

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa”

COM(2006) 336 final

(2007/C 168/13)

2006. június 28-án az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2007. március 2-én elfogadta. (Előadó: Rafael BARBADILLO LÓPEZ.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. április 25-26-án tartott, 435. plenáris ülésén (az április 26-i ülésnapon) 150 szavazattal 2 ellenében, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 A hatékony szállítási ágazat létfontosságú ahhoz, hogy az EU megőrizhesse és megerősíthesse versenyképességét. A teherszállítást a kereskedelem és a jólét motorjának tekintik. Az összetett szállítási folyamatok korszerű irányítására van szükség a különböző szállítási módok együttműködése és hatékonysága érdekében.

1.2 A logisztika kulcsszerepet tölt be a fenntartható mobilitás biztosításában, továbbá a környezet és az energiahatékonyság javításában, a teherszállítás hatékonyabbá, eredményesebbé és versenyképesebbé tételében. A logisztika nem tekinthető a szállítási láncot ellenőrző és irányító egységnek, a fejlett logisztikai megoldások eredményes tervezést, irányítást, ellenőrzést és végrehajtást tesznek lehetővé az egyetlen módon alapuló, illetve a multimodális szállítási láncokban.

1.3 Az infrastruktúra képezi a szállítási belső piac fejlődése által igényelt fizikai hálózatot, amelynek optimalizálásához két kihívásnak kell megfelelni: egyrészt mérsékelni szükséges a túlterheltséget, másrészt pedig növelni kell az elérhetőséget az összes rendelkezésre álló finanszírozási forrás mozgósításával. Az infrastruktúra hatékony, ésszerű használata a fenntartható mobilitás elérésének záloga. Ugyanakkor az infrastruktúra használatának ésszerűsítésére tett valamennyi intézkedésnek logisztikai intézkedéseket is tartalmaznia kell a magánutasok számára vonatkozóan. A fenntartható mobilitás kulcsa nem kizárólag a teherszállításban rejlik.

1.4 A szállítási szolgáltatásoknak mind nyújtói, mind felhasználói alkalmaznak logisztikai eszközöket a szállítás optimalizálására, valamint a kereskedelmi ügyletek hatékonyabbá és eredményesebbé tételére, az üresen megtett kilométerek számának minimalizálása érdekében.

1.5 A szállítási logisztika hozzáértő és jól felkészült alkalmazottakat és vezetőket igényel, akik szakképzésben részesültek, és be tudják tartani az egészségügyi és biztonsági előírásokat; tervet kell tehát készíteni az alap- és a magas szintű logisztikai képzésekre a szociális partnerek érdemi bevonásával.

1.6 A szállítás nagy mennyiségű fosszilis üzemanyagot használ fel, elsőrendű feladatnak kell ezért tekinteni az üzem-

anyagtól való függésének csökkentését és széndioxid-kibocsátásának mérséklését. Ehhez egyedi, szállítási kutatási-fejlesztési és innovációs program alkotandó, amelyhez megfelelő források rendelendők az alternatív energiák felhasználásának előmozdítására. Ezenkívül olyan politikát kell alkalmazni, amely különbséget tesz a szállítási módok között – különösen adózási szempontból. Ez felgyorsítaná az új környezetbarát technológiák átvételét és gyakorlati felhasználását.

1.7 A logisztika az ágazat által végzett kereskedelmi tevékenységnek tekintendő; a hatóságoknak felelniük kell azon megfelelő általános feltételek kialakításáért, amelyek biztosítják, hogy az áruk hatékony, eredményes és versenyképes módon jussanak célba.

1.8 A rövid távú tengeri szállítás esetén az ágazat sikeresen vett részt a szűk keresztmetszetek és a megoldások azonosításában; e gyakorlat kiterjesztendő a többi szállítási módra is hasonló eredmények elérése érdekében.

1.9 Az új technológiák – elsősorban az európai műholdas navigációs rendszer, a Galileo – amelyek jövőbeli alkalmazásokat kínálnak majd a szállítmány nyomon követésére, jelentősen hozzájárulnak a hatékony, eredményes és korszerű logisztika kialakításához. A technológiai fejlődésnek azonban nem szabad a kereskedelem korlátjává válnia, hanem interoperábilisnak kell lennie szerte az EU-ban, és hozzáférhetőnek a kvk-k számára. A kutatás-fejlesztés és az innováció a hetedik keretprogram prioritása kell hogy legyen, mivel a technológiai újítás új utakat nyithat meg az ágazat számára.

