

**Régiók Bizottsága vélemény – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének
féltéi felülvizsgálata**

(2007/C 146/13)

RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

- úgy véli, hogy az európai közlekedéspolitika fő célja az, hogy lefedesse a hatékony és fenntartható transzEurópai közlekedés alapjait. Ez magában foglalja, a TEN-T hálózat hiányosságainak orvoslását a határokon átnyúló területeken, vagyis a határ menti zónáknak a kontinens „vasfüggöny” általi egykori megosztottságából eredő, továbbá a jelenlegi 27 tagú EU-nak a tagjelölt országokkal (Horvátország, Törökország) közös határai mentén, valamint az EU és a szomszédos országok és régiók határai mentén kialakult elszigeteltségének csökkentése, ez a helyzet például az Földközi-tenger partja mentén fekvő észak-afrikai országokkal, illetve a Gibraltári-szoros csomópontjánál;
- azt is hangsúlyozni szeretné, hogy az európai közlekedéspolitika célkitűzéseit mindenképp olyan jogi és intézményi keret kialakításával kell megvalósítani, amely lehetővé teszi, a különböző szereplők (piaci résztvevők stb.) kiegyensúlyozott összjátékát a közlekedés területén. Az állami hatóságoknak csak akkor legyen lehetőségük a szabályozásra és a szükséges beavatkozások végrehajtására, ha a piac működésében zavarok mutatkoznak, és annak a tagállamok, régiók, illetve városok költségvetéséből támogatónak kell lennie;
- elsődleges fontosságúnak tartja a szárazföldi közlekedési módok közötti megoszlás egyensúlyának helyreállítását, hogy a közlekedés ne szinte kizárólag az európai autópályákra koncentrálódjon. Ugyanakkor szükségesnek ítéli a módköziséget és a közlekedési módok kombinálását támogató stratégiák kialakítását, amelyek garantálnák a közlekedési rendszerek általános hatékonyságát.

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az európai közlekedéspolitikáról szóló, 2001-ben kiadott fehér könyvre, amely 2010-ig meghatározza e politika irányvonalait, valamint előírja 2006-ra annak félidei felülvizsgálatát, továbbá az „Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa” című dokumentumra (COM(2006) 336 final),

tekintettel Elnökségének 2006. április 25-i határozatára, amely szerint a „Területi kohéziós politika” szakbizottságot megbízza a vélemény kidolgozásával,

tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitást kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című, a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett, 2006. június 22-i bizottsági közleményre,

tekintettel korábbi véleményeire a következő tárgyakban: „Fehér könyv »A közlekedés európai politikája 2010 perspektívájában: a választás órája« címmel” (CdR 54/2001 fin ⁽¹⁾); „A folyosók és a TEN-T: a növekedés motorjai és az európai kohézió eszközei” (CdR 291/2003 fin ⁽²⁾); „Az alacsony költséggel működő légitársaságokról és a területfejlesztésről” (CdR 63/2004 fin ⁽³⁾); „Közösségi iránymutatás-tervezet a repülőterek finanszírozásáról és a regionális repülőterekről felszálló légitársaságok tevékenységkezdési támogatásáról” (CdR 76/2005 fin); „Valamennyi közlekedési ág biztonsága a finanszírozás kérdésének figyelembevételével” (CdR 209/2005 fin) és „A tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott 3. intézkedéscsomag” (CdR 43/2006 fin),

tekintettel a „Területi kohéziós politika” szakbizottság 2006. december 11-i véleménytervezetére (CdR 119/2006, rév. 1, előadó: Jan ZAHRADNÍK (EPP/CZ), Dél-Csehország régió (Hejtman Jihočeského kraje) regionális tanácsának elnöke),

2007. február 13-14-én tartott 68. plenáris ülésén (a február 14-i ülésnapon) elfogadta az alábbi véleményt.

Mivel

a megújított lisszaboni stratégia,

(1) Az Európai Bizottság által az európai közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálatának kapcsán vezetett nyilvános konzultációk eredményeket hoztak.

– amely elismeri, hogy az Unió GDP-je az előirányzatok alatt marad,

(2) A nyilvános konzultáció keretében az európai régiók és városok képviselői megfogalmaztak néhány észrevételt.

– amely nagy jelentőséget tulajdonít a közlekedési ágazat mint a gazdasági növekedés alapvető motorja fejlesztésének,

(3) A nemzetközi helyzet alakulását, az európai integráció fejlődését és az európai közlekedési ágazat változásait az utóbbi öt esztendőben eddig még nem tapasztalt jelenségek jellemzik:

– amely az európai közlekedéspolitikát az EU versenyképessége fenntartásának szempontjából meghatározó elemnek tekinti,

az Európai Unió 2004-es és 2007-es bővítése, amely után megállapítható, hogy

– amely a mobilitást továbbra is az európai közlekedéspolitika célkitűzéseinek középpontjába helyezi,

– tizenkét új tagállam csatlakozott az Unióhoz, melynek területe így 1 100 000 km²-rel (az EU-15 területének 36 %-ával) nőtt,

a pénzügyi eszközök elégtelensége, ami alapján megállapítható, hogy

– az új tagállamokban a közlekedési infrastruktúra minősége jóval az EU-15 szintje alatt volt, és ez jelenleg is így van,

– a közlekedési infrastruktúrára szánt kiadások szintje az EU összes tagállamában a GDP 1 %-a alá süllyedt, és a 2007-2013-ra szóló pénzügyi terv 8 milliárd eurót irányoz elő erre a területre (jöllehet az Európai Bizottság több mint 20 milliárd eurót tartott szükségesnek),

– a belső piac megvalósulása ezekben az országokban a közlekedés volumenének nagyfokú növekedésével járt, elsősorban a közúti kamionforgalom terén,

– az új tagállamokban, főként a határ menti területeken, a nagy agglomerációk körzetében és a nagy ipari zónákban a közlekedési hálózat nincs felkészülve ezekre az új körülményekre,

– holott csak a TEN-T hálózat 30 európai dimenziójú, prioritást élvező tengelye 250 milliárd eurót igényelne (az európai GDP 0,16 %-át), és az összes közösségi érdekű projekt megvalósításához további 600 milliárd euróra lenne szükség,

⁽¹⁾ HL C 192, 2002.8.12., 8. o.

⁽²⁾ HL C 109, 2004.4.30., 10. o.

