

**A Régiók Bizottsága véleménye – A közlekedés fenntartható jövője: útban az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé**

(2010/C 141/07)

## A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

- hangsúlyozza, hogy a fenntartható közlekedés nem a közlekedési szolgáltatások iránti igény korlátozása révén fog megvalósulni. Nem az számít, hogy hány személyt vagy mennyi árut szállítunk, hanem, hogy miként szállítjuk őket. A nem fenntartható közlekedési szokásoknak csupán a közlekedési ágazat megfelelő árpolitikájával vethetünk véget. Ezért tehát fontos, hogy a közlekedés költségeinek felosztására valamennyi közlekedési mód vonatkozásában igazságos és átlátható képletet találjunk,
- kiemeli, hogy a közlekedési rendszer fenntarthatóságának növelése során foglalkozni kell a közlekedési torlódások problémájával. A közlekedési hálózatok kapacitásnövelésével ez még nem valósul meg, mivel a nagyobb hálózatok környezeti hatásai könnyen elfogadhatatlan méreteket öltenek. Ezért erősíteni kellene a fenntartható közlekedési rendszerek versenyképességét,
- megállapítja, hogy a helyi és regionális önkormányzatoknak egyértelmű érdekük a közúti forgalom alternatíváinak támogatása, különösen ott, ahol gyakoriak a fennakadások – elsősorban a kiszolgáltatott, illetve a hátrányos természeti adottságok jellemezte térségekben –, mivel ez a forgalom olyan súlyos problémákhoz vezet, mint a zajártalom, a kipufogógáz-kibocsátás, a közlekedési torlódások, a késések, az utak gyors elhasználódása, és így az úthálózat karbantartása magas költségeket ró az adott önkormányzatra,
- a városi, a külvárosi és a regionális közlekedési hálózatok komoly alkotórészét képezik a közlekedési hálózatoknak és a globális ellátási láncoknak, ezért kiemelt figyelmet érdemelnek,
- kéri, hogy a közlekedéspolitikai fehér könyv küldjön egyértelmű politikai üzenetet az uniós költségvetés soron következő felülvizsgálata számára arról, hogy az EU jövőbeli közlekedési célú pénzügyi előirányzatainak és az EU kinyilvánított célkitűzéseinek kölcsönösen összhangban kell lenniük egymással.

**Előadó:** Väino HALLIKMÄGI (az észtországi Pärnu város önkormányzatának tagja, EE/ALDE)

**Referenciaszöveg:**

A Bizottság közleménye: A közlekedés fenntartható jövője: útban az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé

COM (2009) 279 végleges

## I. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

### A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

#### Bevezetés

1. örömmel veszi a közlekedés fenntartható jövőjéről szóló európai bizottsági közleményt, mely első lépésnek tekinthető az elkövetkezendő évtizedekre vonatkozó uniós közlekedéspolitika felülvizsgálatában;

2. egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a közlekedéspolitikának a személyek és áruk fenntartható mobilitásával kapcsolatos hosszú távú jövőképen kell alapulnia. Az ennek a jövőképnek megfelelő közlekedéspolitika kidolgozásának alapfeltétele a közlekedési ágazatra ható tendenciák helyes megítélése;

3. úgy véli, hogy a jövőbeli közlekedési hálózatoknak jó összeköttetésről kell gondoskodniuk Európa valamennyi régiója között, mivel ez az Unión belüli területi kohézió szavatolásának egyik fontos előfeltétele. Ez a körülmény döntő hatással van a társadalmi és gazdasági integráció elmélyítésére, valamint a fenntartható fejlődés biztosítására. A közlekedéspolitika megvalósításához a tagállamok részéről erősebb politikai akaratra, valamint fenntartható és innovatív közlekedési stratégiák támogatására van szükség;

#### Politikai ajánlások

4. úgy véli, hogy a közlekedéspolitikáról szóló átdolgozott fehér könyvben az eddiginél lényegesen szisztematikusabban és alaposabban elemezni kell a külső tényezőket, a közlekedési ágazat alakulását, illetve mindezek következményeit és kölcsönhatását. Ezen túlmenően foglalkozni kell az éghajlatváltozással és a gazdasági változásoknak a közlekedési ágazat alakulására gyakorolt hatásaival, valamint az ezt befolyásoló tényezőkkel;