1.10 A szállítási logisztikai statisztikáknak mélységükben kell lefedniük valamennyi szállítási módot és az azokhoz kapcsolódó szállítási tevékenységeket annak érdekében, hogy megbízható képet kapjunk a helyzetről és annak alakulásáról.

1.11 A vasúti közlekedés interoperabilitásából eredő problémák megoldandók abból a célból, hogy külön teherszállítási hálózat jöjjön létre, valamint hogy fejlesszük az irányítási rendszereket annak érdekében, hogy növeljük – más szállítási módokhoz viszonyítva – a vasúti szállítás hatékonyságát, teljesítményét és versenyképességét.

1.12 A minőségi mérőszámok és az egyablakos ügyintézés bevezetése segíti majd az európai szállítási logisztika fejlesztését, mivel a minőség EU-szintű mérése bizonyos egységességet fog nyújtani a logisztikai teljesítmény értékelésében, az adminisztratív eljárások összehangolt, egységes végrehajtása pedig egyszerűsíteni fogja a vámügyi formalitásokat.

1.13 Alapvetően fontos, hogy a különböző közlekedési ágakat bevonjuk az Európai Bizottság által jelenleg készített cselekvési terv megfogalmazásába, hogy elérhető legyenek célkitűzései.

2. Bevezetés

2.1 A logisztika kulcsszerepet tölt be a fenntartható mobilitás biztosításában, továbbá a tisztább környezet és a nagyobb energiahatékonyság elősegítésében, valamint a teherszállítás hatékonyabbá és eredményesebbé tételében.

2.2 A 2001. évi fehér könyv félidei felülvizsgálatakor az Európai Bizottság implicit módon elismerte a teherszállítási ágazat jelentős szerepét, amelyet a kereskedelem és a gazdasági fejlődés húzóerejeként tölt be az EU-ban.

2.3 A fehér könyv 2001. évi megjelenése és 2006. nyarán történt félidei felülvizsgálata között szerzett tapasztalatok azt mutatták, hogy a közúti szállítás nem nélkülözhető; igen kis sikerrel jártak a forgalom más szállítási módok felé való terelése irányuló kísérletek.

2.4 Az EU társadalmi és gazdasági fejlődése – melynek során ügyelni kell a környezetvédelemre – erősen függ a személyek és az áruk mobilitásától. Elképzeltetetlen lenne fejlődésről beszélni anélkül, hogy számításba vennénk annak szükségességét, hogy infrastrukturális hálózatot hozzunk létre és tartsunk fenn az EU növekvő igényeivel összhangban.

2.5 A fenntartható mobilitást elsősorban a szállítási hálózatok hatékonyan és ésszerűen történő használata biztosítja személyek és áruk fuvarozása esetén egyaránt.

2.6 A teherszállítás jelentős szerepet tölt be a fenntartható mobilitás biztosításában. A teherfuvarozás gyors növekedése bizonyosan hozzájárul a gazdasági fejlődéshez és a foglalkoztatáshoz; az ellenben kevésbé biztos, hogy csupán a teherszállítás okoz túlterheltséget, baleseteket, zajt, szennyezést, az importált fosszilis üzemanyagoktól való fokozott függést vagy energiavesztéseket.

2.7 Ezért minden, az infrastruktúrahasznaát ésszerűsítésére irányuló kezdeményezésnek a magánutas-szállítás infrastruktúrahasznaátára vonatkozóan is tartalmaznia kell logisztikai intézkedéseket, hogy kedvező feltételeket teremtsünk a tömeges szállítás természetes alkalmazásához. A fenntartható mobilitás kulcsa nem kizárólag a teherszállításban rejlik.

2.8 Sőt mi több, bebizonyosodott, hogy a társadalom nem öncélúan igényli a közúti közlekedést, hanem azért, mert napjainkig a leggyorsabb, legrugalmasabb és leghatékonyabb

közlekedési módnak bizonyult. Bár történtek erőfeszítések a közlekedés, illetve szállítás vasútra és tengeri útvonalakra terelése, az eredmények – a rövid távú tengeri szállítás és a folyami hajózás esetét kivéve – cseppet sem voltak kedvezőek.

