

2005. április 12., kedd

A BIZOTTSÁG ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG

A PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI

27. módosítás

22a. cikk (új)

22a. cikk

Az ezen határozat által létrehozott Európai Rendőrtiszti Főiskola jogutódja lesz a 2000/820/JHA határozat által létrehozott Rendőrtiszti Főiskolának. Az ezen határozat hatályba lépésének dátuma előtt megkezdett adminisztratív és jogi eljárásokban a folytonosság biztosítva lesz.

P6_TA(2005)0086

Rövid távú tengeri hajózás**Az Európai Parlament állásfoglalása a rövid távú tengeri szállításról (2004/2161(INI))**

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett „A rövid távú tengeri szállítás fejlődése Európában: dinamikus alternatíva a fenntartható szállítási láncban – az elért haladásról szóló második kétéves jelentés”⁽¹⁾ című bizottsági közleményről szóló 2000. július 7-i állásfoglalására,
 - tekintettel a Bizottság „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni”⁽²⁾ című fehér könyvével kapcsolatos 2003. február 12-ei állásfoglalására,
 - tekintettel a Bizottság „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című fehér könyvére (COM(2001)0370 – C5-0658/2001),
 - tekintettel a Bizottság „Program a rövid távú tengeri szállítás ösztönzésére” című közleményére (COM(2003)0155),
 - tekintettel a Bizottságnak a rövid távú tengeri szállításról szóló közleményére (COM(2004)0453),
 - tekintettel a Bizottság „Közösségi útmutatás a tengeri szállítás állami támogatására vonatkozóan” című közleményére (C(2004)0043),
 - tekintettel a közlekedési miniszterek tanácsának 2004. július 10-i nem hivatalos ülése eredményeire,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0055/2005),
- A. mivel a rövid távú tengeri szállítás a vízi úton, tengeren vagy belvizeken történő utas- és teherszállítás, és a logisztikai szállítólánc részét képezi Európán belül, illetve az Európához tartozó területeken, és mivel a rövid távú tengeri hajózás szerves része a szállító és felhasználó közötti logisztikai szállítóláncnak, valamint a vízi úton történő szállítás eszköze a földrajzi értelemben vett Európában mind a Közösségen belül, mind az Európai Unió és olyan harmadik országok közötti szállítás során, mint például a Földközi-tenger vagy a Fekete-tenger országai,
- B. mivel a „tengeri autópályák” újonnan felvázolt transzeurópai hálózatának – különösen a Baltikum, Nyugat-Európa, Dél-Kelet-Európa és Dél-Nyugat-Európa tengeri autópályáinak – szerepe az lenne, hogy az áruk tengeri logisztikai útvonalakon zajló szabad mozgását oly módon koncentrálja, hogy az a meglévő rövid távú tengeri szállítási szolgáltatások színvonalának emelkedéséhez, illetve új, életképes, rendszeres és gyakran használt rövid távú tengeri szállítási szolgáltatások létrejöttéhez vezessen a tagállamok közötti áru- és személyszállítás céljából annak érdekében, hogy csökkenjen az utak túlterheltsége, és javuljanak a legkülső régiók vagy szigetek és a tagállamok közötti szállítási kapcsolatok,

⁽¹⁾ HL C 121., 2001.4.24., 489. o.

⁽²⁾ HL C 43. E, 2004.2.19., 250. o.