5. úgy véli, hogy a stratégiai fejlesztési dokumentumot ki kell egészíteni a benne foglalt politikai döntések és tervezett intézkedések szociális-gazdasági és környezeti hatásainak (összehasonlító) elemzésével. Ideális esetben a vizsgálat eredményeit átültetik a tagállamok és a régiók szintjére, hogy fel lehessen mérni a közös közlekedéspolitika hatásaiban mutatkozó esetleges

különbségeket. A cél az, hogy a közlekedéspolitika valamennyi – a közlekedés jövőjéről szóló vita szempontjából releváns – koncepcionális megközelítési módja megfontolás tárgyát képezze;

6. fontosnak tartja, hogy az európai közlekedéspolitika kialakítása során a stratégiai tervek előkészítésekor és a döntéshozatali folyamatban a tagállamokbeli helyi és regionális önkormányzatok nagyobb befolyással rendelkezessenek, hogy olyan szabályozási és tervezési keret álljon rendelkezésre, amely lehetővé teszi a közlekedéssel kapcsolatos kezdeményezések és intézkedések megvalósítását. A helyi és regionális szintű döntéshozók tudják a legjobban megítélni, milyen intézkedések szükségesek a helyi és regionális közlekedési problémák megoldásához. A nemzeti szintnek és az EU-nak ezért figyelembe kell vennie a szubszidiaritás elvét a helyi és regionális önkormányzatok támogatása során;

7. kiemeli, hogy a közlekedési infrastruktúra kiépítésekor a hálózatok vagy projektek vonatkozásában prioritásokat kell meghatározni. Az elsőbbséget élvező infrastruktúrák gyors kiépítéséhez a központi uniós intézmények és a nemzeti kormányzatok részéről biztosítani kell a politikai és pénzügyi támogatást;

8. hangsúlyozza, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat kiépítése során – melynél az eddigi, projektközpontú megközelítést (30 prioritást élvező projekt) olyan megközelítés váltja fel, amelynek keretében differenciáltan kezelik a teljes hálózatot és a TEN-T kiemelt hálózatot – ügyelni kell arra, hogy az EU külső, határ menti, illetve hátrányos természeti adottságokkal rendelkező régiói továbbra is megfelelő figyelemben és támogatásban részesüljenek az őket az EU központi részeivel és a szomszédos államokkal összekötő közlekedési útvonalak fejlesztéséhez. Ezért az európai belső és külső területi kohézió biztosításához az európai közlekedéspolitikában például a prioritást élvező összeköttetések vagy láncolatok közötti különbségtételt, és ezzel együtt a megfelelő finanszírozási mechanizmusokat is figyelembe kellene venni. Olyan szabályozást kell létrehozni, amelyből az eddiginél világosabban kitűnik, hogy a TEN-T hálózatokat milyen alapelvek szerint és milyen módon határozzák meg, illetve – szükség esetén – módosítják vagy egészítik ki. A prioritást élvező, már megkezdett TEN-T projekteket mindenféleképpen be kell fejezni. Egyes kiegészítéseket és meghosszabbításokat, vagyis a hálózatok célravezető összekapcsolását szintén fel kell venni a TEN-T kiemelt hálózatba. Emellett a tervezés és kivitelezés időbeli eltolódásának elkerülése érdekében ösztönözni kell a projektek tagállamok közti jobb koordinációját, kiemelten kezelve a határon átnyúló szakaszokat;

9. utal arra, hogy az európai gazdaság működése szempontjából nagyon fontos az áruszállítás. Az európai közlekedési rendszert ugyanakkor egyre inkább terhelik olyan forgalmi torlódások, melyek háttérben elsősorban a közlekedési módok egyenlőtlen megoszlása (a jelenlegi piaci körülmények között a közúti közlekedés túlzott versenyelőnnyel rendelkezik), a nem megfelelő infrastruktúra és a közlekedési módok közötti interoperabilitás hiánya áll. A Régiók Bizottsága úgy véli, hogy a specifikus közlekedési infrastruktúrák fokozott integrációja érdekében fel kell értékelni annak fontosságát, hogy koordináljuk és biztosítsuk azoknak a megoldásoknak az összhangját, amelyek a TEN-T és a városi mobilitás kérdéskörének keretében meghozandó döntésekben, illetve az Európai Regionális Fejlesztési Alap és a Kohéziós Alap eszközeiből finanszírozandó prioritások megállapításakor felmerülnek;

