



CER - az európai vasutak hangja

Állásfoglalás

„Fenntartható jövőt a közlekedésnek”

a vasút szemszögéből

2009. október

Tartalom

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

1. BEVEZETÉS

2. KORÁBBI POLITIKAI IRÁNYVONALAK KIHATÁSAI

3. AZ EU BŐVÍTÉSÉNEK KÖVETKEZMÉNYEI

4. A FENNTARTHATÓSÁG MINT KULCSFONTOSÁGÚ TÉNYEZŐ

A fenntarthatóság fogalma az Állásfoglalásban

A kibocsátások csökkentésének módszerei

Az „emissziós szakadék” bezárása

Az árképzés jelentősége

Modal split célkitűzések

5. LIBERALIZÁCIÓ

6. SZABÁLYOZÁSI ÜGYEK

7. A GAZDASÁGI VÁLSÁG HOSSZÚ TÁVÚ HATÁSAI

8. KÖVETKEZTETÉSEK

9. VÁLASZOK SPECIFIKUS KÉRDÉSEKRE

1. sz. kérdés: Infrastruktúra

2. sz. kérdés: Finanszírozás és árképzés

3. sz. kérdés: Technológia

4. sz. kérdés: Törvényi keret

5. sz. kérdés: Magatartás

6. sz. kérdés: Összehangolt cselekvés

7. sz. kérdés: A külső dimenzió

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A CER üdvözli az Európai Bizottság Állásfoglalásában kifejtett felismerést, miszerint a közlekedési szektor által okozott CO₂-kibocsátást csökkenteni és az energiabiztonság ügyét kezelni kell. Álláspontunk szerint viszont **a környezetvédelemnek nem tulajdonítanak elég nagy jelentőséget, ezzel szemben túlhangsúlyozzák a technológia és a szabványok szerepét** a kibocsátás problémájának fő megoldásaként. Az Állásfoglalás, bár említést tesz az árképzésről, nem tulajdonít ennek megfelelő súlyt, holott kulcsfontosságú kérdés tekintettel a közlekedés okozta kibocsátások megfékezésére. Egy olyan árképzés, mely a „szennyező fizet” elv szerint a külső költségeket beleszámítja az árba, meg fogja változtatni a közlekedési rendszer felhasználóinak magatartását és olyan messzemenő társadalmi változásokat eredményez, melyek a kevésbé fenntartható közlekedési eszközök iránt csökkentik a keresletet amellet, hogy bátorítják a technológiai újítást, a hatékonyabb üzemeltetői gyakorlatot.

Az érdemi haladás érdekében lényeges, hogy a **közlekedési szektor részére emissziós célértékeket** tűzzenek ki. A célkitűzéseknek nagyon becsvágyóknak kell lenniük, elérésükhöz a Bizottságnak messzemenő és radikális terveket kell kidolgoznia.

A CER, bár támogatja a vasúti szektor liberalizációját, egy intézkedés csomag részeként fogja fel azt, mely magába foglalja a többi közlekedési módozatokkal való egyenlő versenyfeltételek kifejlesztését, valamint a vasúti szektorral szembeni állami elvárások és az ennek megfelelő finanszírozási keret közötti egyensúly megteremtését. Az utóbbi elemek nélküli liberalizáció csökközeli helyzetbe hozott néhány vasútvállalatot (régi és új szereplőket egyaránt) és infrastruktúra-kezelőt, kiváltképp Közép- és Kelet-Európában.

Az eredményes liberalizáció **erős, államtól független szabályozó szerveket** feltételez, melyek mindenhol hasonló kompetenciákkal és jogosítványokkal rendelkeznek. Annak érdekében, hogy a vasúti piacokon elkerüljük a kedvezőtlen fejleményeket a piacok működésébe való túlzott beavatkozás nélkül, az arányosság elve kell, hogy vezérelje ezeket a szerveket.

Az infrastruktúra-beruházásokat úgy kell tervezni, hogy a komodalitást segítsék elő: minden alágazat a neki való feladatokat lássa el. El kell továbbá kerülni, hogy a korridorprojektekre összpontosítunk, miközben a pusztulásnak átengedett környező vasúthálózatok előbb-utóbb képtelenné válnak ráhordó- és elosztó szerepük ellátására. A tagállamokat kötelezni kellene, hogy az EU-finanszírozást a teljes hálózat fenntartására fordítsák egy olyan színvonal eléréséhez, fenntartásához, mely megfelel mind a kereskedelmi igényeknek, mind az állam által rendelt közszolgáltatásnak.

1. BEVEZETÉS

Jelen munkaanyag a CER nézeteit taglalja a Bizottság 2009 júniusában megjelent „Fenntartható jövőt a közlekedésnek” című Állásfoglalásáról. A dolgozat elsődlegesen a vasúti szektorral foglalkozik, de a vasút teljes közlekedési ágazatban betöltött szerepére is kitér, valamint arra, hogy milyen mértékben járulhat hozzá a közlekedés növekvő környezeti hatásainak enyhítéséhez.

A CER az Állásfoglalást a jövődöbéli európai közlekedéspolitikáról való eszmecsere alapjaként üdvözli. Megköszönjük a lehetőséget, hogy részt vehetünk ebben a diskurzusban. **Az Állásfoglalás reálisan felbecsüli a hosszú távú fejlesztéseket és behatárolja a főbb kihívásokat.** Reményeink szerint a Bizottság képes lesz építeni erre az alapra annak érdekében, hogy megfogalmazza az ezen kihívások kezeléséhez a következő évtizedben és azon túl szükséges új kezdeményezéseket.

A Bizottság irányvonalat is adott ki arra nézve, hogy milyen válaszlépések szükségesek, összesen hét lehetséges beavatkozási területet határoltak be. Mind a hétre ki fogunk térni, előbb pedig néhány általános megjegyzés következik az összefüggésekről, a kihívásokról és az intervenciók által elérendő célkitűzésekről. Két további, a hét kulcsterület által le nem fedett kérdéskört is megvitatunk, mégpedig a liberalizációt és a szabályozást, valamint a gazdasági válság hosszú távú hatásait.

2. KORÁBBI POLITIKAI IRÁNYVONALAK KIHATÁSAI

Az Állásfoglalás megállapítja, hogy – bár még korai az elmúlt évek során meghozott néhány intézkedés hatásait teljes körűen felbecsülni – messzemenően teljesültek a 2001. évi Fehér Könyv és 2006-os félidős felülvizsgálatának célkitűzései.

Igaz, az alágazatokon belüli liberalizációval sikerült némileg előre haladni, viszont a Fehér Könyv két másik fő politikai iránymutatása a legtöbb országban nem teljesült, holott szerepel, hogy ezek szükségesek a környezetbarát szektorok felé kívánatos eltolódás, valamint a vasút térnyerése érdekében. Továbbra is megoldatlan a vasúti infrastruktúra és közszolgáltatás megfelelő finanszírozása és az alágazatok közti egyenlő versenyfeltételek megteremtése. Ennek következtében 2001 óta tovább csökkent a vasút részesedése (bár lassabb ütemben, mint 2001 előtt) és a 2001. évi Fehér Könyvben megfogalmazott modal split célértékeket nem értük el. **A liberalizáció egymagában képtelen feléleszteni a vasúti árufuvarozási üzletet,** még olyan országokban is, ahol az új piaci szereplők tekintélyes eredményt érnek el.

Ezért megítélésünk szerint az általunk is támogatott 2001. évi Fehér Könyv célkitűzéseit a vasúti szektor tekintetében csak korlátozottan sikerült elérni. Amikor a következő évtized irányelveit megfogalmazzuk, fel kell ismernünk, hogy **szükség van a vasúti szektor megfelelő finanszírozására és életszerű keretfeltételekre az intermodális verseny érdekében,** beágyazva az átfogó, multimodális nemzeti közlekedési stratégiákba, melyek a világos elsőbbségeket nem nélkülözik. Ha számottevő modális változást szeretnénk elérni a vasút javára, bele kell foglalni ezeket a feltételeket a vasúti „liberalizációs csomagba”.

Egyetértünk a Bizottsággal, hogy a 2006-os Fenntartható Fejlődés Stratégiájában kitűzött célok csak korlátozott mértékben érvényesültek. A szektornak sikerült csökkenteni a fajlagos energiafelhasználást és az üvegházhatású gázok fajlagos intenzitását, de a közlekedési aktivitás még nagyobb növekedése miatt összességében tovább romlott a helyzet. Üdvösnek tartjuk annak felismerését, hogy az EU közlekedéspolitikai gyakorlatának fő gyengesége annak összeférhetlensége az EU környezetvédelmi céljaival.

3. AZ EU BŐVÍTÉSÉNEK KÖVETKEZMÉNYEI

Az egyik fontos változás a 2001. évi Fehér Könyv óta a 12 új tagállam belépése az EU-ba, közülük 10 rendelkezik vasúttal. Ezen országok vasútjai más és súlyosabb problémákkal küszködnek, mint a 15 régi tagállamé. Az utóbbi években ezekben az államokban a vasúti teherszállítás gyors hanyatlását eredményezte a szektor elégtelen pénzügyi szerkezete az előnytelen versenyfeltételekkel kísérve, melyek főleg a kiegyensúlyozatlan infrastruktúrahatalmi díjakból származnak. Napjainkban a pénzügyi helyzet egyre kritikusabb és intézkedés híján tovább romlik majd. Ez a hanyatlás pedig az EU főbb közlekedéspolitikai céljai ellen dolgozik – a közlekedési ágazat fenntarthatóbbá tétele és az „egységes európai vasúti térség” megteremtése ellen. Ha továbbra is különböző sebességgel haladnak e tekintetben az európai országok, veszélybe kerül az egységes vasúti térség. Az állam és a pályavasút közötti többéves szerződések megkötése (lásd az 1. sz. kérdés alatt) lényegesen hozzájárulhat a közép- és kelet-európai vasutak pénzügyi szerkezeti problémáinak orvoslásához.

Paradox módon a piacnyitás ezekben az országokban akár súlyosbíthatja a forgalom visszaesését. A piacra lépés tudniillik könnyebb, ha a leginkább nyereséges piaci szegmensre összpontosítanak, ami a vasúti fuvarozás esetében az irányvonatok piaca – itt a legkisebb a közúti konkurencia kihívása. Ebből kifolyólag olcsóbbá váltak az irányvonatok, de ez a vasúti alágazat önfinanszírozó képességének rovására ment.