2.9 Kevésbé tűnik ésszerűnek az a feltételezés, mely szerint a szállítási szolgáltatásokat nyújtó és az azokat igénybe vevő szereplők még nem alkalmazták az ügyleteik eredményességének és hatékonyságának javításához szükséges, a szállítási logisztika optimalizálását célzó eszközöket. Ugyanakkor a fejlett logisztikai megoldások elősegítik majd a különféle szállítási módok és azok kombinációi hatékonyságának fokozását.

2.10 Közép- és hosszú távon egyes szállítási módoknak sokkal inkább működő- és versenyképesnek kell lenniük, amennyiben azt szeretnénk, hogy a szállítási módok kombinációira vonatkozó politika spontán jelleggel kialakuljon a szállítási szolgáltatások igénybevevői meggyőződéseinek eredményeképpen. Emelni szükséges egyes szállítási módok alacsony hatásfokát versenyképességük fokozása és a többi szállítási módhoz viszonyított részarányuk növelése céljából.

2.11 A szállítási flották optimalizálják rakománnyal megtett útjuk mennyiségét, az üresen tett kilométerek számát a napi működéshez feltétlenül szükséges legalacsonyabb értéken tartva.

2.12 Mindig nehéz lesz a szállítmány származási helye és úti célja közötti, rakománnyal való ellátottság egyensúlyhiányát kijavítani, még fejlett logisztikai megoldásokkal is: mindig kiegyenlíttelen marad a bejövő és a kimenő szállítmány mennyisége, a szállítási megoldásoktól függetlenül. Egyetlen szállítási mód révén sem kerülhető meg annak szükségessége, hogy a visszaútra is találjanak szállítmányt.

2.13 Ami a környezetbarátabb közlekedési módok alkalmazását illeti az Európai Bizottság energiahatékonysági cselekvési tervével⁽¹⁾ összhangban, megjegyzendő, hogy az Európai Bizottság által a közlekedés és a környezet témájában készített tanulmányok nem tesznek különbséget a közúti közlekedés terén a magán- és a közcélú módok között, pedig ez szemléltetné az intenzív, korlátlan személyautó-használat kedvezőtlen hatását az utak túlterheltségére, a szennyezésre, az energiafogyasztásra stb.

2.14 A logisztikának a szállítási politikába való beépítése egyáltalán nem új. A logisztikai ágazatban a legnagyobb előrelépés a hagyományos szállítási cégek piaci követelményekhez való alkalmazkodásának köszönhető. A logisztika fő fejlődése lényegében abból ered, hogy a szállítási vállalatok rugalmasan alkalmazkodnak az egyéb termelési ágazatok által kiváltott külső tényezőkhöz.

2.15 A szállítási cégek és ügyfelek elsőként alkalmaznak logisztikai támogató intézkedéseket. A logisztika nem tekinthető a szállítási láncot ellenőrző és irányító egységnek: a cégek építenek be logisztikai intézkedéseket döntéseikbe és lépéseikbe kereskedelmi kapcsolataik viszonylatában.

⁽¹⁾ COM(2006) 545 final: A Bizottság közleménye – Energiahatékonysági cselekvési terv: a lehetőségek kihasználása.

2.16 A több millió eurós forgalom miatt gyakran túlhangsúlyozzák a logisztikai ágazat értékét, és külön tevékenységnek tekintik. Ez a nézet azonban nem veszi figyelembe azt a tényt, hogy e forgalom legnagyobb része szállításból és ahhoz kapcsolódó tevékenységekből ered; ez az az ágazat, amely ténylegesen beruház állóeszközökbe, állja a fix költségeket és mozgatja az árut.

2.17 Az Európai Bizottság és a Parlament hozzáadott értéket teremthet az európai teherszállítási logisztika fejlődése számára azzal, ha sikeresen hoz létre működési keretet a szállítási módok szétválasztása nélkül. Kedvező légkört kell teremteniük, amely lehetővé teszi a szállítási módok egymáshoz való közelítését a módok bármelyike számára káros intézkedés nélkül.

