



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 17.1.2006  
COM(2006) 6 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE**

**A BELVÍZI SZÁLLÍTÁS ELŐMOZDÍTÁSÁRÓL**

**“NAIADES”**

**Integrált európai cselekvési program a belvízi szállítás érdekében**

{SEC(2006) 34}

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE**  
**A BELVÍZI SZÁLLÍTÁS ELŐMOZDÍTÁSÁRÓL**

**“NAIADES”**

**Integrált európai cselekvési program a belvízi szállítás érdekében**

**I. BEVEZETÉS**

Európa áru fuvarozási rendszere igencsak fejlesztésre szorul. Torlódások, kapacitási problémák és késések nehezítik a mobilitást és a gazdasági versenyképességet, és rontják a környezetet és az életminőséget. Az EU elkötelezte magát a kevésbé energiaérzékeny, tisztább és biztonságosabb közlekedési módokra való áttérés célkitűzése mellett. Kézenfekvő, hogy e célok elérése érdekében a belvízi szállítás a jelenleginél nagyobb szerepet kapjon.

Konkrét intézkedések szükségesek a belvízi szállítás piaci lehetőségeinek teljesebb kiaknázásához és használatának vonzóbbá tételéhez. Mivel a belvízi szállítás olyan szállítási mód, amely gyakran ível át határokon, nemzeti és közösségi szinten egyaránt intézkedésekre van szükség.

E közlemény egy integrált cselekvési programról szól. Az említett célkitűzések elérése érdekében az Európai Bizottság felkéri a tagállamokat, hogy tevékenyen vegyenek részt e cselekvési program megvalósításában.

**II. INDOKOLÁS**

*Az áru fuvarozási rendszer egyensúlyának helyreállítása*

„Európai közlekedéspolitiká 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyvében a Bizottság több célkitűzést is felsorol, amelyekkel 2010-re biztosítható a versenyképesség és a fenntartható mobilitás. E célok fontosságát hangsúlyozták a gazdasági növekedésre és a munkahelyteremtésre irányuló lisszaboni stratégiában, valamint a fenntartható fejlődési stratégiáról szóló göteborgi ülésen (2001) is.

Mivel a tengerentúli kereskedelem növekszik, az EU pedig Közép- és Kelet-Európa felé terjeszkedik, arra kell számítani, hogy 2015-re az európai áru fuvarozás volumene harmadával megnő. Az áruszállítást jelenleg a növekedés jellemzi, és az, hogy a közúti szállításra alapul, ami torlódásokat és szennyezést jelent, az ezzel járó költségek pedig a becslések szerint 2010-re megkétszereződnek, ezáltal eléri az európai GDP 1 %-át.

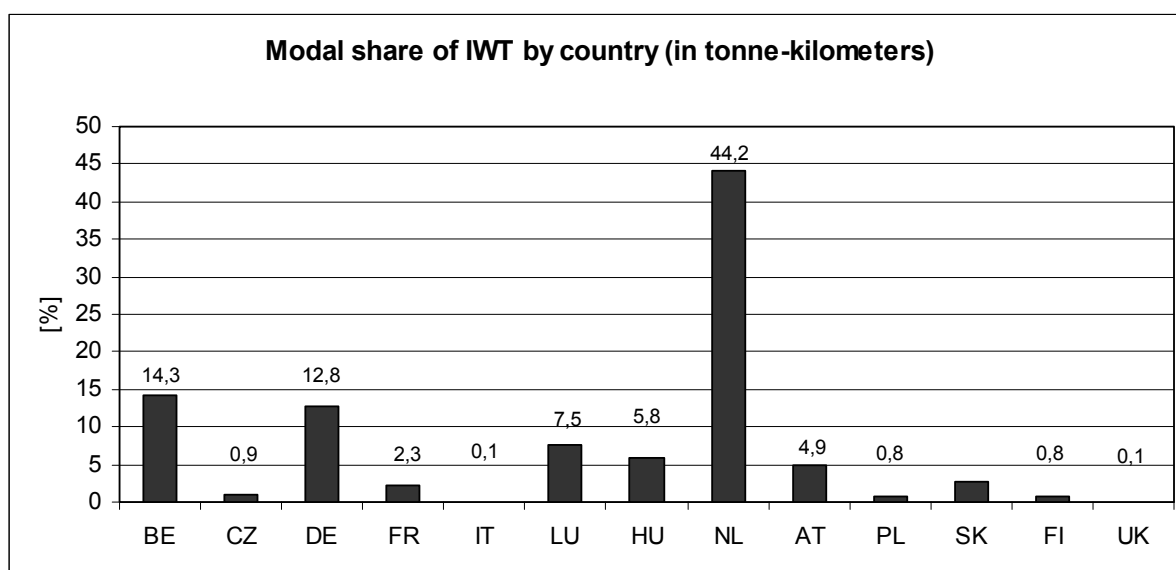
A vasúti és a rövid távú tengeri szállítás mellett a belvízi szállítás is hozzájárulhat a szállítási rendszer fenntarthatóságához, ahogy a fehér könyv is ajánlja. A Bizottság célja, hogy a belvízi közlekedés liberalizált piacának keretében előmozdítsa és megerősítse a belvízi szállítás versenyhelyzetét, különösen azáltal, hogy elősegíti a multimodális ellátóláncokba való beilleszkedését.

### *A belvízi szállítás növekedési lehetőségei*

A belvízi áruszállítás szerepe hagyományosan jelentős az ömlesztett áruk hosszú távú fuvarozása terén. Az elmúlt két évtizedben a belvízi áruszállítás új piacokon – például a tengeri konténerek hátországi szállításában – is sikeresen megjelent, kétjegyű éves növekedési ütemet felmutatva. A szárazföldi darabáru-fuvarozásban és a rövid távú szállításban való térhódítása olyan új áruterjesztési megoldásokra kínál lehetőséget, amelyek a modern logisztikai követelményeknek jobban megfelelnek.