4. A FENNTARTHATÓSÁG MINT KULCSFONTOSÁGÚ TÉNYEZŐ

A fenntarthatóság fogalma az Állásfoglalásban

A klímaváltozás jóval fontosabb üggyé vált a 2001. évi Közlekedési Fehér Könyv óta, ami az európai közlekedéspolitikai összefüggéseket is megváltoztatta. Az üvegházhatású gázok kibocsátásának visszaszorítása mára a közlekedési ágazat legfőbb hosszú távú kihívása. Ennek a kihívásnak a kezelése összefügg egy másik nagy problémakörrel, mégpedig a fosszilis eredetű energiahordozók végezettségével, szűkösségével.

Ezért egyetértünk az Állásfoglalással, amely kimondja, hogy a „meg nem újuló energiaforrások fogyasztásának csökkentése minden szempontból lényeges a közlekedési rendszerek és használatuk szempontjából”, és hogy cselekedni szükséges a közlekedés nemkívánatos környezeti következményeinek csökkentése, az energiabiztonság javítása érdekében.

Az Állásfoglalás bár elismeri a környezetvédelem és kiváltképp a klímaváltozás fontosságát, szerintünk mégsem kezeli ezt az ügyet megfelelő súllyal. Például megnevezi a 2050-ig terjedő időszak valószínűsíthető főbb változtatási tényezőit a közlekedésben, de a környezet és klímaváltozás témakörét csak harmadik helyre sorolja.

Továbbá a Bizottság által megfontolt **megoldások mintha nem lennének elég radikálisak, kellő tekintettel a helyzet súlyosságára**. Túlságosan a technológiára támaszkodik megoldásként, inkább szabványokban, mint az árképzésben lát lehetőséget a technológiai változás elősegítésére.

A jövő közlekedéspolitikájának teljes mértékben tisztában kell lennie a klímaváltozás hosszú távú kihívásaival. A klímaváltozás válság, és mint a gazdasági válság, sürgős figyelmet igényel, de megoldása utóbbinál sokkal nehezebb lesz. Már csak ezért szükséges, hogy ez váljon a következő évtizedek közlekedéspolitikájának fő mozgatórugójává.

A kibocsátások csökkentésének módszerei

A környezetvédelmi szempontoknak történő megfelelés kulcskérdése **a meg nem újuló energia fogyasztásának visszaszorítása** a közlekedési és más szektorokban egyaránt. Mivel csak korlátozott mennyiségben áll rendelkezésre megújuló energiaforrás, az EU célkitűzések eléréséhez szükséges, hogy mind a magas kibocsátású eszközök részesedése, mind pedig az összes eszköz fajlagos kibocsátása csökkenjen. Továbbá vonzóbbá kell tenni a magas kibocsátású eszközök alternatíváit, ami az alacsony kibocsátású közlekedési eszközökbe történő beruházásokat feltételez, élén a vasúttal.

Szükség van az **energia és közlekedési szektorok környezetvédelmi stratégiáinak jobb összehangolására**, szinergiák azonosítására tekintettel a környezetvédelmi célok elérésére. A vasút például jelenleg az egyetlen közlekedési eszköz, mely az elektromos vonatának köszönhetően bármilyen mértékben képes felhasználni a megújuló energiaforrásokat. Ebbéli potenciálja kimeríthető, ha a felhasznált áramot megújuló forrásból termelik, ahol az műszakilag lehetséges és az üzemeltető számára gazdaságilag értelmezhető.¹

További megoldások az ipari, gazdasági, energiaügyi és fejlesztési politika szélesebb értelemben vett átalakításából származhatnak. Meg kell vizsgálni a szállítási igényeket előidéző tényezőket, hogy a forgalom növekedését a szektoron kívül rejlő gyökereinél megfoghassuk, ott, ahol a döntéshozók nincsenek tekintettel a közlekedés okozta üvegházhatású gázok kibocsátásának következményeire. A megvizsgálandó területekhez hozzátartozik a termelés más országokba való kihelyezése és a várostervezés is.²

A termelés kihelyezésének (pl. textil-, vagy feldolgozóipar alacsony bérköltségű országokba történő elvándorlása) több formája visszavonható, amennyiben a szállítási költségek az externáliákat is magukba foglalják.

1 Például, ironikus módon az ETS rendszer első sorban a vasutat terheli: ezáltal pont akkor csökken az elektromos vontatás költséghatékonysága, amikor környezetvédelmi okokból leginkább szükség lenne rá. Az ehhez hasonló torzítások a megújuló hajtóanyagot gazdaságtalanná tehetik.

2 A területek részletes taglalását lásd: European Environment Agency "Beyond Transport Policy", 2008.

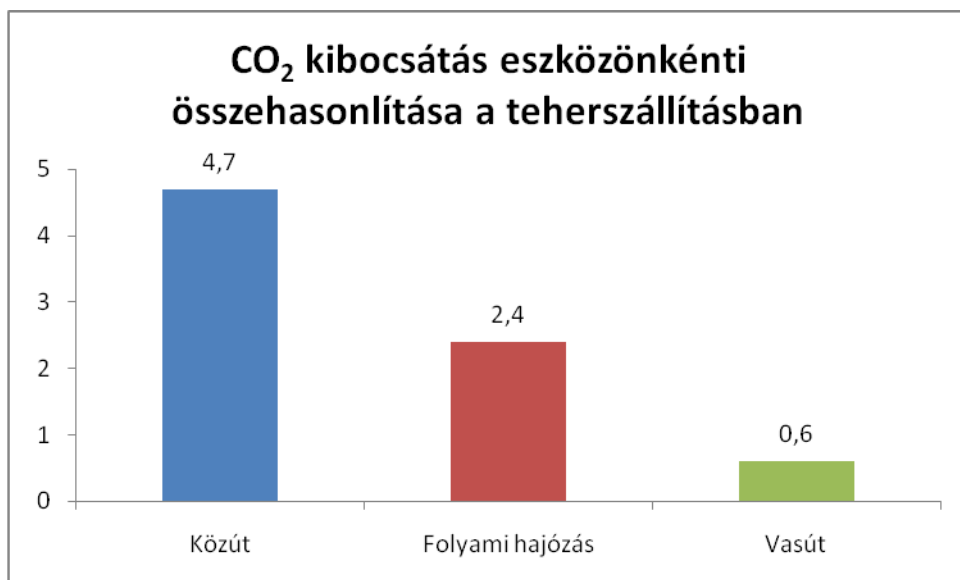
Ami a várostervezést illeti, előrejelzéseink szerint a legerősebb vasúti szegmens, az elővárosi forgalom további növekedése várható, mivel a vasút a nagyvárosok leghatékonyabb közlekedési eszköze és az urbanizáció következtében a nagyváros lakossága valószínűleg tovább nő. A közszolgáltatási költségtérítésre továbbra is szüksége lesz a vasútnak, mind a beruházások, mind az üzemeltetés területén. Részben azért, mert az egyéni motorizált közlekedés autótulajdonosok által tapasztalt viszonylag alacsony költsége kedvez a kevésbé hatékony települési minták kialakulásának, az alacsony demográfiai sűrűséggel rendelkező kertvárosi települések vasúti kiszolgálása pedig nehézkes. A városok fenntartásának javítása érdekében a városok ellenőrizetlen terjeszkedése helyett át kell térni a környezetkímélő várostervezési technikákra, támogatva hatékonyabb lakásmódozatokat a beépítést szabályzó hosszú távú tervezés és a közlekedés externális költségeinek teljes körű beszámítása által.

Ahhoz, hogy a közlekedés okozta növekvő CO₂ kibocsátás kihívását megfelelően kezeljük, szükség van a közlekedési szektoron kívüli gazdasági aktivitások hatásának részletes elemzésére. Az elemzésnek figyelembe kell vennie, hogy a szektoron kívüli tényezők változása milyen mértékben befolyásolja a szektoron belüli tényezőket.

Az „emissziós szakadék” bezárása

A közlekedés okozta kibocsátás az utóbbi években folyamatosan nőtt, miközben más fontos szektorokban csökkent. A forgalom növekedése még mindig túltesz a fajlagos csökkenésen. Eszerint a (légi és tengeri közlekedés nélküli) közlekedési szektor teljes kibocsátása 1990 és 2006 között 27 %-kal nőtt (kb. évi 1,5 %-kal).

Nehezünkre fog esni visszafordítani a közlekedési emissziók növekedési trendjét, mivel a leggyorsabban növekvő közlekedési eszközök a legmagasabb kibocsátással rendelkeznek. Az 1. sz. ábra az eszközönkénti kibocsátási mennyiséget szemlélteti, 100 tonnányi árut Bázeltől Rotterdamba szállítva.



Forrás: Ecological Transport Information Tool (EcoTransIT) 2008

1. sz. ábra: CO₂ kibocsátás eszközönkénti összehasonlítása a teherszállításban

Az 1. sz. ábra mutatja, hogy a vasút negyedannyi káros anyagot termel, mint a folyami hajózás, és egynolcadnyit, mint a közút.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) becslése szerint a jelenlegi trendek érvényesülése esetén 2050-ig a közlekedési szektor egyedül többet bocsátana ki, mint az összes többi szektor együttvéve, feltételezve, hogy globálisan el tudjuk érni a megcélzott 60 %-os csökkenést. Ezért a közlekedés helyzete meghatározó abban, hogy az EU eléri-e vagy sem CO₂ csökkentési céljait. Foglalkozni kell **minden a kibocsátásokat emelő tényezővel**: a fajlagos kibocsátást csökkenteni, a forgalom általános növekedését megfékezni és a kevésbé szennyező közlekedési eszközök – mint a vasút – részesedését növelni kell.

A CER előzetes elemzést végzett a várható közlekedési kibocsátásokról a 2020-ig terjedő időszakra. Elemzésünk azt mutatja, hogy addig jelentős, akár 25 %-os „emissziós szakadék”³ alakulhat ki a közlekedési szektorban. Ezt a szakadékot át kell hidalni, amennyiben az általános emissziós célokat el akarjuk érni. Annak érdekében, hogy a közlekedés okozta CO₂ kibocsátást megfelelően kezeljük saját csökkentési célt kellene megállapítani a közlekedési szektor számára, esetleg tovább bontva az egyes közlekedési eszközökre, és terveket kell felállítani, hogy miképpen akarjuk e célokat elérni.