2005. április 12., kedd

- C. mivel a közösségen belüli forgalom több mint 40%-át kitevő rövidtávú tengeri szállítás az európai szállítási rendszer szerves részét képezi, tekintettel arra, hogy rövid távú tengeri szállítás a kereskedelmi termékek és utasok tengeri valamint belvízi úton történő szállítását jelenti Európa kikötői között, vagy európai kikötők és az Európát határoló zárt tengerek partvonalán fekvő nem európai országokban található kikötők között,
- D. mivel a rövid távú tengeri hajózás komoly lehetőségeket kínál a személyszállítás tekintetében is,
- E. mivel a rövid távú tengeri szállítás fejleszteni kell, hogy gazdasági és kereskedelmi, társadalmi és környezetvédelmi szerepét betöltsse; mivel a nemzeti kormányoknak, illetve a regionális és helyi hatóságoknak az érintett iparágakkal együttműködve biztosítaniuk kell az e cél eléréséhez szükséges politikai, gazdasági és pénzügyi támogatást,
- F. hangsúlyozva azt, hogy a rövid távú tengeri szállítás a környezetvédelem, számos út túlterheltségének megelőzése, valamint a költségcsökkentés terén meglévő lehetőségeinek köszönhetően, az európai intermodális fuvarozási hálózat még fontosabb, ígéretes jövő előtt álló elemévé válhat, amennyiben a közintézmények és a magánszektor közösségi, nemzeti, regionális és helyi szinten intézkedéseket hoznak teljes kifejlesztése érdekében,
- G. mivel a rövid távú tengeri szállítás valamennyi európai régió – különösen a parti régiók és a külső tengeri szigetek – gazdasági és társadalmi fejlődése, és ennél fogva a Közösségek kohéziója szempontjából is fontos szerepet játszik,
- H. mivel a rövid távú tengeri szállítás fejlesztése az elkövetkező években egyedülálló lehetőséget kínál több százezer munkahely megteremtésére a hajózási ágazatban,
- I. mivel a rövid távú szállítás a kereskedelem előmozdítása révén elősegíti a külső tengeri régiókkal határos, az európai közlekedési hálózat infrastruktúrájához való kapcsolódásban érdekelt harmadik országok társadalmi és gazdasági növekedését is,
- J. megismételve azt a gondolatot, hogy noha a rövid távú tengeri szállítás fejlesztése elsősorban a tengeri és logisztikai ipar feladata, az európai, nemzeti és regionális intézmények beavatkozása elengedhetetlen ahhoz, hogy kedvező feltételeket teremtsenek ennek a fejlődésnek; mivel már vannak pozitív kezdeményezések ilyen téren, például nemzeti tájékoztatási pontok meghatározása, megállapodások az uniós jogalkotásról a Marco Polo program kapcsán, és az IMO-FAL (a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet egyezménye a nemzetközi tengeri forgalom könnyítéséről) formanyomtatványainak egyszerűsített használata,
- K. üdvözölve a rövid távú tengeri szállítás fellendítésére irányuló olyan regionális kezdeményezéseket, mint például a mediterrán régióé, amelyben Spanyolország, Olaszország, Franciaország, Portugália és Görögország vesz részt, vagy a tagállamok azon kezdeményezése, amely a tengeri autópályák koncepciójának előmozdítására és megvalósítására irányul a 884/2004/EK határozat által meghatározott négy zónában⁽¹⁾, különösen a balti-tengeri régió kezdeményezései, valamint a Franciaországot, Spanyolországot, Görögországot és Olaszországot magába tömörítő Mediterrán Övezet és az Atlanti Övezet Bizottsága kezdeményezései,
1. fokozottabb támogatást kér a rövid távú tengeri szállításnak – amely a belvízi szállításnak és a vasúti összeköttetéseknek köszönhetően a szállítási láncba jól illeszkedve az európai szállítás megbízható, tartós és biztos eleme – a túlterheltség csökkentése végett; a közúti szállításról a rövid távú tengeri szállításra történő áttérés ösztönzésére és a külső régiók és szigetek, illetve a tengeri szállításától függő államok és a természetes akadályokkal elválasztott régiók közötti összeköttetések javítására szólít fel, úgy hogy ez az Európai Unión belüli, illetve az Unió és szomszédai közötti kohéziót erősítse;
2. kéri a rövid távú tengeri szállítás fejlődését gátló adminisztratív eljárások – különösen a logisztikai folyamatokat megszakító és az ennek a szállítási módnak a versenyképességét a közúti szállítással szemben csökkentő eljárások – csökkentését a biztonság és a megbízhatóság veszélyeztetése nélkül, a lehetőségek függvényében; úgy ítéli meg, hogy az eljárásokat egyszerűsíteni és könnyíteni kell, különösen az elektronikus kommunikáció adta lehetőségek teljes kihasználása révén;

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 884/2004/EK határozata a transzeurópai kereskedelmi hálózat fejlődésére vonatkozó közösségi iránymutatásáról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról (HL L 167., 2004.4.30., 1. o.).

