

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról

(COM(2008) 852 végleges – 2008/0247 (COD))

(2009/C 317/17)

Előadó: **Dumitru FORNEA**

2009. január 19-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról

COM(2008) 852 végleges – 2008/0247 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009. június 26-án elfogadta véleményét. (Előadó: Dumitru Fornea.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. július 15–16-án tartott 455. plenáris ülésén (a július 15-i ülésnapon) 164 szavazattal 2 ellenében, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1. Az EGSZB örömmel fogadja az Európai Bizottság rendelet-javaslatát, amely előrelépést jelent a nemzetközi vasúti árufuvarozási folyosók kialakításának támogatásában és e közlekedési mód Európán belüli fejlesztésében.

1.2. A vasúti árufuvarozási folyosók fejlesztésére irányuló energiák mozgósításához **konkrét politikai fellépésre van szükség az egyes folyosók szintjén**, mindenfajta jogalkotási folyamattól függetlenül. Pusztán egy rendelet nem elég a vasúti árufuvarozási folyosók fejlesztésének előmozdításához. A fő prioritások között kell szerepelnie, hogy **az infrastruktúra általános minőségének, hatékonyságának és kapacitásának növelése érdekében állami és magánbefektetéseket biztosítsunk**, valamint hogy Unió-szerte teljes egészében végrehajtsuk az első és második vasúti csomagot.

1.3. A vasúti infrastruktúra javításában elérni kívánt haladás érdekében minden lényeges folyosó esetében **hatékony magas szintű koordináció** szükséges, ezért igen fontos, hogy az egyes folyosók mentén fekvő országok közlekedési miniszterei együttműködjenek. Kormányközi tanácskozásokat követően a tagállamoknak meg kellene határozniuk feltételeiket és vállalásaikat, a közlekedésért felelős biztosnak pedig tevékenyebb szerepet kellene betöltenie az egyes folyosók ügyében érintett miniszterek uniós szintű, összehangolt politikai fellépés keretében történő mozgósításában.

1.4. Az EGSZB egyetért azzal, hogy **a kapacitástartalékok előre történő képzését nem lenne szabad kötelezővé tenni**, ehelyett a pályahálózat-működtetőknek kellene azokat meghatározniuk, amennyiben szükségesnek ítélik. Ha arra kényszerítik a pályahálózat-működtetőket, hogy előre kapacitásokat tartsanak

fenn, az inkább kapacitáspazarláshoz vezet majd, mint optimális kihasználáshoz. A kapacitástartalékolás lehetőségét fenn kell azonban tartani számukra.

Az EGSZB úgy véli, hogy rugalmasságot kellene biztosítani a pályahálózat-működtetők számára **az elsőbbségi szabályok gyakorlatias alkalmazásának tekintetében**. E téren fontosabb az összesített hálózati késést minimálisra csökkenteni, mint elsőbbséget biztosítani valamilyen szállítási típusnak egy másikkal szemben. Valójában arra van szükség, hogy – bármilyen szabályokat kelljen is alkalmazni – a pályahálózat-működtetők átlátható módon tájékoztassák az érintett szereplőket arról, hogy milyen szabályok vonatkoznak a késedelmet szenvedő vonatokra.

1.5. **Valamennyi érintett féllel** – a pályahálózat-működtetőkkel, a vasúttársaságokkal, a tagállamok képviselőivel, a megfelelő szakszervezetekkel, az ügyfelekkel és környezetvédelmi szervezetekkel – **kötelezően konzultálni kellene, vagy helyet kellene biztosítani nekik az árufuvarozási folyosók irányítását végző szervben**. A vasúti fuvarozásban érintett szereplőknek teljes képviseletet kell kapniuk a folyosók irányításában, mivel ők közelebb vannak a piachoz, és valószínű, hogy korrekciós döntéseket kell végrehajtaniuk, vagy e döntések érintik őket.

1.6. **Az egyablakos ügyintézés igénybevételét nem kellene kötelezővé tenni a vasúttársaságok számára**, hogy lehetővé váljon a verseny a különféle infrastrukturális egységek között. Arra az esetre, ha az egyablakos ügyintézés nem működne, legalább tartalék megoldásként fenn kell tartani a menetvonalkérés hagyományos módját az országos pályahálózat-működtetőkön, illetve egy vezető pályahálózat-működtetőn keresztül.