Gazdasági és egyéb eszközök kombinációját kell alkalmazni a közlekedési szektorban a klímaváltozás kezelése céljából:

- A Bizottság dolgozzon ki egy tervet a közlekedés okozta CO₂ kibocsátás csökkentése érdekében a globális és Európai általános célokkal összhangban (az európai vasutak már jó példával jártak elől, amennyiben az 1990-2020-as időszakra 30 %-os csökkentést céloztak meg).
- Tekintettel a fent említett, várható „emissziós szakadék” nagyságrendjére, olyan bátor tervre van szükség, mely az összes lehetséges eszközre kiterjed.
- Amilyen gyorsan lehetővé teszi a gyakorlat, az árképzést úgy kellene kiigazítani, hogy megfelelően tükrözze a közlekedés társadalomnak okozott költségét, annak érdekében, hogy ösztönözzük a technológiai újítást, a megfelelő beruházásokat és az igények kezelését (beleértve, de nem korlátozva a környezetkímélőbb eszközökre való átállást).
- Az externális költségek beszámítását nem szabadna messzemenően a vasútra korlátozni, mint ahogyan az ETS rendszer kiterjesztésénél tapasztaljuk, és a vasútra nem szabadna olyan környezetvédelmi terheket róni, amelyek más eszközökre nem vonatkoznak.
- Meg kell fontolni az összes további EU eszközt az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére, beleértve a szabványokat (a bizottsági javaslat értelmében) és a nagyobb K+F kereteket.

A közlekedés okozta kibocsátások csökkentését megcélzó bizottsági javaslatoknak meg kell majd mutatniuk, hogy a közlekedési szektornak is fel kell vállalnia szerepét az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésében, hogy mind a már meglevő 2020-as célokat, mind a 2009. decemberi koppenhágai konferencia által felállítandó célokat segítse elérni.

3 Különbség a meglevő kutatási és fejlesztési projektek segítségével elérhető szint és az ahhoz szükséges szint között, hogy a közlekedés kibocsátását a minden szektor részére megállapított célra csökkentjük.

Továbbá át kell tekinteni nem csupán a közlekedéspolitikát, hanem a többi közlekedési igényeket támasztó területeket is, mint a fegyelmezettebb várostervezést és tájhasználatot megcélzó tervezési irányvonalakat, melyek kedveznek a vasúti megállóhelyek kerékpáros és gyalogos megközelítésének is, vagy amelyek ösztönzik az iparvállalatokat, hogy vasútvonal közelében létesítsenek telephelyet.

A politikai irányvonalak mellé kell tenni az ésszerű árképzést, mely az externális költségek beépítése által, kiegészítve az adminisztratív irányítással, gazdasági ösztönzést valósít meg.

Az árképzés jelentősége

A háború utáni gazdasági újjáépítés messzemenően az egyre olcsóbb közlekedésre épült. Ez viszont változóban van. A fosszilis üzemanyagok várhatóan fokozatosan növekvő hiánya és az energiabiztonság problémaköre nagy valószínűséggel egyre fontosabb tényezővé válnak, mind a politikai, mind a gazdasági döntésekben az energetikai és közlekedési szektorokban. E tényezők összевont hatása valószínűleg felfelé nyomja az árakat, ami pedig az olyan eszközök előnyére válik, melyek rugalmasan igazodnak az elérhető energiaforrásokhoz. A vasút jelenleg a legrugalmasabb, mivel az egyetlen eszköz, melynek fő vontatási energiaforrása a számos – akár megújuló – forrásból előállítható elektromos áram. A közlekedés árszintje tovább nőhet az új utak és repülőterek építésével szembeni ellenállás miatt, ezért a leggyorsabban növekvő közlekedési eszközöket egyre inkább forgalmi torlódások akadályozzák.

Egyre szélesebb körök ismerik fel, hogy – bár az egyén részére még mindig aránylag olcsó – a közlekedés növekvő mértékű externális költséget ró a társadalomra. Ez a felismerés viszont még nem került át a gyakorlatba, ezért az **externális költségeket haladéktalanul , ha azt akarjuk, hogy az EU komodalitást megcélzó irányvonala valamilyen szinten érvényesüljön.**

Az externális költségek beszámításának egyik előnye: segítségével megoldhatók a közlekedési problémák a kormányzat költséges beavatkozása nélkül , mivel a magasabb árak következtében visszaesik a kereslet és csökken a beruházási szükséglet, továbbá a díjbevételeket beruházások finanszírozására lehet fordítani. A CER álláspontja szerint **sürgősen át kell helyezni a hangsúlyt az ésszerű árképzésre**; meg kell érteni, hogy a piacgazdaság feltételei mellett **az árképzés kulcsfontosságú eszköz az igények kezelésére, strukturális változás előidézésére egyaránt, beleértve az innovációt és az új technológiákat.**

Egy új keletű tanulmány⁴ jól szemlélteti az externális költségek beszámításának hatását a CO₂ kibocsátás csökkentésére, például a kamionok externális költségű díjazása által. Az externális költségek teljes internalizálása és a vasúti infrastruktúrába történő fokozott beruházások mellett, a forgalom áterelés közútról a vasútra a teljes forgalom 10 %-ánál nagyobb mértékű lehet, ami 2020-ig a közlekedés részére megcélzott emissziós csökkentésnek mintegy 7 %-át eredményezné. Ebben az esetben az összes, 700 km-nél hosszabb szárazföldi forgalom mintegy 60 %-a vasúton történne. A forgalmak nagy része kombinált fuvarozásból állna közúti ráhordással illetve elosztással, az EU komodalitást

4 Karlsruhei Egyetem Gazdaságtudományi Intézete (IWW), Németország, és Új Közlekedési Térségek Európában – Kutatási Alkalmazások (NESTEAR), Franciaország (2009), Impact of the internalisation of external costs of road transport. Lásd: www.cer.be „publications” menü.

célzó irányelveivel. A tanulmány azt is mutatja, hogy a közúti fuvarozási alágazat is haszonélvezője lenne a költségbeszámító politikának, amennyiben a helyi forgalmakat ellátó kamionok által kiszolgált logisztikai láncok, szolgáltatások megbízhatósága javulna. Ezek az érvek alátámasztják követelésünket az új Eurovignette-rendszer mielőbbi bevezetése érdekében.

Az externális költségek beszámítása révén beszedett díjak felhasználása is vitás kérdés. Svájcban például a közúti nehézgépjármű-forgalomból származó útdíjak bevételének egy részét vasúti infrastruktúraprojektekre fordítják. Az ilyen beruházásokat nem csak a nagy, látványos projektekre kell korlátozni, mint például alagutak és hidak. Az iparvágányok finanszírozása ugyanúgy magától értetődő kellene, hogy legyen, mint ahogyan egy-egy ipari park bekötő úthálózatát is közpénzből építik. Számos országban természetes, hogy az adófizetők pénzéből kötik be az úthálózatba az új ipari telephelyeket, de az iparterületek vasúti csatlakozását magának az iparterületnek kell finanszíroznia. Ez a körülmény is aránytalanul és méltánytalanul drágítja vasúti áruszállítását a közúttal szemben.

Modal split célkitűzések

Javasoljuk, hogy a Bizottság konkrét célokat jelöljön meg a modal splitben való vasúti részesedésre, a végrehajtás menetrendje és a cél eléréséhez fogatosítandó intézkedéscsomag részletezésével együtt. Svájc külön alkotmányos tételt fogadott el, mely szerint „az Alpokat átszelő tranzit teherforgalom határtól határig vasúton bonyolítandó”, és hogy ezt a célt tíz éven belül el kell érni. Bár ezt még nem érték el teljesen, a konkrét kitétel megléte hatékony mozgatórugónak bizonyult a politikai cselekvéshez, erős érvnek a vasúti infrastruktúra-beruházások elsőbbségként történő kezeléséhez.

5. LIBERALIZÁCIÓ

A liberalizáció fő célja a vasúti hatékonyság verseny általi növelése annak érdekében, hogy a szektor versenyképesebb legyen a többi alágazattal szemben.

Viszont az intramodális versenyen kívüli tényezők is érintik a vasút hatékonyságát, versenyképességét. Nyugat-Európában a **magas beruházási szintek és az alacsony infrastruktúra-hozzáférési díjak általában együtt járnak a vasút részarányának növelésével** (2000 és 2007 között 15 %-kal nőtt a tonnakilométer), ezzel szemben a közép-európai országokra jellemző magasabb hálózat hozzáférési díjak⁵ velejárója az alacsony növekedés (2000 és 2007 közötti tonnakilométer növekmény csak 6%).

Az utóbbi évtizedben számottevő haladást sikerült elérni a vasúti teherszállítás liberalizációja terén, bár a haladás mértéke tagországonként változik. Az összes tagállam nyílt hozzáférést vezetett be, viszont a legjobb eredményeket a liberalizáció Svédországban, Hollandiában, Németországban és Nagy-Britanniában hozta, ahol a beruházások magas szintje nagyban hozzájárult a sikerhez. A svéd és holland kormányok például komoly összegeket ruháztak be a vasúti infrastruktúrába, miközben a liberalizációt alacsony pályahasználati díjak mellett hajtották végre. E két lényeges keretfeltétel nem

5 A hozzáférési díjakat a 2. sz. kérdésre adott válasz alatt tárgyaljuk.

csak növekedési pályára állította a szektort és a vasút felé tolta el a modal splitet, de az új szereplők részére vonzóbbá is tette a piacra lépést.

Nagy-Britannia is jól szemlélteti a beruházások fontosságát. Ott liberalizálták először, illetve magánosították a vasúti szektort, miközben kevés infrastrukturális beruházásra kerítettek sort. A növekedés dinamikus volt mind a teher-, mind a személyszállítás terén, így a hálózati kapacitás hamarosan szűkösnek bizonyult. Ezért a kormány az infrastrukturális beruházások pénzügyi háttérének biztosításáról határozott és azóta a magas beruházási szint lehetővé teszi, hogy a növekedés folytatódjon, az üzemeltetők közötti verseny pedig meghozza gyümölcsét.

