

III

(Előkészítő jogi aktusok)

RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

81. PLENÁRIS ÜLÉS, 2009. OKTÓBER 5-7.

A Régiók Bizottsága véleménye – A versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat

(2010/C 79/09)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

- elégedetten veszi tudomásul, hogy a versenyképes áruszállítás érdekében jogi aktus készül az európai vasúthálózat működésének szabályozásáról. A cél egy jól működő áruszállítási hálózat létrehozása a jelenlegi infrastruktúra intelligens használata vagy kiépítése révén,
- úgy véli, hogy az említett jogi aktusban foglalt rendelkezések következetes végrehajtása rövid időn belül a vasúti közlekedés hatékonyságának növekedéséhez vezet, úgyhogy az a legkörnyezetbarátabb és legbiztonságosabb közlekedési módként a hatékonyság szempontjából is képes lesz versenyezni a többi közlekedési eszközzel,
- úgy véli, hogy az áru fuvarozásra szolgáló folyosók kialakításakor mindig biztosítani kellene az összeköttetést a többi közlekedési móddal is. Ehhez megfelelő közúti, tengeri, légi és belvízi közlekedési terminálok kialakítására van szükség,
- utal a helyi és regionális önkormányzatok részvételével működő logisztikai központok kiépítésére, amelyeket figyelembe kell venni a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúthálózat létrehozásakor. A helyi és regionális önkormányzatokat be kell vonni az ilyen logisztikai központok tervezésébe és kialakításába,
- felhívja a figyelmet arra, hogy a jelenlegi rendelet számos olyan rendelkezést tartalmaz, amely felesleges bürokratikus többletterhet eredményez az európai vasúthálózat irányításában,
- hangsúlyozza, hogy a vasúti áru fuvarozás viszonylag környezetbarát és biztonságos, és hogy hatékonyságának/versenyképességének növelésével a nagyobb energiaigényű, az emberek számára hátrányosabb és kevésbé biztonságos közlekedési módok valódi alternatívájává válhat,
- kiemeli, hogy az európai vasúti közlekedési hálózat létrehozásához olyan nemzetközi testület felállítására van szükség, amely képes arra, hogy jobban összehangolja egymással az egyes közlekedési folyosókat a tagállamok és a pályahálózat-működtetők között.

Előadó: Witold Krochmal, Wołów polgármestere (PL/UEN-EA)

Referenciaszöveg

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról

COM(2008) 852 végleges

I. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

BEVEZETÉS

1. A versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatra vonatkozó európai parlamenti és tanácsi rendeletre tett javaslat elfogadásának hátterében az a felismerés állt, hogy minél biztonságosabb, környezetkímélőbb és hatékonyabb áru fuvarozási rendszert kell kiépíteni, amely a polgárokat és a vállalatokat szolgálja.

2. A 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyvben foglalt rendelkezések értelmében, valamint az uniós struktúra jelenlegi változásai és a tagállamok előtt álló újabb és újabb kihívások miatt a hangsúlyt a valamennyi közlekedési módra kiterjedő komodalitás fejlesztésére kell helyezni.

3. Míg a közúti és a légi közlekedésben már tettek olyan lépéseket, melyekkel pozitív hatásokat sikerült elérni, a vasúti közlekedés terén még számos erőfeszítés várat magára.

4. A javaslat kidolgozását megelőzően átfogó konzultációra került sor a tagállamokkal, a vasúttársaságokkal, a pályahálózat-működtetővel, valamint az ipar és a fuvarozók képviselőivel.

5. A konzultáció alapján az Európai Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a határokon átnyúló áruszállítási folyosóknak a versenyképes áruszállítás érdekében történő kiépítése gyorsan növelné a vasút versenyképességét, és hozzájárulna az összgazdasági irányszámok javulásához.

Politikai ajánlások

6. Az RB elégedetten veszi tudomásul, hogy a versenyképes áruszállítás érdekében jogi aktus készül az európai vasúthálózat működésének szabályozásáról. A cél egy jól működő áruszállítási hálózat létrehozása a jelenlegi infrastruktúra intelligens használata vagy kiépítése révén.

