

**A Régiók Bizottsága véleménye – Árufuvarozási csomag**

(2008/C 325/02)

**A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA**

- szerint szükség van az energiahatékonyság növelésére technológiai innováció és környezetbarát közlekedési alternatívák kifejlesztése révén. A közlekedési ágazat működését a külső költségek internalizálásán keresztül az adott úti cél szempontjából legkörnyezetkímélőbb és legergiahatékonyabb közlekedési módok alkalmazása felé kellene terelni;
- úgy véli, hogy az EU-n belüli vasúti közlekedés irányítására közös nyelvet kellene kialakítani;
- úgy látja, hogy a vasúti árufuvarozás a pálya nagy részén osztozik a személyszállítással. Ez esetenként nemcsak a városok vonzaskörzetében, de az interregionális közlekedésben is korlátozhatja mindkét rendszer kapacitását és megbízhatóságát. Az EU-nak a tagállamokkal együttműködésben leltárt kellene készítenie az ilyen szűk keresztmetszetekről, és közreműködnie ezek elhárításában, a jelenleg és a jövőben rendelkezésre álló infrastruktúra lehető legnagyobb fokú kihasználására törekedve. Hosszú távon az EU-nak és a tagállamoknak a személy- és a teherszállítás számára – elsősorban a vasúti hálózat leginkább túlterhelt szakaszain, amennyiben a szabad földterület hiánya nem akadályozó tényező – elkülönített hálózatok kiépítésére kellene törekedniük;
- úgy véli, hogy a városi forgalomtervezés (különösen az áruszállítási rendszereket illetően) kiemelt figyelmet kíván meg a helyi önkormányzatoktól, amelyeknek törekedniük kell a városi elosztórendszer hatékonyabb megszervezésére mind környezetvédelmi, mind pedig gazdasági szempontból;
- véleménye szerint a belvízi kikötők és a kapcsolódó multimodális létesítmények fejlesztése és kialakítása révén a helyi és regionális önkormányzatok fontos szerepet játszhatnak a fenntartható árufuvarozási politika megvalósításában;
- úgy véli, hogy jobb kapcsolatokra van szükség a vasúti és a tengeri szállítási megoldások között, hiszen azok néhány helyen még mindig nem elég hatékonyak; támogatja a logisztikai megoldásoknak a logisztikai platformok és száraz kikötők létesítése révén, a belső területek helyi és regionális önkormányzatai által történő kifejlesztését. Ezek a létesítmények ugyanis alapvető eszközt jelentenek a globális áruelosztási rendszer javítása, valamint a belső területek fejlődésének és kohéziójának elősegítése szempontjából.

**Előadó:** José Macário CORREIA (EPP/PT), Tavira polgármestere

#### Referenciaszöveg

Az Európai Bizottság közleménye: Az Európai Unió teherszállítási stratégiája: az európai teherszállítás hatékonyságának, integrációjának és fenntarthatóságának fokozása

COM(2007) 606 végleges

Az Európai Bizottság közleménye: A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv

COM(2007) 607 végleges

A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek: Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása

COM(2007) 608 végleges

## POLITIKAI AJÁNLÁSOK

### Bevezető

1. Az Európai Bizottság áru fuvarozásról szóló közleményeit a 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvben és annak 2006-ban közzétett időközi felülvizsgálatában kifejtett politikai aggályok nyomán állították össze. A munka keretében 13 szeminárium és több mint 30 külső esemény került megszervezésre, és 160 írásbeli hozzájárulást nyújtottak be. További 500 jelentés érkezett az Európai Bizottsághoz a logisztikában tapasztalható szűk keresztmetszetekről.

2. A fehér könyv felülvizsgálata tükrözi a körülményekben 2001 óta bekövetkezett változásokat: a termelés minden eddiginél gyorsabb ütemű globalizációját, az energiaellátással kapcsolatos bizonytalanságot, a gyorsuló globális felmelegedést és az Európai Uniónak a közép- és kelet-európai országok csatlakozásával történő bővülését. A változásokra tekintettel és az általuk jelentett kihívásnak való megfelelés érdekében ajánlatos a közlekedési politika hatáskörének és eszközeinek bővítése. Különösen szükség van a különböző szállítási módok hatékonyságának növelésére, függetlenül attól, hogy önmagukban vagy egymással kombinálva („komodalitás”) veszik-e azokat igénybe.