1.7. **Az engedélyezett kérelmezőknek nem lenne szabad megengedni, hogy a folyosó teljes vonalát használják, ha a folyosó vonalán olyan ország is fekszik, amelynek nemzeti vasútvonalait nem használhatják.** Az Európai Bizottságnak részletesen tanulmányoznia kell az engedélyezett kérelmezőkkel kapcsolatos kérdéseket, hogy a nagyközönség számára teljes tájékoztatást nyújthasson az ebből a rendelkezésből eredő gazdasági és társadalmi következményekről. Az EGSZB nem ellenzi feltétlenül az infrastruktúrához való megkülönböztetésmentes hozzáférés elgondolását, de úgy véli, hogy ebben a konkrét esetben további kutatásra és a tagállamok kormányaival, az európai és országos szociális partnerekkel, vasúti ügyfelekkel, valamint az érintett civil szervezetekkel folytatott konzultációkra van szükség.

1.8. **Az áru fuvarozási folyosók kiválasztásában nem lenne szabad kizárólagos kritériumként kezelni a TEN-T-tagságot.** A folyosókat nem lenne szabad csupán politikai vagy földrajzi kritériumok alapján, kívülről meghatározni: garantálni kell a rugalmas és piacorientált folyosók kiválasztásának lehetőségét. A folyosók kiválasztását a piaci célkitűzésekre kell alapozni, hogy lefedjék a fontos meglévő, illetve potenciális áru fuvarozási útvonalakat. A piac, illetve a költség-haszon arány kellene, hogy legyen a fő szempont.

1.9. **A rendeletnek a TEN-T hálózaton kívüli folyosószakaszok kiválasztását is lehetővé kellene tennie.** Ha például egy TEN-T-n kívüli szakasz fontos a vasúti áruszállítás dinamizmusa szempontjából, akkor mindjárt az elején lehetővé kellene tenni, hogy a folyosó része legyen, és később bekerüljön a TEN-T-be.

1.10. **A stratégiai jelentőségű terminálok koncepciója versenyellenes.** Ennek a fogalomnak a használata ahhoz vezethet, hogy az ún. stratégiai jelentőségű terminálok erős pozíciója még jobban megerősödik a „nem stratégiai jelentőségű”-nek tartott terminálok hátrányára. A rendeletjavaslatból ki kell venni a stratégiai jelentőségű terminálokra való utalást, hogy a mai nem stratégiai jelentőségű termináloknak lehetőségük legyen a fejlődésre és arra, hogy a jövőben esetleg stratégiai jelentőségű terminálokká válhassanak.

1.11. Az áruk szabad mozgása nem jelenthet ürügyet arra, hogy az áru fuvarozási folyosókon dolgozók ne élvezhessék az őket megillető alapvető jogokat.

2. Az Európai Bizottság javaslata

2.1. Az Európai Bizottság elkötelezte magát egy vasúti áru fuvarozási folyosókon alapuló, versenyképes áru fuvarozásra alkalmas európai vasúthálózat kialakításának és megszervezésének felgyorsítása mellett. E cél elérése érdekében úgy határozott, hogy előterjeszti a jelenlegi rendeletjavaslatot, amelyet kiterjedt közmeghallgatási folyamat és a lehetőségek hatásvizsgálati tanulmány révén történő kiértékelése előzött meg. A hatásvizsgálat kimutatta, hogy a jogalkotási megközelítés nyújtja a legjobb gazdasági eredményeket, összevetve az önkéntességen alapuló megközelítéssel, amely nagyobb kockázatot jelent abból a szempontból, hogy a javasolt célkitűzések nem valósulnak meg.

2.2. A rendeletjavaslatban szereplő rendelkezések főként a megfelelő gazdasági szereplőket, a pályahálózat-működtetőket és a vasúttársaságokat célozzák meg, és különösen az alábbiakra vonatkoznak:

- a vasúti áru fuvarozási folyosók kiválasztásánál alkalmazott eljárások,
- valamennyi folyosó irányítása,
- az áru fuvarozási folyosók szükséges jellemzői.