10. hangsúlyozza, hogy a városok a közlekedési hálózatok lényeges elemei, ugyanakkor önmaguk is teljes közlekedési hálózatok. A városok tulajdonképpen a kommunikáció csomópontjai, ahol különböző közlekedési módok keresztezik egymást, és ahol általában a közlekedési útvonalak kezdődnek, illetve végződnek. Ezért a városi közlekedésnek ugyanakkora figyelmet kell szentelni, mint a közlekedési rendszereknek;

11. kéri az európai uniós finanszírozási eljárások további egyszerűsítését, és szükségesnek tartja a nemzeti és uniós szintű finanszírozási programok összhangját;

12. kéri, hogy a közlekedéspolitikai fehér könyv küldjön egyértelmű politikai üzenetet az uniós költségvetés soron következő felülvizsgálata számára arról, hogy az EU jövőbeli közlekedési célú pénzügyi előirányzatainak és az EU kinyilvánított célkitűzéseinek kölcsönösen összhangban kell lenniük egymással;

### **Vasúti közlekedés, tengeri és belvízi hajózás**

13. úgy véli, hogy a vasút piacának szétaprózódása komoly gondot jelent. Elengedhetetlen továbbá a jelenlegi infrastruktúrákban meglévő szűk keresztmetszetek felszámolása, különös tekintettel azokra, amelyek a határon átnyúló vagy természetes akadályokat átszelő pályaszakaszokkal kapcsolatos problémákból erednek. Fenntartható és hatékony megoldásra van szükség, hogy olyan vasúthálózat jöjjön létre, amely jól működik, egész Európát átfogja, továbbá mind az utazási időt és megbízhatóságot, mind pedig a szállítási kapacitást tekintve színvonalas szolgáltatást nyújt, és amely lehetővé teszi, hogy az áruszállítás nagyobb mértékben helyeződjön át a közútról a vasútra;

14. elismeri, hogy a tagállamonként különböző infrastruktúrális normák, például az eltérő nyomtáv és a különböző áramellátási és biztonsági rendszerek, tovább növelik a közlekedési ágazat szétaprózódását. A műszaki elvárások és berendezések összehangolásához a műszaki szabványok harmonizálására, tehát az infrastruktúrába történő beruházásokra van szükség.

Ugyanakkor össze kell hangolni a mozdonyvezető-képzésre, valamint a biztonságra és a rakományra vonatkozó különböző nemzeti szabályozásokat, és a légi közlekedés mintájára közös nyelvet kell bevezetni a nemzetközi, főként a harmadik országokat érintő közlekedés terén. Ezáltal növekedne a versenyképesség a közúti forgalommal szemben. A túlterhelt szakaszokon meg kell teremteni a feltételeket arra, hogy a személy- és az áruforgalom egymás hátrányos befolyásolása nélkül bonyolódhasson a közösen használt vasútszakaszokon, vagy új vasútvonalak létesítésére, illetve az áru- és személyszállítás különválasztására, amennyire ez műszakilag lehetséges és gazdaságilag vállalható;

15. úgy véli, hogy az áruszállítást szolgáló újabb infrastruktúráknak egyfelől gondoskodniuk kell a városközpontokkal való összeköttetésről, másfelől azonban nem szabad a városközpontokban további torlódást okozó forgalomnövekedéshez vezetniük;

16. a külső régióknak Európa központi fekvésű területeivel való gazdasági összekapcsolása érdekében szükségesnek tartja olyan kikötők létesítését a fontosabb helyeken, amelyek jó multimodális közlekedési összeköttetéssel rendelkeznek. A Régiók Bizottsága szerint biztosítani kell a multimodális közlekedési összeköttetést azokkal a régiókkal, ahol a tengeri közlekedés kulcsfontosságú szerepet játszik;