Egyes térségekben (például a főbb tengeri kikötők vonzáskörzetében) a belvízi szállítás modális részesedése máris több mint 40 %. Emellett a (tonnakilométerben mért) belvízi szállítás 1997–2004 között látványos módon növekedett, Belgiumban több mint 50 %-kal, Franciaországban pedig több mint 35 %-kal. Ma az ágazatban 12 500 hajó van, ami 440 000 kamion szállítóképességének felel meg. A külső költségek szempontjából a belvízi hajózásnak a legjobb a teljesítménye (különösen a környezetszennyezés és a munkabiztonság tekintetében – e téren a közúti szállításnál két és félszer jobb), és hatalmas fejlődési kapacitással rendelkezik. Jelenleg a dunai szállítási lehetőségeknek csak a 10%-át használják ki. A teljes szállítási iparágban a belvízi hajózás csak 6%-ot tesz ki, míg az Egyesült Államokban egyedül a Mississippin történő szállítás 12%-os részarányt jelent az USA szállítási iparágában.

A belvízi szállítás modális részesedése országonként (tonnakilométerben kifejezve)



### *Hozzájárulás a gazdasági növekedéshez és a fenntarthatósághoz*

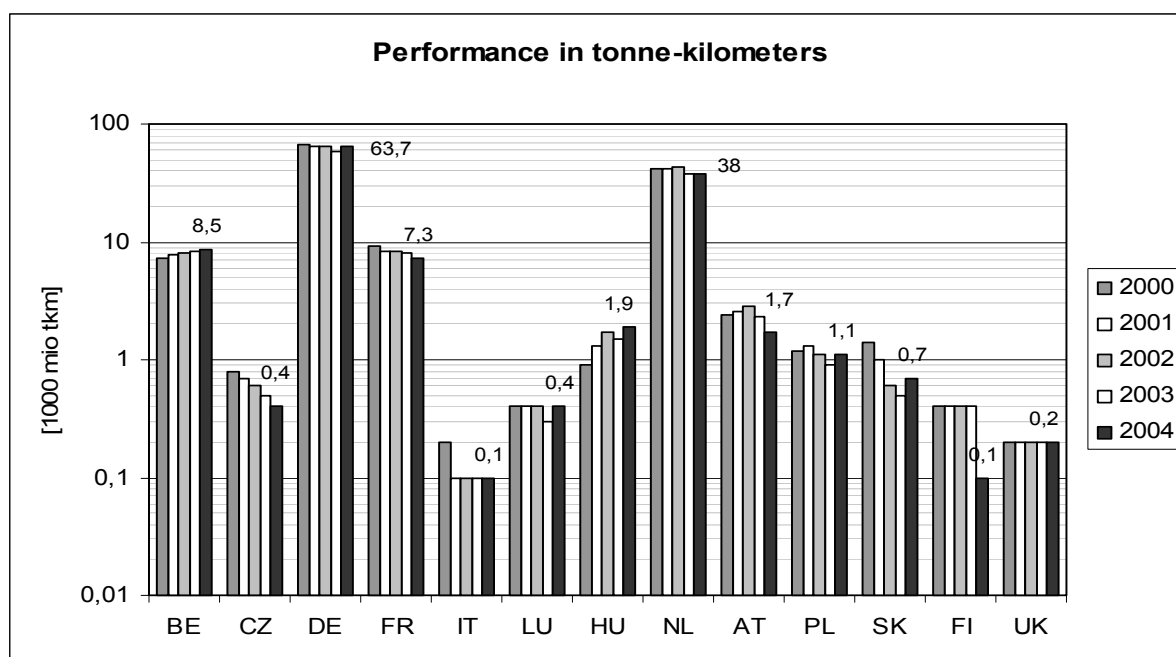
A belvízi szállítás növekedése a szállítási költségek jelentős csökkenésével járhat. Az olcsó belvízi szállítási szolgáltatások elérhetősége döntő helyválasztási szempontnak bizonyul az európai ipar számára. Ekképpen jelentősen hozzájárul az európai ipari foglalkoztatottság megőrzéséhez. Csak Németországban mintegy 400 000 munkahely függ közvetlenül vagy közvetve a belvízi áruszállítási ágazattól és a hozzá kapcsolódó cégektől<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Forum Binnenschifffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlin, 2005. január.

A víziutak európai infrastruktúrája számottevő szabad kapacitással rendelkezik. Más szállítási módokhoz viszonyítva a vízi teherszállítás volumenének a növelése általában nem igényel annyi állami beruházást és infrastruktúrára fordítható földterületet. A belvízi szállítás ráadásul messze biztonságosabb a többi szállítási módnál. Hollandiában, ahol a belvízi hajóforgalom Európában a legsűrűbb, a balesetek okozta halálesetek éves száma majdnem nullával egyenlő.

A belvízi hajózásról kimutatták azt is, hogy a legkörnyezetkímélőbb szárazföldi szállítási mód, teljes külső költsége számítások szerint jelenleg 1 000 tonnakilométerenként 10 euro (összehasonlításképpen: ugyanez közúton 35 euro, vasúton 15 euro)<sup>2</sup>. Ha a belvizeken elszállított rakományokat közúton juttatnák célba, legalább 10 %-kal több szennyezőanyag kerülne a levegőbe Európában.

Tonnakilométerben kifejezett teljesítmény



#### A kihívás

E közleménnyel a Bizottságnak az a célja, hogy a belvízi szállítás előnyeire rávilágítson, és hogy néhány, a belvízi szállítás lehetőségeinek útjában álló akadályt elhárítson. A belvízi hajózás már elért bizonyos sikereket, ahogy említettük, de néhány nehézségen még túl kell jutni, mielőtt minden benne rejlő lehetőség kihasználhatóvá válik.