### Politikai ajánlások

#### A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

úgy véli, hogy:

3. a fent említett tanulmányokból kibontakozó iránymutatások alapján egyértelmű, hogy egy sor politikai intézkedésre van még szükség. Ilyen például:

- a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése, hozzájárulva ezáltal a Kiotói Jegyzőkönyvben vállaltak teljesítéséhez,
- a fosszilis üzemanyagoktól való függés csökkentése és a megújuló forrásokból származó üzemanyagok fokozatos bevezetése,
- az energiahatékonyság növelése technológiai innováció és környezetbarát közlekedési alternatívák kifejlesztése révén, amelynek számos különféle módja létezik. A közlekedési ágazatot a külső költségek internalizálása révén az adott úti

cél szempontjából a legkörnyezetkímélőbb és legenergiahatékonyabb közlekedési módok felé kellene terelni,

- kiemelt figyelem szentelése a veszélyes áruk szállításának az EU részéről. A közúti szállítás tekintetében össze kell hangolni az adminisztratív eljárásokat, hogy elkerülhetőek legyenek az abból fakadó hibák, hogy a fuvarozók nem ismerik más országok nyelvét vagy összetett jogrendszerét. A veszélyes áruk tengeri szállításával kapcsolatosan pedig az EU-nak felül kell vizsgálnia a személyek és áruk egyszerre történő szállításának feltételeit szabályozó jogi keretet,
- a vasúti rendszer technológiáinak fejlesztése, hogy a vasút ne veszítse el versenyképességét más szállítási módokkal szemben,
- a nemzetközi üzemeltetésű vasúti társaságok a közlekedés ésszerű és hatékony lebonyolítása során számos problémába és akadályba ütköznek. Az egyik ilyen probléma az, hogy a vasúti közlekedés irányítása minden egyes tagállamban az ország saját nyelvén történik, ami a határon túli közlekedést megnehezíti a vasúti társaságok számára. Az RB ezért úgy véli, hogy – a légi közlekedés irányításában használt nemzetközi egységes nyelv mintájára – az EU-n belüli vasúti közlekedés irányítására egységes, közös nyelvet kellene kifejleszteni,
- az EU egyes országaiban eltérőek a mozdonyvezetőkkel szemben támasztott képesítési követelmények, ahogyan a biztonsági és rakodási szabványok is. Az eltérések gondot jelentenek a több országban üzemelő vasúttársaságok számára. Ezért ezeket a szabályokat is egységesíteni kell uniós szinten,
- az információs és kommunikációs technológiák (IKT) hasznosításának fejlesztése az úgynevezett „teherárak internetalapú hálózatának” továbbfejlesztése, illetve a műholdas és rádiófrekvenciás rendszerek jobb kihasználása révén,
- mivel a módközi közlekedési láncban több szereplő is részt vesz, az ügyfelekkel szembeni felelősség kérdése megoldatlanul maradhat, aminek gyakran a közlekedés megbízhatósága, biztonsága és minősége látja kárát. A világos struktúra kialakításakor és a felelősségi körök egyértelmű kiosztásakor az EU-nak fontos szerep jut a közlekedés rendszerében;

## 4. illetve:

- a nemzetközi vasúti forgalomban a határátlépésekhez kapcsolódóan felmerülő nehézségek csökkentése, függetlenül attól, hogy technikai jellegű problémák (nyomtáv-szélességbeli, a hálózati feszültségben vagy a gördülőállomány típusminősítési kritériumaiban tapasztalható eltérések) vagy adminisztratív akadályok okozzák-e azokat,
- hosszú távon egy kifejezetten az áru fuvarozásra vonatkozó hálózat létrehozása a megvalósítással járó magas költségek figyelembevételével és alapos költség-haszon elemzés mellett,
- „zöld” (teher szállítási) folyosók kialakítása, amelyek fő célja a szállítási idő csökkentése és a magasabb szolgáltatási minőség elérése lenne,
- a vasúti áruszállítás a vasúti pálya nagy részén osztozik a személyszállítással. Ez esetenként nemcsak a városok vonzáskörzetében, de az interregionális közlekedésben is korlátozhatja mindkét rendszer kapacitását és megbízhatóságát. A teher- és a személyszállítás gyakran olyan módon összeegyeztethetetlen, hogy az a környezetbarát, magas energiahatékonyságú közlekedési rendszerek kifejlesztését is hátrányosan érinti. Az EU-nak a tagállamokkal együttműködésben leltárt kellene készítenie az ilyen szűk keresztmetszetekről, és közreműködni azok elhárításában, a jelenlegi és a jövőben rendelkezésre álló infrastruktúra lehető legnagyobb fokú kihasználására törekedve. Hosszú távon az EU-nak és a tagállamoknak a személy- és a teher szállítás számára – elsősorban a nagy forgalmat bonyolító vasúti hálózatok vonzáskörzetében, amennyiben a helyhiány nem akadályozó tényező – elkülönített hálózatok kiépítésére kellene törekedniük,
- az intermodalitás javítása, biztosítva a rendszer hatékonyságának valódi növelését,
- a vasúti kocsik és közúti szállítóeszközök méreteinek és a szerelvények hosszának megvizsgálása a szállítási kapacitás környezetbarát módon történő növelésének céljával;