17. hangsúlyozza, hogy támogatni kell a tengeri és belvízi hajózást, amely kulcsszerepet játszhat az éghajlatváltozás elleni küzdelemben. Ezenkívül jelentős mértékben ki kell terjeszteni a már létező „tengeri gyorsforgalmi utakat” és más hasonló programokat, hiszen hozzájárulnak mind a közlekedéssel, mind pedig a területi kohézióval kapcsolatos uniós célkitűzéseikhez. A tengeri és belvízi hajózás hozzájárulhat a személy- és áruszállítás terén egyre növekvő kereslet kielégítéséhez is. Ugyanakkor folyamatosan csökkenteni kell a hajóforgalom, a kikötők és a logisztikai központok káros környezeti hatásait. Az RB ezért sajnálja, hogy a nemzetközi tengeri szállításra még nem terjednek ki a Kiotói Jegyzőkönyv mechanizmusai, és nem érvényes rá az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó menetrend. Az Európai Uniónak azonban – annak érdekében, hogy az európai tengeri közlekedési ágazatot ne érje versenyhátrány – prioritásként kellene kezelnie azt, hogy a kötelező érvényű szabályokat nemzetközi szinten alkossák meg. Ezen túlmenően meg kellene vizsgálni a környezeti terhelés szerint differenciált kikötői díjszabás bevezetésének hatásait;

18. meggyőződése, hogy a multimodális közlekedési csomópontok kiépítése a közös közlekedéspolitikai prioritásaihoz kell hogy tartozzon. Az áruforgalom sínpályára való áthelyezésének fokozása mellett azt is biztosítani kell, hogy teljesüljenek a környezetvédelmi és biztonsági feltételek, és amennyire csak lehet, korlátozni kell a személyszállításra gyakorolt kedvezőtlen hatásokat;

## Légi közlekedés

19. úgy véli, hogy a légi közlekedés fejlesztésekor figyelembe és tervbe kell venni a káros környezeti hatások, például a zaj és a légszennyezés műszaki és területrendezési megoldások általi csökkentését. A környezetvédelmi költségeknek a repülőjegy árába való beszámításakor nem szabad azonban megfélemlíteni arról, hogy a légi közlekedés régióként eltérő jelentőséggel bír, és Európa külső régiói számára is jó összeköttetést biztosít. A repülőtéri infrastruktúra kiépítését illetően mindenekelőtt a közepesen nagy városok és a szigetek vannak ráutalva az uniós támogatásra, hogy gondoskodhassanak a légi forgalom biztonságáról és az utasok elégedettségéről;

20. úgy véli, hogy biztosítani kell a repülőterek közötti tisztességes versenyt, ami a repülőtéri járulékok kiszámítására és megállapítására vonatkozóan közös szabályozások kidolgozása révén érhető el;

## Közlekedési költségek és beruházások

21. Hangsúlyozza, hogy jobban kell koordinálni a befektetéseket. Például a TEN-T finanszírozásával továbbra is támogatni kell a piaci alapú vasúti projekteket, továbbá a regionális támogatásokat célzottabban kell a környezetbarát közlekedési módokra irányítani az EU területi kohéziójának javítása érdekében.

22. utal arra a fontos körülményre, hogy a különféle közlekedési eszközök kiegyensúlyozott és fenntartható használatához előfeltétel a külső költségek (környezetszennyezés, baleseti károk, idővesztés) közlekedési költségekbe való internalizálása és a „felhasználó fizet” elv átfogó alkalmazása. Egyidejűleg az ezáltal nyert pénzügyi eszközöket környezetbarátabb közlekedési eszközökbe kell befektetni, és ilyen módon biztosítani kell ezek arányát, ezzel együtt pedig valamennyi közlekedési eszköz általános hatékonyságát, valamint az interoperabilitás növelését. Ezen túlmenően azon rendelkezések esetén, amelyek ilyen számításokon alapulnak, azt is figyelembe kell venni, hogy pénzügyileg milyen mértékben vállalhatóak az adott társadalmi-gazdasági terület számára. Más különben a közlekedési összeköttetésre utalt gazdasági ágazatok és vállalkozások mind az adott országban, mint pedig Európa-szerte elveszítik versenyképességüket;