A szétszabdalt piaci szerkezet és az éles verseny miatt nincs sok mód újrabefektetésre. A hajók hosszú élettartamával együtt ez jelentősen akadályozza a hajók korszerűsítését. Mivel a hajókon a munkakörülmények és a szakmai előmeneteli lehetőségek nem annyira vonzóak, mint más területen, az ágazat képzett munkaerőnek is híján van. Gyakran a hatóságok, sőt a szállítási és logisztikai iparágbeliek sincsenek tudatában a belvízi szállítás előnyeinek. A helyi és régiós szintű tervezési folyamatokban a belvízi szállítás gyakran meg sem jelenik. Megmaradt néhány szűk keresztmetszet a belvízi hajózási és átrakodási infrastruktúra

<sup>2</sup> COM(2002) 54.

stratégiai helyein, az infrastruktúra karbantartása pedig el van maradva. Az építkezésekkel szemben egyre nagyobb környezetvédelmi aggályok merülnek fel. További fejlesztésre szorulnak az adatátviteli és távközlési technológiák, amelyeket például a folyami információs szolgáltatásokhoz is használnak.

Végezetül pedig: az európai belvízi hajózás intézményes kerete szét van aprózódva. Emiatt nem hatékony az igazgatási erőforrások használata, és a politika figyelme sem irányul erre a területre, ami bonyolulttá teszi a vállalkozási körülményeket.

#### *Az összehangolt fellépés szükségessége*

Mindez egyértelműen indokolja, hogy az összes érintett szereplő, nevezetesen az iparág, az Európai Unió, a tagállamok és a többi érdekelt fél, összehangolt erőfeszítéseket tegyen közép- és hosszú távon.

### **III. A CSELEKVÉSI PROGRAM**

Az alábbi cselekvési program a „NAIADES” nevet kapta – „Az európai hajózásért és belvízi szállításért tett fellépés és fejlesztés” angol megfelelőjének kezdőbetűiből<sup>3</sup>. A program részletes értékelésen és a tagállamokkal és az iparággal folytatott széles körű konzultáción alapul<sup>4</sup>. Öt, egymással összefüggő területre összpontosít, amelyek stratégiai jelentőségűek egy átfogó belvízi szállítási politika szempontjából: a piac, a flotta, a munkahelyteremtés és szakképzés, az arculat és az infrastruktúra. A program ajánlásokat tartalmaz az Európai Közösség, a tagállamok és a többi érdekelt fél által 2006–2013. között végrehajtandó intézkedésekre. Ezek jogalkotási, koordinálási és támogatási intézkedésekre oszthatók fel (lásd 1. függelék). A programot a nemzeti és a regionális hatóságokkal, a folyami bizottságokkal és az európai iparral szorosan együttműködve kell végrehajtani.

#### **1. PIACOK**

A belvízi szállítás – az ömlesztettáru-szállításon túl, amely hagyományosan erős oldala – sikeresen hódította meg a nyugat-európai szabványkonténer-szállítás egyes nagyértékű piacait is. A kontinentális áruforgalom terén, valamint Kelet- és Közép-Európában azonban a fejlődés, bár ígéretes, még gyermekcipőben jár. Új piaci rések jelentek meg a hulladékok, az újrahasznosítás és a veszélyes áruk terén, a gépjárművek és a nagyon nagy, oszthatatlan rakományok szállításában, valamint a folyami-tengeri szállításban. A cél az, hogy a megbízható, „háztól házig” jellegű belvízi hajózási szolgáltatások e növekvő piacokon is megjelenjenek, emellett pedig a belvízi hajózás jobban illeszkedjék a szállítmányozási láncba.

#### *Új piacok meghódítása*

Az új multimodális szolgáltatások csak úgy törhetnek be a piacra, ha erősítik egymást és elérik a kritikus tömeget. Ehhez szorosan együtt kell működniük a szállítmányozóknak, a hajózási iparágaknak és a kikötőknek. A tőkéhez való nehézkes hozzáférés hátráltatja az új szolgáltatások létrehozását. Megoldásokat kell találni a

---

<sup>3</sup> A najádok (Naiades) a görög mitológiában a folyók, patakok, források, tavak és lápok nimfái.

<sup>4</sup> “A bővítés utáni Európa belvízi hajózási kilátásai” (PINE) című tanulmány, 2004. szeptember; műhely az érintett felekkel 2005.2.25-én, nyilvános konzultáció 2005.8.31-től 2005.7.15-ig, konzultációs tárgyalások az érintett felekkel és a tagállamokkal 2005 szeptemberében.

kezdeti akadályok legyőzésére. Ezeknek elő kell segíteniük a szállítási módok közötti együttműködést és erősíteniük kell az ágazaton belüli társulásokat.

#### *A vállalkozói szellem ösztönzése*

A belvízi szállítási ágazatra hagyományosan jellemző vállalkozói szellemet teljes mértékben ki kell használni. Az ágazat terjeszkedésének és megújulásának, annak elaprózott jellege miatt (vö. a 2. függelékben található táblázat), gátat szab az, hogy költséges befektetni és nehéz finanszírozást találni. Az új vállalkozások megnyeréséhez és a már meglévő cégek terjeszkedéséhez jobb tőkebevonási lehetőségek szükségesek, különösen a KKV-k számára. Az üzemi eredmény visszaforgatását pénzügyi ösztönzésekkel kell serkenteni. Az állami támogatásokra vonatkozó iránymutatások egyértelmű és kiszámítható keretet biztosítanak a tagállamok számára az ezen a területen adható támogatásokra. A de minimis szabályok kiterjesztése is várható a szállítási ágazatban érvényes állami támogatási szabályok folyamatban lévő kidolgozásának keretében.

#### *Az igazgatási és jogszabályi keret javítása*

Az általános igazgatási és jogszabályi keretnek támogatnia kell a belvízi szállítási ágazat fellendülését. A lisszaboni célkitűzésekkel összhangban helyénvaló, hogy az igazgatási eljárásokat értékelésnek vessék alá, mérlegelve egyszerűsítésüket vagy megszüntetésüket, a tagállamoknak, illetőleg a különféle szállítási módoknak pedig egyenlő feltételeket biztosítsanak. Az elengedhetetlen formalitásokat az érintett közszolgáltatások és állami politikák jobb összehangolásával kell gördülékenyebbé tenni.

