

2006. október 26., csütörtök

P6\_TA(2006)0461

## Belvízi szállítás

### Az Európai Parlament állásfoglalása a belvízi szállítás előmozdításáról: „Naiades”, integrált európai cselekvési program a belvízi szállítás érdekében (2006/2085(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a belvízi szállítás előmozdításáról: „Naiades” című bizottsági közleményre (COM(2006)0006),
  - tekintettel a belvízi hajózás fejlesztését szolgáló közösségi belvízi flottakapacitási politikáról szóló, 1999. március 29-i 718/1999/EK tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup>,
  - tekintettel a Bizottság „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című fehér könyvére (COM(2001)0370),
  - tekintettel a belföldi hajózás témájában 2006. február 13. és 15. között Bécsben megrendezett magas szintű tanácskozás eredményeire,
  - tekintettel a növekedésről és a munkahelyekről szóló lisszaboni menetrendre,
  - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0299/2006),
- A. mivel az áruszállítás mértéke várhatóan tovább fog növekedni, és a belvízi szállítás még sok szabad kapacitással rendelkezik, és a különböző szállítási módok kombinációjával hozzájárulhat a szállítási megoldások versenyképessé tételéhez;
- B. mivel jobban kell törekedni arra, hogy Európában a belvízi utak szabad kapacitását és a belvízi hajózás piaci lehetőségeit a saját jogukon és a transzeurópai közlekedési hálózatokban multimodális láncok részeként – beleértve a köz- és a magánszféra szereplőit, nemzeti és közösségi szinten is – teljes mértékben kihasználják, abból a célból, hogy emeljék a viszonylag alacsony infrastrukturális költségekkel rendelkező belvízi utakon történő szállítás volumenének növelésével felmerülő lehetőségeket;
- C. mivel alapvető fontosságú, hogy a Bizottság, a folyami bizottságok, a tagállamok és a magánszféra minden érdekelt szereplője szorosan együttműködjön abból a célból, hogy javítsák a versenyképességet és fejlesszék a vízi közlekedést,

### A Naiades cselekvési program

1. elismeri, hogy az európai szállítási rendszerben egyre nagyobb problémát jelent a kapacitások szűkössége, ami torlódásokhoz és késésekhez vezet, és hogy a belvízi szállítás hozzájárulhat a torlódások csökkentéséhez, az áruszállítás biztonságának javításához, a jobb energiahatékonysághoz és a környezetvédelemhez;
2. ezért támogatja a Bizottság arra irányuló kezdeményezését, hogy létrehozson egy integrált európai cselekvési programot a belvízi szállítás érdekében: a Naiades-t (az európai hajózási és belvízi szállítási fellépés és fejlesztés);
3. felkéri a tagállamokat, hogy a belvízi közlekedés ösztönzése céljából – az európai cselekvési program figyelembevételével – fejlesszék tovább nemzeti politikájukat, valamint hogy ösztönözzék a regionális, helyi és kikötői hatóságokat és iparágakat, hogy cselekedjenek hasonlóképpen;

<sup>(1)</sup> HL L 90., 1999.4.2., 1. o.