23. utal arra, hogy a valós költségek megjelenítésének fontos és alapvető célját nem szabad megkérdőjelezni. Ha a közlekedési infrastruktúrára fordított beruházások nagy részének a „felhasználó fizet” elven kell alapulnia, az esetleg eltolódásokat eredményezhet az egyes régiók gazdasági és szociális szerkezetében. Azoknak a tagállamoknak, amelyek a közlekedési teljesítményhez kapcsolódó díjak bevezetését, illetve kiigazítását fontolgatják a valós költségek megjelenítésének modern megközelítése alapján, azt ajánljuk, hogy ennek során vizsgálják meg

az ilyen intézkedések gazdasági, környezeti és szociális hatásait is. Így lehetőség nyílik arra, hogy szükség esetén közép- és hosszú távon és stratégiai okokból alkalmas kísérő intézkedéseket készítsenek elő – például újjászervezzék a célzott regionális gazdasági támogatásokat.

24. emlékeztet az RB véleményére a városi közlekedésről szóló zöld könyvről (CdR 236/2007) és a városi mobilitásról szóló cselekvési tervről (CdR 417/2008), amelynek 2009. szeptemberi európai bizottsági közvéleménye megfelel a Régiók Bizottsága és az Európai Parlament közös elvárásának;

## Városi közlekedés

25. utal arra, hogy mennyire lényeges a városi közlekedés fejlesztése, mivel a városok elválaszthatatlan alkotóelemei a közlekedési hálózatoknak, valamint csomópontjai az egyes közlekedési eszközöknek. A városi közlekedés tekintetében a nagy kihívás abban rejlik, hogy megfelelő feltételek megteremtése révén előnyt biztosítsunk a tömegközlekedésnek, és így növeljük jelentőségét a személyszállításban, úgy alakítsuk át a városi közlekedés körülményeit, hogy a belvárosokban minél kisebb legyen a forgalom, kiépítsük a gyalog- és kerékpárutak hálózatát, valamint hogy növeljük az elektromos meghajtású közlekedési eszközök arányát és a környezetbarát közlekedési módok használatát;

26. szigorúbb intézkedéseket javasol a városoknak a városi közlekedés környezetre gyakorolt káros hatásainak megfelelő kezelésére, illetve egészséges közlekedési módok támogatására. Fontos, hogy az EU betartsa a szubszidiaritás elvét, megteremtve az előfeltételeket ahhoz, hogy az illetékes helyi és regionális önkormányzatok eleget is tudjanak tenni ennek a felelősségüknek;

27. úgy véli, hogy az EU közlekedéspolitikáját úgy kell kialakítani, hogy az elősegítse a városok, az elővárosok és a környező vidéki területek közös helyi közlekedési rendszereinek kiépítését, valamint különösen a sínpályás közlekedési rendszerek – vasutak, regionális vasutak és villamosok – új típusú regionális vasúti rendszerbe kapcsolását;

28. a városi közlekedés fejlesztésére és használatára vonatkozóan fontosnak tartja a bevált gyakorlatok cseréjét a következő témákban: „P+R”, „P+Gy”, elektromos közlekedési eszközös fejlesztése, a könnyű gépjárművek közlekedési hálózatának kiépítése, külön közlekedési sávok létesítése a tömegközlekedés számára, a városok bemeneteinél kombinált terminálok, a közös járműhasználathoz kapcsolódó szolgáltatások kifejlesztése, nevelő célzatú intézkedések (oktatási intézkedések, PR-tevékenység) révén a közlekedési viselkedésmódok megváltoztatása, valamint korlátozások (dugódíj, parkolási díjak). Az EU-nak olyan együttműködési projekteket támogató mechanizmusokat kell létrehoznia és továbbfejlesztenie, amelyek célja megoldások közös kidolgozása, valamint a meglévő tapasztalatok átadása;



## Műszaki fejlesztés

29. szükségesnek tartja, hogy a kombinált közlekedési eszközök fejlesztése során az elektronikus jegyrendszerek részesítsék előnyben, mivel ezek lehetővé teszik az utak pontos költségének kiszámítását, valamint az utasok igényei szerint alakított úttervezést és a tömegközlekedés utasbarátabbá tételét. Új információs technológiák felhasználásával támogatni kell intermodális intelligens közlekedési rendszerek kifejlesztését, és az Uniónak segítenie kell azok elterjesztését;

