték, nemcsak más városokat ösztönzött a példa követésére, hanem mindenekelőtt magának a rendszernek a folyamatos tökéletesítéséhez vezetett. Ez a tapasztalat tanulságos más városok számára, és segítheti őket annak megértésében, mit kell tenni a hatékonyság javításáért, milyen tényezők játszanak szerepet a sikerben, hogyan lehet leküzdeni a társadalmi elfogadás problémáját, és – ami a legfontosabb – mire van szükség ahhoz, hogy a legtöbb új politika

végrehajtásakor elkerülhetetlen úttörő szakaszon túllépjenek.

## Policy clusters and measures

Policy clusters	Measures	Descriptions
<b>Technological improvement (vehicles and fuels)</b>	Reduction of CO <sub>2</sub> emissions and fuel consumption	Compulsory targets for CO <sub>2</sub> emissions of cars (120g/km) and vans (175 g/km) by 2012, also through Emission Trading Schemes for car manufacturers
	Increase efficiency in automotive sector	Reduction of vehicle weight and resistance factors; efficiency requirements automobile air conditioning system
	Labelling scheme for tyres	Standards to measure tyre rolling resistance 2008
	Labelling scheme of car fuels	New CO <sub>2</sub> labelling scheme for amended car fuels efficiency directive (1999/94EC)
	R&D on efficient vehicles	Support of project to develop more efficient vehicles
	Improved fuels	Development of the second generation of biofuels and alternative fuels able to reduce CO <sub>2</sub> and air pollution emissions
<b>Pricing and taxation</b>	Road vehicles taxation reform	Passenger cars taxes linked to CO <sub>2</sub> emission levels
		Fiscal incentives to encourage the cleanest LDV classes
		Inclusion of land transport in CO <sub>2</sub> emissions trading
	Pricing Interurban Roads	Application of "Eurovignette" Directive (1999/62) and its amended version (Directive 2006/38/EC)
		Attention to congested corridor and sensible areas (i.e. Alpine region)
		Internalisation of external costs of transport
Road pricing in urban areas	Congestion pricing, value pricing, road tolls and HOV lanes	
Tradable mobility credits	Tradable permit schemes among car drivers in urban areas	
<b>Long distance travel (passengers and freight)</b>	Rail interoperability	Improving the seamless movement of trains across Europe, both on High Speed and conventional rail networks
	Harmonised regulation systems	Provide fair competition of rail operators across EU
	Rail efficiency	Increase technical unit efficiency of rail
	Rail passenger services quality	Stimulating rail usage by increasing the quality (rolling stock, ICT, ticketing, etc.)
	Intermodal facility for passengers	Develop service integration by mode (train, air, maritime, road) and trip (long/short distance)
	Intermodal facility for freight	Intermodal loading units and freight integrators. Freight facility incentives to offset the capital costs of providing rail freight handling and operating facilities
Rail capacity	Improve rail capacity by using advantage technology in key corridors (metropolitan areas) and rail bottlenecks	