<b>Eszközök</b>	<b>Felelős szereplők</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Állami támogatásokról szóló iránymutatások a támogatási rendszer és valószínűleg a de minimis szabályok tekintetében</li> <li>▪ A modális átállás előmozdítására és a befektetés megkönnyítésére irányuló támogatási programok (beleértve a kutatást és a pénzügyi ösztönzőket)</li> <li>▪ Uniós KTF- és támogatási programok (FP7, Marco Polo, CIP, INTERREG)</li> <li>▪ A belvízi szállítás finanszírozási kézikönyve</li> <li>▪ „Egyablakos” hivatali ügyintézés és belvízi szállítási kapcsolattartók</li> <li>▪ A meglévő és az új európai és nemzeti jogszabályok által támasztott akadályok felkutatása</li> <li>▪ A legénységgel és a hajókkal kapcsolatos követelményeknek, a hajózási bizonyítványoknak, az intermodális okiratoknak, a felelősségnek és a rakományegységeknek (ILU-knak) a harmonizálása</li> </ul>	<p>EB</p> <p>TÁ</p> <p>EB/TÁ/iparág</p> <p>EB EB/TÁ</p> <p>EB/TÁ/iparág</p> <p>EB/EU</p>

EB: Európai Bizottság, EU: Európai Unió, TÁ: tagállamok

## 2. FLOTTA

A belvízi hajózás a szállítás hatékony, biztonságos és környezetkímélő módja. Használatának elterjedése összhangban van a közlekedési és környezetvédelmi politika célkitűzéseivel. Ahhoz azonban, hogy a belvízi hajózás e területeken mutatkozó előnyei megmaradjanak, egyelőre folyamatos korszerűsítési és újítási célú befektetésekre van szükség.

*A belvízi szállítás logisztikai hatékonyságának, valamint környezeti és biztonsági teljesítményének növelése*

Ha a technológia hatékony, ez általában a logisztikai hatékonyság növekedésével és a működési költségek csökkenésével is jár. Ezt a flottán végrehajtott célzott befektetésekkel lehet elérni, amelyek például a hajók kialakítását vagy további automatizálását érinthetik, beleértve az IKT-kat. A kis és nagy hajók üzemeltetésére és átrakodására vonatkozó újító elképzeléseket helyénvaló tanulmányozni és elősegíteni.

A belvízi szállítás magas színvonalon marad, ha technológiai eszközökkel – például a hidrodinamika révén, vagy jobb meghajtórendszerrel, üzemanyag-felhasználással és szűréssel – még lejjebb szorítják az üzemanyag-fogyasztást és a károsanyag-kibocsátást, legyen bár szó új vagy már meglévő hajókról. A kereskedelmileg életképes, nem szénalapú üzemanyagok – például a hidrogén-üzemanyagcellák – és a nullakibocsátású hajtóművek terén is indokolt továbbkutatni. Ki kell aknázni a bioüzemanyagok, különösen a biodízel használatának lehetőségeit<sup>5</sup>. Felmerül, hogy a hajók kiképzését és a rájuk vonatkozó szabványokat bizonyos folyók egyedi körülményeihez igazítsák.

A belvízi hajózás kétségkívül példamutató munkabiztonsági eredményein is tovább lehet javítani fedélzeti és parti információs technológiákkal (folyami információs szolgáltatásokkal), navigációs berendezésekkel, a hajó tervezésével, továbbá képzéssel és oktatással.

Az újítások egyaránt megjelenhetnek új hajók építéskor (hosszú távon), valamint a már meglévő hajók felújításakor (rövid távon és középtávon). Az új technológia gyors piacra kerülésének megkönnyítése végett meg kell szilárdítani a környezetvédelmi és munkabiztonsági előírások jogszabályi keretét (hajtóművek károsanyag-kibocsátása, üzemanyag minősége, hulladékártalmatlanítás, veszélyes anyagok szállítása). A K+F tevékenységeknek a felújításra vonatkozó elképzelésekre célszerű összpontosítani, támogatási programokkal (kísérleti próbákkal is), pénzügyi ösztönzőkkel és képzéssel kiegészítve. A 718/1999/EK tanácsi rendelettel létrehozott, és a szakma által finanszírozott belvízi szállítási tartalékalap lehetőségeit is felül lehet vizsgálni, javítandó a felhasználását és megvizsgálva további finanszírozási források bevonásának lehetőségét.

---

<sup>5</sup> Vö. 2003/30/EK irányelv.

Eszközök	Felelős szereplők
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Állami támogatásokról szóló iránymutatások a támogatási rendszer és valószínűleg a de minimis szabályok tekintetében</li> </ul>	EB
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A hatékonyságnak, a környezetvédelemnek és a munkabiztonságot növelő technológiáknak az előmozdítására irányuló támogatási program (beleértve a kutatást és a pénzügyi ösztönzőket)</li> </ul>	TÁ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Uniós KTF és támogatási programok (7. keretprogram, főbb ágazatfejlesztési projektek)</li> </ul>	EB/iparág
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Európai belvízi szállítási tartalékalap (718/1999 rendelet)</li> </ul>	EB/TÁ/iparág
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A belvízi szállítás finanszírozási kézikönyve</li> </ul>	EB
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A környezetvédelmi és munkabiztonsági (többek között az áruszállításból eredő szennyezőanyag-kibocsátással, a hulladékkezeléssel, az üzemanyag minőségével és a veszélyes anyagok szállításával kapcsolatos) jogszabályok fejlesztése</li> </ul>	EU

### 3. MUNKAHELYTEREMTÉS ÉS SZAKKÉPZÉS

Komoly problémává vált, hogy kevés a munkaerő és a vállalkozó. Az 1990-es években ezt részben ellensúlyozni lehetett technológiai újításokkal és EU-n belüli és kívüli országokból jövő legénység nagyobb mobilitásával

#### *A munkaerő megnyerése*

Az említett stratégia központi eleme, hogy európai szintű társadalmi párbeszéd révén javuljanak a munka- és életkörülmények. A munkaerő mobilitását elősegíti, ha a képzések kölcsönös elismerését általánosabbá téve – például az Európai Képesítési Keretrendszer révén – az EU egészére meghatározzák a szakmai képzés követelményeit. A munkaerőfelvételre irányuló kezdeményezések ráadásul az ágazaton kívül is fel tudják hívni a figyelmet a belvízi szállításban rejlő munka- és előmeneteli lehetőségekre.