2005. április 12., kedd

3. kiváló minőségű tengeri folyosók fejlesztésére szólít fel az Európai Unió tagállamai közötti rövid távú tengeri szállítások számára, valamennyi, állami és magánszektorbeli érintett fél teljes bevonásával, ott, ahol az Európai Unió által a közelmúltban létrehozott eszközöket, különösen a transzeurópai szállítási hálózatra és a Marco Polo programra vonatkozókat megfelelően fel lehet használni;
4. kéri, hogy az infrastrukturális beruházások – beleértve például a transzeurópai közlekedési hálózat keretében végrehajtott, határokon átnyúló projekteket – részesüljenek előnyben, annak érdekében, hogy a kikötőket mind a szárazföld, mind a tenger irányából jobban meg lehessen közelíteni;
5. e tekintetben támogatja a rövid távú tengeri és belvízi szállításra alkalmazandó jogi keret egyszerűsítését célzó bizottsági programokat, bátorítva, az egyes tagállamokban fennálló jogi körülményeknek megfelelően köz- vagy magánjogi szabályozás mellett, az egyablakos ügyintézőhelyek létrehozását az adminisztratív és vámügyintézési formák egyszerűsítése és – például a közúti és a tengeri szállítók közötti – multimodális partnerkapcsolatok révén, aminek köszönhetően a kis- és közepes vállalkozások teljes mértékben ki tudják használni az intermodális fuvarozást;
6. kiemeli az együttműködés szükségességét minden érdekelt fél között, mind az állami, mind a magánszektorban, a regionális, nemzeti és európai szintű rövidtávú tengeri szállítási műveletek minőségének fejlesztése és előmozdítása terén;
7. hangsúlyozza a rövid távú tengeri szállításban, mint a szállítás gyorsan rendelkezésre álló és alacsonyabb költségekkel járó alternatívájában rejlő lehetőségeket, a transzeurópai közlekedési hálózat bizonyos infrastrukturális fejlesztései függvényében; hangsúlyozza például a Franciaország és Spanyolország közötti alternatív szállítási eszközök szükségességét a Montpellier és Figueras közötti út hozzáfetőlegesen 2020-ra tervezett megnyitásáig;
8. a rövid távú tengeri szállítás mint környezetbarát szállítási mód támogatására és következképpen környezetvédelmi szempontoknak határozottan megfelelő tengeri autópályák építésére szólít fel;

Európai egységes felelősségbiztosítási rendszer

9. kéri, hogy ismét tegyék közösségi szinten megfontolás tárgyává a multimodális lánc felelősségbiztosítási rendszereinek egységesítését, különösen a lehetséges polgári felelősségi modellek felülvizsgálata és a nemzetközi szintű – főként az Egyesült Nemzetek Nemzetközi Kereskedelmi Jogi Bizottságán (UNCITRAL) belül folytatott – tevékenységben való aktívabb részvétel által egy olyan világméretű és/vagy európai szintű egységes felelősségi szabályozás kidolgozása céljából, amely az európai intermodális szállítás szükségleteihez alkalmazkodik, és egységesebb, egyszerűbb, valamint előnyösebb rendszer;

Intermodális rakományegységek (ILU)

10. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy az intermodális rakományegységek szabványszerűsítésének kérdését rendezzék, és ezáltal egy elfogadható szabványosító rendszer jöjjön létre, amely a rakományegységek legáltalánosabb és leghatékonyabb használatát tenné lehetővé, biztosítva a minden szállítási mód, különösen a tengeri, belvízi, vasúti és közúti szállítás közötti kölcsönös átjárhatóságot;
11. ezzel kapcsolatban emlékeztet 2004. február 12-i⁽¹⁾, az intermodális rakományegységekről szóló irányelvjavaslat első olvasatára vonatkozó álláspontjára, amely szerint létre kell hozni az európai intermodális rakodóegységet, amely ötvözi a konténer és a csereszekrény előnyeit, elősegítve ezáltal az intermodális szállítás legteljesebb mértékű kihasználását; sürgeti a Tanácsot, hogy e vonatkozásban fogadjon el közös álláspontot a javaslatról a jogalkotási folyamat mielőbbi lezárása érdekében;

Vámok

12. emlékeztet rá, hogy a rövid távú tengeri szállítás mint a kereskedelmi termékek tengeri szállítási módja, a közösségi vámügyi jogalkotás tárgyát képezi;
13. támogatja a közösségi vámügyi szabályozás által kínált mentességek legkedvezőbb kihasználását és az engedélyezett szállítási szolgáltatások keretében szabadon szállítható áruk egyszerűsített rendszerek szerint működő vámkezelésének előmozdítását;

⁽¹⁾ HL C 97. E, 2004.4.22., 612. o.