2006. október 26., csütörtök

### **Piacok**

4. hangsúlyozza, hogy a meglévő piacokat meg kell szilárdítani, különösen az infrastruktúra megbízhatóbbá tételével és az egész ellátási láncba történő jobb beillesztésével;
5. hangsúlyozza, hogy a kelet- és közép-európai új tagállamokkal, valamint a Romániával és Bulgáriával meglévő kapcsolatokat fejleszteni kell, és összhangba kell hozni a jelenlegi technológiával, ami azt jelenti, hogy további infrastrukturális intézkedéseket kell fontolóra venni, valamint hogy az intermodalitással és az átjárhatósággal kapcsolatban intézkedéseket kell hozni;
6. kiemeli, hogy innovatív kombinált szolgáltatási lehetőségek kialakítására van szükség az új piacok felépítése érdekében, amelyben alapvető fontosságú a belvízi szállítók és a belvízi szállítás használói, valamint a nemzeti és a regionális hatóságok közötti együttműködés;
7. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat – tekintettel arra, hogy ez az ágazat főleg kisvállalkozásokra épül –, hogy javítsák a kezdő vállalkozások pénzügyi támogatásokhoz, különösen kockázati tőkéhez való hozzáférést, a vonatkozó intézkedések tervezése és elvégzése során teljes mértékben figyelembe véve az ágazat egyedi szerkezetét;
8. ebben a tekintetben teljes mértékben támogatja a Bizottságnak azt a kezdeményezését, hogy a finanszírozás tárgyában információkat nyújtson, például egy, a belvízi közlekedésre vonatkozó európai, nemzeti és regionális támogatási eszközök jegyzékét tartalmazó finanszírozási kézikönyv kiadásával, amely – adott esetben – az Európai Beruházási Alaptól szerezhető finanszírozási lehetőségeket sorolná fel;
9. kéri a Bizottságot, hogy amilyen hamar csak lehet, hozza nyilvánosságra a belvízi szállítás állami támogatásairól szóló iránymutatásokat, valamint hogy fogadjon el a belvízi hajózási ágazat igényeit megfelelő módon figyelembe vevő minimum követelményeket;
10. üdvözli a Bizottságnak azt a tervét, hogy nemzeti és európai szinten is átvilágítsa azokat a meglévő akadályokat, melyek gátolják a belvízi szállítás fejlődését; felhívja a köz- és a magánszféra összes érintett szereplőjét, hogy járuljanak hozzá az akadályok átvilágításához, vizsgálják meg a lehetséges megoldásokat, kutassák fel a legjobb gyakorlatokat, és az átvilágítás eredményeit vegyék figyelembe a jövőbeli jogszabálytervezetek megalkotásakor és új intézkedések megtételekor;
11. hangsúlyozza, hogy meg kell szüntetni az adminisztratív akadályokat és egyszerűsíteni kell az eljárásokat, különösen az elektronikus kommunikáció optimális kihasználásával és az „egyablakos hivatali ügyintézés” bevezetésével; úgy véli, hogy különleges figyelmet kell szentelni a logisztikai folyamatokat zavaró tengeri és belvízi kikötői eljárásoknak, valamint környezetvédelmi, hulladékügyi és élelmiszerbiztonsági törvényeknek;

### **Infrastruktúra**

12. rámutat arra, hogy a mindenképp a multimodális áru fuvarozási lánc részét képező belvízi közlekedés, valamint az ágazat további technikai és gazdasági fejlődésének legfontosabb feltétele a belvízi szállítási hálózat megbízhatósága és a multifunkcionális (belvízi) kikötők megléte, és aláhúzza, hogy a tagállamok felelősek azért, hogy – a környezeti kockázatok és szempontok egyidejű figyelembevételével – fokozott erőfeszítéseket tegyenek a megfelelő és megbízható infrastruktúra biztosítása érdekében;
13. hangsúlyozza, hogy különös hangsúlyt kell fektetni a vízi utak fejlesztésére az új tagállamokban és a csatlakozó országokban, mivel ezen országokban több figyelmet kell fordítani a vízi utakra, mint más tagállamokban;
14. rámutat arra, hogy a folyami információs szolgáltatások (RIS) jelentősen hozzájárulhatnak a belvízi hálózat hatékonyabb és biztonságosabb használatához és a többi szállítási móddal való összekapcsolásához; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a RIS-t tegyék a TEN-T többéves indikatív programjának részévé, valamint hogy a fenntartható logisztika elérése érdekében teljes egészében használják ki a RIS-ben rejlő lehetőségeket;
15. rámutat a tengerre való kijutás fejlesztésével, a belvízi utak és a tengeri rendszerek közötti közlekedési csomópontok ösztönözésével, és új, kombinált belvízi és tengerjáró hajókba – beleértve az innovatív tervezésű hajókba – történő befektetéssel a belvízi rendszer és tengeri közlekedés integrációjának szükségességére;