#### *Befektetés az emberi tőkébe*

A szilárd és versenyképes munkaerőpiac alapfeltétele, hogy működőképes oktatási és képzési rendszer létezzék. Gondoskodni kell róla, hogy az ágazatnak meglegyenek az oktatási és képzési intézményei, az aktuális vezetői, technológiai, nyelvi és hajózási igényekhez igazodó tanmenettel. Ezzel párhuzamosan pedig a logisztikai oktatási programokba bele kell venni a belvízi hajózási ismereteket is. A tanmenet részeként korszerű oktatási eszközökre is szükség van, amelyekkel például az ismeretlen vagy kritikus területen való hajózást lehet szimulálni. Indokolt az egész életen át tartó tanulásra ösztönözni.

Eszközök	Felelős szereplők
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Társadalmi párbeszéd az ágazaton belül (munkakörülmények, munkaidő szabályozása, az EU egészére érvényes képesítési követelmények meghatározása stb.)</li> <li>▪ Munkaerőtoborzás</li> <li>▪ A belvízi szállítás finanszírozási kézikönyve</li> <li>▪ Oktatási és képzési projektek uniós támogatása (például közösségi oktatási és képzési vagy KTF-programok – FP 7)</li> <li>▪ Európai Szociális Alap (ESZA)</li> <li>▪ Európai belvízi szállítási tartalékalap</li> <li>▪ A belvízi szállítás igényeihez igazodó egyedi képzési programok</li> <li>▪ Közös oktatási és képzési keretkövetelmények</li> <li>▪ Legénységgel kapcsolatos követelményeknek és a hajózási bizonyítványoknak a harmonizálása</li> </ul>	<p>Társadalmi partnerek(ágazati párbeszédbizottság) TÁ/iparág EB EU/iparág/ oktatási- és képzési intézetek TÁ/EU EU/TÁ/iparág EU/oktatási- és képzési intézetek TÁ/EU EU</p>

#### 4. ARCULAT

A belvízi hajózási ágazat arculata nem tart lépést az elért logisztikai és technológiai teljesítménnyel. Közismertebbé kell tenni, hogy minőség és megbízhatóság terén az ágazatban valóban rejlenek lehetőségek, és hogy melyek azok.

##### *A belvízi hajózás népszerűsítése sikeres üzleti partnerként*

A belvízi hajózás arculatának fejlesztése az iparág, a nemzeti és európai szintű politikák és közigazgatási szervek közös feladata. Annak érdekében, hogy a belvízi hajózásnak egységes és kedvező arculata legyen, és hogy az áruszállítási rendszer egyensúlyának helyreállítása felé megnyíljenek az út, támogatni lehet és össze lehet hangolni a logisztikai döntéshozóknál történő népszerűsítést.

##### *A belvízi szállítást népszerűsítő és fejlesztő hálózat létrehozása és bővítése*

Egyes tagállamok már létrehoztak népszerűsítő struktúrákat, amelyek az iparnak naprakész információkat adnak a belvízi szállításban kínálkozó lehetőségekről, és hozzájárulnak annak fejlesztéséhez. Ha népszerűsítő központokat hoznak létre, emellett pedig nemzeti kapcsolattartókat jelölnek ki, mindez a hatóságok és az iparág között akadálytalan kapcsolódási felületet képez és megkönnyíti az eredményorientált politikai döntéshozatalt. Erről meggyőződhetünk, ha összehasonlítjuk az ilyen szerkezettel rendelkező és nem rendelkező országok növekedési statisztikáit. A népszerűsítő és fejlesztő központok egész Európára kiterjedő hálózatát létre kell hozni, illetőleg bővíteni kell, a tagjelölt és a társult országokban is.

### *A belvízi szállítási piac irányzatainak és fejleményeinek nyomon követése*

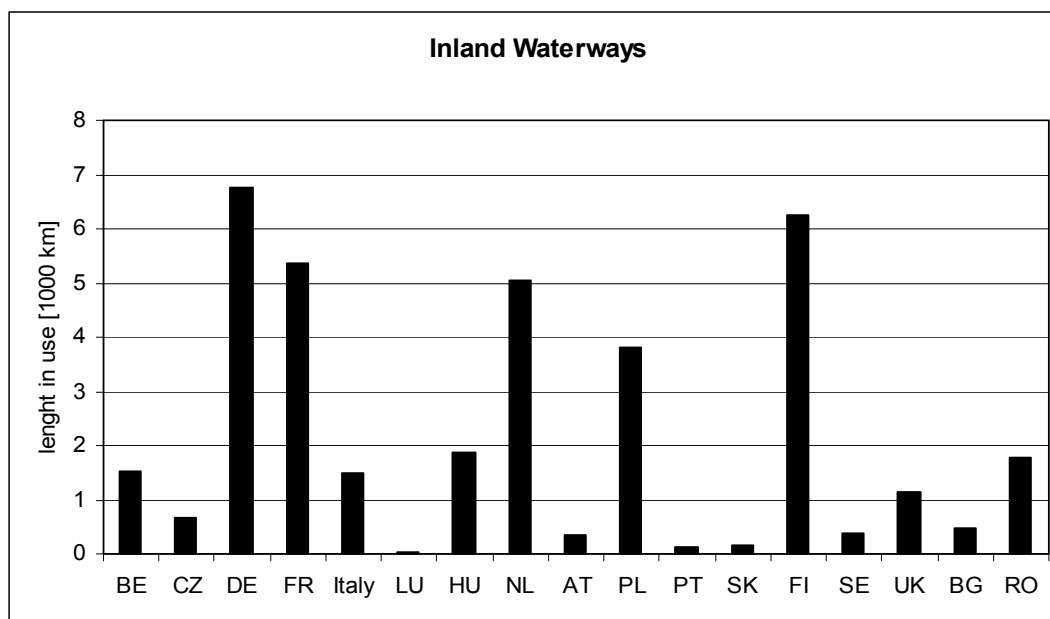
A piaci irányzatokra való felkészülés szempontjából döntő jelentőségű a cégvezetés, a döntéshozók és a hatóságok számára, hogy folyamatosan figyelemmel kísérjék a lényeges gazdasági és társadalmi mutatókat. A jelenlegi statisztikák ehhez nem elég részletesek. A piacfigyelés előfeltétele, hogy összehasonlítható és releváns forrásadatok álljanak rendelkezésre. A nemzeti közigazgatási szerveket célszerű ösztönözni ilyen adatok szolgáltatására. E célkitűzés eléréséhez hozzájárulhat az a belvízi áruszállítási statisztikákkal kapcsolatos, aktualizált uniós jogszabály, amelynek megalkotása folyamatban van. A Rajnai Hajózási Központi Bizottság, az Európai Bizottság és szakmai szervezetek bevonásával jelenleg hozzák létre az európai piacfigyelő rendszert, amelyen kellő időben újbóli vizsgálatokat és kiigazításokat kell végezni. E rendszernek gazdasági és szociális mutatókat is kell tartalmaznia.