2005. április 12., kedd

14. e tekintetben felkér minden érintett felet, hogy fejlessze és használja az új számítógépesített tranzit rendszert (NCTS), amelyet a vámhivatalok bevezettek, és amely a rövid távú tengeri szállítás esetében hatékonyabbá tudja tenni és le tudja rövidíteni a vámügyi műveleteket;

Elektronikus kommunikáció

15. további olyan elektronikus kiszolgálási pontok üzembe helyezésére szólít fel a tengeri kikötőkben, ahol minden kötelező formáságot egy eljárás keretében el lehet végezni;

16. kéri a tagállamokat, vizsgálják meg annak lehetőségét, hogy megfelelő közösségi finanszírozás segítségével kikötőkben az elektronikus kommunikációhoz szükséges berendezéseket tegyenek elérhetővé, ahol lehetséges, központosított elektronikus kommunikációs rendszert használva („egyablakos ügyintézés” – „one-stop-shop”);

17. hangsúlyozza, hogy az elektronikus kommunikáció fejlődésének gyorsításához az egész Európai Unióban javasolni és támogatni kell az elektronikus kikötői közösségek szervezését és ezek hálózatba szerveződését az Unión belül, illetve lehetőség szerint az Unióval szomszédos országokkal együttműködve, figyelembe véve a számos tagállamban már létező legjobb gyakorlatot;

Rövid távú tengeri hajózás támogatási rendszerei

18. kedvezően fogadja az európai rövid távú tengeri szállítási hálózat (ESSN) cselekvési tervét és kéri az ennek előmozdításával foglalkozó irodáktól, hogy ezt mielőbb valósítsák meg;

19. értékeli a rövid távú tengeri szállítás előmozdításával foglalkozó nemzeti irodák és ezek európai hálózata által végzett fontos munkát, és kéri a tagállamokat, hogy megfelelő esetekben, a közösségi jogszabályozásnak megfelelően támogassák ezeket az irodákat;

20. hangsúlyozza, hogy a tagállamoknak a Bizottsággal karöltve stratégiai környezetvédelmi hatástanulmányt kell készíteniük a tervezett tengeri autópályákra vonatkozóan; úgy véli, hogy e hatástanulmánynak nem csupán az útvonal környezeti hatásait kell vizsgálnia, hanem a kikötői beruházásokét is, valamint azt, hogy hogyan hat a mögöttes területeken történő szállításra;

21. felszólítja a Bizottságot, hogy a rövid távú tengeri hajózás elősegítését célzó intézkedések mellett tegyen javaslatokat az ebben az ágazatban dolgozó alkalmazottak szociális jólétének javítására is;

Környezetvédelmi szempontok

22. emlékeztet a rövid távú tengeri szállítás kedvező környezetvédelmi képe támogatásának szükségességére, különös tekintettel a vízi és légköri szennyezésre, ezzel összefüggésben a minimális környezetvédelmi előírások szükségességére, mint például az alacsony kén tartalmú üzemanyagok használatára, valamint a szennyező anyagok (SO_x, NO_x, CO₂, stb.) légi és vízi környezetbe történő kibocsátási határára vonatkozóan; úgy véli, hogy nagyobb figyelmet kell fordítani a „tisztá hajó” fogalmának terjesztésére is, amelyet 2002-ben fogadott el az ötödik Északi-tengeri Miniszteri Értekezlet;

23. hangsúlyozza mindazonáltal a szigorúbb uniós szabályozás szükségességét a rövid távú tengeri szállítás által előidézett gázkibocsátás és vízszennyezés vonatkozásában;