Romániában épp ellenkezőleg alakult, az új szereplők piaci részesedése a 2003. évi 4 %-ról három éven belül 24 %-ra nőtt (döntően az akkor még erősen jövedelmező irányvonaloknak köszönhetően), de mivel a vasúti infrastrukturális beruházások szintje megközelítette a nullát, a magas hozzáférési díjak mellett a szállított árumennyiség 2004 és 2007 között 5,5 %-kal csökkent.⁶ Ebből kifolyólag mindkét új vasúttársaság a fizetéképtelenség szélén áll, amelyeket előzőleg bátorítottak a piacra lépésre és sok reményt fűztek hozzájuk. Tehát miközben a liberalizáció sikeressé válhat a verseny megteremtésében, ez a siker azonban könnyen tiszavirág-életű lehet.

Ami a személyszállítást illeti, a legtöbb ország közszolgálati szerződések keretében bizonyos megkötésekkel megszervezi a szolgáltatás döntő részét, mások szabad hozzáférést biztosítanak a személyszállító üzemeltetőknek, jellemzően csak hazai társaságoknak (ami nem akadályozza a külföldi cégek szerepvállalását, akik hazai leányvállalatot alapíthatnak). Ezek az intézkedések viszont változó eredményeket hoztak.

A CER támogatja a liberalizáció nemzeti személyszállítási piacokra történő kiterjesztését is, amennyiben fokozza a minőséget és hatékonyságot, valamint egy megfelelő intézkedési csomag keretében lép életbe. Viszont, ha hiányoznak a megfelelő pénzügyi keretek (infrastruktúrára, közszolgáltatási szerződés alapú árkiegészítésre,), akkor nagy annak a kockázata, hogy **a liberalizáció egymaga nem vezet majd a vasúti szektor térnyeréséhez.**

Néhány tagállamban, ahol nem küszködnek forráshiánnyal és a méltányos intermodális verseny feltételei többé-kevésbé adottak, a legfontosabb kérdés az, hogy a vasúti pályához való hozzáférés valóban diszkriminációmentes legyen. Ennek érdekében hatékony, független szabályozó szervekre van szükség és nem szabadna elfogadni, a nyílt hozzáféréstől indokolatlan megakadályozását.

A liberalizációt intézkedési csomag keretében lenne szükséges bevezetni olyan kiegészítő intézkedésekkel, amelyek biztosítják a kielégítő, jó minőségű infrastruktúra meglétét, az állam közszolgálati kötelezettségeinek való megfelelését és a hozzáférési díjak más alágazatokhoz hasonló méltányos kialakítását. Ahol nem gondoskodnak ezen keretfeltételekről, ott a liberalizáció nemkívánatos következményeivel kell számolni – piacrészesedések és az érzékenyebb piacok elvesztése, mint pl. a szórt küldeményes üzletág – az EU irányelveivel teljesen ellentétesen.

⁶ Itt egyéves eltérést alkalmazunk a piacrészesedés növekmény és a mennyiségi visszaesés periódusa között, arra való tekintettel, hogy a piacnyitás hatása általában bizonyos késedelemmel érvényesül.

6. SZABÁLYOZÁSI ÜGYEK

A vasúti szolgáltatások további liberalizációja most szerepel a Bizottság napirendjén. A fent ecsetelt tanulságokat ezért feltétlenül figyelembe kellene venni. Meglátásunk szerint a jelenlegi, meglévő piacfelügyeleti szervekre alapuló szabályok felruházhatják a különböző típusú operátor cégeket a szükséges jogbiztonsággal, feltéve, hogy a tagállamok valóban független, a versenyhivatalokkal együttműködő szabályozó szervek felállításával megfelelnek a 2001/14. sz. direktívának. Így lehetővé kellene tenni a piacoknak, hogy a meglévő, bevált versenyszabályok mentén fejlődjenek.

A liberalizáció velejárója, hogy az európai vasúthálózathoz való diszkriminációmentes, nyílt hozzáférést szavatolni kell.

Álláspontunk szerint **szükség van független szabályozó szervek felállítására a hálózatokhoz történő diszkriminációmentes hozzáférés biztosítására**, hogy ezáltal hozzájáruljunk a méltányos versenyfeltételek meghonosításához az európai vasúti piacokon. E cél eléréséhez az Európai Unióban székelő szabályozó szerveket valódi illetékességgel és jogosítványokkal kell felruházni, melyek legalább az alábbi, a vasúti infrastruktúracsomag végrehajtásáról szóló, COM(2006)189. sz. Bizottsági Közlemény 7. Mellékletében felsorolt pontokra terjednek ki:

- A szabályozó szerveknek felkészültnek kell lenniük a piaci verseny felügyeletére.
- Képeseknek kell lenniük a független és hatékony döntéshozatalra a vasúti szolgáltatások piacán fellépő nemkívánatos fejlemények korrigálására. Képesnek kell lenniük önálló döntéshozatalra és, bár a döntéseik jogi úton történő felülvizsgálatára is lehetőséget kell teremteni, ne csak javaslattevő jogosítványokkal rendelkezzenek más hatóságok felé.
- A függetlenség kitétele és a vasúti szolgáltatások piacán fennálló versenyszabályozási szükséglet feltételezi, hogy a szabályozó szervek rendelkezzenek költségvetéssel, amiből megfelelő számú szakmailag hozzáértő alkalmazottat tudnak fenntartani a felügyeleti, vizsgálati és panaszkezelési feladatok kellő ellátásához.
- A szabályozó szervek elérhetőek legyenek a piaci szereplők részére. A piaci átláthatóság érdekében rendszeresen tegyenek közzé beszámolót döntéseikről, beleértve a döntési szempontok mindenkor indoklását.

A szabályozó szerveket az arányosság elve vezérelje. Intézkedéseink legyenek hatékonyak, következetesek és átláthatóak. Tevékenységük korlátozódjon a vasúti piacokon esetlegesen felmerülő **nemkívánatos fejlemények megelőzésére, ne avatkozzanak bele a működő piaci mechanizmusokba.**

Támogatjuk a különböző tagállamokban működő szabályozó szervek közötti szoros együttműködést és üdvözlénk a Bizottság fokozott szerepvállalását a szabályozási tevékenység nagyobb átláthatóságának biztosításában, megfogalmazva a különböző tagállamokban működő pályavasúti és üzemeltető vállalatok viszonyát meghatározó szabályokat.

7. A GAZDASÁGI VÁLSÁG HOSSZÚ TÁVÚ HATÁSAI

A klímaváltozás válságán felül a világ jelenleg egy másik, gazdasági recessziót jelentő válságot él át. Bár vannak arra mutató jelek, hogy az egyes gazdaságok lassan kilábalna a recesszióból, ez nem vonatkozik a teljes EU-ra. A legtöbb országban a munkanélküliség továbbra is nő, ami egy ideig a személyszállítási igényekre is kihathat. Továbbá a legtöbb elemző úgy vélekedik, hogy 5-7 évünkbe fog telni, míg visszatérünk a válság előtti gazdasági növekedési rátákhoz. Akár a fenyegető klímaváltozás, a gazdasági válság is aláhúzza, hogy a közlekedési ágazat sürgős cselekvést igényel olyan beruházások érdekében, melyek a fenntarthatóságot segítik elő és az üvegházhatású gázok kibocsátását is visszafogják.

A gyakorlatban a legtöbb tagállam inkább a magánszektor támogatja, mint az állami tulajdonban levő vállalatokat (mint pl. a vasutakat), valószínűleg úgy vélekedve, hogy a saját vállalatok rendbetételére később is sort keríhetnek. Közép- és Kelet-Európában viszont fennáll annak veszélye, legalábbis egyes országok vonatkozásában, hogy az állami vállalatok kudarcából fakadó következményeknek válság utánra halasztott kezelése jóval költségesebb lesz, mint ha azonnal kezelték volna. Ha ezt elhalasztják, lehet, hogy már az EU sem lesz képes kiségetni tagjait a gondok megoldásában.

Létfontosságú, hogy ne engedjük a válságnak, hogy tönkretegy az olyan gazdasági alágazatokat, mint a vasút, melyek a jövőben döntően hozzá tudnak járulni a fenntartható növekedéshez, ezért legalább addig kellene különösen odafigyelni, míg a helyzet nem javul. Különösen aggasztó, hogy sok tagállami válságkezelő intézkedés éppen az autópárt célozza meg, anélkül, hogy esetleg fenntarthatóbb üzleti stratégiákra készítenék ezt a nem éppen fenntarthatóságból jeleskedő iparágat. Fontos felismerni, hogy a növekedés egyik alapja a fenntartható közlekedési megoldások meghonosítása, kihasználva az intermodalitásból adódó rugalmasságot.

A kormányoknak **sürgősen cselekedniük kell egy kiegyensúlyozottabb versenyhelyzet megteremtése érdekében. Az állami vasúttársaságokat fel kell ruházni a megfelelő forrásokkal**, hogy meg tudjanak felelni az elvárt szolgáltatási színvonalnak. Világosabbá kell tenni az elsőbbségeket és olyan területeken kell több önállóságot biztosítani a vezetőknek, ahol a pénzügyi teljesítmény javulása várható, mint pl. a munkaerő hatékonyabb felhasználása és a kereskedelmi logikán alapuló gyakorlat bevezetése. Továbbá többletberuházások szükségesek a következő területeken:

- pályarehabilitáció, kiváltképpen Közép- és Kelet-Európában;
- a legtöbb országban kisebb, de annál jövedelmezőbb projektek a szűk keresztmetszetek megszüntetése érdekében;
- állomások, utaskiszolgáló-létesítmények (vö. a németországi rehabilitációs terv) – a beruházások egy része haladéktalanul elvégezhető és érezhetően fokozná a szolgáltatási színvonalat.

Az EU-nak támogatnia kellene a vasutakat abban, hogy a **kormányok a válság időtartama alatt rendkívüli és ideiglenes beruházási lehetőségeket biztosítsanak a vasutnak**, és amennyiben szükséges, az EU nyújtson ehhez pénzügyi támogatást is. Az Európai Bizottság továbbá kezdeményezhetné az innovatív pénzügyi eszközök meghatározását és a tagállamok támogatását a válság okozta forgalomkiesések enyhítésére.