30. úgy véli, hogy a technológiai fejlesztés során lényeges szerep jut a régiók közötti, valamint a különböző regionális szintek közötti technológiaátadás támogatásának: műszaki megoldások kifejlesztésének finanszírozása során nem csupán olyan technológiákra kellene gondolni, amelyek a nagyvárosokra illeszkednek. Inkább úgy kellene a fejlesztést és a finanszírozást meghatározni, hogy az eszközök jelentős részét közepesen nagy- és kisméretű városok, valamint környékük megfelelő és fenntartható megoldásaira fordítsuk;

31. kiemeli, hogy a közlekedési ágazat nyersolajfüggésének csökkentése érdekében lehetőségeket kell teremteni, hogy a más nyersanyagokból nyert üzemanyagra kivetett jövedéki adó mértékét differenciált módon lehessen megállapítani – amennyiben szükséges, az EU-ban elfogadott alsó határok átlépésével;

32. utal arra, hogy a közlekedésbiztonság elősegítése szempontjából nagyon fontos az ellenőrzési és nyomkövetési mechanizmusok egységesítése és megerősítése. A biztonsági követelmények egységesítése során figyelembe kell venni a helyi természeti adottságokat, úttípusokat, kulturális hagyományokat és hasonlókat. A közlekedési baleseteket gyűjtő adatbankok integrációjának előfeltétele a nemzeti adatbankokban használt azonosítók legalább részleges szabványosítása;

33. úgy véli, hogy a közlekedés megfigyelésének területén meg kell teremteni az információs technológián, valamint a globális helymeghatározó rendszeren alapuló általános és közös megoldások kidolgozásának és bevezetésének előfeltételeit. Az EU lényeges szerepe a kutatás és fejlesztés támogatása mellett olyan közös szabványok meghatározása, amelyek lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy maradéktalanul ellenőrizzék a határokon átnyúló közlekedést;

## A biztonságos közlekedésre történő nevelés

34. hangsúlyozza, hogy a biztonságos és környezetkímélő közlekedésre történő nevelés során kulcsszerep hárul az oktatási intézményekre. Meg kell teremteni annak feltételeit, hogy a biztonságos közlekedésre történő nevelést felvegyék valamennyi ország oktatási létesítményének a tantervébe. Az oktatási szektorban az EU ösztönözhetné gyakorlatorientált tanulmányok kidolgozását, amelyek alapján oktatási tananyag és képzési modulok formájában közös módszertani ajánlásokat lehetne megfogalmazni óvodák és iskolák számára;

## Összeköttetés a szomszédos országokkal, határokon átnyúló tevékenységek

35. különösen fontosnak tartja, hogy jobb közlekedési kapcsolatokat alakítsanak ki a szomszédos országokkal. Ehhez az EU központi intézményeinek, a tagállamok kormányainak, valamint a harmadik államok kormányainak közös befektetéseire (terminálok, utak, hidak) van szükség a határvidékeken, hogy így lehetővé tegyék a gyors és környezetbarát határátlépést, mind az áru-, mind pedig a személyforgalmon belül. Ugyanilyen nagy jelentőséggel bír, hogy előrelépéseket érjünk el a határátlépési és vámkezelési eljárások egységesítésében és az e területre vonatkozó együttműködés elmélyítésében;

36. úgy véli, hogy a közlekedéspolitikának elő kell segítenie, hogy a legkülső régiók integrálódjanak földrajzi környezetükbe, olyan környezetbarát tengeri és légiközlekedési szolgáltatások bevezetését támogatva, amelyek egyrészt összekötik ezeket a területeket a regionális környezetükben levő többi országgal, másrészt pedig elősegítik az intermodalitást;

37. Úgy véli, hogy a tagállamoknak és az EU intézményeinek a nemzetközi szervezeteken belül, a harmadik országokkal folytatott közlekedésügyi tárgyalások során annak a biztosítására kellene törekedniük, hogy a tagállamok vállalkozásaira a nyersolajadót, kikötői díjakat, reptéri díjakat, vasúti díjakat, különböző környezetvédelmi követelményeket stb. illetően valamennyi közlekedési mód viszonylatában tisztességes versenyfeltételek vonatkozzanak. Ezek a kérdések főképp az EU külső határain lévő tagállamok gazdasága szempontjából fontosak. A különböző versenyfeltételeket a külső költségeknek a szállítási díjakba történő beépítése során is figyelembe kell venni;

