Európai Parlament
2014-2019

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2017/2257(INI)

26.2.2018

JELENTÉSTERVEZET

a mozgásban lévő Európáról és az uniós mobilitás jövőjéről
(2017/2257(INI))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Ujhelyi István

TARTALOM

Oldal

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY 3

INDOKOLÁS..... 7

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

a mozgásban lévő Európáról és az uniós mobilitás jövőjéről
(2017/2257(INI))

Az Európai Parlament,

– tekintettel az „Európa mozgásban: A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című európai bizottsági közleményre (COM(2017)0283),

– tekintettel a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. április 27-i (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletre (általános adatvédelmi rendelet)[1],

– tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak a mindenkit megillető, tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitásról szóló, 2017. október 18-i véleményére,

– tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak „A közlekedés digitalizációjának és robotizációjának hatásai az uniós szakpolitikai döntéshozatalra” című, 2017. július 5-i véleményére[2],

– tekintettel az intelligens közlekedési rendszerekről szóló cselekvési tervről szóló, 2009. április 23-i állásfoglalására[3],

– tekintettel „A közlekedésről szóló 2011-es fehér könyv végrehajtása: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című, 2015. szeptember 9-i állásfoglalására[4],

– tekintettel a Bizottság „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvére (COM(2011)0144),

– tekintettel az Európai Parlament „Önműködő autók: a közúti közlekedés jövője?” című, 2016. évi tanulmányára,

– tekintettel az Európai Parlament „Infrastruktúra-finanszírozási kihívások a megosztásalapú gazdaságban” című, 2017. évi tanulmányára,

– tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság „A digitalizációnak és a megosztásalapú gazdaságnak a munkaerőpiacokra gyakorolt hatásáról, illetve a foglalkoztatásban és a munkaügyi kapcsolatokban megjelenő következményeiről” című, 2017. évi tanulmányára,

– tekintettel eljárási szabályzata 52. cikkére,

[1] HL L 119., 2016.5.4., 1. o.
[2] HL C 345., 2017.10.13., 52. o.
3 HL C 184E., 2010.7.8., 50. o.
[4] HL C 316., 2017.9.22., 155. o.

– tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A8-0000/2018),

A. mivel a közlekedési ágazat strukturális változásokon megy keresztül, és az uniós közlekedés jövője a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó éghajlat- és energiapolitikai keret, a digitális egységes piac, valamint az európai beruházási terv átfogó prioritásainak metszéspontjában áll;

B. mivel a közösségi gazdaság világszerte átalakítja a közlekedési ipart, és az európai közlekedési iparon belül a közösségi gazdaság keretében zajló ügyletek értéke 2015-ben a becslések szerint 5,1 milliárd euró volt, ami az előző évhez képest 77%-os növekedést jelentett, és ami így rávilágított a jelenség fontosságára;

C. mivel az új mobilitási szolgáltatások jelentős mértékben javíthatják a városi közlekedést és a környezetet azzal, hogy csökkentik a torlódások számát és a kibocsátás mértékét, valamint alternatívát kínálnak a magántulajdonban lévő személygépkocsik helyett, és lehetővé tehetik a tömeg- és aktív közlekedést kiegészítő multimodális és közösségi közlekedés felé való elmozdulást;

D. mivel az összekapcsolt és automatizált járműveknek köszönhetően vélhetőleg biztonságosabb és biztosabb lesz a közúti közlekedés, mivel az európai közúti balesetek fő oka az emberi mulasztás;

E. mivel a közlekedés a városi területeken tapasztalható légszennyezés fő oka, és az Európai Unióban mért üvegházhatásúgáz-kibocsátás több mint 25%-áért felelős, amelynek több mint 70%-a a közúti közlekedésből származik, és ez az arány egyre nő;