## 5. valamint:

- a tengeri szállítás vámoltatásának egyszerűsítése, különösen a közösségi kikötők közötti viszonylatban,
- európai mozdonyvezetői jogosítvány bevezetése, hogy a képzett munkaerő könnyebben vállalhasson munkát bármelyik EU-tagállamban, a használatban lévő rendszerek és berendezések különbözősége ellenére,
- a törvény előtti egyenlőség fontos ahhoz, hogy a versenyfeltételek egyenlők lehessenek. A vezetési és pihenési időről szóló rendelet révén az EU-ban az idevonatkozó előírások – a közlekedési vállalatok székhelyétől függetlenül – harmonizálásra kerültek. A rendelet előírásainak megszegéséért járó büntetések azonban eltérőek, és attól függenek, hogy az előírást abban az országban szegték-e meg, ahol a jármű forgalmi engedélyét kiadták, illetve ahol a vezető lakóhelye található, vagy más országban. Az Európai Bizottságnak a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szabályok határokon átnyúló végrehajtásának elősegítéséről szóló irányelvvel tett javaslata a gyorsrajtásra, az ittas vezetésre, a biztonsági öv

becsatolásának elmulasztására és a tilos jelzésen való áthaladásra is kiterjed. A vezetési és pihenési időről szóló előírások megszegésével ugyancsak a közlekedésbiztonsági előírások érvényesítésére irányuló határokon átnyúló együttműködés keretében kellene foglalkozni,

- a pontossággal kapcsolatos szabályok betartása, különösen a kombinált közúti-vasúti fuvarozást végző társaságok nemzetközi szövetsége (UIRR) által összeállított szabályoknak megfelelően,
- a mozdonyvezetők más országban való éjszakai szállásával kapcsolatos szabályok nagy távolságú nemzetközi szállítás esetén hátrányosan érintik a peremterületeken elhelyezkedő országok társaságait. A munkavégzésre vonatkozó előírásokat ezért úgy kellene átdolgozni, hogy a peremterületeken elhelyezkedő országokban működő társaságok nemzetközi vasúti szállítás esetén ugyanazokkal a lehetőségekkel élhessenek, mint az Európa belső részén elhelyezkedő országokban működő társaiak,
- az EU-nak nagy figyelemmel kellene nyomon követnie a közúti és a vasúti áru fuvarozást egyre jobban fenyegető bűnözést és terrorveszélyt. A tagállamok között szervezett együttműködést kellene útjára indítani, amelyben az EU-nak is fontos szerep jutna. Ha több biztonságos pihenőhely épül, különösen a TEN-T hálózat mentén, az a biztonság növeléséhez jelentős mértékben járul hozzá,
- a forgalmi torlódások csökkentése kedvezőbb menetvonalak kialakításával, valamint
- a szolgáltatás minőségének általános javítása és magatartási kódex bevezetése az ágazatban a felhasználók bizalmának növelése érdekében,
- fontos, hogy az EU figyelmet fordítson a közúti áruszállítással összefüggő bűnözésre. Ismeretes, hogy elsősorban a dohány és az alkohol csempészése és közúti pihenőhelyeken történő illegális kereskedelme nem egyedi eset. Ahhoz, hogy ellenőrzés alá vonjuk ezt a problémát, nemzetközi együttműködés szükséges, amelyet az EU-nak kell kezdeményeznie és összehangolnia,