2.3. A rendelet nem vonatkozik az alábbi esetekre:

- a vasúti infrastruktúrán üzemelő személyszállítási szolgáltatások számára fenntartott különálló helyi és regionális hálózatok,
- a kizárólag városi és városkörnyéki személyszállításra fenntartott hálózatok,
- a kizárólag egy, a 91/440/EGK irányelv hatályán kívül eső vasúttársaság által regionális vasúti áruszállításra használt regionális hálózatok, amíg másik kérelmező nem igényel kapacitást a hálózaton,
- azon magántulajdonban levő vasúti infrastruktúra, amelyet kizárólag az infrastruktúra tulajdonosa használ saját áru fuvarozási tevékenységére ⁽¹⁾.

3. Általános megjegyzések

3.1. Az európai közlekedéspolitikai tagállamokban az összes közlekedési eszköz optimális fejlesztésének irányát követi a környezetvédelem, a biztonság, a verseny és az energiahatékonyság szempontjait figyelembe véve, amint azt a COM(2006) 314 számú dokumentum (Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata) is leszögezi.

3.2. Az Európai Uniónak eltökélt célja, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátását 2020-ig 20 %-kal csökkentse. Ezt a célt csak akkor lehet megvalósítani, ha a közlekedési ágazat kibocsátásai drasztikusan csökkennek. Ennélfogva fontos, hogy prioritást adjunk a leginkább energiahatékony és a „legzöldebb” közlekedési módoknak, és ezzel kapcsolatban mindenki egyetért azzal, hogy a vasúti közlekedés az energiafogyasztást és a kibocsátást tekintve környezetbarát ⁽²⁾.

3.3. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság már kifejtette álláspontját az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat elgondolásáról ⁽³⁾. Ebben a véleményben nem ismételjük meg azokat az általános megjegyzéseket, amelyek a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló rendeletjavaslathoz is vonatkoznak.

⁽¹⁾ COM(2008) 852 végleges, 1. cikk (2) bekezdés.

⁽²⁾ Európában a vasútvonalak mintegy 80 %-a villamosított.

⁽³⁾ HL C 27., 2009.2.3., 41.-44. o.

3.4. Az Európai Unióban lebonyolított áruszállítás jelenlegi helyzete hatékony európai és tagállami szintű jogi eszközöket kíván meg, valamint politikai mozgósítást a vasúti infrastruktúrába történő beruházásokhoz szükséges pénzügyi eszközök feltérképezése érdekében. Ebben az összefüggésben az EGSZB örömmel fogadja az Európai Bizottság rendeletjavaslatát, amely előrelépést jelent a nemzetközi vasúti árufuvarozási folyosók kialakításának támogatásában és ennek a közlekedési módnak az Európán belüli fejlesztésében ⁽⁴⁾.

3.5. A folyosók létrehozásától várt potenciális előnyök:

- Környezetbarát közlekedési mód – a szállítási tevékenységek környezeti hatásainak általános csökkentése Európa-szerte,
- a közlekedési ágazatban előforduló balesetek számának csökkenése,
- a kezdeményezés megfelel a lisszaboni menetrend növekedési célkitűzéseinek,
- jelentős mértékű hozzájárulás a közúti torlódások enyhítéséhez,
- ösztönzi a (vasúti–tengeri–folyami–közúti) komodalitást,
- a folyosók létrehozása hozzájárul majd az uniós iparágak nyersanyagellátásának biztonságához azáltal, hogy az egyik legkörnyezetbarátabb közlekedési módot veszi igénybe az anyagok nagy mennyiségben történő szállításához,
- a vasúthálózattal összekötött logisztikai központok létrehozásának támogatása (a logisztikai terminálok egyre inkább elosztó raktárként szolgálhatnak – jelenleg ezek többnyire az előállító üzemek bővítései),
- erősíti az Európai Unió gazdasági, társadalmi és területi kohézióját.

3.6. Környezetvédelmi célok a vasúti árufuvarozási folyosók használatára vonatkozóan:

- környezetbarát vasúti árufuvarozási infrastruktúra és járművek,
- alacsony fajlagos kibocsátások,
- alacsony üzemi zajszint, a zajvédő falaknak, illetve a vasúti pályahálózaton és a járművekben alkalmazott csendes technológiáknak köszönhetően,
- a vasúti árufuvarozási folyosók teljes villamosítása,
- a vontatási áram termelése során a megújuló energiák részarányának növelése.