7. Az RB úgy véli, hogy az említett jogi aktusban foglalt rendelkezések következetes végrehajtása rövid időn belül a vasúti közlekedés hatékonyságának növekedéséhez vezet, úgyhogy az a legkörülményesebb és legbiztonságosabb közlekedési módként a hatékonyság szempontjából is képes lesz versenyezni a többi közlekedési eszközzel.

8. Az RB úgy véli, hogy az áru fuvarozásra szolgáló folyosók kialakításakor mindig biztosítani kellene az összeköttetést a többi közlekedési móddal is. Ehhez megfelelő közúti, tengeri, légi és belvázi közlekedési terminálok kialakítására van szükség.

9. Az RB utal a helyi és regionális önkormányzatok részvételével működő logisztikai központok kiépítésére, amelyeket figyelembe kell venni a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúthálózat létrehozásakor. A helyi és regionális önkormányzatokat be kell vonni az ilyen logisztikai központok tervezésébe és kialakításába.

10. Az RB felhívja a figyelmet arra, hogy a jelenlegi rendelet számos olyan rendelkezést tartalmaz, amely felesleges bürokratikus többletterhet eredményez az európai vasúthálózat irányításában.

11. Az RB hangsúlyozza, hogy a vasúti áru fuvarozás viszonylag környezetbarát és biztonságos, és hogy hatékonyságának/versenyképességének növelésével a nagyobb energiaigényű, az emberek számára hátrányosabb és kevésbé biztonságos közlekedési módok valódi alternatívájává válhat.

12. Az európai vasúti áruszállítás hatékonyságának növeléséhez és versenyképességének javításához elsősorban minél előbb megoldásokat kell találni a jelenlegi problémákra. Többek között a következőkre van szükség:

- hatékonyabb együttműködés a pályahálózat-működtetők és a tagállamok között a határátlépés áru fuvarozást nehezítő hatásának felszámolásában és a befektetések optimalizálásában, valamint szorosabb együttműködés és az egyes közlekedési módok összehangolása a vasúthálózat használatá terén,
- a vasutat kiszolgáló intermodális terminálok ki- és felépítése, illetve ezek hatékonyságának javítása a terminálok kezeléséhez rendelkezésre álló legújabb technológiák alkalmazásával,
- az interoperabilitás jelentős javítása,
- a vállalkozások piacnyitás miatti dezintegrációjához kapcsolódó hatékonyságvesztések minimalizálása,
- az egész Uniót észak–déli és kelet–nyugati irányban átszelő, hatékony vasúthálózat kiépítése.

13. A szóban forgó erőfeszítések során az alábbi területeken a mind nemzeti, mind pedig nemzetközi szinten beindított kezdeményezéseket és projekteket is figyelembe kell venni:

- hozzáférés az infrastruktúrához, illetve árképzés,

- a közlekedési folyosók útkapacitásának szabályozása,
- vasúti közlekedésbiztonság,
- a vasúti közlekedés interoperabilitásának fokozása.

Ezen túlmenően szükség van egyúttal a következő intézkedésekre is:

- a hálózatoknak a kapacitásokhoz igazított kiépítése,
- teljesítőképes új építésű áruszállítási elkerülő útszakaszok (a közúti közlekedésben alkalmazott elkerülő utakhoz hasonlóan) a nagymértékben megterhelt vasúti csomópontoknál.

14. A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) programja, az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) kiépítése, illetve egyéb kezdeményezések révén gyűjtött tapasztalatoknak köszönhetően és valamennyi ilyen terv szinergiahatása alapján a versenyképes áruszállításra szolgáló európai vasúti közlekedési hálózat létrehozása lényegesen hatékonyabban és gyorsabban megvalósítható.

15. Az európai vasúti közlekedési hálózat létrehozásához olyan nemzetközi testület felállítására van szükség, amely képes arra, hogy jobban összehangolja egymással az egyes közlekedési folyosókat a tagállamok és a pályahálózat-működtetők között. E testületnek meg kell majd követelnie a tagállamoktól a folyosók kialakítása terén vállalt kötelezettségeik teljesítését.