⁽³⁾ HL C 318, 2004.12.22., 7. o.

a gazdaság globalizációja,

- melyre Európa és az ázsiai piacok közötti kereskedelmi kapcsolatok erősödése jellemző, ami az európai közlekedési hálózat kapacitása, irányultsága, kompatibilitása és modális struktúrája terén új igényeket teremt,
- minek kapcsán meg kell állapítani, hogy csupán a légi és a tengeri közlekedési ágazatot jellemzi valódi globalizáció,

a terrorizmussal kapcsolatos veszélyek,

- melyek – a New York-i, madridi és londoni terrorista támadások kapcsán – rámutatnak a közlekedési rendszerek sérülékenységére, melyeknek biztonságossága és megbízhatósága fenyegetett helyzetben van,

és mivel az európai régiók és városok érdekei az alábbi, ismert tényeken nyugszanak:

- a transzeurópai közlekedési rendszerbe és a TEN-T hálózatba történő integrálódásuk alapvető feltételét jelentik annak, hogy teljes mértékben élvezzék a szabad piac előnyeit, és közvetlenül kihat versenyképességükre, valamint gazdasági teljesítményükre,
- a közlekedési infrastruktúrák fejlesztése elősegíti a kereskedelmet, ami a gazdasági növekedés motorja, és hozzájárul a területi kohézióhoz, illetve lehetővé teszi egy új, a polgárokhoz és településeikhez közeli Európa felépítését,
- a kibővített Európa összekapcsolásának és területi kohéziója biztosításának egyetlen módja a hiányzó összeköttetések pótlása, a transzeurópai TEN-T hálózat főbb tengelyein meglévő akadályok megszüntetése, a hálózat legfontosabb folyosóinak kiterjesztése a szomszédos régiókra és országokra, valamint a határokon átnyúló területek hiányosságainak orvoslása,
- jóllehet transzeurópai közlekedésről van szó, annak pozitív és negatív hatásai egyértelműen érezhetőek regionális és helyi szinten is, mivel szorosan kapcsolódnak a regionális fejlesztéshez és a városrendezéshez (urban planning),
- fordított módon, a városi és regionális közlekedés jelentős mértékben hozzájárul a közlekedés negatív hatásaihoz például a CO₂-kibocsátással, a zajjal vagy a balesetekből eredő veszteségekkel,
- a területi önkormányzatok közvetlenül illetékesek a regionális és városi közlekedési rendszerek kialakításában és fejlesztésében a működésük javításához szükséges feltételek megteremtése, valamint biztonságosságuk és megbízhatóságuk befolysólása érdekében,
- a minden szinten, a közösségi szervektől a helyi önkormányzatokig végbemenő közös fellépés, amely a szubszidiaritás, az együttműködés, az információmegosztás és a megfélelő

gazdasági ösztönzők (programok) elvén nyugszik, hozzájárulhat a városi és regionális közlekedés teljesítményének javításához.

1. Általános megjegyzések

1.1 A Régiók Bizottsága osztja az Európai Bizottság véleményét, mely szerint a mobilitás mind az EU közlekedéspolitikája, mind a felülvizsgált lisszaboni stratégia elsődleges célkitűzései között kell, hogy szerepeljen. Biztosítani kell a biztonságos, hatékony, fenntartható és megbízható szállítási módok fejlesztését, különös tekintettel a módközi közlekedésre.

1.2 Az RB megállapítja, hogy a közlekedés szorosan kapcsolódik az európai integrációhoz, mivel lehetővé teszi a személyek és az áruk szabad mozgását. Kapcsolódik az Európai Unió kívánt fejlődéséhez, azaz a gazdasági növekedéshez is. Éppen ezért szemben áll azzal az európai integrációs elképzeléssel, hogy nem összehangolt csökkentéseket és korlátozásokat kell végrehajtani, mivel ebben a kérdésben nem létezik egyszerű megoldás. Ellenkezőleg, új jogalkotási intézkedéseket kell elfogadni a szektor különböző alágazatainak a helyi és regionális feltételekkel összhangban történő differenciált liberalizálása, a különféle szállítási módokra alkalmazandó feltételek összehangolása, és interoperabilitásuk, valamint együttműködésük érdekében.

1.3 A Régiók Bizottsága véleménye szerint **az európai közlekedéspolitika elsődleges célkitűzése** olyan feltételek megteremtése, melyek biztosítják a transzeurópai közlekedés hatékonyságát és fenntarthatóságát. Ennek érdekében a következőket kell tenni:

- a közlekedés szabad piacának kialakítása,
- homogén transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kialakítása,
- a hiányzó összeköttetések pótlása és a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) főbb tengelyein lévő akadályok megszüntetése,
- e hálózat főbb tengelyeinek összekapcsolása a szomszédos régiókkal és országokkal, ami elősegíti a területi kohéziót még az Unió határán elhelyezkedő legkülső régiókban is,
- a TEN-T hálózat hiányosságainak orvoslása a határokon átnyúló területeken, vagyis a határ menti zónáknak a kontinens „vasfüggöny” általi egykori megosztottságából eredő, továbbá a jelenlegi 27 tagú EU-nak a tagjelölt országokkal (Horvátország, Törökország) közös határai mentén, valamint az EU és a szomszédos országok és régiók határai mentén kialakult elszigeteltségének csökkentése, ez a helyzet például az Földközi-tenger partja mentén fekvő észak-afrikai országokkal, illetve a Gibraltári-szoros csomópontjánál,

- a régióknak és a városoknak a transzeurópai közlekedési hálózatokhoz történő széles körű és könnyű hozzáféréseinek biztosítása a nagyobb területi kohézió érdekében,
- a transzeurópai hálózatok kiépítése és (legalább) az egyes tagállamok legnépesebb régiói és az EU többi része közötti kapcsolatokat javító fő infrastruktúra fejlesztése, a belső piac teljes kialakítása és az Európa-tudatosság felkeltése érdekében,
- minden rendelkezésre álló szállítási mód hatékony használata a transzeurópai közlekedés keretében a kapacitások, az interoperabilitás és a meglévő infrastruktúrák szinergiáinak optimális módon történő kiaknázása érdekében,
- új infrastruktúrák létrehozása a transzeurópai közlekedés számára azokon a helyeken, ahol jöllehet minden a fent leírt feltételeknek megfelelően működik, a meglévő felszereltség nem elegendő a túlterhelt (telített) zónák problémáinak megoldására,
- az áruk és a személyek optimális mozgását, illetve a tagállamok közötti közlekedésüket gátló fizikai, technikai és szerzésbeli korlátok megszüntetése,
- a transzkontinentális közlekedés igényeinek lehető legmegfelelőbb kielégítése az Európai Unió földrajzi megoszlásának vagy az összes tagállam új területi elrendeződésének figyelembevételével.
- hatékony közlekedésmenedzsment; kapacitások újraosztása az érzékeny területeken (sérülékeny régiók) a piaccal összeegyeztethető eszközök – például a tranzitjogokkal való kereskedelem – révén.