8. KÖVETKEZTETÉSEK

A klímaváltozás okán az alábbi intézkedések meghozatala szükséges a közlekedési ágazatot érintő kihívások kezelése végett:

- Összhangban a globális és európai általános célkitűzésekkel, a Bizottságnak tervet kell kidolgoznia a közlekedés okozta CO₂ kibocsátások csökkentésére.
- E tervnek bátornak kell lennie és minden lehetséges eszköz megfontolandó, tekintettel a jelentős szakadéokra az érendő és az elérhető közlekedés okozta kibocsátás csökkentés között abban az esetben, ha az összes közlekedési ágazaton belül lehetséges technológiai javítást alkalmazunk.
- Az árképzés során a közlekedés társadalomnak okozott költségeit figyelembe kell venni annak érdekében, hogy az innovációt, a megfelelő beruházásokat és a keresletet ösztönözzük (beleértve, de nem kizárólag a környezetkímélőbb eszközökre való átállás ösztönzését).
- Az externális költségek teljes internalizálását nem elsősorban a vasútra (lásd ETS), hanem minden közlekedési módra alkalmazni kell.

A Bizottságnak ugyanakkor továbbra is és új lendülettel törekednie kell a 2001. évi Fehér Könyv megvalósítására. A Leeds-i Egyetem új keletű beszámolója⁷ találóan összefoglalja, mire van szükség:

„Először is, a Bizottságnak fel kell mérnie a vasúti szektor fejlődését, ügyelnie kell arra, hogy a meglévő jogszabályok teljes körűen alkalmazásra kerüljenek, és hogy a legjobb gyakorlat érvényesüljön. A teljes megvalósításnak először is ki kell terjednie arra, hogy a közszolgálati kötelezettségek térítését szabályozó előírásokat betartsák, hogy az infrastruktúrakezelő társaságok pénzügyi egyensúlyáról és a piachoz való diszkriminációmentes hozzáféréstől gondoskodjanak. A jövőben szükséges lehet a fennmaradó problémák megoldását szolgáló törvénykezési munkára, ebben viszont gondosan kell eljárni, ügyelve a meglévő megközelítésekkel szerzett tapasztalatok hasznosítására.

Másodsorban a Bizottságnak továbbra is törekednie kell az externális költségek teljes körű internalizálásának kikényszerítését célzó törvénykezés elérésére, felhasználva ott az egyszerű árképzési technikákat ahol az optimális árszint eléréséhez, a bonyolultabb rendszerek túl költségesnek bizonyulnának.

Harmadrészt, a Bizottságnak szüksége van nagyobb léptékű reformra a közlekedési infrastruktúra-beruházások ösztönzése és finanszírozása terén annak érdekében, hogy a tagállamokat megfelelően ösztönözzék a hatékony árképzési, strukturális reform és beruházási csomagok végrehajtására.”

A piacnyitást és a liberalizációt tovább kellene folytatni és egy olyan csomag keretében megvalósítani, amely elegendő játékteret nyújt a különböző szállítási módok számára és amely egy csomag keretében megteremti a vasúti szektor megfelelő finanszírozását mind az infrastruktúra, mind a közszolgáltatás területén.

⁷ Nash és Matthews, 2009, Institute for Transport Studies, University of Leeds, European Transport Policy – Progress and Prospects. Lásd www.cer.be, „publications” menü.

A piacnyitást nagyban segítené, ha a jól koordinált nemzeti infrastruktúrakezelő társaságok megfelelénének a nemzetközi forgalom további bővülési követelményeinek.

A TEN-T hálózatok tekintetében, támogatjuk a Bizottság rugalmasabb megközelítését, melynek értelmében a fókusz az elszigetelt új projektekről áthelyeződik a stratégiai fontosságú területekre, az összefüggő projektek szélesebb folyosót alkotó megközelítésre, beleértve a hatékonyságjavító programokat és a csomópontok fejlesztését. Álláspontunk szerint a TEN-T finanszírozást jelentős mértékben növelni kell, legalább az eredetileg a 2007-13 időszakra szánt 20 milliárd euróra. Továbbá a valóban intermodális hálózati koncepciókat kell megvalósítani, ennek értelmében csak akkor szabadna EU-forrásokat közúti projektekre adni, ha azok elsődlegesen a rövid távú ráhordást illetve elosztást szolgálják az intermodális csomópontok viszonylatában, a környezetkímélőbb közlekedési eszközöket integrálva ezzel a logisztikai és mobilitási láncokba.

A vasútnak nagyobb szerephez kell jutnia a jövőbeli közlekedési rendszereken belül. Szerepe a gyakorlatban nagyban az árképzésen, a különböző energiaforrások, főként a fosszilis üzemanyagok elérhetőségén, valamint az EU és a nemzeti kormányok, önkormányzatok közlekedéspolitikáján múlik, részben választ adva a globális klímaváltozás kihívásaira. A növekvő árak többféle magatartást eredményezhetnek, nem csupán az alágazatok közötti eltolódást. Az új technológiák és egyéb újítások fejlesztése, bevezetése lényegében azon múlik, hogy az árképzés megfelelő-e. A termelési és várostervezési struktúrák, telephelyek is módosulhatnak és a lokális, helyi kereskedelem néhány szektorban gátat szabhat a globalizációnak. Ha az árak majd egyszer visszatükrözik a költségeket, a fentiekre való döntést a piacra lehet bízni, beleértve az alágazatok közötti optimális szereposztást – ami az EU komodalitást célzó irányelvének lényege egy piacgazdaságon belül.

9. VÁLASZOK SPECIFIKUS KÉRDÉSEKRE

1. sz. kérdés: Infrastruktúra

Az EU mit tehet annak érdekében, hogy a modális hálózatok integrációját, fenntartását és felértékelődését előmozdítsa? Melyek legyenek a beruházási elsőbbségek? Milyen intézkedések tennék lehetővé a hálózatok jobb kiaknázását és a különböző eszközök kiegyensúlyozott használatát?

Az infrastruktúrába történő több beruházás a vasút számára elsődleges fontosságú.

Az Állásfoglalás megerősíti, hogy a következő évtized nagy eséllyel az átmenet évtizede lesz a közlekedési rendszer számára (technológia, infrastruktúra beruházások). Egyetértünk abban, hogy szükséges egy ilyen átmenet annak érdekében, hogy a klímaváltozás és az energiaforrások szűkülésének problémaköreivel megbirkózhassunk. Véleményünk szerint ahhoz, hogy ez bekövetkezzen, lényeges, hogy a beruházásokat a megfelelő árak vezéreljék.

Az Állásfoglalás kiemelt fontosságot tulajdonít a különböző közlekedési eszközök jobb

integrálásának, mivel ez az egyik módszere a rendszer általános hatékonyság javításának. Ezt támogatjuk, részben a repülés nagysebességű vasúti közlekedéssel való integrációjával, amit az Állásfoglalás döntő fejleménynek tart.

A teherszállítás tekintetében szintén fontos a tengeri hajózás vasúti szállítással történő integrálása a jobb vasúti csatlakozások kiépítésével.. Ugyanakkor ezt át kell ültetni a folyosói koncepciókba kell beágyazni, hogy a vasút előnyét közép/hosszú távolságon optimalizáljuk (tanulni kell a Betuwe Line mint a Rotterdam-Genua korridor fő összeköttetése esetéből,).

A CER szerint a beruházásokat úgy kell tervezni, hogy az igazi komodalitásnak kedvezzenek. Például az áruszállítási piac kiszolgálását illetően:

- Ne, vagy csak korlátozott mértékben legyenek új beruházások a távolsági közúti áruszállításnak kedvező út-infrastruktúrába.
- Ha korridorokba beruházunk, elsősorban a vasútra, a folyami hajózásra és a rövidebb tengeri hajózásra kellene összpontosítanunk.
- A közúti beruházások során a más, fenntarthatóbb eszközökre való ráhordásra kellene koncentrálni, lehetőleg úgy kiválasztva és tervezve a beruházásokat, hogy a rövid távú közúti forgalmat kiszolgálják. A fizető úthálózaton pedig az árakat úgy lehetne képezni, hogy azok ne kedvezzenek a hosszú távú közúti szállítmányozásnak.

A valódi intermodális TEN-T hálózat nem állhat különböző alágazatok átfedésben levő transz-európai hálózataiból. Minden szállítási eszköznek be kell töltenie a helyét - összhangban egyedi értékesítési ajánlatával - annak érdekében, hogy a globális szállítási hálózatot optimalizáljuk. Ennek szellemében kellene az EU forrásokat kihelyezni. Ha egy tagállam olyan projektet kíván indítani, mely elsődlegesen a hosszú távú közúti szállítást ösztönzi, nem szabadna ehhez EU forrásokat (TEN-T, kohéziós és regionális alapok) hozzárendelni.

Támogatjuk a Bizottság rugalmasabb megközelítését a TEN-T projektekkel kapcsolatban, amely elszigetelt új projektek helyett komplett korridorokba rendezett, egymással összefüggő projekteket támogat, beleértve a csomópontok kiépítését intermodális létesítményekkel. A TEN-T és a bázisinfrastruktúra hálózatok jelenlegi tervezete és kivitelezése ritkán foglalja magába az intermodális átrakodó központok kiépítését a komodalis koncepciók támogatására; a CER álláspontja szerint ennek megváltoztatása elsőbbséget kell, hogy élvezzen.

Miközben kétség sem fér a korridorprojektek fontosságához, nem szabadna őket a hálózat többi részétől elszigetelten kezelni, mert a teljes hálózatban levő tartalékok a fővonalak alternatíváit tartalmazzák, vagy ráhordó szerepet tudnak betölteni a bázishálózathoz kapcsolódva. Néhány országban a fővonalak már most nagyon túlterheltek és lakott területeken haladnak át, amelyek érzékenyek a zajszintre. Ezekben az országokban fontos az alternatív áru fuvarozási útvonalak kiépítése. Máshol korlátozott forrásokat alkalmaznak a TEN-T projektek kivitelezésére és a hálózat maradék részét elhanyagolják, pedig a hálózat csak akkor tudja megfelelően betölteni ráhordó szerepét, ha megfelelően karbantartják.