- a belvízi hajózás versenyképességének javítása,
- hálózatokon és láncolatokon alapuló megközelítésből kiindulva a jövőben is életképes vízi útvonal- és kikötőhálózat létrehozása a helyi és regionális önkormányzatok segítségével,
- az innováció ösztönzése a belvízi hajózás területén,
- elkötelezettség egy biztonságos és fenntartható belvízi hajózás mellett;

**Kapcsolatok a helyi és regionális önkormányzatokkal**

6. úgy véli, hogy hosszú távon megfelelő kapacitású, megbízható vasúti infrastruktúrát kell kialakítani, amelyen az áruszállítás érdekei nem ütköznek más közlekedési célkitűzésekkel vagy társadalmi érdekekkel, és amely biztosítja az energiatakarékos és a környezettel összhangban álló szállítás feltételeit;

7. véleménye szerint rövid távon a legfontosabb a rendszerben található szűk keresztmetszetek és kapacitáshiányok megtalálása és megszüntetése;

8. úgy véli, hogy bár a teherfuvarozást a fontosabb nemzeti és nemzetközi folyosók szempontjából vizsgáljuk, az áruszállítás nem működhetne azoknak a helyi és regionális önkormányzatoknak a közreműködése nélkül, amelyek területén a szállítási útvonalak áthaladnak;

9. véleménye szerint az áruelosztás városi és regionális szintű megtervezése tehát kiemelt jelentőséggel bír az energiatakarékos és környezetbarát áru fuvarozási forgalom kialakítása során. Ezért az új közlekedési politikának támaszkodnia kell az összes olyan szereplő aktív támogatására, akik hasznos hatással lehetnek a politika eredményességére, különösen pedig azokéra, akik – mivel helyi szinten tevékenykednek – képesek a problémákat helyi szinten megoldani;

10. az energiatakarékos és környezetbarát áru fuvarozást mindenekelőtt az segíti elő, ha – ahol csak lehet – kihasználjuk a belvízi hajózás lehetőségeit. A belvízi hajózás a kikötők és a hátszág közötti útvonalak zsúfoltságát is csökkentheti;

11. úgy véli, hogy az intermodális közlekedési rendszerekben a terminálok, az átrakodóállomások és a kikötők lényeges elemei az infrastruktúrának. Tervezésük és elhelyezkedésük meghatározása a helyi és regionális önkormányzatok hatáskörébe tartozik. Fontos, hogy a városok a várostervezés során még a korai szakaszban figyelembe vegyék az ilyen létesítményeket, amihetn hosszú távú és stabil várostervezési feltételekre van szükség az EU és a nemzeti szint részéről;

12. mivel az EU-ban a gépjárművek kb. 40 %-át szolgáltatások nyújtására vagy áruszállításra használják, és mivel a legtöbb fogyasztó a városokban van, a városokban létrejövő nagy forgalmat szabályozni kell. Fontolóra kellene venni a városi áru fuvarozási politika legjobb gyakorlatainak megosztását;

13. megjegyzi, hogy a regionális vagy városi közlekedési hatóságok felállítása az egyes tagállamokban értékes támogatást jelent a különböző igények, elvárások és eredmények összhangba hozatalához. Az RB utal arra, hogy ennek a szubszidiaritás elvével összhangban kell történnie;

14. rámutat, hogy a helyi és regionális önkormányzatok több kapacitással rendelkeznek a termelőkkel és az áru fuvarozási szolgáltatást igénybe vevőkkel való párbeszéd folytatására;

15. különös figyelmet igényel a városokban történő szolgáltatásnyújtás és áruszállítás, mivel a városi logisztika ésszerű megtervezése kulcsfontosságú tényezője a városi mobilitásnak;

16. úgy véli, hogy a jövőben a terminálok, a logisztikai elosztóközpontok és maguk az üzletek elhelyezkedésének meghatározásához is a helyi önkormányzatok mind nagyobb fokú bevonása lesz szükséges;

17. kiemeli, hogy a regionális szintű logisztika új szakpolitika lesz, amely gyors fejlődés előtt áll. Alapvetően fontos lesz a regionális önkormányzatokkal való kapcsolatok kezelésének decentralizációja, mivel a főbb nemzetközi folyosók meghatározása tagállami hatáskörben marad;