1.4 A Régiók Bizottságának véleménye szerint az európai közlekedéspolitika alapvető célkitűzése olyan közös lépés elfogadása, amely megoldaná azokat a problémákat, amelyek egyéni, tagállami, regionális vagy városi szintű megoldása kevésbé tűnik ésszerűnek, a szubszidiaritás elvének szigorú tiszteletben tartásával. Ezek a következők:

- a közlekedés környezeti hatásának csökkentése, többek között a kiotói jegyzőkönyv CO₂-kibocsátással kapcsolatos kötelezettségvállalásainak teljesítésével,
- a közlekedés energetikai fenntarthatóságának biztosítása, alternatív energiaforrások, köztük bioüzemanyagok hasznosítása,
- a biztonsági előírások erősítése, a közúti balesetek kockázatának csökkentése,
- a közlekedési ágazat innovatív kezdeményezéseinek elősegítése,
- az egész EU, tehát minden egyes tagállam számára annak lehetővé tétele, hogy igazodjék a közlekedési piac globális szinten végbemenő sajátos változásaihoz.

1.5 Azt is hangsúlyozni szeretné, hogy az európai közlekedéspolitika célkitűzéseit mindenekelőtt olyan jogi és intézményi keret kialakításával kell megvalósítani, amely lehetővé teszi, a különböző szereplők (piaci résztvevők stb.) kiegyensúlyozott összjátékát a közlekedés területén. Az állami hatóságok szabályozó, illetve beavatkozó jellegű fellépése csak abban az esetben fogadható el, ha azt a piac működésének zavarai szükségessé teszik, illetve ha egy ilyen fellépés a tagállamok, régiók, illetve városok költségvetéséből támogatható.

1.6 A 2001-es fehér könyv megvalósításával kapcsolatban a Régiók Bizottsága úgy véli, hogy az európai közlekedéspolitika célkitűzéseinek megvalósítása érdekében a következőket kell tenni:

- az európai közlekedéspolitika jövőbeli eszközei legyenek egyértelműen strukturáltak, és vegyék figyelembe a fent említett prioritásokat,
 - a prioritások viszonylatában meghatározott eszközök és intézkedések a valódi szubszidiaritás elve alapján szerveződjenek, koherens egységeket alkotva, melyek a közigazgatás egy-egy szintjéhez kapcsolódnak a kompetenciáknak és a feladatoknak megfelelően,
 - elegendő pénzügyi forrásokat bocsássanak rendelkezésre ezen eszközök és intézkedések végrehajtásához minden olyan szinten, ahol a közlekedés hatással van az Unió gazdasági teljesítményére és a polgárok életminőségére.
- 1.7 Az RB alapvetően fontosnak tartja a regionális kormányzatoknak az európai közlekedési politika meghatározásában való részvételét megkönnyítő csatornák megerősítését. A fehér könyv félidei felülvizsgálata nem határozza meg világosan, hogy a régióknak milyen szerep jut ebben.

1.8 Az RB úgy véli, hogy a fehér könyv félidei felülvizsgálatának jelenlegi formája nem emeli ki elegendő mértékben az egyes javasolt kezdeményezések prioritásait, és attól tart, hogy a dokumentum egészének hatékonysága emiatt csökkenni fog. Ezért kéri, hogy a kezdeményezések listáját (Feladatlap – válogatás a legfontosabb teendőkből) szerkesszék át oly módon, hogy az ne a kronologikus rendet kövesse, hanem a különféle célkitűzések prioritását és az illetékességi területeket a szubszidiaritás elvének megfelelően. A Régiók Bizottsága úgy véli, hogy a különböző intézkedésekhez felelős koordinátorokat kell kijelölni. Az RB ugyanis úgy véli, hogy ezeknek a cselekvéseknek a célja nem valamely dokumentum megjelentetésében rejlik, hanem a szigorú végrehajtásukkal elérhető valódi minőségi változásban.

1.9 Egyébiránt a Régiók Bizottsága kéri, hogy mielőtt az állami hatóságok elfogadnának bármely új, a szabályozásra vagy a beavatkozásra vonatkozó intézkedéssorozatot, vizsgálják meg, hogy ugyanezek az eredmények nem érhetőek-e el a piaci mechanizmusoknak a közlekedés területén történő alkalmazásával.

1.10 Az előző pontok fényében az RB azt javasolja, hogy egészítsék ki a 2006-os fehér könyv címét „a cselekvés órája” kifejezéssel, mintegy utalva a 2001-es fehér könyv alcímére („a választás órája”). A várt eredmények elérésének egyetlen garanciája a közösségi szinten hozott döntések átültetése a tagállami, illetve onnan a regionális és helyi közlekedéspolitikákba, tényleges megvalósításukig.

2. Szárazföldi közlekedés

2.1 A Régiók Bizottsága elsődleges fontosságúnak tartja a szárazföldi közlekedési módok közötti megoszlás egyensúlyának helyreállítását, hogy a közlekedés ne szinte kizárólag az európai autópályákra koncentrálódjon. Ugyanakkor szükségesnek ítéli a módköziséget és a közlekedési módok kombinálását támogató stratégiák kialakítását, amelyek garantálnák a közlekedési rendszerek általános hatékonyságát.

2.2 A Régiók Bizottsága üdvözli az Európai Bizottság javaslatát, amely a nemzetközi vasúti közlekedés technikai és funkcionális akadályai felszámolásának felgyorsítására irányul, ezenkívül a gördülőállomány pozitív értelmű és hatékony egységesítését és szabványosítását segíti elő.

2.3 Ezenkívül az RB úgy véli, hogy a vasúti közlekedésnek a közúti közlekedéssel szembeni versenyképessége javítása érdekében, valamint azért, hogy a vasút a közlekedés globális volumenéből méltányos részt foglaljon el, a 2001-es fehér könyvben foglaltaknak megfelelően összhangba kell hozni a vasúti és a közúti közlekedést szabályozó feltételeket.

2.4 A tapasztalat azt mutatja, hogy a liberalizációs folyamat jelentős következményekkel jár a szállítók és ügyfelek, beszállítók, a szolgáltatások felhasználói, illetve az alkalmazottak közötti kapcsolatra, továbbá az örökösödési jog területén. A Régiók Bizottsága ezért kéri, hogy végezzék el az egyes tagállamokban már megtett liberalizációs intézkedések hatásértékelését, valamint az egyes tagállamok tapasztalatai alapján dolgozzanak ki közösségi szintű liberalizációs módszertant, amely egyénileg lenne alkalmazható minden egyes vasúttársaságra. Ezenkívül azt ajánlja, hogy dolgozzanak ki minimális jogi normákat a hálózatban működtetett közlekedési ágak liberalizációja által érintett szereplők (közlekedési szolgáltatók, felhasználók és szabályozók, esetleg az állami közigazgatási és állami ellenőrzési szervek és alkalmazottaik) jogainak megfelelő és kiegyensúlyozott védelme érdekében.

2.5 Az RB megállapítja, hogy a közúti közlekedés továbbra is kulcsszerepet játszik a területi önkormányzatok életében, mivel több régió számára az egyetlen eszközt jelenti a régió mobilitá-

sának és elérhetőségének biztosítására. A teljes közlekedési rendszer optimalizálása érdekében különösen fontosak az intermodális kapcsolódási lehetőségek.