A TEN-T és strukturális alapok által történő finanszírozás extra befolyással ruházza fel az Európai Bizottságot arra nézve, hogy a fogadó kormányokat készítse a hosszútávú pályaműködtetői szerződések megkötésére (MAC-Multi Annual Contract)). A vasúti infrastruktúra-beruházásokat úgy lehet megvédeni a hanyatlástól, értékcsökkenéstől, hogy

a feleket (kormány és pályavasút) átlátható szerződéses viszonyra kötelezik, amiben rögzítik a karbantartási szintet és felújítási kvótákat a szükséges forrás biztosítása mellett. Ezt ki kell terjeszteni a teljes hálózatra, amit hozzáférhetővé kell tenni, bár a karbantartási szintek tükrözhetik a piaci szükségletet és az állam által támasztott feltételeket – ez a szint néhány vonal esetében alacsonyabb lehet. A MAC típusú hosszútávú pályaszerződések megkötését az EU támogatás feltételéül kellene szabni.

Egyéb javaslatok a TEN-T fejlesztésekhez:

- A TEN-T-ről szóló döntések hosszú távú stratégiai tervezésen valamint **szigorúbb piaci és gazdasági elemzéseken** alapuljanak,
- Rendelkezésre kell bocsátani a **szükséges infrastrukturális forrásokat**; az európai és nemzeti elsőbbségeket a forgalmi és piaci szükséglet alapján kell ezekhez hozzárendelni,
- Az EU TEN-T-nek fenntartott költségvetése arányban kell, hogy legyen az EU kapcsolódó elvárásaival, azaz a **költségvetést és arányosan az önrészeket növelni kell.**
- A forrásokat „**európai értéket**” képviselő projektekre kell koncentrálni, azaz olyan projektekre, melyek képesek **megszüntetni a szűk kapacitásokat és növelni az interoperabilitást.**
- Legyen egy **stabil „TEN-T bázishálózat”**: az ERTMS vasúti korridorok egy ilyen bázishálózat gerinceit képezik, amennyiben, a **piaci és környezeti követelmények** figyelembevételével több európai országban bevezetésre kerül a rendszer.
- A TEN-T költségvetési perióduson belül is **meg kellene engedni** a piaci szükséglet szerinti **hálózat kiigazításokat.**
- A környezetvédelem szempontjainak nagyobb súlyt kell adni a projektértékelésben.
- A költségvetési nyomás alatt álló országok az infrastruktúra tekintetében engedélyt kellene, hogy kapjanak a **teljes értékű TEN-T standardok fokozatos kiépítésére**, hogy elkerüljék a nemzeti források túlzott koncentrációját a TEN-T projektekre a maradék bázishálózat megfelelő karbantartása rovására. A szabványok alkalmazása igazodjon a piaci szükséglethez.

A közlekedés okozta emissziók csökkentése érdekében vasútvonalakat kell villamosítani, hogy a villamos vontatás részarányát a vasúti szállításban növeljük (most a hálózat mintegy 50 %-a villamosított és a vontatási teljesítmény 80 %-át teszi ki a villamos vontatás). Határon átnyúló vonalak esetében az EU-nak forrást kellene biztosítania az ilyen beruházásokhoz.

A beruházások ne korlátozódjanak a vasútvonalakra, az iparvágányok létesítése szintén erősen befolyásolja a modal split alakulását. A vasúti csatlakozás létesítése a modális választás lehetőségét adja a vállalatoknak ott is, ahol korábban nem volt választásuk. A mai Európában a legtöbb vasúti fuvar iparvágányról iparvágányra irányul, a közúti szállítás mellőzésével. Ez valószínűleg még az intermodális szállítás növekedése ellenére is így fog maradni. Az iparvágányok közti fuvarozási piacot is érdemes növelni a fővonalakhoz csatlakozó létesítmények számának növelésével, amelyekkel, nem csak a hosszú távú fuvarokat lehet a közútról a vasútra terelni, hanem kevesebb, viszonylag költséges átrakodással járó intermodális vasúti-közúti összeköttetés is létre jöhet, főleg ott, ahol az intermodális terminál és a célpont közötti távolság nagy.

Várakozásaink szerint az intermodális szektor továbbra is a leggyorsabban növekvő, vasutat érintő fuvarozási piac marad. Néhány országban például jelentős intermodális potenciál rejlik a kiskereskedelmi és szupermarket-láncok szektorában. A szórt

küldeményeket gyűjtővonatokba lehet össze fogni, hogy a nagy elosztó központokhoz eljussanak. Ezeket a központokat vasúti terminálok közelében kellene elhelyezni, hogy minél kisebb legyen a közúti szakasz okozta extra környezeti terhelés. Az ilyen megoldás költséghatékony, , és hozzájárul az ügyfél környezetbarát arculatának javításához.

A jelenlegi árszintek mellett azonban az iparvágányok és terminálok létesítése, állami támogatás nélkül ritkán kifizetődő, pénzügyi és kontrolling szempontból sem. Az iparvágányok létesítésének támogatása azért szükséges, hogy megteremtsük a tisztességes verseny feltételeit, tekintettel arra, hogy jelenleg a hatóságok általában az ipari telephelyek és főutak közti közúti csatlakozásról gondoskodnak, nem a vasútiról. Néhány országban a kormány már támogatja az iparvágányok és terminálok létesítését és a környezetvédelmi aggályokra válaszolva elvárják, hogy ez a gyakorlat váljon általánossá. Az Európai Uniónak bátorítania kellene tagországait, hogy rendészeti és ipari politikájuk kedvezzen az új ipari telephelyek vasútvonalak közelében történő létesítésének, hogy azok minél közvetlenebben csatlakozzanak vasúthoz, lehetőleg közbelső közúti szakasz nélkül, és hogy finanszírozzák a vasúti csatlakozások terminálok építését.

Tekintettel a fokozódó urbanizációra, a személyszállításban a legerősebb piac továbbra az elővárosi forgalom is lesz, mely versenyez az autóval és a busszal. Az InterCity üzlet úgyszintén növekszik a magas sebességű hálózat fejlődésével. Viszont a magas sebességű vonalak beruházási és karbantartási költsége óriási. Ezért ezen a területen folyamatosan szükség lesz állami szerepvállalásra annak érdekében, hogy az alternatív eszközök árát addig növeljük, míg a teljes externális költséget magába nem foglalja, illetve addig is a beruházásokat pénzügyileg támogatni kell.

Az infrastruktúra-kezelés koordinációja

Az Állásfoglalás említi a nemzeti határokon átívelő pályavasutak létesítésének elvi lehetőségét, ami „alkalmas lehet a sűrűdások csökkentésére”. Egyetértünk azzal, hogy szükséges az infrastruktúra-kezelők tevékenységének jobb koordinálása, viszont mielőtt elhamarkodott következtetéseket vonnánk le a legjobb megoldás tekintetében, véleményünk szerint alapozni kellene a következő évek során a teherfuvarozási korridorokkal szereshető tapasztalatokra. A Bizottság ezeket figyelemmel kísérhetné annak érdekében, hogy az eredmények alapján hozza meg a végső döntést ez ügyben.

2. sz. kérdés: Finanszírozás és árképzés

Az EU mit tehet annak érdekében, hogy a közlekedésben az árak helyesen tükrözzék a társadalomnak okozott költségeket? Miféle intézkedéseket kellene megfontolni a „szennyező fizet” illetve „használó fizet” elvek közlekedési ágazatban történő alkalmazása érdekében?

Üdvözljük az Állásfoglalást az ésszerű árképzés melletti síkra szállását, mely a közlekedésnek nem csak az internális, hanem az externális költségeit is számításba veszi. Az externális költségek beszámítása lehetővé tenné a finanszírozás átalakítását a szennyezőbb eszközök felől a kevésbé szennyező eszközök felé. Svájc ebben jó példával járt elöl, megmutatva, hogyan lehet a megfelelő politikával elérni a szállítási módok közötti arányeltolást: az externális költségek felszámítása és a díjbevéttel a vasúti infrastruktúra-beruházások támogatása.

Részben a különböző politikák közti gyenge koordináció miatt az EU törvénykezésből

hiányoznak a szinergiák, ellentmondó eszközöket tartalmaz. Ebből kifolyólag számos fonák tényező fedezhető fel, melyek egymás ellen és az említett célkitűzések ellen dolgoznak:

- A jelenlegi Eurovignette irányelv megakadályozza a tagállamokat a kamionok által okozott externális költségek megfizetésében.
- A kibocsátás-kereskedelmi rendszer (ETS – Emission Trading Scheme) egyes rendelkezései visszas hatással bírnak a közlekedési emissziókra: az európai vasutakat megbüntetik a vontatási energiafelhasználása miatt . Az áramtermelők tovább származtatják a fogyasztónak az engedmények értékét és az INFRAS tanulmányának⁸ becslése szerint 2013-tól a vasúti szektort sújtó évi többletterhek meghaladja majd az 500 millió eurót. Az ETS egyetlen másik közlekedési eszközt nem sújtja ilyen nagyságrendben. A légi közlekedést 2012-től megcélózták, de csak az allokációi 15 %-áért fizet majd.
- Az Energiaadó Keretfeltételeinek Irányelve megengedi a tagállamoknak, hogy ne kötelezzék a vasutat energiaadó fizetésére, de ez csak egy önkéntes lehetőség és tagországok többsége nem élt vele.

Továbbá az EU közlekedési és környezetvédelmi politika gyakran nincs összhangban a nemzeti fiskális politikával – Németországban például a határokon átnyúló repülés adómentességet élvez, miközben a nemzetközi vasútközlekedés áfa-köteles. A közlekedési alágazatok közti tisztességes verseny pedig nem lehetséges addig, amíg a jogi és fiskális *közösségi vívmányokat* át nem veszik annak érdekében, hogy az egyoldalú adókedvezményeket megszüntessék. Ennek egyik példája a légiközlekedés mentessége az üzemanyagadó alól, miközben a vasutat az esetek többségében üzemanyagadó megfizetésére kötelezik.

Több tagországban és Svájcban közlekedési infrastruktúraalapot hoztak létre, amely hozzájárult a beruházások növeléséhez. Az EU részt vállalhat ilyen alapok finanszírozásában, létrehozásában elsősorban Közép- és Kelet-Európában. Ezek az alapok forrásokat kaphatnának az ETS allokációk és Eurovignette értékesítéséből, elsődleges feladatuk a fenntartható közlekedési fejlesztések elősegítése lenne.