<b>Policy clusters</b>	<b>Measures</b>	<b>Descriptions</b>
<b>Liveable cities</b>	Improve public transport services	Systems providing high quality PT service and convenient Light Rail Transit on urban corridors
	Regulation incentive effectiveness	Policy changes to encourage transport service competition, innovation and efficiency
	Park&Ride facilities and access to PT	Providing convenient parking at transit and rideshare stations
	Walking and cycle facilities	Strategies for improving bicycle transport and walking conditions
	Transport Demand Management	Develop car sharing and car pooling services as a substitute for private vehicle ownership and encourage ridesharing Commuting and school travel planning that encourage more efficient transport mode (shift from car to public transport and environmental mode)
	Integrated planning	Land use, environmental and transport integration, reduction of urban sprawl, encourage the LEZ (Low Emission Zone)
<b>ICT (Information Communication Technology)</b>	Real time and pre-trip information	Real time road traffic and PT travel information; travel planning systems to optimise use of combined modes of transport
	Teleworking / teleconferencing	Use of telecommunications as a substitute for business and commuter travels
	Telebanking / teleshopping	Use of telecommunications as a substitute for physical travel
	Research and Development	Application and technology including Galileo programme
<b>Eco-friendly behaviour</b>	Eco-driving	Strategies for improving driving behaviour, energy-efficiency and traffic safety among drivers
	De-marketing of car	Campaign to de-market cars to change public attitudes and develop environmental certification (ecolabels)
<b>Logistics</b>	Logistic management (integrated supply chain)	Strategies to improve the efficiency of freight transport and storage
	City logistics (freight distribution centres and regulation)	Strategies to improve the efficiency of freight distribution in urban areas
	Increased load factor	Strategies to optimise the load capacity of freight vehicles
<b>Air and Maritime</b>	Operation rules for ports	Rules on pilotage, cargo handling, stevedoring
	Marco Polo Programme	Modal shift, catalyst and common learning actions
	Vessel traffic monitoring	Monitoring System to prevent illegal discharges at sea and help in recognise ships and their environmental performances
	Single European sky	Management of air traffic and thereby facilitate further cost reductions and demand growth
	Environmentally differentiated charges at terminals	Differentiate terminal fees and charges according to the level of pollutants emitted/discharged and noise produced mainly by ships and aircrafts

Source: TRT, 2007.





22.11.2007

## VÉLEMÉNY A KÖRNYEZETVÉDELMI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ÉS ÉLELMISZER- BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

a fenntartható közlekedés európai politikájáról, az európai energiaügyi és környezetvédelmi politikák figyelembevételével  
(2007/2147(INI))

A vélemény előadója: Edite Estrela

### JAVASLATOK

A Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság felhívja a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. őszinte aggodalmát fejezi ki a közlekedésből származó, üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának növekedése miatt, amely 1990 és 2005 között 32,1%-os volt, míg az egyéb szektorok kibocsátása 9,5%-kal csökkent; különösen arra hívja fel a figyelmet, hogy a nemzetközi légi és tengeri közlekedésből származó kibocsátás (egyikre sem vonatkozik a Kiotói Jegyzőkönyv) 90, illetve 50%-kal nőtt ugyanebben az időszakban, és 2005-ben az összes közlekedési kibocsátás 23, illetve az összes kibocsátás 6,3%-áért felelt<sup>1</sup>;
2. támogatja azt a folyamatban lévő jogalkotási eljárást, amely a légi közlekedést felveszi az európai kibocsátáskereskedelmi rendszerbe, és a tengerészeti ágazatra vonatkozó hasonló jogszabályok kialakítását; felhívja azonban a figyelmet arra, hogy a tengeri közlekedés számára létrehozható kibocsátáskereskedelmi rendszer nem büntetheti ezt a szállítási módot, amely (a belvízi hajózással együtt) a legkörnyezetkímélőbb, és nem részesítheti előnyben a környezet számára nagyobb terhet jelentő más szállítási módokat sem;
3. felszólítja a Bizottságot, hogy végezze el a légi, tengeri és belvízi közlekedésben használt alternatív üzemanyagok alkalmazásával együtt járó műszaki és gazdasági életképesség és

---

<sup>1</sup> <http://reports.eea.europa.eu>.

környezeti hatások teljes körű értékelését, ami hozzájárulhat az ilyen közlekedés energiahatékonyságának javításához;