2.6 Jelenleg, amikor késnek az állami beruházások, az RB úgy véli, hogy kiemelt projektekként ösztönözni kellene a TEN-T hálózatba tartozó nagy sebességű vasúti tengelyek kialakítását. Hasonlóképpen meg kell erősíteni a TEN-T kiegészítő vasútvonalait. Ehhez hangsúlyt kell fektetni azon vasútvonalprojektek meghatározására és fejlesztésére, amelyek bár nem részei a TEN-T hálózatnak, párhuzamos és azt kiegészítő, fenntartható közlekedési projekteknak számítanak, és ezért számolni kell velük az uniós finanszírozásban.

2.7 A Régiók Bizottsága üdvözli az Európai Bizottság javaslatát az infrastruktúrahasznalet intelligens díjfizetési rendszereire vonatkozóan, valamint azon elképzeléseit, amelyek a városi és az érzékeny területeken (sérülékeny régiók) a kapacitások piaccal összeegyeztethető eszközök (például a tranzitjogokkal való kereskedelem) révén való újraelosztáshoz kapcsolódnak.

2.8 Bár szilárdan támogatni kell a fehér könyv kezdeményezéseit, a legfenntarthatóbb, pl. a vasúti és a vízi közlekedési módok fejlődésének elősegítése érdekében figyelembe kell venni, hogy számos régió nem rendelkezik megfelelő vasúti és tengeri infrastruktúrákkal, ezért a közúti közlekedésről környezeti szempontból fenntarthatóbb módokra történő áttérés jelentős beruházásokat igényel az említett infrastruktúrákba.

3. Légi közlekedés

3.1 A Régiók Bizottsága üdvözli a regionális repülőterekkel és a „fapados” légitársaságokkal kapcsolatban tapasztalható új fejlődési lendületet, amivel az utóbbi években a légi utasszállítás elérhetőbbé vált, és valós alternatívát kínál a nagy távolságra történő szárazföldi utasszállítással szemben. Nem szabad azonban figyelmen kívül hagynunk e változások kedvezőtlen kísérőjelenségeit.

3.2 Előző véleményei folytatásaként az RB hangsúlyozza a regionális repülőterek fontos szerepét a regionális fejlődés és a területi kohézió szempontjából (a régiók összekapcsolása, nagyobb mobilitás, a szabad mozgás kihasználásának lehetősége, a külső és kevésbé fejlett régiók rehabilitálása). E tekintetben az RB üdvözli az Európai Bizottság javaslatát, melynek célja, hogy kedvezőbb feltételeket teremtsen a légi közlekedés potenciáljának jobb fejlődése érdekében a légi közlekedési piac régióközi szegmensének szintjén.

3.3 Ugyanakkor az RB emlékeztet korábbi felszólításaira az állami támogatások terén szükséges átláthatóság és támogathatóság, valamint a területi önkormányzatoknak a regionális repülőterek és az új, régiók közötti összeköttetések biztosítását lehetővé tevő finanszírozási kapacitása közötti kiegyensúlyozottabb megközelítés érdekében.

3.4 A legkülső régiók, amelyek számára a tengeri és a légi közlekedés jelenti az egyetlen összeköttetést az Unió és a világ többi területével, különleges helyzetük miatt meg kell hogy kapják a szükséges felmentéseket az e közlekedési módokat érintő, éghajlatváltozás elleni küzdelemmel kapcsolatos intézkedések alól, mivel üvegházhatásúgáz-kibocsátásuk e két szektor közösségi összértékében mindössze 0,5 %-ot tesz ki, és ez semmiféleképpen nem akadályozza az Európai Unió által e téren tett kötelezettségvállalások teljesítését.

4. Tengeri és belvízi közlekedés

4.1 A Régiók Bizottsága kedvezően fogadja az Európai Bizottság ajánlását, mely szerint a rövid távú tengeri közlekedést és a „tengeri autópályákat” tovább kell fejleszteni mint a közúti közlekedés alternatíváit. Megjegyzi, hogy korábban már kérte, hogy:

4.2 a 2007-2013 közötti időszakra szóló operatív programok tartalmazzák a tengeri közlekedést elősegítő projektek végrehajtását (szennyezés elleni küzdelem, a közlekedés biztonsága, a vízi utak infrastruktúrájának kezelése),

4.3 tegyenek nagyobb erőfeszítéseket a kapacitás javítása és a kikötői berendezésekhez történő szárazföldi hozzáférés infrastruktúrájának fejlesztése, valamint a terjesztési logisztika hálózatainak kiépítése érdekében, különös figyelemmel a szigetek érdekeire,

4.4 az Unió szigeteit ténylegesen kapcsolják össze a „tengeri autópályák” rendszerével a közös piachoz való hozzáférésük érdekében.

4.5 Ezenkívül az RB helyesli az Európai Bizottság azon javaslatát, mely szerint ki kell dolgozni a „közös európai tengeri térség” átfogó fejlesztési stratégiáját, hogy az hozzájárulhasson a terület közös piacának fejlődéséhez.

4.6 Az RB üdvözlöi a kikötőkre vonatkozó intézkedéseket is, és hangot ad azon kívánságának, hogy részt vehessen a kidolgozást megelőző vitában. Ezen túlmenően emlékeztetni kíván a kikötők és városaik vagy régiók közötti kapcsolatok fontosságára.

4.7 Az RB támogatásáról biztosítja a nagy fontosságú tengeri kikötővel rendelkező régiókat és városokat, melyek szárazföldi közlekedési infrastruktúráikat ténylegesen be kívánják kapcsolni a TEN-T hálózatba, és integrálni kívánják azokat a nagy távolságú transzkontinentális szárazföldi közlekedési tengelyekbe („landbridges”).

4.8 Egyébiránt az RB rámutat arra, hogy a belvízi közlekedést sokáig alábecsülték mint a szárazföldi közlekedés alternatíváját, és üdvözlöi az Európai Bizottság azon javaslatát, melynek célja egy e szállítási mód fejlesztésének előmozdítására hivatott program létrehozása. Ugyanakkor, utalva az Európai Bizottság

javaslatára, mely szerint növelni kell a különböző közösségi politikák közötti szinergiákat (közlekedéspolitika, energiapolitika, környezetvédelmi politika), az RB kiemeli a belvízi utak kialakításának terén több alkalommal megfigyelt alapvető inkoherenciát: ehhez a belvízi utak létrehozására és a folyami szállítás fejlesztésére lenne szükség mintegy a közúti közlekedés alternatívájaként, ezek az intézkedések ugyanakkor nem valósíthatók meg a túlzásba vitt környezetvédelmi követelményeken alapuló rendelkezések miatt.

4.9 Az RB úgy véli, hogy a tengeri autópályák fejlesztését célzó intézkedések sorában átfogó elemzést kell végezni arról, hogy ezek milyen hatást gyakorolnak a meglévő kikötői rendszerekre, meghatározva, hogy milyen formában lehet ellensúlyozni az esetleges káros hatásokat, és azt, hogy honnan teremtik elő a szükséges támogatásokat a periférikus és elszigetelt helyzetből adódó körülmények ellensúlyozására.