18. úgy véli, hogy a helyi önkormányzatok jó várospolitikával jelentős mértékben járulhatnak hozzá ahhoz, hogy fokozatosan felgyorsuljon a vasúti szállítás. Az ilyenfajta hozzájárulás felbecsülhetetlen értékű;

19. úgy véli, hogy a kapcsolódó vasúti szolgáltatások – különösen a terminálok és a rendező pályaudvarok – különleges figyelmet érdemelnek a strukturális alapok elosztása során;

20. úgy véli, hogy a városi forgalomtervezés (különösen az áruszállítási rendszereket illetően) kiemelt figyelmet kíván meg a helyi önkormányzatoktól, amelyeknek törekedniük kell a városi elosztórendszer hatékonyabb megszervezésére mind környezetvédelmi, mind pedig gazdasági szempontból. Ennek érdekében javítani kell a közlekedési eszközök környezetvédelmi szempontú teljesítményét, és növelni kell a kihasználtságot a szállítások számának korlátozása révén, fenntartva a teherszállítás volumenét;

21. a belvízi kikötők és a kapcsolódó multimodális létesítmények fejlesztése és kialakítása révén a helyi és regionális önkormányzatok fontos szerepet játszhatnak a fenntartható áru fuvarozási politika megvalósításában;

22. a területrendezés, mindenekelőtt a vállalati telephelyek kijelölésének keretében a helyi és regionális önkormányzatok ösztönözhetik a vízi fuvarozást. Ennek megfelelően a strukturális alapoknak kiemelt figyelmet kell fordítaniuk a vízorientált vállalatok telephelyeire, a vízi utakra és a belvízi kikötőkre.

### **Következtetések és ajánlások**

23. kiemeli azt a tényt, hogy a helyi és regionális önkormányzatok mind fontosabb szerepet játszanak a hatékony és megfelelő tervezésre, infrastruktúrára és koordinációra irányuló logisztikai stratégiák kialakításában;

24. utal arra, hogy az áruszállítási forgalom nagy része olyan esetekben is megterheli a közép-európai közlekedési hálózatokat, amikor a szállítás célpontja nem Közép-Európában található. A közép-európai közlekedési hálózatok kapacitásproblémáit tekintve ezért igen fontos, hogy az EU támogassa olyan közlekedési tengelyek és folyosók kiépítését, amelyek nem terhelik meg ezeket a hálózatokat, illetve hozzájárulnak ezeknek a hálózatoknak a tehermentesítéséhez. Ilyen összeköttetést jelentenek például az észak-európai kelet-nyugati irányú közlekedési folyosók, amelyek ugyanakkor az érintett régiók fejlődéséhez is hozzájárulnak. A jelenleg kidolgozás alatt álló balti-tengeri stratégia kiemeli majd többek között azt, hogy a jól működő közlekedési hálózatok és a multimodális megoldások fontos szerepet játszanak egy régióban a fenntarthatóság és a versenyképesség megteremtésében. Rendkívül fontos, hogy az EU továbbra is eszközöket biztosítson ilyen intézkedésekre, pl. a strukturális alapok vagy ágazati programok révén;

25. felhívja a figyelmet arra, hogy a nyersanyagtermelő régiók számára igen lényeges a tengeri áruszállítás. A feldolgozóipar egész évben folyamatos, megbízható nyersanyagellátást igényel. Annak érdekében, hogy a tengeri szállítás télen is működjön, kiemelt fontosságot kell tulajdonítani a jégtörő hajók alkalmazásának, és a TEN-T-be is fel kell ezt venni;

26. úgy véli, hogy az Európai Unión belüli, valamint az EU és a szomszédos államok, illetve régiók közötti infrastruktúra megtervezése során az EU-nak integrált megközelítést kell alkalmaznia. Az EU áru fuvarozási csomagját ezért úgy kell kialakítani, hogy összhangban álljon az Európai Unió által már kidolgozott és elfogadott más közlekedési és infrastrukturális tervekkel, például a TEN-T-vel és a határokon átnyúló közlekedési folyosók térképével;