4. úgy véli, hogy az infrastruktúrával, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásával, a balesetekkel és a zajjal kapcsolatos költségeknek tükröződniük kell a közlekedési költségekben, hogy fenntarthatóbb lehetőségek választására ösztönözzék a felhasználókat; emlékezteti a Bizottságot arra, hogy a 2006/38/EK irányelvnek megfelelően legkésőbb 2008. június 10-ig terjessze elő az összes külső költség értékelésének általánosan alkalmazandó, átlátható és átfogó modelljét, amely az infrastruktúra használatáért fizetendő díjak jövőbeni kiszámításának alapjául szolgál majd;
5. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy az EU pénzügyi támogatást nyújtson a prioritást élvező projektek végrehajtásához a transzeurópai hálózatok – többek között az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer – keretein belül, és megfelelő iránymutatást dolgozzon ki a vasúti szektor állami támogatására vonatkozóan; megjegyzi, hogy a kötelezettségek teljesítése és a Kiotói Jegyzőkönyvre vonatkozó uniós célkitűzések elérése érdekében elengedhetetlenül szükséges az olyan pénzügyi és más jellegű támogatások, mechanizmusok és politikák kiterjesztése és kibővítése, amelyek – az utas- és az áruszállítás tekintetében egyaránt – ösztönzik az ilyen közlekedési módokra való folyamatos modális átállást a tagállamokban;
6. javasolja, hogy a vasúti közlekedés fenntartható jellegének előmozdítására hozzanak létre keretet egy olyan dinamikusabb környezetvédelmi politikán keresztül, amely például ösztönözni fogja a megújuló forrásokból biztosított villamos energia használatát;
7. hangsúlyozza az olyan nemzeti cselekvési tervek végrehajtásának fontosságát, amelyek ösztönzik az alacsonyabb kibocsátású közlekedési módok iránti fogyasztói keresletet, amint azt a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégiáról szóló 2007. október 24-i állásfoglalásában javasolta<sup>1</sup>; sürgeti a Bizottságot, hogy ezt a javaslatot építse be egy jövőbeli európai fenntartható közlekedési stratégiába;
8. hangsúlyozza, hogy a bioüzemanyagok használatának elősegítése csak kiegészítő intézkedésnek tekinthető, valamint hogy a jövő generációi számára kizárólag az olyan intézkedések kombinációi garantálhatnak fenntartható szállítási rendszert, mint például a hatékonyabb közlekedési eszközökre való modális átállás, a gépjárművek jobb üzemanyag-hatékonysága, a forgalomkiküszöbölés, a jobb logisztika, az intelligens közúti és légi forgalmirányítási rendszerek alkalmazása és az adójellegű ösztönzők kombinációja;
9. megjegyzi, hogy a biztonságos, környezetkímélő, hatékony és megfizethető tömegközlekedési, továbbá vasúti és vízi áruszállítási rendszerek, valamint a közös autóhasználat és autómegosztás és a nem motorizált mobilitás intenzív előmozdítása – a teljes motorizált közlekedési igény csökkentésére irányuló, ezzel párhuzamos politikákkal együtt – fontos lépés a közlekedés környezetre gyakorolt negatív hatásának csökkentése felé; sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy követeljék meg az EU valamennyi városában az olyan városi mobilitási tervek bevezetését, amelyek egyedi intézkedéseket

---

<sup>1</sup> P6\_TA-PROV(2007)0469.

tartalmazzák a kerékpár és az egyéb környezetkímélő szállítási módok használatának megkönnyítésére és előmozdítására;