16. Ehhez mindenképpen szükség van arra, hogy az illetékes uniós szervek, a tagállamok, illetve más megfelelő irányítótestületek továbbra is tegyenek a vasúti áruszállítás hatékonyságát és ezáltal versenyképességét rontó, még mindig meglévő akadályok felszámolásáért. Az alábbiakról van szó:

- a nyelvi akadályok megszüntetése a határokon átnyúló forgalomban,
- a mozdonyvezetőket célzó olyan egységes szakképzési programok hiánya, melyek uniószerre érvényes vasúti közlekedési alapelvekre épülnek,
- közös előírások hiánya a biztonság és a rakodóképesség terén,
- az áru fuvarozási tematikai alkalmazások, illetve a műholdas és rádiórendszerek egységes használatának hiánya,
- az intermodális fuvarozási láncok keretében szállított küldeményekre vonatkozó rendszer és az értük vállalt egyértelmű polgárjogi felelősség hiánya,
- a nemzetközi vasúti áru fuvarozásban a határátlépéskor felmerülő számos műszaki és adminisztratív probléma,
- a kapacitásbeli akadályok megszüntetése elsősorban a nagyvárosi területeken – annak érdekében, hogy az áru- és a személyforgalom elválasztható legyen egymástól, és a vasút mint közlekedési mód versenyképessége összességében fokozható legyen, amennyiben ez műszakilag és tervezésileg megvalósítható,

- az eltérő nyomtávolságok,
- a teherszállításban a pontosságra vonatkozó előírások hiányos érvényesítése, különösen az olyan kombinált közlekedési módban, mint a vasút-közút,
- a szállítási kapacitás és a környezetvédelem növelése szempontjából optimális méretre, illetve vonathosszúságra vonatkozó konszenzus hiánya.

17. Ajánlatos volna vasúti szabványok bevezetése, mivel ezek révén csökkennének a logisztikai költségek, javulna a versenyképesség és a piacokhoz való hozzáférés, növekedne az interoperabilitás és az intermodalitás, összeegyeztethetők lennének a gazdasági fejlődés szempontjai és a környezetvédelmi előírások, és a vasút az európai vállalkozói hálózat hozzáadottérték-láncának szerves részévé válna, ami mind hozzájárulna a termelési, ellátási és elosztási folyamatok optimalizálásához.

18. Amennyiben az akadályok felszámolásához szükséges illetékességi körök átruházására nincs mód, magának az EU-nak, illetve a tagállamoknak kellene megtenniük a szükséges lépéseket a fenti hiányosságok orvoslására.

19. A folyosók kezelésével megbízott szervezeteknek minél kevesebb bürokráciával kellene működniük, a piaci helyzet függvényében rugalmasan kellene reagálniuk, és képesnek kell lenniük a védekezésre a tagállamok, illetve az uniós intézmények indokolatlan beavatkozásai ellen.

20. Az egyes tagállamokban létrehozandó áru fuvarozási folyosók szükséges számát a szállítási szolgáltatások iránti kereslet függvényében kellene meghatározni.

21. A versenyképes áru fuvarozás céljait szolgáló európai vasúti hálózat létrehozása csak a helyi és regionális önkormányzatokkal való szoros együttműködésben valósítható meg, hiszen a vasúti közlekedési folyosók ez utóbbiak területén futnak át.

22. Az említett együttműködésnek magában kellene foglalnia a hálózat létrehozásával kapcsolatos beruházások tervezését és összehangolását, valamint a vasúti közlekedési folyosók üzemeltetését, karbantartását és korszerűsítését a meglévő infrastruktúra és a jelenlegi forgalom figyelembevételével.

23. Tekintettel a magas színvonalú és megbízható áru fuvarozási menetvonalak, valamint egy hatékony forgalmi szolgálat biztosításának fontosságára, azokon a menetvonalakon, amelyeket nem osztanak fel áru- és személyszállítási menetvonalakra, a helyi és regionális érdekek tiszteletben tartására törekedve olyan szabályokat kellene meghatározni mind a vasúti áru fuvarozás, mind pedig a vasúti személyszállítás tekintetében, amelyek biztosítják, hogy a helyi lakosság mobilitása ne szenvedjen hátrányt, és a közérdeket egyéb területeken is tiszteletben tartsák.