27. emlékeztet arra, hogy a közelmúltban több régió fejlesztett ki ilyenfajta stratégiát a jövőbeni szállítási mennyiségek rövid távú felbecslésére, és levonták a tanulságokat. Mindez egyre intenzívebb, határokon átnyúló és nemzetek közötti együttműködéshez vezet európai logisztikai projektek keretében. A tendenciát mutatja például a közép- és kelet-európai vegyipari logisztikai kezdeményezés, amelyet az Európai Vegyipari Régiók Hálózata (*European Chemical Regions Network*) indított el annak érdekében, hogy egy koordinált stratégiának köszönhetően jobb hosszú távú körülményeket biztosíthassanak a közép- és kelet-európai vegyipari termelési központok számára. Szintén példaként említhető a Balti-, az Északi-, a Földközi- és a Fekete-tengert összekötő vasúti folyosó (EU4SeaRail) megépítésére vonatkozó terv. Az észak-európai közlekedési folyosókra további példák a botteni folyosó és az északi tengely. A régiók fontos szerepet játszanak az olyan logisztikai területek kialakításában is, amelyek lehetővé teszik az egyes közlekedési módok egymást kiegészítő alkalmazását és az intermodalitást, elsősorban az áruszállítás területén, optimalizálva valamennyi közlekedési mód használatát. Jó példa erre a PLAZA elnevezésű aragóniai logisztikai platform és annak kapcsolódása olyan más platformokhoz, mint például a toulouse-i Eurocentre vagy az Ibériai-félsziget egyes kikötői;

28. úgy véli, hogy a hatékony európai fuvarozási útvonalak jelentős mértékben hozzájárulhatnak a gazdasági növekedéshez. Sürgeti ezért az Európai Bizottságot, hogy vegye figyelembe ezeket a megfontolásokat a TEN-iránymutatások 2009–2010-ben történő felülvizsgálatának előkészítése során, és hogy elsőként és sürgősségi jelleggel a fenti hálózat keretében már elfogadott és kiemelt projektek alkalmazását ösztönözze, elsősorban azokon az útszakaszokon, amelyek különösen megnehezítik a hatékony áruszállítást (pl. határokon vagy hegyvidéki részeken átívelő útvonalak).

### **Ki kell emelni még, hogy a Régiók Bizottsága**

29. üdvözlí az eddigiekben – különösen a finn és a német elnökség által – az ezen a területen elért előrelépések biztosítása érdekében tett erőfeszítéseket;

30. lényegében támogatja a vasúti fuvarozási csomagot alkotó közleményekben szorgalmazott elemzést és intézkedéseket;

31. ugyanakkor javasolja, hogy a fenti pontban kifejtetteknek megfelelően vegyék figyelembe a helyi és a regionális önkormányzatokkal kialakítandó jó kapcsolatok szükségességét;

32. tisztában van azzal, hogy semmiféle új hatékony teherfuvarozási politika nem működhet az összes érintett helyi és regionális önkormányzat szoros együttműködése nélkül, ezért kéri, hogy sürgősen alakítsanak ki ilyen kapcsolatokat, és mindent megtesz, hogy ehhez segítséget nyújtson;

33. javasolja, hogy dolgozzanak tovább azon, hogy az összes politikai hatóság figyelmét felhívják erre a kérdésre, tekintettel az ágazat kiemelt fontosságára a GDP szempontjából, valamint a gazdaságra és a társadalomra általánosságában kifejtett közvetett és közvetlen hatására;

34. úgy véli, hogy a 96/53/EK irányelv felülvizsgálata valószínűleg nem lenne helyénvaló. Fenn kell tartani a környezetbarátabb megoldásokhoz való megfelelő hozzáállást (amelyek szerint több vonatra, és nem feltétlenül több teherautóra van szükség);

35. utal arra, hogy a nagyvárosi területek képezik az áru fuvarozási forgalom jelentős részének célpontját. A városokba és régiókba történő áruszállítás megtervezése ezért nagy jelentőségű az energiatakarékos és környezetbarát áru forgalom szempontjából. Lényeges szempont, hogy az átfogó áruszállítási hálózatban hol helyezkednek el az átrakódásra szolgáló telephelyek. Ezért jól működő együttműködés szükséges a helyi és regionális szint, illetve az áruszállítási logisztikára irányuló átfogó uniós politika között. Az RB úgy véli, hogy az áruszállítási politikát össze kell hangolni a városi közlekedésről szóló cselekvési tervvel;