<b>Eszközök</b>	<b>Felelős szereplők</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ A nemzeti népszerűsítő és fejlesztő szervezeteket és azok munkáját támogató programok</li><li>▪ A belvízi áru fuvarozási statisztikákról szóló rendelet</li><li>▪ Belvízi szállítási piac figyelése</li></ul>	EU/TÁ/iparág EU EB

## 5. INFRASTRUKTÚRA

Sok jelentős európai gazdasági térség között hoz létre kapcsolatot a több mint 36 000 kilométernyi víziút és több száz belvízi kikötő. Noha a víziút-hálózat nagyobbik részének bőven van szabad kapacitása, a korlátozott merülési mélység, hídmagasság és zsilipméret miatt helyenként mégis szűk keresztmetszetek alakulnak ki, amelyek a belvízi szállítás teljes kihasználását akadályozzák, versenyképességét pedig csökkentik.

## Belvízi víziutak



### *A multimodális hálózat fejlesztése*

Annak érdekében, hogy a transzeurópai vízi szállítás hatékonyabbá váljék, de a környezetvédelmi követelmények is teljesüljenek, európai fejlesztési tervet kell indítani a hajózási infrastruktúra és az átrakodóhelyek fejlesztésére és karbantartására. A terv iránymutatást ad a finanszírozáshoz, fontossági sorrendet állapít meg a hajózási infrastruktúra és az átrakodóhelyek karbantartásában, és kiküszöböli a szűk keresztmetszeteket, miközben összehangolja a különböző szakpolitikákban – mint például szállítás, energia, környezetvédelem és fenntartható mobilitás – megfogalmazott célkitűzéseket. A tervnek célszerű a TEN-T<sup>6</sup> hálózat irányát követnie, de úgy, hogy felölelje a kisebb hálózatokat is. Megvalósítását egy európai koordinátor segíthetné.

A finanszírozáshoz hozzájárulhat az infrastruktúráért beszedett, minden szállítási ágazat által fizetendő díj, amely belső költséggé alakítaná az olyan külső költségeket, mint a balesetek, levegőszennyezés, zaj és zsúfoltság miatti költségek. Ezenkívül, ha minden szállítási szektorban teljes körűen alkalmazzák, ez a díjrendszer kedvezne a belvízi hajózásnak. A Bizottság konzultációs eljárást kezdeményez az infrastruktúráért fizetendő díj kérdésében.

Az átrakodóhelyek és a hajózhatóság fejlesztésében jelenleg tapasztalható elmaradás miatt támogatásra van szükség, különösen az új tagállamokban és a csatlakozó országokban. A támogatást a piac bővülő szegmenseire célszerű összpontosítani. A hajók kikötőbeli fogadásának javítása is újító stratégiákat és jelentős befektetéseket igényel. Szövetségi, régiós és helyi szintű területrendezési és gazdasági politikára van szükség, hogy parti területeket logisztikai célokra el lehessen különíteni.

<sup>6</sup> Vö. az európai parlament és tanács 884/2004/EK határozata.

### *A folyami információs szolgáltatások megvalósítása*

A folyami információs szolgáltatások (RIS) a közlekedési és a szállítási műveletek tervezését és szervezését segítik. Az elektronikus adatcserét és a logisztikai műveleteket optimalizálva hozzájárulnak a víziutak, zsilipek, hidak és terminálok hatékonyabb és biztonságosabb használatához. A folyami hatóságoknak felbecsülhetetlen segítséget adnak a forgalomirányítási feladatokhoz és a veszélyes rakományok nyomon követéséhez, és a kereskedelmi szereplők is nagy hasznukat fogják venni. A folyami információs szolgáltatások versenyképesebbé és biztonságosabbá teszik a belvízi hajózást, ezért szükséges, hogy megvalósítsák és továbbfejlesszék őket, mégpedig koordináltan, a transzeurópai hálózatok keretében.