10. felszólítja a tagállamokat, hogy támogassák a különösen a fiatalabb generációra irányuló tájékoztató és oktatási kampányokat annak érdekében, hogy a magatartási mintákban valódi változások mehessenek végbe, mivel ez a célratörő, hosszú távú fenntartható közlekedési stratégia kulcsfontosságú eleme;
11. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy komoly, kötelező CO<sub>2</sub>-kibocsátási határértékeket állapítsanak meg az autókra vonatkozóan, hogy azok üzemanyag-takarékosabbak és minden felhasználó számára megfizethetőek legyenek, és hogy ösztönözzék a biomasszából származó, nem fosszilis üzemanyagok gondos és fenntartható előállítását a leghatékonyabb módszerek alkalmazásával, ami a fosszilis üzemanyagokhoz képest jelentősen csökkenti az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, figyelembe véve az élelmiszergyártással, a biológiai sokféleséggel, a vonatkozó ILO-normákkal, a vízi erőforrásokkal, a földhasználat változásaival és az erdőirtással kapcsolatos következményeket;
12. megismétli, hogy a fiatal gépjárműpark létfontosságú a CO<sub>2</sub>-kibocsátás lehető legalacsonyabb szintre való csökkentéséhez; úgy véli, hogy a tagállamoknak piaci eszközöket kell használniuk gépjárműparkjaik megújításának előmozdításához;
13. kéri a közlekedési piaci szereplők felelősségteljesebb részvételét (pl. a köz- és magánszféra partnerségeiben), ami a környezetvédelmi célok elérésének hajtóerejeként használható ki;
14. támogatja a fenti célok eléréséhez szükséges kutatások megvalósítását a 7. keretprogramon belül, és arra ösztönzi a Bizottságot, hogy keresse a köz- és magánszféra közötti partnerségek lehetőségeit a kutatás-fejlesztés terén annak érdekében, hogy kidolgozzák azt a technológiát, amely a fenntartható környezetkímélő közlekedés szempontjából szükséges; felhívja a figyelmet arra a tényre, hogy a már meglévő, még inkább környezetbarát új technológiák jobb és fokozottabb kiaknázása azonnali hozzáadott értéket jelentene az európai közlekedéspolitikában;
15. úgy véli, hogy Európa e területen betöltött vezető szerepe megerősítésének létfontosságú eszközét képezi az olyan alternatív és megújuló üzemanyagok – mint például a hidrogén- és üzemanyagcellák – kifejlesztése, amelyek a jövőben várhatóan a motorrendszer jelenlegi technológiáinál életképesebb alternatívákká válnak;
16. rámutat arra, hogy a hatóságok fontos szerepet játszhatnak a fenntartható közlekedés előmozdításában, amikor saját közlekedési rendszerük számára járműveket szereznek be.

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	22.11.2007
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :           37 - :           00 0 :
<b>A zárószavazáson jelen lévő képviselők</b>	Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Marie-Noëlle Lienemann, Alexandru-Ioan Morțun, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Alfonso Andria, Duarte Freitas, Milan Gaľa, David Martin, Alojz Peterle
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)</b>	

15.11.2007

## VÉLEMÉNY AZ IPARI, KUTATÁSI ÉS ENERGIAÜGYI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

a fenntartható közlekedés európai politikájáról, az európai energiaügyi és környezetvédelmi politikák figyelembevételével  
(2007/2147(INI))

A vélemény előadója: Dominique Vlasto

### JAVASLATOK

Az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság felhívja a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. úgy véli, hogy a Bizottság valódi lehetőséggel rendelkezik környezetvédelmi és energiaügyi politikái összehangolására, annak érdekében, hogy megvalósuljon a közlekedés fenntarthatósága, és a Föld felmelegedése 2 Celsius fokkal csökkenthető legyen;
2. megjegyzi, hogy számos új keletű kezdeményezést indítottak a közlekedés terén, azonban még mindig léteznek speciális, valamint ún. mikrointézkedések; úgy véli, hogy szükséges lenne rendszerbe foglalni ezeket annak érdekében, hogy valódi politika legyen létrehozható a fenntartható közlekedés tekintetében; hangsúlyozza, hogy a felelősségteljes kormányzás jelenti majd ezen politika sikerének kulcsát;
3. emlékeztet arra, hogy a Bizottságnak olyan intézkedéseket kell javasolnia – a Parlamentnek és a Tanácsnak szóló, 2007. február 7-i közleménye értelmében (COM(2007)0022) –, amelyek integrált megközelítés segítségével megvalósítják a személygépjárművek és a könnyűgépjárművek kilométerenkénti szén-dioxid-kibocsátásának csökkentését; az a kívánsága, hogy a Bizottság ismertessen egy világos és ezen célkitűzések megfogalmazására alkalmas módszert, figyelembe véve a nitrogén-oxid- és egyéb részecskékibocsátások csökkentését (a nehéz tehergépjárművek szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentésére irányuló Euro VI);
4. sürgeti a tagállamokat, hogy a Tanácson belül jussanak megállapodásra a személygépkocsi-adókat a személygépkocsik szennyezőanyag-kibocsátásához (beleértve