Pályahasználati díjak

A legtöbb közép-, kelet-európai, és egyik-másik nyugat-európai állam évekig nem gondoskodott a vasúti infrastrukturális beruházások és karbantartás megfelelő pénzügyi háttérének biztosításáról. Következésképp az operátor társaságoktól elvárják, hogy kritikán aluli infrastruktúráért fizessenek magas hozzáférési díjakat (melyek versenyképtelenné teszi a vasutat a közúttal szemben). Néhány országban ráadásul, kiváltképp a közép-kelet-európai térségben, a személyszállítási társaságoknak nem ellentételezik teljes mértékben a közszolgálati kötelezettségvállalásukat, amiért nehezen tudják fizetni a pályahasználati díjakat, ami további nyomást eredményez az infrastruktúra finanszírozására. Ha a kormányok nem gondoskodnak a megfelelő finanszírozásról, a közúttal szembeni méltatlan versenyhelyezettel együtt ez romló infrastruktúra minőséghez és magas vasúti tarifákhoz vezet. Ezért rohamosan csökken a vasút versenyképessége és részesedése a modal split-ben (a teherszállításban a részesedés még 2000-ben 40 %-on feletti volt, 2007-ben már 30 % alatti). Következésképpen megnőnek a hitelállományok is.

Az Állásfoglalás megjegyzi, hogy többet kell beruházni a vasútba annak érdekében, hogy a vasút iránti növekvő igény ellátására megteremtsék a kapacitásokat, viszont a gazdasági

8 INFRAS (2009) Energiepolitische Rahmenbedingungen (német nyelvű).

válság utóhatásai és a másik alágazatokból érkező, megnövekedett finanszírozási igények a demográfiai változásokkal együtt egyre nehezebbé teszik, a közlekedés kormányzat általi finanszírozásának emelését. Ezért más forrásokat kell találni a beruházások forrásbiztosítására.

Itt megjegyezzük, hogy az Állásfoglalás támogatja a közlekedési ágazat nagyobb mértékű önfinszírozását. Ez azt jelenti, hogy az infrastruktúrahasználati díjakat növelni kellene. Az ezt megcélzó intézkedéseket gondosan meg kell fontolni, nehogy a vasút hátrányos helyzetét tovább súlyosbítsák. A díjakat elsődlegesen a magas, jelenleg a társadalom által fedezett, externális költségekkel rendelkező közlekedési eszközök esetében növelni kellene. A vasúti pályahasználati díjak emelése tárgyában meg kellene fontolni azt a célt, hogy - összhangban az EU közlekedéspolitikájával - ne csak tartsuk, de növeljük is a vasút részesedését a szállítási teljesítményben.

A vasút esetében nem kívánatos cél a teljes pénzügyi önállóság. A vasútnál jelentős méretgazdaságossági hatás érhető el, kivált az infrastruktúrában, ami azt jelenti, hogy a határköltség jóval az átlagköltség alatt van. Ezért kívánatos az állami szerepvállalás a közlekedési rendszer optimális használatának eléréséhez. Továbbá a kevésbé fenntartható eszközök után szedett díjakból keresztfinanszírozást kellene alkalmazni olyan környezetkímélőbb eszközök irányába, mint a vasút.

Az EU-n belüli növekvő nemzetközi forgalmak esetén problémát jelent a kiszámíthatóság hiánya a pályahasználati díjaknál, ami megnehezíti a piacok fenntartható fejlesztését. A díjstruktúrák eltérnek a tagok között, például egyesek vonatonkénti, mások utasonkénti díjazást alkalmaznak ugyanazért a szolgáltatásért, ami szintén megnehezíti a szolgáltatók dolgát. Ezekben a területeken az EU szerepet vállalhatna annak érdekében, hogy az infrastruktúrakezelőket arra készítse, hogy jóval előre hirdessék meg díjaikat és teremtsenek nagyobb összhangot a díjstruktúrákat illetően.

3. sz. kérdés: Technológia

A közlekedés környezeti és biztonsági teljesítményének javítására, a forgalmi torlódások megelőzésére és az olajtól való függőség csökkentésére sokféle technológiát fejlesztenek vagy már rendelkezésre is áll. Az EU mit tehet annak érdekében, hogy az ilyen technológiák fejlesztését felgyorsítsa?

Álláspontunk szerint ez a kérdés túl behatároltan van megfogalmazva. Tágabb értelemben fogalmazva, gondoskodni kellene arról, hogy az innováció megtörténjen. Az újítás nem csupán technológiai kérdés, de például új szervezeti módszerekből és menetrendi innovációból is állhat, ami nem feltétlenül jár együtt technológiai változással.

Az Állásfoglalás kiemelt fontosságot tulajdonít a fejlesztések felgyorsításának és az innovatív technológiák alkalmazásának: „Az új technológiák az utasok számára új és komfortosabb szolgáltatásokat jelentenek, a fokozott biztonság és a csökkentett környezeti hatások mellett.” Hangsúlyozza továbbá a K+F beruházások fontosságát, valamint – különállóan – az ésszerű árképzést az internális és externális költségek figyelembe vétele mellett.

Viszont kellőképpen számításba kell venni az alternatívák környezeti és CO₂ kibocsátási hatását, egy tudományos és alapos „életciklus elemzés” alapján. Az életciklus elemzés figyelembe veszi az alternatív termék vagy technológia minden hatását azáltal, hogy nem

csak használatának, hanem előállításának hatását is megvizsgálja (beleértve a nyersanyag-kitermelő, elosztó és megsemmisítő tevékenységeket). A „bio-üzemanyagok” jellegzetes esete olyan, látszólag kedvező innováció, mely akár több kárt mint hasznot okozhat a környezetben, amennyiben erdők kiirtásával, mezőgazdasági felületek és víztartalékok kimerülésével jár. Ebben a tekintetben az Európai Unió célját, miszerint a bio-üzemanyagoknak 2020-ig 10 %-os részesedése legyen az energiaellátásban, valószínűleg felül kellene vizsgálni.

Továbbá az Állásfoglalás nem tesz említést az árképzés lényeges szerepéről a kutatás és fejlesztés ösztönzésében. Például az elektromos meghajtású autók tömegtermelése közeledik, bár sokáig váratott magára, elsősorban azon elvárás miatt, hogy az üzemanyagárak még hosszú távon stabilak maradjanak, különben jóval korábban kerülhetett volna rá sor. Már 1996-ban megjelentek az elektromos járművek Kalifornia állam útjain, de tömeges előállításukra sosem került sor, mivel a gyártók tekintettel az alacsony üzemanyagárakra nem gondolták, hogy tömegesen eladhatók lennének.

Az Állásfoglalás tehát túlságosan támaszkodik a technológiára a klímaváltozás megoldásaként, inkább a szabványokban mint az árakban látja a technológiai változást előidéző tényezőt. Miközben a szabványoknak kétségtelenül szerepük van, szerintünk az árképzés sokkal hatékonyabb módszer a technológiai változás és egyéb innováció ösztönzésére. Az innováció egyik meghatározása: „egy új ötlet, mely piacra talál”. A közlekedésben alkalmazott helyes árképzés pont erre teremt alkalmat.

Számos új technológiára, egyéb újításra van kilátás a vasúti alágazatban a költségek és a környezeti ártalmak további csökkentésére, ugyanakkor a szolgáltatási színvonal növelésére, többek között:

- Magasabb szabványügyi színvonal a vasúti alkatrésziparban az életciklus-költség csökkentésére, rugalmasság növelésére és így a vonatok nagyobb rendelkezésre állására.
- A következő módon növelhető a vasúti rendszer kapacitása:
 - magasabb energiahatékonyságú vontatás (beleértve automata rendszerek)
 - hosszabb és magasabb kapacitású vonatok
 - továbbfejlesztett biztonsági berendezések, nagyobb átbocsátó kapacitással biztonságtechnikai kompromisszumok nélkül
 - magasabb sebességek
 - megnövelt rakfelület.
- A gördülőállomány súlyának csökkentése által nagyobb hasznos teher – az összetett anyagoknak jelentős potenciálja van ezen a téren a költség és emissziók leszorításában a nagyobb kapacitásnak és pályakímélőbb voltának köszönhetően, így a pályahasználati díjak is csökkenthetők.
- Telematikai alkalmazások intenzívebb alkalmazása: az integrált közlekedésvezérlési rendszerek lehetővé teszik a szállítási kapacitás, sebesség optimalizálását, ezáltal csökkentve az energiafelhasználást és a kibocsátást.
- A jobb interoperabilitás a telematikai alkalmazásokkal együtt megkönnyíti majd a határátlépési folyamatok akadálytalanítását, pl. előzetes értesítések és harmonizált dokumentáció bevezetése által.
- Egyéb, főleg a környezeti hatásokat csökkentő technológiák:
 - dízelüzemű vontatás kiváltása – vonalak villamosítása
 - energiahatékonyság növelése (pl. fékvisszatáplálás, energia fedélzeti tárolása, mérőeszközök alkalmazása)
 - „zöld” dízelmozdonyok.

Egyetértünk azzal, hogy az interoperabilitás lényeges feltétele a nemzetközi vasúti teherszállítás jövőbeni versenyképességének. Viszont elengedhetetlen, hogy annak gazdasági hatásait (költségét, hasznát) gondosan mérlegeljük. Tekintettel az alágazatok közti ádáz versenyhelyzetre, az interoperabilitás valós előnyt kell, hogy jelentsen a vasút részére, nem szabad engedni, hogy a vasút sokadik terhévé váljon. Nem minden technikailag kivitelezhető, interoperabilitásnak kedvező megoldást érdemes bevezetni. A kulcskérdés itt a gazdasági hatékonyság. Az ERTMS gazdasági kihatásai kedvezőbbek lennének, ha a migrációt koordináltabb módon lehetne kivitelezni annak érdekében, hogy a beruházás és annak visszaforgatása közötti időtartam csökkenthető legyen. Ügyelni kell arra is, hogy az ERTMS költségei egyenlőbb módon legyenek szétosztva, ideális esetben a haszon arányában.

Minden bizonnyal kedvezne a technológiai fejlesztésnek, ha a törvénykezés nem mindig az utolsó részletig szabályozná túl a technológiát. Általános jogi keretekre van szükség, a műszaki tartalomról maga a vasúti szektor gondoskodna a szabványügyi szervezetekkel együttműködve. Egy ilyen megközelítés kedvezne a gyakorlatiasabb, költséghatékonyabb és piacorientáltabb megoldásoknak.