⁽⁴⁾ A hatékony jogi eszközök, politikai mozgósítás és beruházások szükségességét újfent hangsúlyozták az EGSZB által 2009. április 28-án a csehországi Brnóban, az Európai Unió cseh elnöksége alatt rendezett meghallgatáson, amelynek témája a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózat volt.

4. Részletes megjegyzések a rendeletjavaslatról

4.1. Beruházások a vasúti árufuvarozási folyosók infrastruktúrájába, a terminálokba és felszerelésükbe

4.1.1. A legutóbbi évtizedben az európai politikák előrelépést hoztak a piacnyitás felé, de a közlekedési módok közötti tisztességes versenyt és a korszerű, interoperábilis infrastruktúrába történő hatékony beruházásokat illetően csak korlátozott eredményeket sikerült elérni a tagállamokban.

4.1.2. A tagállamok pénzügyi kapacitása az Európai Bizottság nagyra törő céljaihoz elégtelennek tűnik. Az európai intézményeknek ezért fontos szerep jut majd a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúthálózat kifejlesztését célzó uniós segítségnyújtási eszközök megteremtésének megkönnyítésében, a vasúti árufuvarozási folyosók létrehozásának a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T-k) költségvetéséből, az Európai Regionális Fejlesztési Alapból és a Kohéziós Alapból, illetve EBB-kölcsönökből történő társfinanszírozása révén.

4.1.3. Az EGSZB úgy véli, hogy a rendeletben egyértelműbben ki kell emelni a beruházási igényeket (és azok finanszírozását) ⁽⁵⁾. 1970 és 2004 között az EU-15 területén az autópálya-hálózat hossza 350 %-kal növekedett, miközben a vasúti hálózat hossza 14 %-kal csökkent. Amikor az utak zsúfolttá válnak, gyorsan végrehajtható az új közúti infrastruktúra építéséről vagy a meglévő bővítéséről szóló döntéseket. Az EGSZB úgy véli, hogy a vasút nem képes több forgalmat felszívni, ha az elmúlt négy évtizedben a közutakra alkalmazott beruházási politikát nem alkalmazzák a vasútra is.

4.1.4. Ebből a szempontból nem szabad elhanyagolni azt sem, hogy szükség van az ipari telephelyek vasúti főhálózathoz történő csatlakoztatásának finanszírozására. Az ipari övezetek közötti főhálózathoz való csatlakozását rendszerint állami költségvetésből finanszírozzák. A vasúti főhálózathoz való csatlakozásukat azonban a legtöbb uniós országban nem kezelik hasonló módon. Ezt általában az ipari telephelyet üzemeltető cég fizeti, azzal a vasúti áruszállítási céggel együtt, amellyel szerződést köt. A vasúti áruszállítás megkönnyítése érdekében mind európai, mind országos befektetési megoldásokra szükség van (például olyan eszközök révén, mint a közfinanszírozási programok, ahogy az Németországban, Ausztriában vagy Svájcban már működik).

⁽⁵⁾ Az Európai Vasutak Közössége megbízásából a McKinsey tanácsadó cég által készített, a vasúti árufuvarozási folyosókról szóló tanulmány szerint 2020-ig 145 milliárd eurónyi beruházással lehetne a vasúti szállítás kapacitását az európai szállítási volumen 34 %-át képviselő 6 fő ERTMS-alapú vasúti áruszállítási folyosón 72 %-kal növelni.

4.1.5. Az Európai Bizottság egyik célkitűzése az, hogy megerősítse az európai iparágak nyersanyag-ellátásának biztonságát szolgáló összes technikai és jogi eszközt. A vasúti folyosók jelentősen hozzájárulnak e stratégiai cél megvalósításához, és ennek kapcsán fontos az Európai Unió és a keleti partnerek közötti áruforgalom. Ennek érdekében igen lényeges, hogy az EU beruházzon a nyugat-keleti összeköttetést biztosító vasúti infrastruktúrák és az ehhez kapcsolódó átrakódó létesítmények korszerűsítésébe. Emellett a TEN-T-k felülvizsgálata is hozzájárul majd e cél eléréséhez.