2006. október 26., csütörtök

16. felhívja a Bizottságot, hogy az érintett tagállamokkal és harmadik országokkal együttműködésben készítsen európai fejlesztési tervet, melynek része lenne egy naprakész leltár az európai belvízi szállítási útvonalak infrastruktúrájáról, valamint nyújtson több tájékoztatást a karbantartásra szoruló vízi utakról és más szükséges infrastrukturális javításokról; arra is felhívja a Bizottságot, hogy ennek elvégzésekor használja fel a tagállamokban készült tudományos tanulmányok és szakértői jelentések ténymegállapításait;

17. felhívja a Bizottságot, hogy a lehető leghamarabb, de legkésőbb 2006 végéig nevezzen ki egy, a már meglévő koordinátorok tapasztalataira támaszkodó európai TEN-T koordinátort a belvízi szállítás ügyében, az elsőbbséget élvező belvízi szállítási TEN-T projektek megvalósításának támogatására;

18. felhívja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy biztosítson valamennyi közérdekű belvízi szállítási projekt számára magasabb, legalább 20%-os preferenciális arányt és a több évre szóló TEN-T program keretén belül elsőbbséggel kezelje a közérdekű belvízi szállítási projekteket;

19. felhívja a tagállamokat, hogy vegyék figyelembe a belvízi szállítás lehetőségeit a szárazföld használatának megtervezésénél, valamint – a vízparti kereskedelmi és logisztikai területek fejlesztésének tevékeny ösztönzése érdekében – a szövetségi, regionális és helyi szintű gazdasági politikákban, melynek során vegyék számításba a fenntartható szállítást és az iparban, valamint az értékesítési ágazatban történő munkahelyteremtést is, valamint hogy az árumobilitás fokozása érdekében fordítsanak különös figyelmet a kiaknázatlan lehetőségekkel rendelkező kisebb vízi utaknak;

### **Flotta**

20. emlékeztet arra, hogy 2007-ben szigorúbban korlátozni kell a  $SO_x$ , a részecskék, a  $NO_x$  és a  $CO_2$  kibocsátásának megengedett értékeit, különösen az alacsony kéntartalmú üzemanyagok támogatásával; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a belvízi szállítás energiahatékonyságának javítása érdekében nyújtsanak ösztönzőket az üzemanyag-hatékony és környezetbarát motorok bevezetésének és használatának felgyorsítására a belvízi közlekedésben;

21. elismerve azt, hogy a kibocsátások szorosan kapcsolódnak a piacon hozzáférhető üzemanyagok minőségéhez, felkéri a Bizottságot, hogy nyújtson a lehető leghamarabb egy javaslatot, melyben szigorúbb normákat szab meg a belföldi hajózásban használható üzemanyagok tekintetében;

22. felkéri a Bizottságot, hogy nyújtson be 2007-ben javaslatot a határokon átnyúló együttműködést igénylő, az új igényeken alapuló európai érdekeltségű, a logisztika, a technológia és a környezet területén történő beruházások és innovatív koncepciók finanszírozására szolgáló Európai Belvízi Szállítási Innovációs Alap létrehozására; azon az véleményen van, hogy ezt az Alapot – a Naiades cselekvési program legfőbb eszközeként – egyharmad részben az ágazati alapnak (a 718/1999/EK rendelet alapján létrehozott már meglévő belvízi hajózási (tartalék)alpnak), egyharmad részben az EU-nak, és a maradék egyharmad részben a tagállamoknak kellene finanszíroznia; felhívja a Bizottságot, hogy az ágazattal szoros együttműködésben dolgozza ki az alap létrehozására vonatkozó feltételeket; rámutat arra, hogy a tájékoztató irodák támogatásának lehetőségét fontolóra kell venni;

23. hangsúlyozza, hogy ösztönözni kell a tiszta és hatékony hajók fejlesztését a 7. kutatási- és technológiafejlesztési keretprogramon belül; e tekintetben rámutat a különböző vízi utakon is alkalmazható hajók építésének fejlesztésekre, beleértve a korlátozott merülésű hajókat is, melyekkel a belvízi szállítás a természeti környezet károsítása nélkül még alacsony vagy változó vízállásnál is előmozdítható; ezzel kapcsolatban úgy véli, hogy különös figyelmet kell fordítani az információs és kommunikációs technológiákra, valamint a tervezésre, az ökohatékonyságra és a hajók felszerelésére;