A közlekedés átalakulásának hatása a készségekre és a munkamódszerekre

1. üdvözli az „Európa mozgásban: a mindenkit megillető, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című európai bizottsági közleményt, amely elismeri, hogy a mobilitási ágazat gyökeres átalakuláson megy keresztül, és hangsúlyozza, hogy a digitális mobilitás forradalmának egy integráltabb, fenntarthatóbb, igazságosabb és versenyképesebb közúti közlekedési ágazatot kell eredményeznie;

2. kiemeli, hogy a gépjárműiparban zajló, digitalizációval kapcsolatos változások új készségeket és munkamódszereket tesznek szükségessé; kiemeli, hogy a tiszta, összekapcsolt és automatizált járművek gyártása hatással lesz a gyártásra, és új készségeket tesz szükségessé, például az elektromos motorok összeszerelése vagy a második generációs akkumulátorok és a számítástechnikai vagy érzékelő berendezések gyártása terén;

3. rámutat arra, hogy a digitális forradalom át fogja alakítani a gépjárműipar értékláncát, a befektetési prioritásokat és a technológiai választásokat, valamint hatással lesz annak világpiaci versenyhelyzetére;

4. emlékeztet arra, hogy az automatizált járművezetés jelentős hatással lehet a közlekedési ágazat munkavállalóira, és átképzést tesz szükségessé például az olyan szakmák esetében, mint a kamionsofőri szakma, valamint felszólítja a tagállamokat, hogy tegyék meg a megfelelő lépéseket a munkaerőpiac ilyen irányú eltolódására való felkészülés

érdekében;

5. üdvözli az Európai Bizottság új európai készségfejlesztési programját, valamint az olyan kezdeményezéseket, mint a készségekkel kapcsolatos ágazati együttműködés terve és a digitális készségekkel és munkahelyekkel foglalkozó koalíció, amelyek segítik a szakszervezetek, a képzési intézmények és a magánszektor szereplői közötti együttműködést a strukturális munkaerőhiány feltárása és kezelése terén;

6. felszólítja az Európai Bizottságot, hogy mutassa be a gépjárműiparban szükséges készségekkel kapcsolatban indított projektek félidős értékelését, beleértve a hároméves SKILLFULL kutatási projektet és a GEAR 2030 magas szintű munkacsoport által kidolgozott ajánlásokat;

7. felszólítja a tagállamokat, hogy ahelyett, hogy az egyes kihívásokra fókuszálnának, legyenek proaktívak abban, hogy választ adnak a digitalizáció kihívásaira, és hozzanak átfogó és stratégiai döntéseket, amelyek a lehetséges előnyök maximális kiaknázását célozzák, valamint igyekezzenek közös álláspontot kialakítani a legfontosabb ügyekkel kapcsolatos uniós megközelítés terén;

Átalakulás a kutatás és innováció fejlődésén keresztül

8. kiemeli, hogy Európa világelső mind a gyártás, mind pedig a közlekedés terén, és hangsúlyozza, hogy elengedhetetlen, hogy az európai közlekedési ágazat továbbra is fenntartható módon fejlődjön, fektessen be és újuljon meg annak érdekében, hogy megőrizze technológiai vezető szerepét;

9. emlékeztet arra, hogy a közúti biztonság növelése, valamint a légszennyezés és a torlódások csökkentése érdekében innovatív közlekedési technológiákra és mobilitási megoldásokra, valamint az innovációt ösztönző európai szabályozási keretre van szükség; e tekintetben egymással szorosabban összefüggő kutatásra és fejlesztésre szólít fel az összekapcsolt és automatizált gépjárművek, a villamosítás, az alternatív üzemanyagok, a gépjárművek tervezése és gyártása, a hálózat- és forgalomirányítás, valamint az intelligens mobilitási szolgáltatások és infrastruktúra terén;

10. a kutatás és innováció terén nyújtott további pénzügyi támogatás biztosítására szólít fel, ahogy arra az intelligens szakosodási stratégiák keretén belül került sor, amikor az Európai Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozása olyan területeken nyújtott támogatást, mint az erőátviteli rendszerek vagy az intelligens közlekedési rendszerek;