24. Egy megfelelően végrehajtott regionális vagy települési szintű területrendezés, amelynek keretében figyelembe veszik a folyosók útvonalát, valamint a terminálok és a rakodóállomások elhelyezkedését, jelentős mértékben hozzájárul a hálózat hatékonyságának növeléséhez és egyidejűleg az adott település vagy régió gazdasági helyzetének javításához.

25. A regionális és helyi önkormányzatoknak, valamint az uniós tagállamoknak feltétlenül meg kell tenniük a szükséges lépéseket annak érdekében, hogy a közúti forgalmat a vasúton szállított áruk elosztásának és fogyasztókhöz történő kiszállításának megfelelően alakítsák.

26. A helyi és regionális önkormányzatoknak több lehetőségük van arra, hogy együttműködjenek a vasúti közlekedést igénybe vevő termelőkkel és felhasználókkal, és párbeszédet folytassanak velük; ezenfelül sokkal hatékonyabban gondoskodhatnak arról, hogy a szállítási szolgáltatások felhasználói a közlekedési mód és a menetvonal kiválasztásánál egy adott megoldás mellett döntsenek. Így biztosítható, hogy a vállalkozások mindig azt a közlekedési módot válasszák, amely a környezetvédelem, a megbízhatóság, a gyorsaság és természetesen a költségvonatkozású versenyképesség szempontjából az optimális megoldást jelenti termékeik számára.

II. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS AJÁNLÁSOK

27. A Régiók Bizottsága szerint a vasúti közlekedés belső piacának létrehozása döntő eleme a lisszaboni stratégiának és az EU fenntartható fejlődési stratégiájának, és a jelen európai parlamenti és tanácsi rendeletre tett javaslat olyan nélkülözhetetlen jogi aktust jelent, amely lehetővé teszi a vasúti közlekedés számára, hogy versenyképes alternatívát jelentsen a kevésbé környezetbarát és a polgárok számára kevésbé előnyös közlekedési módokkal szemben. Az átültetés keretében az előnyben részesített áruszállítás menetvonalainak kijelölése során megfelelően figyelembe kell venni a már meglévő forgalmat, például a személyszállítási szolgáltatásokat. Ezenkívül a tagállami áruszállítást alapvetően ugyanúgy kell kezelni, mint a határokon átnyúlót.

28. A rendelet végrehajtásában a helyi és regionális önkormányzatokra fontos szerep hárul, mivel megfelelő tervezés, valamint az útépitésbe, a regionális vasútba és a kikötőkbe történő beruházások révén jelentősen növelhetik a vasúti közlekedés hatékonyságát és versenyképességét.

29. Ezenkívül elengedhetetlen az is, hogy a vasúti folyosók üzemeltetőivel, valamint a helyi és regionális önkormányzatokkal együtt meghatározzák a veszélyes anyagok szállításának alapelveit.

30. Bár az árufuvarozási folyosók létrehozására vonatkozó döntéseket közösségi szinten tárgyalják és hozzák meg, már az előzetes, tehát a tervezési szakaszban, valamint a tagállami szinten folytatott tárgyalások során is mindenképpen konzultálni kell a helyi és regionális önkormányzatokkal.

31. Egy ilyen konzultáció keretében ki kellene dolgozni az adott folyosó létrehozásával kapcsolatban feltétlenül szükséges infrastrukturális terveket, amelyek révén biztosítható, hogy a folyosó létesítése ne járjon negatív hatásokkal a helyi lakosság számára, és elő kell készíteni a folyosók befogadására legalkalmasabb területek kiválasztását.

32. Alapvetően fontos annak elérése, hogy a nagy sebességű személyszállítási hálózatok, a normál sebességű, illetve helyi érdekű személyszállítási hálózatok, valamint a különféle célú árufuvarozási hálózatok egy adott területen a lehető legoptimálisabban működjenek egymás mellett.