<b>Eszközök</b>	<b>Felelős szereplők</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ A belvízi infrastruktúrák és az átrakodóhelyek fejlesztésére és karbantartására irányuló európai fejlesztési terv</li></ul>	TÁ/EU
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Európai koordinátor</li></ul>	EB
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Az elsőbbséget élvező, 18. és 30. projektnek a TEN-T szerinti finanszírozása, más közérdekű projektek, kikötő- és terminálfejlesztés</li></ul>	TÁ/EU
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ RIS-irányelv és -projektek (TEN-T többéves indikatív program)</li></ul>	TÁ/EU
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Uniós KTF és támogatási programok (FP 7, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG)</li></ul>	EU
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Az infrastruktúra fejlesztésére és karbantartására irányuló nemzeti finanszírozási rendszerek</li></ul>	TÁ
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Infrastruktúradíj-beszedés kerete</li></ul>	EU
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ A víziutak közelében lévő ipari övezetek (újboldi) fejlesztését előnyben részesítő területrendezés</li></ul>	TÁ
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Tervezési és projekt-szintű interdiszciplináris párbeszéd</li></ul>	EB/TÁ

#### **IV. A SZERVEZETI FELÉPÍTÉS KORSZERŰSÍTÉSE**

A javasolt cselekvési program igen sokrétű, hiszen a szabályozás harmonizálását, stratégiai népszerűsítést, de meghatározott támogatási és koordinációs intézkedéseket is tartalmaz. A benne rejlő lehetőségek csak következetes megvalósítás mellett tudnak kibontakozni.

A jelenlegi szervezeti felépítést azonban a különböző szinteken meglévő erőforrások és kifejtett erőfeszítések szétszabdaltsága jellemzi. Ma egy haszóskapitánynak több, egyszerre érvényes szabályrendszer szerint kell tevékenykednie, amelyek részint az európai és tagállami jogalkotóktól, részint a Rajnai Hajózási Központi Bizottságtól, részint a Duna Bizottságtól<sup>7</sup> származnak. Ez a hatékonyság és a politikai hatás általános hiányát eredményezi.

<sup>7</sup>

A Rajnai Hajózási Központi Bizottságot a módosított 1968-as mannheimi egyezmény alapján hozták létre. Tagjai Belgium, Franciaország, Németország, Hollandia és Svájc. A Duna Bizottságot az 1948-as belgrádi egyezmény alapján hozták létre. Tagjai Németország, Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Horvátország, Szerbia és Montenegró, Románia, Bulgária, Moldova, Ukrajna és Oroszország.

Egyetértés van abban, hogy a mostani keretet korszerűsíteni kell. A folyamat már megkezdődött<sup>8</sup>. Működőképes keret kialakításához a módosításoknak egyfelől meg kell hagyniuk az eddigi eredményeket, másfelől hatékonyságban, legitimitásban, politikai stratégiában és költséghatékonyságban kifejezhető értékpluszt kell adniuk, és előre kell vinniük a páneurópai szemléletű jogszabály-harmonizációt. A változásoknak figyelembe kell venniük a Rajnával és a Dunával, valamint más víziutakkal kapcsolatos, a tagállamok és harmadik országok által aláírt nemzetközi egyezmények alapján fennálló kötelezettségeket is. Jelenleg több megoldási lehetőség megvitatása van folyamatban:

1. A nemzetközi folyami bizottságok és az Európai Bizottság között megvalósuló, „egyetértési memorandumokon” alapuló **együttműködés növelése** megtartaná a mostani keretet és munkamódszereket, de e szervezetek munkájának fokozottabb összehangolását igényelné.

A hajókra vonatkozó műszaki követelmények terén már megfigyelhető ilyen együttműködés. Más területeken felmérés folyik. Így is megmarad azonban a belvízi szállítás szétszabdalt jogi háttere, és az egységes piacon belüli különböző földrajzi helyeken továbbra is különböző szabályrendszerek érvényesek.

2. Ha az **Európai Közösség csatlakozna a Rajna Bizottsághoz és a Duna Bizottsághoz**<sup>9</sup>, részvétele a jelenlegi megfigyelői jogállásához képest megerősödne. Erről azonban még nem született politikai megegyezés. A csatlakozás valóságában tükrözné, hogy a Bizottságnak már most is kizárólagos illetékessége van számos területen.

3. Létrejöhetne, egy új nemzetközi egyezmény alapján, egy kormányközi **páneurópai belvízi hajózási szervezet**, azzal a céllal, hogy a belvízi hajózásban érdekelt összes ország és szervezet egyetlen koordinációs szervben vegyen részt.

Bár ez politikai figyelmet keltene a belvízi hajózás iránt, és határozottabb stratégiai politikai jelleget kölcsönözne neki, a különböző szabályrendszerek összehangolásának feladatától még nem kímélne meg. Ráadásul a már meglévő jogi kereteket újabb intézményi szinttel tetézné, ami hosszú időt venne igénybe, mivel az egyezményt összes érintett félnek alá kellene írnia és meg kellene erősítenie.

4. Másik lehetőség szerint a **Közösség** megbízást kapna arra, hogy stratégiaileg foglalkozzék az európai belvízi szállítással. A jelenlegi szereplők közül a Közösség az egyetlen, amelynek felhatalmazása van arra, hogy az Unió egész területét felölelő egységes szabályrendszert alkosson. E helyzeténél fogva tehát stratégiai és átfogó belvízi szállítási politikát tud kidolgozni az egységes piac számára. Az EU belvízi hajózási piaca harmadik országokhoz (Svájc, Horvátország, Szerbia és Montenegró, Románia, Bulgária, Moldova, Ukrajna, Oroszország) is kapcsolódik, amelyeknek az érdekeit szintén figyelembe kell venni. Figyelembe kell venni továbbá, hogy a

---

<sup>8</sup> Vö. A Bizottság 2003. augusztus 1-jei ajánlása a Tanács felé a Bizottság felhatalmazása céljából, mely alapján a Bizottság tárgyalásokat kezdhet és folytathat az Európai Közösségnek a Rajnai Hajózási Központi Bizottságba és a Duna Bizottságba való belépésének feltételeiről és módjairól, SEC(2003) 897; az EFIN Csoport jelentése: „Az európai belvízi hajózás új intézményi keretei”, 2004. október.

<sup>9</sup> A Bizottság 2003-as javaslata szerint (lásd a fenti 8. lábjegyzetet).

nemzetközi folyami bizottságok az idők folyamán fontos, felhasználásra méltó ismereteket és szaktudást szereztek.

Az érdekeltekkel folytatott további tárgyalások alapján, és figyelembe véve a cselekvési program megvalósulásának folyamatát, a Bizottság a belvízi szállítás szervezeti felépítését korszerűsítő folyamat elősegítését célzó javaslatot fog előterjeszteni.