4.10 A Régiók Bizottsága szükségesnek tartja, hogy a tengeri autópályáknak adható támogatásokat szabályozó jövőbeni rendeletekben hivatalosan írják elő a régiók részvételét.

5. Városi közlekedés és regionális közlekedési rendszerek

5.1 A Régiók Bizottsága emlékeztet arra, hogy a városi közlekedés területén, jobban, mint bárhol másutt, azt a nézetet kell elfogadni, mely szerint az az ideális helyzet, ha közlekedési eszköz nélkül tudunk helyet változtatni. E tekintetben nem csupán a közlekedési ágazatban kell speciális intézkedéseket elfogadni, hanem a politikai döntéshozatal más területein is, mint például a városrendezés, a regionális fejlesztés vagy a lakáspolitikai terén. Ez különösképpen igaz az új tagállamokra, ahol igen gyakran olyan eszközök létrehozásáról van szó, amelyekkel megkönnyíthető a szakmai okokból történő költözés, a lakáspolitikai liberalizációja, stb.

5.2 A Régiók Bizottsága üdvözlöi az Európai Bizottság javaslatát a városi közlekedésről szóló zöld könyv kidolgozására, és az európai régiók és városok képviselőjeként készen áll arra, hogy igen aktív módon részt vegyen az érdekeltek a végső dokumentum elfogadását minden bizonnyal megelőző vitájában.

5.3 Ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy a városi és regionális közlekedési rendszerek annál eredményesebbek, minél jobban megfelelnek a helyi igényeknek. Ezért különösen nehéz – szemben a transzeurópai közlekedéssel – bármiféle beavatkozás vagy harmonizáció tervbe vétele ezen a területen. A szubszidiaritás elvének értelmében az Unió szerepe ezen a téren a szak tudás megosztása és olyan programok létrehozása, amelyek lehetővé teszik a kipróbált gyakorlatok megosztását és bevezetését, illetve az innovatív megközelítések értékelése (a közlekedés szervezése, intelligens rendszerek, ökonómiai és energetikai szempontból megfelelő üzemanyagok, a mobilitás mint a regionális fejlődés feltétele stb.).

5.4 A közlekedési problémák főként a nagyvárosokat, a városi agglomerációkat és az elővárosokat érintik, és ezen területek magas fokú urbanizációja miatt igen költséges a közlekedési infrastruktúrák kiépítése és modernizálása. Emiatt igen nagy figyelmet kell fordítani ezeknek az infrastruktúráknak a fejlesztésére és korszerű technológiákkal való felszerelésére valamennyi szinten, valamint azoknak az infrastruktúráknak a támogatására, amelyek nem tartoznak közvetlenül a TEN-T-hez. Hangsúlyozzuk a kevésbé szennyező városi közlekedés támogatásának szükségességét azzal a céllal, hogy hozzájáruljunk a városainkat sújtó szennyezés csökkentéséhez, és ezáltal javuljon a városlakók életminősége. A Régiók Bizottsága arra kéri az Európai Bizottságot, hogy a tervezett városi közlekedésről szóló zöld könyv elkészítésekor ezeket a szempontokat is vegye figyelembe az elemzés során.

5.5 A Régiók Bizottsága arra kéri az Európai Bizottságot, hogy kifejezetten a városi közlekedésre helyezze a hangsúlyt, és vizsgálja meg, hogy a 2007-2013-as időszakra vonatkozó operatív programok megfelelő figyelmet szentelnek-e a városi közlekedésnek és megfelelő pénzügyi eszközöket irányoznak-e elő arra. A Régiók Bizottsága hangsúlyozza, hogy a városi közlekedés is van olyan fontos, mint a transzeurópai közlekedési hálózatok, mivel a közlekedési áramlatok nagy részének kiinduló- és végpontja városban van, és ezért a legszűkebb keresztmetszeteket a városok alkotják. Emiatt a jó minőségű városi közlekedés az EU versenyképességének és egyúttal az egész lisszaboni stratégiának egyik alapvető feltétele, mind a javak, mind a munkaerő szabad mozgásának szempontjából.

5.6 Az RB úgy véli, hogy a nagyvárosokba bevezető utakon kialakuló fennakadások megszüntetése érdekében nagy P + R parkolókat kell kialakítani a városhatároknál, ahol elegendő – az autó letételét vonzóvá tévő – parkolóhely áll rendelkezésre, hogy a várost személygépkocsival megközelítő polgárok itt leparkolva jelentősebb idővesztés nélkül tömegközlekedési eszközzel folytassák útjukat.

6. Az infrastruktúra optimalizálása és a hálózatok megközelíthetősége

6.1 A Régiók Bizottsága úgy véli, hogy a transzeurópai közlekedés fenntarthatósága érdekében a legsürgetőbb cél, a TEN-T transzeurópai hálózat befejezése és az újabb infrastruktúrák kialakítása mellett, a meglévő infrastruktúrák kapacitásában rejlő tartalékok szisztematikus kihasználását lehetővé tevő feltételek javítása.

6.2 Az RB határozottan üdvözli azt, hogy az Európai Bizottság kiemelten szükségesnek tartja a közlekedéshez kapcsolódó zsúfoltság csökkentését és a megközelíthetőség javítását. Az RB véleménye szerint ez elengedhetetlen feltétele annak, hogy a szabad mozgás jogával járó lehetőségeket teljes mértékben kihasználhassuk, és hogy nagyobb területi kohéziót érhesünk el.

6.3 Mindazonáltal a Régiók Bizottsága nem osztja az Európai Bizottság azon véleményét, mely szerint Európa közlekedési hálózata sűrű, és az infrastruktúra általánosságban jó minőségű.

Az RB kiemeli az EU-15 és az EU+10 közlekedési infrastruktúrája közötti minőségi különbségeket. Ugyanakkor megállapítja, hogy a 2004-es bővítés óta az új tagállamokban tapasztalható forgalomnövekedés miatt a közlekedési hálózatok állapota egyre romlik, és az EU-15 és az EU+10 közötti különbség azóta csak nő. Következésképp a Régiók Bizottsága kéri, hogy a javasolt teendők között, a fehér könyv felidei felülvizsgálatának keretében szerepeljen az EU-27 közlekedési infrastruktúrája állapotának alapos és részletes értékelése, hogy az európai intézmények helytálló adatokat kapjanak a döntéshozatalhoz.

6.4 Ezzel párhuzamosan az RB óva int az újabb szűk keresztmetszetek esetleges megjelenésétől a nagy globális közlekedési tengelyek mentén a határ menti zónákban és az elszigetelt külső régiókban az Unió új külső határai mentén. Ezért alapvető fontosságúnak látszik a TEN-T hálózatok felülvizsgálati folyamatának befejezése, mely javasolja, hogy ezeket a hálózatokat terjesszék ki az EU-val szomszédos régiókra és országokra.