11. megjegyzi, hogy az uniós szintű, nevezetesen a Horizont 2020-on keresztül zajló kutatás kulcsfontosságú lesz az eredmények elérése tekintetében, ahogyan azt az Üzemanyagcella- és Hidrogéntechnológiai Közös Vállalkozáshoz hasonló projektek is bizonyították, és további pénzügyi támogatások nyújtására szólít fel az akkumulátorfejlesztés, az akkumulátorcella-gyártás és -újrahasznosítás terén, mivel e technológiák fejlődése kulcsfontosságú szerepet fog játszani a mobilitás jövőjében;

A közlekedés minden felhasználó számára kedvező átalakulása

12. hangsúlyozza, hogy az automatizált gépjárművek, valamint a gépjárművek és az infrastruktúra közötti összekapcsolhatóság elengedhetetlen lesz az akadálytalan

forgalom biztosítása érdekében; ezért felszólítja az Európai Bizottságot, hogy foglalkozzon az adathasználat és -kezelés kérdésével;

13. emlékeztet arra, hogy ki kell tűzni célként, hogy ne legyenek áldozatok az európai utakon, és hangsúlyozza, hogy biztosítani kell a régi és új közlekedési formák biztonságos együttélését; felszólítja az Európai Bizottságot arra, hogy végezzen alapos értékelést az automatizált rendszerek közlekedésben való alkalmazásának biztonsági következményeiről;

14. hangsúlyozza, hogy a közelgő változások nem történhetnek a társadalmi integráció és a mobilitási hiányokkal küzdő területek összekapcsolhatóságának rovására; emlékeztet a hálózati kapacitás növelésének szükségességére a digitális technológiák szorosabb integrációjának lehetővé tétele és a tagállamok, valamint a városi és távolabbi területek közötti összekapcsolhatóság jelentős egyenlőtlenségeinek megszüntetése érdekében;

15. felszólítja az Európai Bizottságot és a tagállamokat, hogy támogassák a közérdek szempontjából indokolt városi és vidéki mobilitási terveket, és integrálják valamennyi új közlekedési formát a polgároknak nyújtott szolgáltatások minőségének javítása és a városok környezetvédelmi költségeinek csökkentése érdekében;

16. felszólítja az Európai Bizottságot, hogy támogassa a meglévő, nemzeti és helyi bevált szabályozási gyakorlatokat, amelyek integrálják a mobilitás új és hagyományos formáit, segítik a fogyasztók döntését, elősegítik a turizmust, és olyan területekre koncentrálnak, ahol mobilitási hiányosságok fedezhetők fel;

17. felszólítja az Európai Bizottságot, hogy az üres és félig megtöltött tehergépjárművek kapacitása hatékonyabb kihasználásának ösztönzésével támogassa a zöld logisztikát és a teherszállítás csökkentését;

18. felszólítja az Európai Bizottságot, hogy készítsen részletes vizsgálatot az adatvédelemmel és felelősséggel kapcsolatos kérdések tekintetében, amelyek az automatizált gépjárművek fejlesztése során merülhetnek fel;

°

° °

19. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

INDOKOLÁS

Bevezetés

A mobilitási ágazat kulcsfontosságú szerepet játszik az uniós gazdaságban és társadalomban. Az automatizált gépjárművek fejlesztésével, a digitalizációval és a tisztább közlekedés kialakításának szükségességével az ágazat mélyreható változásokon megy keresztül, amelyek minden tekintetben hatással vannak társadalmunkra. Az Európai Bizottság a mobilitási ágazat kihívásaira jogalkotási csomaggal (az úgynevezett „mobilitási csomag”) válaszolt, amelynek célja, hogy ösztönözze az intelligens díjrendszerek kialakítását, csökkentse a szén-dioxid-kibocsátást, küzdjön az illegális munkavállalás ellen, és biztosítsa a munkavállalók számára a megfelelő körülményeket és pihenőidőket. Társjogalkotóként az Európai Parlament részt vesz e folyamat eredményének formálásában. A jogalkotás mellett elengedhetetlen, hogy a jövőbeli fejlesztésekre koncentráljunk, és biztosítsuk, hogy a közlekedés átalakulása egy igazságosabb, versenyképesebb és tisztább mobilitási ágazathoz vezessen.