24. ismételten hangsúlyozza a kevésbé szennyező üzemanyagokra irányuló kutatások ösztönzésének és folytatásának szükségességét;

25. megismétli, hogy frissíteni kell az egyes szállítási módok Európán belüli terjedésére vonatkozó statisztikai adatokat, különös tekintettel a szárazföldön továbbított áruk származási hely/célállomás adataira, hogy elősegítsék az intermodális szállításon belül a tengeri szállítás irányába történő elmozdulást;

Tengeri autópályák

26. elismeri a tengeri autópályák elképzelésének fokozott fontosságát és azt is, hogy a tengeri autópályák koncepciója a rövid távú tengeri szállítás ösztönzésének hasznos eszközévé válhat, lehetővé téve – indokolt esetben elsősorban az infrastrukturális fejlesztések részleges támogatása által – a közúti szállításról a tengeri szállításra való átállás, és a távolos és sziget régiók és a központi kereskedelmi területek közötti megközelíthetőség megfelelő módon történő javításának ösztönzését;

2005. április 12., kedd

27. tudomásul veszi a jelenlegi vitákat a tengeri autópályák minőségtanúsító jelzéséről, amelyet a rövid távú tengeri szállítást alkalmazó, bizonyos számú minőségi kritériumnak megfelelő intermodális tevékenységek számára lehetne kifejleszteni; a tengeri autópályák minőségtanúsító jelzését már meglévő, magas színvonalú szolgáltatásoknak és egyéb, a megkívánt minőség biztosítása iránt elkötelezett szolgáltatásoknak lehetne odaítélni, állami alapokból fedezett, a közösségi jogszabályozással, különösen a versenyszabályokkal összhangban odaítélt támogatás mellett, vagy anélkül;

28. a tengeri autópályákkal és rövid távú tengeri szállítási útvonalakkal összefüggő tevékenységek hatékony, világos és megfelelő finanszírozását biztosító megoldások elfogadására szólít fel, amelyek lehetővé tennék az optimális szintű kiegészítő vagy akár többletfinanszírozást is, új, hosszú ideig fennmaradó és életképes útvonalak (amelyek azonban semmiképpen sem jelenthetnek hátrányt a meglévő rövid távú tengerhajózási szolgáltatások részére) létrehozása érdekében, szükség esetén a közszolgáltatások bevonásával, tiszteletben tartva a közösségi jogszabályokat;

29. sürgeti, hogy a kereslet növelése elsőbbségi kritériumként szerepeljen a tengeri szállítás állami támogatására vonatkozó közösségi iránymutatások által meghatározott feltételek között;

30. a tengeri autópályákkal kapcsolatos műveletek kiaknázását kezdeményező megállapodások aláírására alkalmazandó közösségi szabályok, valamint a rövid távú tengeri szállítási projektek és tengeri autópályák esetében alkalmazandó, versennyel kapcsolatos nemzeti közfinanszírozási feltételek tisztázására szólít fel;

*
* *
*

31. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

P6_TA(2005)0087

Harmadik országokból érkező kutatók: befogadási eljárás *

Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása a tudományos kutatás céljával érkező, harmadik országbeli állampolgárok esetében alkalmazandó különleges befogadási eljárásról szóló tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2004)0178 — C6-0011/2004 — 2004/0061(CNS))

(Konzultációs eljárás)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság javaslatára (COM(2004)0178) (1),
- tekintettel az EK-Szerződés 63. cikkének 3. a) és 4. pontjára,
- tekintettel az EK-Szerződés 67. cikkére, amelynek értelmében a Tanács konzultált a Parlamenttel (C6-0011/2004),
- tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
- tekintettel az Állampolgári Jogi, Bel- és Igazságügyi Bizottság jelentésére, valamint az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság véleményére (A6-0054/2005),

1. jóváhagyja a Bizottság módosított javaslatát;
2. felkéri a Bizottságot, hogy ennek megfelelően módosítsa javaslatát az EK-Szerződés 250. cikkének (2) bekezdése alapján;
3. felkéri a Tanácsot, hogy tájékoztassa a Parlamentet arról, ha a Parlament által jóváhagyott szövegtől el kíván térni;

(1) A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.