36. tekintettel az energiaköltségekre, a bioüzemanyagok terén való innovációt tartja a legfontosabbnak (noha úgy véli, hogy azt csak a világ mezőgazdaságának globális egyensúlyát szem előtt tartva szabad végezni), és ezért sürgeti az Európai Bizottságot, hogy ösztönözze a tárgyban készülő tanulmányokat;

37. támogatja a vasúti közlekedés minden fajtájának – a közérdeket szem előtt tartó koordinációs szabályoknak alávetett – liberalizációját;

38. ösztönzi a minél nagyobb mértékű előrelépéseket a kifejezetten áru fuvarozásra kijelölt vasúthálózat terén;

39. úgy véli, hogy a közlekedési hálózatokat mindinkább a logisztikai politikák részévé kell tenni, bevonva a helyi és regionális önkormányzatokat, miközben ki kell fejleszteni a száraz kikötő koncepcióját, és szem előtt kell tartani a nyilvánvaló környezeti aggályokat;

40. úgy véli, hogy jobb kapcsolatokra van szükség a vasúti és a tengeri szállítási megoldások között, hiszen azok néhány helyen még mindig nem elég hatékonyak. Támogatja a logisztikai megoldásoknak a logisztikai platformok és száraz kikötők létesítése révén, a belső területek helyi és regionális önkormányzatai által történő kifejlesztését. Ezek a létesítmények ugyanis alapvető eszközt jelentenek a globális áruelosztási rendszer javítása, valamint a belső területek fejlődésének és kohéziójának elősegítése szempontjából;

41. kiemeli a technológiai eszközök és szabványok jövőbeni harmonizációjának szükségességét, hogy a vasúti szállítás gyorsan átlépjen azokon az akadályokon, amelyeket jelenleg az eltérő elektromos ellátó rendszerek és a nyomtáv-szélességbeli különbségek jelentenek;

42. meg van győződve arról, hogy a Kiotói Jegyzőkönyvnek és a közlekedéspolitikára gyakorolt következményeinek látványos hatása lesz az áru logisztikára;

43. úgy véli, hogy ideális esetben a jövőben nagy sebességű vonatok szelik majd át egész Európát, összeköttetéseket biztosítva Lisszabontól a földközi-tengeri és balti országokon át a harmadik országokkal való határokin;

44. javasolja, hogy készüljenek részletesebb tanulmányok a jelenlegi infrastruktúrában és jogszabályokban tapasztalható működési akadályok kiküszöböléséhez szükséges intézkedések felkutatása és bevezetése érdekében. Úgy véli, hogy az ilyen problémák gyorsabb feltárása és a megoldáskeresés felgyorsítása érdekében célszerű lenne az olyan hálózatok helyi és regionális szintű kiépítése, amelyek az ismeretek és a bevált gyakorlatok cseréjére szolgálhatnának a logisztikára és az intermodalitásra szakosodott központok között;

45. úgy véli, hogy hosszú távú stratégiákat és cselekvési terveket kell kidolgozni az európai közlekedési folyosók kibővítése érdekében;

46. támogatja a tagállamok közötti semleges versenyfeltételeket biztosító intézkedéseket;

47. támogatja a szabályok és előírások harmonizációját és egyszerűsítését, különös tekintettel a tömeg- és a mérethatárokra vonatkozó szabványokra, a rakomány rögzítését és a szereplők

felelősségét szabályozó biztonsági előírásokra, a fuvarozó szék-helyétől független törvény előtti egyenlőségre, a közlekedés-irányítás közös nyelvére és az EU-n kívüli országokból érkező importokra;

48. úgy véli, hogy az adminisztratív akadályokat azáltal kell átlépni, hogy a dokumentumokat, ahol csak lehet, elektronikus formában továbbítjuk;

49. magasabb szintű szállítási hatékonyságot javasol az egyes szállítási módok kapacitásának bővítése és kihasználása tekintetében, illetve javasolja az intermodalitás fejlesztését és ösztönzését;

50. a közlekedési rendszerek magasabb fokú hatékonyságát javasolja, ennek érdekében pedig a kikötők és terminálok logisztikai politikájának erősítését;

51. úgy véli, hogy a kikötők helyi feltételeire és jellemzőire vonatkozó információkat elérhetővé kellene tenni az interneten.

Kelt Brüsszelben, 2008. október 8-án.

a Régiók Bizottsága  
elnöke

Luc VAN DEN BRANDE

---