- a CO<sub>2</sub>-t) kötő személygépkocsi-adókról szóló irányelvre irányuló bizottsági javaslatról, vagy a javasolt intézkedéseket nemzeti szinten hajtásák végre;
5. úgy véli, hogy az infrastruktúrával, kibocsátással, balesettel és zajjal kapcsolatos valamennyi költségnek a közlekedés árába történő beépítése elő fogja segíteni a felhasználók részéről a fenntarthatóbb választások előmozdítását;
  6. úgy véli, hogy az autógyártók energiahatékonyabb autók gyártására való ösztönzésének eszközeként helyénvaló, hogy a tagállamok támogassák a munkavállalók képzését;
  7. hangsúlyozza, hogy célkitűzéseket kell meghatározni a kibocsátások csökkentése terén a nehézgépjárművek tekintetében; sürgeti az energiahatékonyságuk (beleértve a működésük közbeni környezeti teljesítményüket is) felgyorsítását, valamint az ilyen járművekkel kapcsolatos K+F fokozását;
  8. úgy véli, hogy az üzemanyag-hatékonyságra és a szennyezőanyagok kibocsátására vonatkozó adatokkal kapcsolatos, jobb címkézéssel keresztül megnövekedett fogyasztói tudatosság hozzájárul a fenntarthatóbb közlekedés eléréséhez; ennél fogva elvárja a személygépkocsiknak az üzemanyag-fogyasztással és a szennyezőanyagok kibocsátásával kapcsolatos besorolásáról szóló 1999/94/EK irányelv módosítását, amelynek figyelembe kell vennie a jelenlegi legjobb gyakorlatokat;
  9. kéri a Bizottságot, hogy hozzon létre a gyártók, a terjesztők és a felhasználók képviselőit egyesítő munkacsoportot, a fenntartható „második generációs” bioüzemanyagok létrehozása és népszerűsítése érdekében;
  10. hangsúlyozza, hogy a városokban és elővárosokban közlekedő személygépjárművek szerepe folyamatosan nő, azok a személygépjárművek teljes szennyezőanyag-kibocsátásának több mint 50%-át adják; üdvözli a városi közlekedésről szóló zöld könyvet és felkéri a Bizottságot, hogy javasoljon a városi közlekedéssel és az éghajlat védelme, az energiamegtakarítás és a közegészségügy városokat érintő fenntartható mobilitásba való integrálásának kérdésével foglalkozó kezdeményezést;
  11. hangsúlyozza a nemzeti cselekvési tervek végrehajtásának fontosságát, hogy a fogyasztókat alacsonyabb kibocsátású közlekedési eszközök használatára ösztönözzék; sürgeti a Bizottságot, hogy ezt a javaslatot építse be egy jövőbeli európai fenntartható közlekedési stratégiába;
  12. hangsúlyozza, hogy a fenntartható közlekedési politikának figyelembe kell vennie a döntéshozatal, a tervezést, továbbá a közlekedési infrastruktúrák kiépítését és karbantartását, mivel ezek a levegő-, talaj- és vízszennyezés és a tájképben okozott károk kiváltó okai; hangsúlyozza, hogy a meglévő vasúti infrastruktúrák, valamint azok irányításának javítását kell elsősorban figyelembe venni;
  13. az a kívánsága, hogy a környezettel, az energiaüggyel és a közlekedéssel kapcsolatos kutatást és fejlesztést támogató globális pénzügyi erőfeszítést, amely a hetedik kutatási és fejlesztési keretprogramon belül 8 400 000 000 EUR-t tesz ki, jelentősen növeljék meg a nemzeti hozzájárulások segítségével, a köz- és magánszféra partnersége és a nemzetközi együttműködés által;