## **V. KÖVETKEZTETÉS**

Annak érdekében, hogy a belvízi szállítás a benne rejlő összes lehetőséget kibontakoztathassa, és fenntartások nélkül részt vehessen a közlekedéspolitikai célkitűzések elérésében, számos keretfeltétel tökéletesítésre szorul.

E közleményében a Bizottság integrált cselekvési programot jelöl ki, amely a belvízi szállítási ágazat továbbfejlesztéséhez nélkülözhetetlen öt stratégiai területre összpontosít. E kulcsfontosságú területekhez jönnek még a szervezeti felépítés korszerűsítésének szempontjai. Ez a korszerűsítés elengedhetetlen a program megvalósításához.

A programban leírt különféle cselekvések és intézkedések további kidolgozására a témának a Tanácsban és a Parlamentben folytatott megvitatása után kerül sor. A Bizottság ennek alapján megteszi a szükséges jogalkotási javaslatokat és végrehajtja a politikai intézkedéseket. A javaslatokat minden esetben alapos hatásvizsgálat előzi meg. A terv végrehajtására kijelölt időszak 2006–2013.

A szubszidiaritás elvével összhangban a program érinti a belvízi szállításért felelős összes felelősségi szintet, magát az iparágat – beleértve társadalmi partnereit –, az infrastruktúrahálózatért felelős tagállamokat, az Európai Bizottságot és a többi intézményt. A Bizottság, együttműködve a fenti szereplőkkel, folyamatosan figyelemmel kíséri a cselekvési program megvalósulását.

A Bizottság felkéri az Európai Parlamentet és a Tanácsot, hogy hagyják jóvá ezt a közleményt és támogassák a cselekvési programot.

A „NAIADES” cselekvési program áttekintése

1. FÜGGELÉK

A. JOGALKOTÁSI ESZKÖZÖK

Harmonizálás:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hajókkal szembeni műszaki követelmények</li> <li>▪ intermodális rakományegységek (ILU)</li> <li>▪ Belvízi árufuvarozási statisztikák</li> </ul>	Folyamatban 2006 2007
Állami támogatásokról szóló iránymutatások a belvízi szállítás támogatási rendszerének és valószínűleg a de minimis szabályok tekintetében	2007
Harmonizálás:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ veszélyes anyagok szállítása</li> <li>▪ hajtóművek károsanyag-kibocsátása</li> </ul>	2007 2007
A belvízi szállítás helyzetének és jogszabályi kereteinek megszilárdítása	2008
Harmonizálás:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hajózási bizonyítványok</li> <li>▪ intermodális felelősség</li> <li>▪ legénységgel kapcsolatos követelmények</li> <li>▪ hulladékártalmatlanítás</li> <li>▪ oktatási és képzési normák</li> <li>▪ intermodális okiratok</li> <li>▪ infrastruktúradíj-beszédés</li> <li>▪ üzemanyag minősége</li> </ul>	2008 2008 2009 2009 2009 2010 2013

B. POLITIKAI ESZKÖZÖK

Belvízi víziutak TEN-koordinátora	2006
A belvízi szállítási iparág finanszírozási kézikönyve	2006/7
A meglévő és az új európai és nemzeti jogszabályok által támasztott akadályok felkutatása	2006/7
„Egyablakos” hivatali ügyintézés és belvízi szállítási kapcsolattartók	2006/7
Ágazaton belüli társadalmi párbeszéd	2006/7
Belvízi szállítási piac figyelése	2008
A belvízi infrastruktúrák és az átrakodóhelyek fejlesztésére és karbantartására irányuló európai fejlesztési terv	2009
Munkaerőtoborzás	
A víziutak közelében lévő ipari övezetek (újbóli) fejlesztését előnyben részesítő területrendezés	
Projekt-szintű interdiszciplináris párbeszéd	

C. TÁMOGATÁSI ESZKÖZÖK

<b>Európai belvízi szállítási tartalékalap</b>	2007/8
<b>Nemzeti támogatási programok</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modális átállás előmozdítása, befektetés megkönnyítése</li> <li>▪ Hatékonyság, környezetvédelmi és munkabiztonsági technológiák</li> <li>▪ Népszerűsítő és fejlesztő szervezetek</li> <li>▪ Infrastruktúra fejlesztése és karbantartása</li> </ul>	
<b>Európai KTF és támogatási programok</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Szolgáltatások: Marco Polo, CIP, INTERREG stb.</li> <li>▪ Flotta: KTF programok (7. keretprogram) stb.</li> <li>▪ Munkahelyteremtés és szakképzés: SOCRATES, LEONARDO DA VINCI stb.</li> <li>▪ Infrastruktúra <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elsőbbséget élvező 18. és 30. TEN-T projektek</li> <li>- RIS (TEN-T többéves indikatív program)</li> <li>- PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG stb.</li> </ul> </li> </ul>	2013

## 2. FÜGGELÉK

Belvízi szállítási vállalatok

2002				
	Ország	Vállalatok száma	Forgalom, millió EUR	Alkalmazottak létszáma
1	Belgium*	235	163,1	735
2	Csehország			
3	Németország	1257	1690,7	11223
4	Franciaország	1176	476,7	
5	Olaszország	711	211,9	2959
6	Luxembourg	103	42,7	1212
7	Magyarország	105	66,1	1920
8	Hollandia	3510	1374	9207
9	Ausztria	59	83	330
10	Lengyelország			
11	Portugália	26	23,4	838
12	Szlovénia	20	0,4	26
13	Szlovákia			
14	Finnország	85	21,6	252
15	Svédország	393	69,5	1021
16	Egyesült Királyság	217	165,5	1921
	<b>EU-25</b>	<b>7662</b>	<b>4225,5</b>	<b>30909</b>
17	Bulgária	12		
18	Románia	102	77,8	4123

\*2001

Forrás: Eurostat (NACE, 1. mód., besorolású gazdasági tevékenység)