## Következtetések és ajánlások

38. hangsúlyozza, hogy a szabad mozgás az uniós polgárok alapvető joga, és az EU egyik vezérgondolata. Hasonlóképpen az áruk szabad mozgásának alapelve az egységes piac egyik alapvető eleme. A fenntartható közlekedés nem a közlekedési szolgáltatások iránti igény korlátozása révén fog megvalósulni;

39. hangsúlyozza: nem az számít, hogy hány személyt vagy mennyi árut szállítunk, hanem, hogy miként szállítjuk őket. A nem fenntartható közlekedési szokásoknak csupán a közlekedési ágazat megfelelő árpolitikájával vethetünk véget. Ezért tehát fontos, hogy a közlekedés költségeinek felosztására valamennyi közlekedési mód vonatkozásában igazságos és átlátható képletet találjunk;

40. kiemeli, hogy a közlekedési rendszer fenntarthatóságának növelése során foglalkozni kell a közlekedési torlódások problémájával. A hiányosságok felszámolásához a tagállamoknak el kellene kötelezniük magukat arra, hogy környezetbarát infrastruktúrába ruházzanak be. Ugyanakkor a közlekedési hálózatok kapacitásnövelésével ez még nem valósul meg, mivel a nagyobb hálózatok környezeti hatásai könnyen elfogadhatatlan méreteket öltenek. Ezért erősíteni kellene a fenntartható közlekedési rendszerek versenyképességét;

41. megállapítja, hogy a helyi és regionális önkormányzatoknak egyértelmű érdekeik a közúti forgalom alternatíváinak támogatása, különösen ott, ahol gyakoriak a fennakadások – elsősorban a kiszolgáltatott, illetve a hátrányos természeti adottságok jellemezte térségekben –, mivel ez a forgalom olyan súlyos problémákhoz vezet, mint a zajártalom, a kipufogógáz-kibocsátás, a közlekedési torlódások, a késések, az utak gyors elhasználódása, és így az úthálózat karbantartása magas költségeket ró az adott önkormányzatra;

42. úgy véli, hogy meg kell teremteni a hajó- és a vasútközlekedés versenyképességét. Egy olyan vasúti hálózat létrehozásához, amely jól működik, egész Európát átfogja, és mind az utazási időt és a megbízhatóságot, mind pedig a szállítási kapacitást tekintve színvonalas szolgáltatást nyújt, az európai vasúti piac széttagoltságának csökkentésére van szükség. Ezzel egyidejűleg egységes tengeri szállítási térséget kell létrehozni, és elsődleges szempontnak kell tekinteni a kikötői, valamint a kikötők közlekedéstechnikai hálózatába történő beruházásokat;

43. hangsúlyozza, hogy a városok és régiók közlekedési rendszere jelenetős befolyással van a regionális fejlődésre. A városi, a külvárosi és a regionális közlekedési hálózatok komoly alkotórészét képezik a közlekedési hálózatoknak és a globális ellátási láncoknak, ezért kiemelt figyelmet érdemelnek;

44. úgy véli, hogy a jövőbeli közlekedési hálózatoknak valamennyi európai régióhoz megfelelő hozzáférést kell nyújtaniuk. Egyúttal valamennyi, az európai közlekedési hálózat jövőjét befolyásolni képes kezdeményezés tekintetében konzultálni kellene a helyi és regionális önkormányzatokkal, valamint más érintett helyi és regionális szinten tevékenykedő szereplőkkel, attól függően, hogy milyen szerepet tölt be az adott önkormányzat vagy érdekképviselő az adott közlekedési intézkedés végrehajtása során, valamint a közlekedési kezdemények végrehajtásához szükséges szabályozási és tervezési keret biztosításában.

Kelt Brüsszelben, 2009. december 4-én.

*a Régiók Bizottsága  
elnöke*

Luc VAN DEN BRANDE