6.5 A Régiók Bizottsága aktívan támogatja a közlekedési infrastruktúrák fejlesztésére kidolgozott, főként határokon átnyúló regionális terveket, és felkéri az Európai Bizottságot, hogy továbbra is nyújtson kedvező feltételeket a programokon keresztül, melyekkel lehetővé válik a 2007-2013-as kohéziós politika forrásainak felhasználása, továbbá a régióközi együttműködést segítő programok által.

6.6 Az RB arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy pénzügyi (a TEN-T hálózatoknak rendelt költségvetés, EBB, EBRD, PPP stb.) és intézményi (európai koordinátor) eszközökkel hozzon létre egy olyan programot, amely támogatja egyrészt a határokon átnyúló szűk keresztmetszetek gyors megszüntetésére irányuló beavatkozásokat, másrészt a még hiányzó összeköttetések pótlását a mind TEN-T hálózatok 2004-ben meghatározott 30 európai érdekű, elsődleges tengelyének a keretében, mind pedig az utólag felfedezett hiányosságok tekintetében, és így a TEN-T hálózatok valóban homogén zónát alkothassanak. Ezen a területen ugyanis az állami közlekedéspolitikák hosszú ideje hatástalannak bizonyulnak, ami különösen kedvezőtlen a regionális fejlődésre, a területi kohézió megvalósítására, a szabad mozgás kihasználásának lehetőségére és a határokon átnyúló együttműködésre nézve. Továbbá finanszírozási mechanizmusokat kell biztosítani a TEN-T egyéb kiegészítő projektjei számára is, különösen azokra, amelyek a hozzáférhetőség javítását célozzák: szárazföldi és vasúti összeköttetésekre, a kikötőkhöz vezető útvonalakra, a módközi váltás helyszínén logisztikai területekre, a városokba vezető útvonalakra stb.

6.7 A Régiók Bizottsága egyébiránt felhívja a figyelmet a TEN-T páneurópai folyosóinak nyugat-keleti és észak-déli tengelye közötti egyensúly visszaállításának fontosságára. Javasolja, hogy – a Balti-tenger és a Földközi-tenger tengeri kikötői lehetőségeinek jobb kihasználása érdekében – a TEN-T hálózat következő bővítésekor vegyék figyelembe az INTERREG IIIB „A-B Landbridge” projekt eredményeit, amely külön ezzel a kérdéssel foglalkozik, és amelyben olasz, osztrák, cseh, német és lengyel régiók, illetve tágabb értelemben harmadik országok, Norvégia és Horvátország vesznek részt.

7. Interoperabilitás és a szállítási módok összehangolása

7.1 Az RB fenntartással fogadja a módközi közlekedés elképzelését, amint az az európai közlekedésről szóló fehér könyv félidei felülvizsgálatában szerepel, és osztja azt a véleményt, mely szerint minden szállítási módnak külön szerepe van az európai közlekedési rendszerben. Kizárólag a különböző szállítási módok közötti tényleges interoperabilitással érhető el, azonos piaci feltételek között, a közlekedés természetes optimalizálódása. Valójában csak egyetlen szállítás létezik (a szállítási szolgáltatás igénye), amely a leginkább megközelíthető szállítási kínálatot használja („szállítási mód”). Európában a közlekedés helyzete csak oly módon javítható, ha azonos feltételeket biztosítunk minden szállítási „mód” számára, anélkül, hogy bármelyiknek is kedveznénk. Az a sajnálatos tény, hogy a közúti szállítás igen közkedvelt, még a szállítási piac olyan szegmenseiben is, amelyekben ökológiai okokból a vasúti, folyami, illetve módközi szállítás lenne megfelelőbb, nem csupán a különböző szállítási módok közötti harmonizáció hiányának, a külső költségeknek, a vasúthálózat befejezetlen interoperabilitásának vagy a vasúti ágazat átalakítása hiányának tudható be, hanem a vasúti szállítás és a módközi közlekedés elégtelen technikai szintjének is. Emiatt nemcsak a telematikai és információs rendszerekben kell támogatni a kutatást és a fejlesztést, hanem a vasúti közlekedés és a módközi közlekedés irányítási rendszereinek technológiája, a hatékony szabványosítás, az egységesítés és a hitelesítés területein is.

7.2 Az RB azonban fel kívánja hívni a figyelmet arra, hogy elkötelezte magát a legkevésbé szennyező közlekedési módokra történő váltást célzó önkéntes európai politika iránt, az Európai Unió kiotói jegyzőkönyvben vállalt kötelezettségeinek keretén belül.

7.3 A 7.1. pontban leírtak alapján a Régiók Bizottsága azt javasolja, hogy folytassák a közlekedés külső költségeinek internalizálását célzó szabályok kidolgozását és végrehajtását. A cél egy közös európai keret felállítása ingyenesen hozzáférhető, fizetős közúti infrastruktúra és dinamikus, fizetős vasúti pályák létrehozására, ami a tényleges módközi verseny gyakorlásának szükséges feltétele. A használati díjaknak nem csupán az infrastruktúra építési és karbantartási költségeit kellene fedezniük (bár az átmeneti gazdaságokban ez jelentős bevételi forrás lehet), hanem olyan eszközt is kellene, hogy jelentsenek, amely automatikusan igazodik az infrastruktúrára való igényhez, így optimalizálja a használat szintjét és figyelembe veszi minden egyes közlekedési mód összes külső és belső költségét, ideértve a környezetvédelmi költségeket is. A használati díjak, mivel beépülnek a termékek árába, a piac, és különösen a túlzott szállítási igények szabályozásának természetes eszközévé kellene, hogy váljanak, mivel így az lesz a legjobb szállítási művelet, amelyre nem kerül sor.

7.4 A Régiók Bizottsága úgy véli, hogy az új intelligens díjfizetési rendszereknek lehetővé kellene tenniük a forgalomáramlás optimalizálását, az infrastruktúra használatának hatékonyságát és a telítettség elkerülését. Csak az átlátható, igazságos, könnyen érthető és a külső költségek vonatkozásában is egyértelműen

kiszámlázható díjfizetés bevezetését szabad támogatni, amely egyszerű, de megfelelő mértékben variálható használati díjat jelent az infrastruktúrák időbeli és térbeli kihasználtságának optimalizálása érdekében. E használati díjnak azonosnak kell lennie közösségi szinten, és nem járhat azzal, hogy a közlekedés a fizetős infrastruktúrákról áttérüljön az ingyenesekre. Ezzel kapcsolatban az RB megismétli a Galileo program támogatását, amely, ha megfelelően végrehajtják az összes tagállamban, ilyen rendszert jelenthet.