Az intermodális intelligens közlekedési rendszerek és a kombinált fuvarozást elősegítő telematikai alkalmazások kedveznek a környezetvédelmi teljesítmény javításának és a közúti forgalmi torlódások csökkentésének. Ezeket a technológiákat minél hamarabb alkalmazni kellene oly módon, hogy az összes szállítóeszközzel összeférhetőek legyenek. A Galileo-nak fontos szerep jut e téren, ezért érdemes felgyorsítani a rendszer indítását, kiterjesztését.

Az alacsony költségű rakománykövető készülékek bevezetése megnövelhetik a vasúti szállítási szolgáltatásokat a fuvaroztatók szemében. Az ilyen készülékek képesek tárolni a rakomány fajtáját, értékét stb. megkönnyítendő a vámkezelést és a határátlépést.

Maguk a vasúttársaságok tehetnek biztonságügyi teljesítményük javításáért az ERTMS és a biztonságra kritikus alkatrészek részére (kerékpárok, fékek stb.) elérhető új karbantartó technikák szélesebb alkalmazása által. Az EU nagyobb támogatást biztosíthat ezen lépések megvalósításának, mivel jelentős beruházásokat igényelnek.

A CER támogatja az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) szerepvállalását az összes, gördülőállomány homologizálását és tanúsítását érintő feladatokban. Továbbá erősebb szerepet kell biztosítani az ERA-nak a nemzeti biztonságügyi felügyelet koordinálásában, ellenőrzésében, mivel az általuk felügyelt folyamatokat szükséges jobban összehangolni, az eltérő szabványok számottevő többletköltséget okoznak a vasúti szektornak. Viszont az ERA részben már most túl van terhelve a meglévő felelősségi területeivel, ezért sürgősen újra meg kell határozni az elsőbbségeit és a forrásokat ennek megfelelően kiosztani.

4. sz. kérdés: Jogszályi keret

Az EU mit tehet annak érdekében, hogy tovább javítsa a közlekedési ágazatban a munkafeltételeket, a munkaegészségügyi és biztonsági szabványokat, valamint az utasjogokat? Milyen szabályozó intézkedéseket kellene megfontolni a közlekedési ágazat környezetterhelő hatásának csökkentése érdekében?

Főbb aggályaink a felsorolt területek törvényi kerete illetőleg az utasjogok kapcsán állnak fenn. Meglátásunk szerint már most túlszabályozásról beszélhetünk a vasúti szektort érintő törvénykezés részéről, jelenleg a vasúti utasjogok jóval erősebben szabályozottak, mint más közlekedési eszközök esetében. A vasutaknak hátrányt jelent, ha más alágazatokhoz képest magasabb kompenzációt kell fizetniük az utasoknak, ami magasabb árakat fog eredményezni és ebből kifolyólag a vasút részesedése tovább csökkenhet. A túlszabályozás gátolja az alágazaton belüli versenyt is, például az olcsóbb, fapadosabb operátor társaságok megjelenését és az újító marketing eszközök térhódítását akadályozza.

Az utasjogok tekintetében szükség lenne következetes, kevésbé túlszabályozó törvényi keretre a teljes közlekedési ágazatra kiterjedően, ideálisan egyetlen törvény keretében. Ez biztosítaná e téren az egyenlő versenyt és könnyebbé tenné az utasok számára is, hogy tisztában legyenek jogaikkal.

Általános megfigyelésünk a törvényi keret tekintetében, hogy erősen támogatjuk a nagyobb átláthatóságot a döntéshozatalban, de a komitológiai eljárások még nem eléggé átláthatóak szerintünk. Az érdekelt felek nincsenek belefoglalva, ami szakszerűtlen döntésekhez vezethet.

A CER a liberalizáció és az egyenlő versenyfeltételek megteremtése mellett szólal fel a vasútügyön belül, mind az EU, mind a nemzeti szinten, de intézkedéscsomag keretében. A „csomag” más alkotórészeinek ki kell terjedniük a vasúti infrastruktúrába történő megfelelő beruházásokra, valamint a méltányos intermodális versenyre.

5. sz. kérdés: Magatartás

A közlekedés fenntartása az alapos tervezésen és a közlekedési szokások átalakulásán is múlik. EU szinten léteznek-e az elérhetőség javítását, a közlekedési igények és magatartásformák megmésítását megcélzó intézkedések?

Támogatjuk az EU erőfeszítéseit a Framework 7-es programja keretében, mely az utazási szokások módosítását célozta meg jobb tájékoztatás által, kivált, ahol messzemenőbb magatartásbeli hatások várhatók. Viszont az ilyen erőfeszítések ez idáig nem voltak túlságosan sikeresek a magatartás befolyásolásában és nem lehet velük helyettesíteni a vasút vonzóbbá tételét, más közlekedési eszközökhöz viszonyítva. Az összefüggések jobb ismerete és megértése bizonyára szerepet tölt be a magatartás megmésítésében, de ebben az összefüggésben is lényeges az árképzés, mint eszköz.

Általánosabban, szerintünk az Állásfoglalás egy sor területen nem ismeri fel eléggé a fogyasztói magatartás jelentőségét, amennyiben az kihatással van a közlekedési

igényekre. Így az Állásfoglalás nincs tekintettel az előregedésre és a migrációra sem, természetesen más, a fogyasztói magatartást meghatározó tényezők is fontosak. Máshol rögzítettük a várostervezés jelentőségét, ugyanakkor lakáshelyzet, munkahely tekintetében a fogyasztói választások is drámai kihatásúak lehetnek a közlekedési igényekre és ezáltal az igények kezelését megcélzó politikára is.

6. sz. kérdés: Összehangolt cselekvés

A hatékony cselekvés a kormányzati szintek közötti koordinációt feltételez. Az EU mit tehet, hogy ezt a folyamatot elősegítse a következetlen megközelítések elkerülése érdekében?

Ezt a kérdést az 1. sz. kérdés alatt már messzemenően megválasztuk.

Itt már csak hozzátennénk, hogy a törvénykezés csak a politikai arzenál egyik eszköze és lehetségesnek tartjuk, hogy az Európai Bizottság máris túlfeszítette e tekintetben a húrt. A politikai cselekvésnek közvetlenebb kifejezése is van, amit gyakran egy nemzeti szinten megfigyelhetünk, amikor az érdekelt feleket ösztönzéssel és konszenzus kialakításával mozgósítják. Példának kedvéért a TEN-T projektek „magas szintű koordinátorai” is ehhez a módszerhez folyamodnak. Az Európai Bizottságnak jobban a cselekvésre és kevésbé a törvénykezésre kellene összpontosítani. Ennek érdekében lehet, hogy néhány hivatalnok munkaköri leírását érdemes átírni, hogy a kívánt profil kevésbé a jogi szakértelem legyen, mint inkább a projektmenedzsment- és támogatás.

7. sz. kérdés: A külső dimenzió

A közlekedési ágazat egyre inkább nemzetközivé válik. Milyen intézkedések alkalmasak arra, hogy ösztönözzék az ágazaton belüli jószomszédi viszonyok erősítését és a növekedést a határon túli viszonylatokban? Milyen intézkedések segíthetik az EU iparvállalatait és a közlekedési operátor társaságokat abban, hogy nemzetközi összefüggésben gyümölcsöző kapcsolataik alakuljanak ki? Az Unió hogyan járulhat még inkább hozzá a fenntartható globális kormányzáshoz?

Az Állásfoglalás véleménye szerint a növekvő gazdasági integráció és szomszédos országok, valamint Afrika felől irányuló migráció lesznek a kulcsfontosságú kihívások. Már látjuk a vasútfejlesztés jeleit azokban a viszonylatokban, ahol az euro-ázsiai vasúti szállítás a tengeri hajózás alternatívájává kezd előlépni az ázsiai piacok tekintetében. Kína például jelenleg is egy „vasúti híd” létesítésének lehetőségét fontolgatja Európa felé, hogy elkerüljék túlsúlyolt kikötőiket és a tengeri hajózásban szokásos hosszú szállítási időket. A CER ebben fontos hosszú távú lehetőséget lát a vasút részére.

Ugyanakkor több közép-ázsiai ország jelentős mértékben beruház közúti korridorok létesítésébe. Kivált a tengeri kikötő nélküli országok keresik annak módját, miképpen csökkentsék a kikötők felé irányuló forgalom költségeit. A növekvő környezetvédelmi és energiaügyi érzékenység miatt a közúti opció veszíthet vonzásából, és – azzal együtt, hogy a szállítási igényeket konszolidálni lehet (40 kamion helyett a kikötő és a hátország között egyetlen vonat közlekedik) – a vasutak jóval hatékonyabb alternatívát nyújtanak.

A Bizottság vezető szerepet vállalhatna a vasút-alapú alternatívák elősegítésében, a pán-európai hálózatok a közép-ázsiai hálózatokkal történő összeköttetésében.

Álláspontunk szerint a legjobb megközelítés, hogy az európai áru fuvarozási bázishálózatok fejlesztésével szerzett tapasztalatokból indulnának ki, melyek gyakran alacsony hatékonyságú párhuzamos összeköttetéseket foglaltak magukba, amiért mind a vasúti, mind a közúti infrastruktúráról gondoskodtak. Az eurázsiai infrastrukturális hálózat fejlesztése során a fenntarthatóság és komodalitás koncepciójára kellene alapozni, miként felvázoltuk az 1. sz. kérdésre adott válaszban.

Felelősségi nyilatkozat

Európai Vasúti és Infrastruktúrakezelő Társaságok Közössége
Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) AISBL
Avenue des Arts 53
B-1000 Brussels
Belgium
Tel. +32 2 213 08 70
Fax +32 2 512 52 31
contact@cer.be

Jelen CER dokumentumot közérdekű információ céljából adtuk ki.
Bár mindent megtettünk a jelen dokumentum tartalmának helytállósága biztosításáért, a CER nem vállal felelősséget a benne foglalt, külső forrásokból származó információért, műszaki pontatlanságokért, elírásokért, vagy más hibákért. A hivatkozott információk és linkek értesítés nélküli változás tárgyai lehetnek.