Háttérinformációk

Az „Európa mozgásban: a mindenkit megillető, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című európai bizottsági közlemény a közúti mobilitási ágazat számos kérdésével foglalkozik, és olyan problémákra fókuszál, amelyek a mobilitási csomag keretén belüli jogalkotási javaslatok körébe tartoznak.

E saját kezdeményezésű jelentés célja, hogy a bizottsági közleményben bemutatott gondolatokra támaszkodjon, és kiemelje a közlekedési szakpolitika azon aspektusait, amelyekkel a mobilitási csomag keretén belüli jogalkotási javaslatok nem foglalkoznak. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságnak az együttműködő intelligens közlekedési rendszerekről szóló európai stratégiáról alkotott saját kezdeményezésű jelentése is tárgyal kulcsfontosságú szempontokat, ezért ez a jelentés azokat a kérdéseket nem érinti. A jelentés figyelembe veszi az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak a fent említett európai bizottsági közleményről alkotott véleményeit is, különösen „A közlekedés digitalizációjának és robotizációjának hatásai az uniós szakpolitikai döntéshozatalra” című véleményt.

Mélyreható strukturális változások a közlekedési ágazatban

A digitalizáció az egyik legfontosabb tényező, amely a közlekedési ágazat valamennyi területét érinti. Hatással lesz a mobilitási szolgáltatások felhasználóira és szolgáltatóira is. Ezenkívül kihat majd az európai iparra és a munkavállalókra. A jogalkotók felelőssége, hogy biztosítsák, hogy a mélyreható változások nem hoznak létre hiányosságokat a társadalomban, és hogy az Európai Unió versenyképessége fennmarad.

Az átalakulás gyors és jelentős. Számtalan kutatás készül a digitalizáció hatásainak felmérése és a jövőbeli fejlődés előrejelzése érdekében, az elérhető befejezett kutatások száma azonban még mindig korlátozott. A politikai döntéshozók feladata nem az, hogy fenntartsák az egyes kérdésekkel szemben tanúsított reaktív hozzáállást, hanem az, hogy a kihívások egészével foglalkozó stratégiai lépéseket tegyenek. A koncentrált kutatás és fejlesztés elengedhetetlen lesz annak érdekében, hogy Európa megőrizze technológiai vezető szerepét a rendkívül versenyorientált világpiacon.

Új készségek és munkamódszerek

Az egyik legfontosabb szempont, hogy biztosítani kell a polgároknak, akár munkavállalók, akár a különböző szolgáltatások felhasználói, a megfelelő készségek elsajátításának lehetőségét ebben az új környezetben. Összehangolt, európai szintű fellépésre van szükség a tagállamok közötti kohézió biztosítása érdekében, mivel a digitalizáció fejlődéséhez való megfelelő alkalmazkodás hiánya súlyos következményekkel járhat az Európai Unió gazdasági kilátásai és versenyképessége terén.

A gépjárműipar az európai gazdaság egyik fő húzóágazata, az EU GDP-jének közel 7%-át teszi ki, és 12,2 millió embernek biztosít munkát. Elengedhetetlen annak biztosítása, hogy a technológiai fejlődés élvonalában maradás és a világpiacon betöltött erős szerep megőrzése érdekében az iparág rendelkezzen a szükséges munkavállalókkal.