33. Tekintettel a közlekedési folyosókban létesített vasúti fővonalak adott paramétereire, változtatásokra lesz szükség a közúti és vasúti közlekedés szervezését illetően azokon a településeken, ahol ilyenfajta közlekedési folyosók átfutnak. Ezért a helyi és regionális önkormányzatok rendelkezésére kell bocsátani azokat a megfelelő pénzügyi eszközöket, amelyek lehetővé teszik számukra az olyan beruházások és korszerűsítési munkálatok kivitelezését, amelyek a településeiken, illetve régióikon átvezető menetvonalakkal állnak összefüggésben. Ezzel egyidejűleg egyszerűsíteni kell a telkek közérdek alapján történő kisajátítására vonatkozó jogi keretet, hogy a menetvonalakra és infrastrukturális létesítményekre vonatkozó modernizációs és építési terveket ne korlátozza a kisajátított telkekért nyújtandó méltányos kártérítés elve.

34. Ezek az eszközök megfelelő időben rendelkezésre kell, hogy álljanak ahhoz, hogy a jelen rendeletjavaslat II. fejezete 3. cikkének (3) bekezdésében a vasúti árufuvarozási folyosók létrehozásának tekintetében kötelező érvénnyel előírt határidőket be lehessen tartani.

35. A jelenleg rendelkezésre álló, a helyi és regionális önkormányzatok részvételével működő logisztikai központokat hatékonyan kellene használni, bevonva őket a vasúti árufuvarozási folyosók rendszerébe.

36. Az önkormányzatok által irányított infrastruktúra ilyen módon történő bevonása biztosítaná a helyi és regionális önkormányzatoknak az árufuvarozási folyosók irányítási szerveibe való bevonását a jelen rendeletjavaslat II. fejezetének 4. cikke értelmében.

37. Az egyes uniós tagállamokban létesítendő árufuvarozási folyosóknak a rendeletjavaslat 3. cikkében rögzített számát a szállítási szolgáltatások iránti potenciális kereslet, a közlekedés hatékonyságának elemzése, valamint a rendeletjavaslatban előírt határidők tényleges technikai betarthatóságának függvényében kellene meghatározni.

38. El kellene tekinteni attól a gyakorlattól, amely az árufuvarozási folyosók számát az egyes uniós tagállamok számára az árufuvarozás tonnakilóméterben megállapított teljesítménye alapján kötelező érvénnyel határozza meg.

39. Az 5. cikk (3) bekezdésében említett piacelemzést az igényeknek megfelelően kellene elvégezni, amely igényekről a folyosók üzemeltetőinek kell dönteniük. Ezért – a rendeletjavaslattal ellentétben – nincs szükség az elemzés évente egyszer, kötelező érvénnyel történő elvégzésére.

40. A rendelet alkalmazásának első időszakában a vasúti áru fuvarozásra szolgáló folyosók elhelyezkedését érintő határozatoknál kizárólag az infrastruktúra hatékonyságával, hozzáférhetőségével, minőségével és kiterjedésével kapcsolatos tárgyi feltételekre kellene támaszkodni, lehetőség szerint eltekintve a politikai feltételektől.

41. Az áru fuvarozási folyosók létrehozása során feltétlenül ellenőrizni kell a környezetvédelmi és közegészségügyi előírások betartását – különösen a zajvédelmet és a közúti közlekedés biztonságát illetően, de egyéb területeken is, mivel ezek az előírások

megelőzik az ott lakók környezetére gyakorolt kedvezőtlen hatásokat. Kritériumként minden intézkedésnél figyelembe kell venni, hogy az áru fuvarozási folyosók közelében lakókat higiéniai és életkörülményeik tekintetében ne érje hátrány, illetve hogy a közlekedésbiztonság álljon az első helyen.

42. A Régiók Bizottsága sürgeti az Európai Bizottságot, hogy minél előbb gondoskodjon a rendelet hatálybaléptetéséről, és ennek során vegye figyelembe az RB jelen véleményében kifejtett észrevételeit és következtetéseit.

Kelt Brüsszelben, 2009. október 7-én.

a Régiók Bizottsága elnöke

Luc VAN DEN BRANDE