### **Munkahelyek, képességek és arculat**

24. elismeri, hogy a belvízi szállítási ágazatban hiány van vállalkozókból és személyzetből, ami problematikus, tekintettel a jelenlegi személyzet idősödésére és az ágazat hiányzó vonzerejére;

**2006. október 26., csütörtök**

25. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy folytassák a legénységgel kapcsolatos követelmények és a hajómesteri bizonyítványok összehangolására irányuló erőfeszítéseiket, és szorgalmazzák a képzések kölcsönös elismerését, pl. az európai képzési keretrendszer alkalmazásával;
26. felhívja a Bizottságot, a folyami bizottságokat és a tagállamokat, hogy az ágazattal együttműködve modern és piacorientált képzési programokat fejlesszenek ki az ágazat számára, lehetőleg közös képzési normák használatával, valamint az olyan tengeri képzési programokkal együttműködésben, mint a „Leadership”, hogy vonzzák az új munkavállalókat a nemzetközi környezetben történő munkavállalásra, valamint hogy a karrier tekintetében vonzó távlatokat kínáljanak;
27. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy végrehajtsák a létező szociális jogszabályokat a jó munkakörülmények biztosítására;
28. megjegyzi, hogy még nem tudatosult kellőképpen, milyen lehetőségek rejlenek a belvízi áruszállításban, különös tekintettel e lehetőségek rugalmasságára és fenntarthatóságára;
29. elismeri, hogy a belvízi közlekedés teljes kihasználtsága és sikeressége érdekében ki kell fejteni, és hirdetni kell annak gazdasági értékeit és az abban rejlő lehetőségeket; ezért felszólít a belvízi közlekedést ösztönző meglévő irodák támogatására és a belvízi szállítási potenciállal rendelkező tagállamokban olyan új irodák létrehozására, melyek tanácsadással szolgálnak, és arra ösztönzik a szállítást igénybe vevőket, hogy a belvízi hajószállítást válasszák, és segítséget nyújtanak abban a hatóságoknak, hogy azonosítsák a problémákat és meghatározzák a követendő politikát;
30. javasolja, hogy ezt a meglévő struktúrákon és a közlekedés más módjainak előmozdítása során szerzett tapasztalatokból merítő, a belvízi szállítást előmozdító európai hálózatot integrálják egy, az intermodalitást előmozdító európai hálózatba, különösen tekintettel a rövid távú tengeri hajózás európai szintű előmozdítására;
31. felhívja a tagállamokat és az érintetteket, hogy az erre szánt közösségi finanszírozás hiányában vállalják e hálózat pénzügyi fenntarthatóságának biztosítását;
32. megjegyzi, hogy szükség van egy összehasonlítható piaci információkat nyújtó, az összes szereplőt magában foglaló európai piacfigyelő rendszerre, különösen az időben történő és felelős befektetési döntések lehetővé tétele, valamint az erős és a gyenge pontok azonosítása és a lehetséges új piacok felfedezése céljából;

**Az intézményes keret**

33. rámutat arra, hogy a belvízi szállítás növekedésének és fellendülésének kell az intézményes keretokről szóló jövőbeli viták középpontjában állnia; ezzel kapcsolatban hangsúlyozza, hogy a nemzetközi szervezetek szakértelmének felhasználása és a további bürokrácia elkerülése érdekében fontos figyelembe venni valamennyi érintett fél már megszerzett szaktudását;
34. fokozottabb és megerősített együttműködésre hívja a folyami bizottságokat és a Közösséget, amelyet egyetértési nyilatkozatban kell lefektetni, amely legalább az alábbiakat tartalmazza:
- a Naiades cselekvési program végrehajtása;
  - a belvízi szállítás területén szerzett tudás és humán erőforrás jobb cseréje a Közösség, a tagállamok és a folyami bizottságok között.

\*

\* \*

35. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalását a Tanácsnak és a Bizottságnak.