Az Európai Bizottság tett néhány fontos lépést. Az új európai készségfejlesztési program elindítása arra helyezte a hangsúlyt, hogy szükség van azon készségek azonosítására, amelyek a gyorsan fejlődő gazdaságban elengedhetetlenek, valamint, hogy a munkavállalóknak lehetőséget kell teremteni a vonatkozó képzések elvégzésére.

Számos kezdeményezés különösen releváns az európai gépjárműipar szempontjából. Az oktatás és a készségek elsajátítása közvetlenül kapcsolódik a foglalkoztatási lehetőségekhez. Mivel a fiatalok foglalkoztatása jelentős kihívás, az ipar és az oktatás közötti együttműködés kulcsfontosságú szerepet játszik abban, hogy a fiatalok sikeresen, a megfelelő készségek és képzések birtokában lépjenek be a munkaerőpiacra. A digitalizáció azokat is érinti, akik jelenleg is a közlekedési ágazatban dolgoznak. Az automatizált gépjárművezetés hatással lesz a gépjárművezetők iránti munkaerőpiaci keresletre. Egyes foglalkozások szükségszerűen meg fognak szűnni a technológiai fejlődés következtében, ezért már most biztosítani kell, hogy a potenciálisan érintett személyek időben átképezhessék magukat, új feladatokat tudjanak elvégezni, és részesüljenek a digitalizáció nyújtotta lehetőségekből.

A kutatási és innovációs kihívások

A digitális forradalomban rejlő potenciál csak akkor aknázható ki teljesen, ha a mobilitási ágazat jövőjét formáló kutatás és innováció élére állunk. Fennáll a veszélye, hogy az EU lemarad a többi kulcsfontosságú szereplő, például az Egyesült Államok és Kína mögött, ahol a kutatás és innováció gyors ütemben fejlődik. Egyértelmű, hogy az EU-nak az innovációt ösztönző szabályozási keretre van szüksége. Ezenkívül az EU-nak fokozott támogatást kell nyújtania az eszközein, nevezetesen a fő kutatási és innovációs programján, a Horizont 2020-on keresztül.

A közlekedés minden felhasználó számára kedvező átalakulása

A közlekedés átalakulását úgy kell irányítani és megkönnyíteni, hogy az új lehetőségekből a mobilitási ágazat valamennyi szereplője optimális mértékben részesüljön. A közlekedési felhasználók biztonsága és védelme továbbra is rendkívül fontos. Mivel a balesetek elsődleges oka az emberi mulasztás, az automatizált közlekedés jelentős mértékben hozzájárulhat annak a célkitűzésnek a megvalósításához, hogy ne legyenek áldozatok az európai közutakon. Az átalakulás időszaka azonban kihívásokkal teli lesz, mivel nemcsak az automatizált közlekedés jelenlegi környezetbe való integrációját vonja magával, beleértve a szükséges összekapcsolhatóság és infrastruktúra biztosítását, hanem a valószínűleg hosszú ideig

használatban maradó, hagyományos közlekedési formák biztonságos együttélésének lehetővé tételét is.

Az előadó szeretné felhívni a figyelmet arra, hogy a mobilitási forradalom nem hagyhat magára semmilyen területet vagy társadalmi csoportot. A vidéki területeket is megfelelő infrastruktúrával és közlekedési szolgáltatásokkal kell ellátni, mivel a bevonásuk és elérhetőségük a gazdaság növekedés szempontjából elengedhetetlen.

A közlekedési ágazat átalakulása során ezenkívül a tisztább és fenntarthatóbb megoldások kialakítására kell fókuszálni. A közlekedési ágazat a városi területeken tapasztalható légszennyezés fő oka, és az Európai Unióban mért üvegházhatásúgáz-kibocsátás több mint 25%-áért felelős, amelynek több mint 70%-a a közúti közlekedésből származik. A jogalkotók feladata, hogy cselekedjenek ezen a téren, mivel a fellépés minden polgár számára előnyös lesz.