7.5 A Régiók Bizottsága a Galileo műholdas navigációs rendszer nagyobb mértékű támogatása, a közlekedés területén való, egész Európára kiterjedő egyenletes használata, valamint a koncepció – főként az új tagállamokban való – jobb támogatása érdekében azt ajánlja az Európai Tanácsnak, hogy ezekbe az innovatív projektekbe jobban vonja bele az új tagállamokat azáltal, hogy szimbolikus jelleggel az egyikük területén hozza létre a GNSS felügyeleti hatóságot. Amennyiben ezt megteszi, azzal eleget tesz a 2003-ban tett informális ígéretének is, mely szerint új európai ügynökségeket kíván létrehozni az Európai Unió új tagállamaiban.

8. Logisztika

8.1 Ezenkívül a Régiók Bizottsága hangsúlyozza, hogy a különböző közlekedési módok interoperabilitásának javítása érdekében szükség van a logisztikát támogató intézkedések elfogadására is. A teherszállítás tekintetében a köztulajdonban lévő logisztikai infrastruktúrák az áruszállítási módok interoperabilitásának valóban alapvető tényezői, és ezzel egyidejűleg a szállítási módok és az ipari és kereskedelmi ágazat közötti kölcsönhatás fontos láncszemei. Emiatt lényeges a megfelelő feltételek megteremtése az európai szinten hatékony logisztika fejlődésének biztosításához.

8.2 Az RB vállalkozik az európai szállítási logisztikához javasolt stratégiai keret kidolgozásában való részvételre, mivel e szegmens fejlesztése nagy hatással van a regionális fejlesztésre. Ezzel kapcsolatban részt vesz számos területi önkormányzati és regionális fejlesztési stratégiai projektben, városfejlesztési tervben, és szerepet játszik a városi és regionális közlekedési rendszerek kidolgozásában, a regionális repülőterek, a folyami kikötők és a logisztikai központok fejlesztésében, amelyeket mindenképpen az általuk kiszolgált hálózatok részét képező közlekedési infrastruktúráknak kell tekinteni.

8.3 A Régiók Bizottsága üdvözlöi az Európai Bizottság azon szándékát, hogy 2007-ben cselekvési tervet fogad el a teherszállítás logisztikája tárgyában. A Régiók Bizottsága véleménye szerint az európai teherszállítás logisztikájára vonatkozó keretstratégia kidolgozásánál azt is meg kellene vizsgálni, hogy miképpen lehet elősegíteni a vasutat támogató közlekedéspolitikai révén a teherszállítás közúti közlekedésről a vasúti közlekedésre való áthelyezését. Ezen – adóügyi vagy jogi – intézkedések hatásait a katalizátorként működő támogatások révén célzottan kellene erősíteni.

9. Biztonság

9.1 A Régiók Bizottsága elégedetlenségének ad hangot, mivel az EU-25-ök körében hosszú évek óta megfigyelhető javuló tendencia ellenére a közúti balesetekből eredő halálesetek száma még mindig elfogadhatatlanul magas. Fenntartás nélkül támogatja az Európai Bizottságot, amely átfogó közúti biztonsági rendszert kíván kidolgozni, és az utasok magatartására, a gépjárműtervezésre és -technológiákra, valamint az infrastruktúrák állapotára helyezi a hangsúlyt.

9.2 Az RB megállapítja, hogy jelenleg, amikor a személyek és az áruk mobilitása az Európai Unión belül egyre nő, logikusan azt várhatjuk, hogy a tagállamok folytatják megbeszéléseiket a közúti közlekedés szabályainak és jogi normáinak közelítésével és egységesítésével kapcsolatban, hogy elősegítsék a gépjárművezetők és az infrastruktúrák többi használójának megértését. Ez hozzájárulna a biztonság növeléséhez, a balesetek számának csökkentéséhez és a kereskedelmi közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó versenyfeltételek egyenlőségéhez.

9.3 Az RB egyébiránt – legalább a főbb transzeurópai tengelyek tekintetében – a jelzések egységesítése, a paraméterek harmonizálása és a többnyelvű táblák bevezetése mellett foglal állást, melyeknek célja a biztonság növelése új telematikai táblák segítségével.

10. Biztonságosság

10.1 A Régiók Bizottsága elismeri, hogy a közlekedési rendszerek a terrorista támadásokkal szembeni biztonságosságának garantálása sürgős feladat, és helyesli az e téren elfogadandó közös lépésre irányuló szándékot.

10.2 Ezzel kapcsolatban az RB közös lépések elfogadására kéri az Európai Uniót és a tagállamokat, mivel a regionális és helyi közigazgatás csak korlátozott illetékességgel és lehetőségekkel rendelkezik e területen.

10.3 Ezzel párhuzamosan a Régiók Bizottsága kéri a közösségi szerveket, hogy kellő időben nyújtsák be az érintett szereplőknek a rendszerek biztonságosságára irányuló esetleges intézkedési javaslatokat, melyeknek közvetlen hatásuk van a regionális és városi közlekedési rendszerek szervezésére és társfinanszírozására, hogy az érintettek meg tudják azokat vitatni, és megfogalmazhassák esetleges javaslatukat.

11. Az európai teherszállítási logisztikája: a fenntartható mobilitás kulcsa

11.1 A Régiók Bizottsága kedvezően fogadja az Európai Bizottság stratégiai keret létrehozására irányuló kezdeményezését, mely révén válasz adható arra a kérdésre, hogy az Európai Unió hogyan és milyen eszközök segítségével optimalizálhatja az európai közlekedési rendszereket. Az RB emlékeztet azonban

arra, hogy a logisztika nem önmagában való cél, hanem csupán a cél elérésének egyik eszköze. Egyébiránt nem is egyetlen, kizárólagos eszköze, hiszen a logisztika csak akkor használható, ha a közlekedési rendszer további elemei – így az infrastruktúra, a telematika (közlekedési információs rendszer), az interoperabilitás, illetve a megfelelő szállítási módok stb. – rendelkezésre állnak. Az RB e tekintetben felhívja a figyelmet jelen véleményének előző pontjaira, amelyek a tágabb értelemben vett európai szállítási feltételek javítását célzó, véleménye szerint alapvetően fontos intézkedésekre vonatkoznak.

11.2 Az RB értékeli azt, hogy az Európai Bizottság felismeri a logisztika határozottan kereskedelmi dimenzióját. Mindenekelőtt a piaci erők vannak leginkább hatással a különböző közlekedési egységek jobb kihasználására és a közlekedési vonalak hatékony használatára. Más szóval: olyan eszközről van szó, amelynek révén lehetővé válik a közlekedés irányításának javítása, illetve a hatékony kihasználás. A minőségi címkek kérdésének szintén a közlekedési vállalatok vagy az európai ágazati szervezetek hatáskörébe kellene tartoznia.