4.1.6. Külön figyelmet kell szentelni a vámhivataloknak az EU-n belüli eljárások egyszerűsítése végett ⁽⁶⁾, hogy felgyorsulhasson a határon való áthaladás a vasúti árufuvarozás során. Egy EDI ⁽⁷⁾-alapú vámkötelezettségi rendszer előkészítéséhez európai pénzügyi támogatásra van szükség, valamint azoknak a vasúti beruházásoknak a garantálásához is, amelyek ma még nem rendelkeznek a vámkötelezettség teljesítéséhez szükséges automatizált rendszerekkel.

4.1.7. Az EGSZB fontosnak tartja, hogy az állami támogatásokkal kapcsolatban legyenek világos iránymutatások, hogy jobban be lehessen mutatni, hogy a vasúti ágazat kapcsán milyen állami pénzügyi támogatásról vélekednek majd kedvezően az Európai Bizottság főigazgatóságai. Az EGSZB ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a többéves szerződések alkalmazása hozzájárulhatna az európai vasúthálózat fenntartható finanszírozásához.

4.1.8. A „stratégiai jelentőségű terminálok”-nak a rendeletjavaslat 9. cikkében ismertetett koncepcióját illetően az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy ez az úgynevezett „stratégiai jelentőségű terminálok” erős pozíciójának megszilárdításához vezethet, a „nem stratégiai jelentőségű”-nek tekintett terminálok rovására.

4.1.9. Az áruk szabad mozgása nem jelenthet ürügyet arra, hogy az árufuvarozási folyosókon dolgozók ne élvezhessék az őket megillető alapvető jogokat.

4.2. A vasúti áruszállítási folyosók kiválasztása és a hálózat irányítása

4.2.1. A TEN-T-politika felülvizsgálata lehetőséget kínál a vasúti szektornak arra, hogy hangsúlyozza az EU szállítási hálózatának gerincét képező rugalmas, hosszú távú vasúti áruszállítási folyosók továbbfejlesztésének fontosságát.

4.2.2. Az EGSZB kiemeli, hogy a folyosókat nem szabad kizárólag a TEN-T-re (ahogyan az a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre tett javaslat (COM (2008) 852 végleges) II. fejezetének 3. cikke (1) a) bekezdésében szerepel) vagy a mai ERTMS-folyosókra korlátozni, mivel egy ilyen megközelítés kizárhatná azokat a vonalakat, amelyek az árufuvarozás szempontjából fontosak vagy azok lehetnek, de még nem tartoznak a TEN-T- vagy az ERTMS-folyosókhoz. Éppen ellenkezőleg: a TEN-T-et kell módosítani, amikor új vasúti árufuvarozási folyosókat hoznak létre.

⁽⁶⁾ Ennek érdekében fontos a Közösségi Vámkódexet létrehozó 1875/2006/EK európai bizottsági rendelet uniós szintű hatékony végrehajtása.

⁽⁷⁾ Elektronikus adatcsere.

4.2.3. Valamennyi érintett féllel – köztük a megfelelő szakszervezetekkel, az ügyfelekkel és környezetvédelmi szervezetekkel – kötelezően konzultálni kellene, vagy helyet kellene biztosítani nekik az irányítást végző szervben. A vasúttársaságoknak is jelen kell lenniük az irányítást végző szervben, ugyanolyan szinten, mint a pályahálózat-működtetőknek, mivel ők a folyosók használói, ők foglalkoznak az ügyfelekkel, és ők vannak legközelebb a piachoz. Hatással lesznek rájuk az irányítási szerv által meghozott döntések, és néhány esetben előfordulhat, hogy ezeket a döntéseket nekik is kell végrehajtaniuk. Úgy igazságos tehát, hogy ők is képviseltetve legyenek az irányító szervben belül.

4.2.4. A folyosót használó vasúttársaságok megfelelő képviselőre lehetőség van az irányítási struktúra túlterhelése nélkül, azaz különálló cégek képviselőivel, cégcsoportok képviselőivel, vagy a kettő kombinációjával. A folyosók fejlesztéséhez történő valódi hozzájárulás szempontjából azonban csak a folyosót használó cégek igazán fontosak.

4.3. Operatív intézkedések

4.3.1. Az EGSZB úgy véli, hogy általában véve az összes árufuvarozási folyosó vonatkozásában elmondható, hogy az elsőbbségi szabályok megvitatása (menetvonalak odaítélése, kapacitások lefoglalása, elsőbbség késés esetén) nehéz és érzékeny feladat (IV. fejezet, 11., 12. és 14. cikk). Ezeket a szabályokat úgy kellene megfogalmazni, hogy a pragmatikus végrehajtás minden egyes folyosó szintjén megvalósítható legyen, és hogy a menetvonalak kiosztását a pályahálózat-működtetők a lehető legkorrektebb és legátláthatóbb módon végezzék.