14. hangsúlyozza, hogy a hetedik kutatási és fejlesztési keretprogramban még inkább prioritásként kell kezelni a közlekedés témáját (beleértve a fenntartható felszíni közlekedést és a légi közlekedést), továbbá hogy az éghajlatváltozás és a közegészségügy területén növelni kell a közúti és légi közlekedésből eredő károk által okozott környezeti és szociális költségek csökkentésére irányuló erőfeszítéseket;
15. felszólítja a Bizottságot, hogy a többéves költségvetés 2009-es felülvizsgálata során az autópárhban jelentős mértékben növelje a CO<sub>2</sub>-kibocsátást csökkentő technológiák K+F finanszírozását 2010 végéig;
16. támogatja egy „Tiszta Égbolt” elnevezésű közös vállalkozás, közös technológiai kezdeményezés létrehozását, amelynek célja a szén-dioxid-kibocsátás 50%-kal, a nitrogén-oxid-kibocsátás 80%-kal, valamint a káros hangkibocsátás 50%-kal történő csökkentése (lásd a Tiszta Égbolt közös vállalkozás létrehozásáról szóló tanácsi rendeletre irányuló, 2007. június 13-i bizottsági javaslatot – COM(2007)0315);
17. felhívja a Bizottságot, hogy támogassa jobban a hetedik kutatási és fejlesztési keretprogram, a CIP, valamint az EUREKA-program keretében a fenntartható közlekedés területén tevékenykedő KKV-k és mikrovállalkozások kutatási és fejlesztési projektjeit, és szakosodott klaszterek létrehozását;
18. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy nem létezik nagyobb projekt a hajóépítések vonatkozásában, azaz az „InterSHIP” (hatodik kutatási és fejlesztési keretprogram) folytatásaként; úgy véli, hogy a LeaderSHIP 2015 programnak kell megvalósítania az energiahatékonysággal kapcsolatos célkitűzéseket, az iparral történő egyeztetést megfelelőbb, versenyképes hajók előállítására irányuló céljából (lásd a LeaderSHIP 2015 programra vonatkozó, 2003. november 21-i bizottsági közleményt – COM(2003)0717);
19. ösztönzi a Bizottságot, hogy fokozza a fenntartható, energiatakarékos és kevésbé szennyező belvízi és tengeri hajókra – különösen tervezésük és motorjuk javítása tekintetében –, a megújuló energiák (mint például a nap- és szélenergia) és az átalakítási lehetőségek használatára irányuló kutatást; hangsúlyozza, hogy a folyóknak jobban megfelelő belvízi hajókkal kapcsolatos kutatás és fejlesztés jelentős potenciált kínál az infrastrukturális költségek és a környezeti kár elkerülésére;
20. megjegyzi, hogy a sétahajók és a rövid távolságú vízi utasforgalom iránti kereslet növekszik az unióban; az a kívánsága, hogy növeljék a szórakoztatóipar és a rövid távolságú utasszállító hajók iparának fogékonyságát a fenntartható közlekedés tekintetében, a jövőbeni hajógyártás céljából; felhívja a Bizottságot, a tagállamok, a helyhatóságok és az üzemeltetők figyelmét ezen érdekes lehetőségekre.



## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	12.11.2007
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ : 36 - : 0 0 : 0
<b>A zárószavazáson jelen lévő képviselők</b>	Jan Bøezina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Den Dover, Gyürk András, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Herbert Reul, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto, Gianni De Michelis, Adam Gierek, Norbert Glante, Reino Paasilinna, Atanas Papanicou, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Fiona Hall, Anne Laperrouze, Patrizia Toia, David Hammerstein, Miloslav Ransdorf
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok</b>	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Avril Doyle, Lambert van Nistelrooij, Robert Goebbels, Edit Herczog, Hannes Swoboda, Danutė Budreikaitė, Vittorio Prodi, Satu Hassi, Esko Seppänen
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttagok (178. cikk (2) bekezdés)</b>	Eva Lichtenberger

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	22.1.2008
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :           41 - :           6 0 :           1
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Paolo Costa, Francesco Ferrari, Dirk Sterckx, Luca Romagnoli, Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Marian-Jean Marinescu, Reinhard Rack, Renate Sommer, Lars Wohlin, Inés Ayala Sender, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Bogusław Liberadzki, Robert Navarro, Willi Piecyk, Gilles Savary, Brian Simpson, Ulrich Stockmann, Yannick Vaugrenard, Seán Ó Neachtain, Roberts Zīle, Jaromír Kohlíček, Erik Meijer, Georgios Toussas, Michael Cramer, Sepp Kusstatscher, Eva Lichtenberger, Jörg Leichtfried
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Luigi Cocilovo, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Markus Ferber, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool, Leopold Józef Rutowicz
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)</b>	