11.3 A Régiók Bizottsága véleménye szerint azonban a piaci erők kudarca esetén szabályozó intézkedések is indokoltak lehetnek, hogy a fenntarthatóságot szem előtt tartó mobilitás és teherszállítási logisztika kitűzött célját el lehessen érni. A vasúti teherszállítás lényeges feltétele emellett a szabványosított teherszállító eszközök közlekedésmód-váltásának átfogó rendszere. E lehetőség megteremtéséhez, valamint a jövőbeni gazdaságos kihasználtság biztosításához, ha a piaci erők nem bizonyulnak kielégítőnek, kísérő keretintézkedések, mint például támogatások vagy szabályozó intézkedések révén – noha korlátozott ideig – azon közlekedési módok tudatos előnyben részesítésére kellene törekedni, amelyek támogatása a speciális helyi és regionális környezeti adottságok alapján nyilvánvalóan nem maradhat el.

11.4 Az előbbieknél megfelelően a Régiók Bizottsága rámutat arra, hogy a logisztika – véleménye szerint – kulcsfontosságú elem, mely arra ösztönzi a régiókat és a városokat, hogy intézkedéseket hozzanak annak érdekében, hogy területükön a közlekedés gyorsan és hatékonyan működjön, illetve a lehető legkevesebb kedvezőtlen külső hatással járjon. Az RB egyébiránt fontosnak tartja a „városi logisztika” fejlesztését, mely a telítettség elkerülését célzó bevált gyakorlatok felhasználásával javítja a környezetet az agglomerációban.

11.5 Ahogy azt korábban említettük a jelen véleményben, a városok és a régiók szerepe a logisztikai fejlesztés terén alapvetően a szállítás és a logisztikai létesítmények számára kedvező területi feltételek megteremtésében és a logisztikai központok létrehozásának támogatásában mutatkozik meg. Az RB úgy véli, hogy ezen a konkrét területen az EU fellépése a kohéziós politikai eszközök, valamint a know-how és az e téren bevált gyakorlatok átadása révén nyilvánulhat meg.

11.6 A Régiók Bizottsága véleménye szerint alapvetően fontos meghatározni azokat az akadályokat, amelyek útjában állnak a logisztika jobb felhasználásának az európai közlekedési rendszer optimalizálása érdekében. Ezek között az akadályok között említhetjük a következőket: hiányos infrastruktúra (szűk keresztmetszetek, hiányzó összeköttetések, elégtelen összekapcsolódás a csomópontok és a különböző közlekedési típusok között, állami logisztikai központok hiánya), közlekedési egységek nem megfelelő kompatibilitása (a 15 tagú EU államai és az újonnan csatlakozott 10 ország között), illetve technikai-szervezési jellegű akadályok (szállítók közötti információcsere, egységes fuvarlevél stb.). Az akadályok meghatározásában az Európai Bizottság, vagyis annak Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatósága pozitív szerepet játszhatna.

11.7 Az RB elsőrendű fontosságot tulajdonít az új közlekedési irányítási és információs rendszerek kifejlesztésének is (ERTMS – Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer –, Galileo). Ezzel párhuzamosan kiemeli annak szükségességét, hogy meg kell oldani az adatrendszerek biztonságának kérdését, különösen, amikor azok nyílt architektúrák környezetben kerülnek felhasználásra.

11.8 A Régiók Bizottsága üdvözli, hogy a logisztikai személyzet ismereteire és tapasztalataira vonatkozóan az Európai Bizottság megkezdi a szakképzés és a közös európai standardok tanúsítása kérdésének vizsgálatát. Ugyanakkor emlékeztet arra, hogy e téren együtt kell működni a logisztikai ágazat szereplőivel vagy azok európai szintű szakmai szervezeteivel.

11.9 Az RB örömmel fogadja továbbá, hogy az Európai Bizottság lépéseket kíván tenni a logisztikai fejlesztésre vonatkozó statisztikai mutatók kérdésében. Ennek keretében az Európai Bizottságnak egy sor olyan mutatót kellene meghatároznia, amely lehetővé teszi a logisztikai láncok fejlődésének, hatékonyságának, felhasználásának stb. nyomon követését és felmérését.

11.10 A Régiók Bizottsága hangsúlyozza egyébiránt, hogy a TEN-T hálózat prioritást élvező projektjeivel párhuzamosan a fontosabb logisztikai csomópontok, nevezetesen a köztulajdonban lévő logisztikai központok, a közlekedési terminálok és a kikötők modernizációjára és fejlesztésére is hangsúlyt kellene

fektetni európai szinten. A logisztika jobb kihasználása és az európai közlekedési rendszerek optimalizációs fokának növelése érdekében fontos lenne túllépni az ún. „utolsó mérföld” (*last mile*) jelenségen is. Ehhez fejleszteni kell az átrakodási pontokat, illetve a logisztikai lánc legtávolabbi részein elhelyezkedő pontokat, és mindenekelőtt össze kell kapcsolni a fő logisztikai csomópontokat az összes közlekedési csatornával.

11.11 Ezen túlmenően a Régiók Bizottsága alapvetően fontosnak tartja az Európai Bizottság azon kezdeményezését, amely a Közösségen belüli áru fuvarozásban közös európai előírásokat javasol a berakodott módközi szállítási egységek vonatkozásában. Igen hasznos lenne például, ha az Európai Uniónak sikerülne csökkentenie a különböző típusú szállítótartályok és nyerges vontatók lehetséges konfigurációinak számát a szállításban engedélyezett méretek minél teljesebb hasznosítása érdekében.

11.12 A Régiók Bizottsága jelzi, hogy az egyazon láncon belüli különböző szállítási módok használatához többre van szükség, mint egyszerű szemléletváltásra, hiszen annak gyakran inkább fizikai akadályai vannak. Az új tagállamok esetében például nem csupán a közlekedési vonalak és az azok kombinációját lehetővé tevő megfelelő átrakodási létesítmények hiányoznak, hanem a megfelelő szállítási egységek is. A helyzet javítására az egyik lehetséges megoldás az lehetne például, ha az EBB kedvező hitelpolitikát fogadna el, vagy ha közösségi támogatásban részesítenék a járművek beszerzését vagy a terminálok kialakítását.

11.13 Végül a Régiók Bizottsága az áru fuvarozásra orientált vasúti hálózat létrehozására irányuló cselekvési terv kivitelezhetőségének meghatározására irányuló cselekvési terv kivitelezhetőségének meghatározását kéri. Egyúttal fel kívánja hívni a figyelmet az új tagállamok helyzetére. Bármennyire is ígéretes ez a gondolat, félő, hogy a megvalósításához szükséges befektetések nem lesznek elegendőek. A tagállamok és a közlekedési ágazat képviselőinek – az EU támogatásával – a nemzetközi fuvarozás menetrendjének összehangolására kellene összpontosítaniuk annak érdekében, hogy például az éjszakai tranzitszállítás – amikor is a személyszállítás kisebb volumenű – előnyben részesüljön.

Kelt Brüsszelben, 2007. február 14-én.

a Régiók Bizottsága

elnöke

Michel DELEBARRE