4.3.2. A kapacitástartalékok képzését nem lenne szabad kötelezővé tenni, hanem a pályahálózat-működtetőknek kellene azt meghatározniuk, amennyiben szükségesnek ítélik. Ha kapacitások előzetes fenntartására kényszerítjük a pályahálózatok működtetőit, az az optimális kihasználás helyett kapacitáspazarlást eredményezhet, különösen akkor, ha nem tudható biztosan már hónapokkal előre, hogy mely vonatok mikor közlekednek.

4.3.3. Hasonlóképpen az elsőbbségi szabályok megváltoztatására sem biztos, hogy szükség van, és semmiképpen sem növelné a kapacitást. Az elsőbbségi szabályok megváltoztatásával csupán másik felhasználói kategória fog frusztrációt érezni. Főszabálynak mindenesetre azt kell tekinteni, hogy összesítve a lehető legkisebb hálózati késést idézzük elő, és a lehető leggyorsabban megszüntessük a torlódást.

4.3.4. A IV. fejezet 10. cikkének az **egyablakos rendszerre** vonatkozó rendelkezéseiről az EGSZB-nek az a véleménye, hogy hagyni kellene, hogy arról az egyes folyosóstruktúrák szabadon dönthessenek, figyelembe véve a piac, valamint a folyosót használó vasúttársaságok követelményeit.

4.3.5. A vasúttársaságoknak meg kell hagyni azt a szabadságot, hogy menetvonal iránti kérelmeiket olyan úton adják be, ahogyan szeretnék (egyablakos rendszerben vagy a hagyományos módon). Az egyablakos rendszer választható használatával a vasúttársaságoknak lehetőségük nyílik arra, hogy az infrastruktúrában érintett különböző felek (azaz az egyablakos rendszer és a folyosó mentén működő egyes pályahálózat-üzemeltetők) között versenyhelyzetet teremtsenek, ami az érintetteket fejlesztésre ösztönzi.

4.3.6. Az egyablakos rendszer kötelező alkalmazása nagymérvű infrastrukturális monopólium létrejöttéhez vezethet a folyosón, anélkül, hogy garantálná, hogy az egyablakos rendszer valóban jobb szolgáltatásokat nyújt, mint az egyéni pályahálózat-működtetők. Emellett az egyablakos rendszer hagyományos működési módja diszfunkcionális.

4.3.7. Ha az engedélyezett kérelmezők (például fuvaroztatók, szállítmányozók, intermodális szereplők) számára lehetővé teszik, hogy menetvonalakat vásároljanak, az a vasúttársaságokat (különösen az „újonnan belépőket”) a menetvonal rendelkezésre állásának magas kockázata miatt elijesztheti attól, hogy mozdonyvezetőkbe és mozdonyokba ruházzanak be. Ez torzíthatná a versenyt a belföldi piacokon, a vasúttársaságok és az általuk kínált munkahelyek minőségének kárára. Az árak

emelkedhetnének, a rendelkezésre álló kapacitások korlátozottak maradnának, és spekuláció alakulhatna ki.

4.3.8. Ugyanakkor az Európai Unióban jelenleg megfigyelhető, hogy a vasúttársaságokon kívül egyéb vállalatok (azaz logisztikai szolgáltatások, kereskedők, gyártók) is erős érdeklődést tanúsítanak a vasút nagyobb mértékű igénybevétele iránt⁽⁸⁾. Néhány európai vasúttársaság már logisztikai szolgáltatási vállalatokat is felvásárolt annak érdekében, hogy az eddig közúton szállított árukat a kötöttpályás szállításra csábítsa át. E feltételek mellett lehetséges, hogy a közeljövőben – egy szociálisan felelős és innovatív megközelítés révén – az engedélyezett kérelmezők jelentős szerepet játszanak majd az áru fuvarozási folyosók fejlesztésében.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 15-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Mario SEPI

⁽⁸⁾ Az Európai Vámügyintézők és Szállítványozók Szövetségének (CLE-CAT) álláspontja, Brüsszel, 2009. január 19.