3. Általános megjegyzések

3.1 Amint az már máshol is megfogalmazódott, a fehér könyv felidei felülvizsgálatának kulcsa a módköziség, vagyis a különböző szállítási módok hatékony alkalmazása külön és kombináltan egyaránt, ami leginkább biztosítja a mobilitás és a környezetvédelem egyaránt magas szintjének elérését.

3.2 Az EGSZB üdvözlí, hogy a közlemény kiemeli annak szükségességét, hogy az egyes szállítási módok optimálisan kiegészítsék egymást egy hatékony, zökkenőmentesen működő, a közlekedés igénybevevői számára a lehető legjobb szolgáltatások nyújtására képes, európai közlekedési rendszer keretei között. Korai lenne azonban kijelenteni, hogy a jelenlegi termelési rendszerek mellett létezne napjainkban versenyképes alternatívája a közúti teherszállításnak bizonyos útvonalaktól eltekintve.

3.3 Az EGSZB azzal is egyetért, hogy a teherszállítási logisztika fejlesztésének mindenekelőtt kereskedelmi tevékenységnek és az ágazat által teljesítendő feladatnak kell lennie; a hatóságoknak a megfelelő keretfeltételek megteremtéséért kell felelniük, a kereskedelmi logisztika belső kialakítását a vállalatokra hagyva.

3.4 Az EGSZB úgy véli, hogy a logisztikai szempont bevezetése a szállítási politikába a különféle szállítási módok kellő tiszteltetésben tartását igényli majd; a logisztikai szempontoknak egyszerűen a döntéshozatal alapjául szolgáló tényezőknek kell lenniük.

3.5 Az EGSZB úgy látja ezenkívül, hogy amennyiben a szállítási módok megfelelően kiegészítik egymást és fejlett logisztikai megoldások állnak rendelkezésre, akkor eredményes tervezésre, irányításra, ellenőrzésre és végrehajtásra van lehetőség az egyetlen módon alapuló, illetve a multimodális szállítási láncokban is.

3.6 Az Európai Bizottságnak nagyobb súlyt kellene helyezni azon erőfeszítésekre, amelyeket az egyes szállítási módok terén kellene tenni a hatékonyság és a teljesítmény optimalizálására. Szükség van tehát mind a tengeri, mind pedig a vasúti szállítás ösztönzésére az ágazatok versenyképességére (nem pedig dere-

gulációjára) való összpontosítás révén, tehát nem a többi szállítási mód „büntetése” révén. A közúti szállítást az egyéb szállítási módok lényeges szövetségeseinek kell tekinteni, megerősítve a koordinációt és a módköziséget, és olyan intézkedéseket fogantatva, amelyek révén a jövőben is kellő rugalmassággal és díjazás mellett nyújthatja szolgáltatásait.

3.7 A szállítási politikának elkötelezettséget kell mutatnia a minőség, a biztonság, a környezetvédelem és a szállítási hatékonyság iránt, és biztosítania kell, hogy az igénybevevő szabadon dönthesse a számára leginkább megfelelő szállítási módot illetően.

3.8 Amint az a közleményben olvasható, olyan érdekes tendenciák alakultak ki a legutóbbi néhány év során, mint a logisztikai tevékenységek kiszervezése. A megbízók és a szolgáltatók ilyen együttműködése magas szintű szervezeti és informatikai integrációval párosul.

4. Tevékenységi területek

4.1 A szűk keresztmetszetek és megoldásaik azonosítása

4.1.1 Az EGSZB véleménye szerint a lehetséges szűk keresztmetszetek és megoldásaik meghatározásához lényeges az érintett szereplők bevonása, valamint az ismeretek és a legjobb gyakorlatok megosztása, továbbá a politikaalkotás terén folytatott együttműködés.

4.1.2 Annak ellenére, hogy sikeresen azonosították és kezelték a szűk keresztmetszeteket a rövid távú tengeri szállítási ágazatban, egyelőre – amint az a közleményben olvasható – nem alakult ki átfogó kép a teherszállítási logisztika gyorsabb európai fejlődését gátló, konkrét akadályokról.

4.1.3 Felismerték ugyanakkor, hogy számos, különböző tényező közvetlenül érinti a közúti szállítási ágazatot, korlátozva annak működőképességét, továbbá, hogy hiányoznak a tárgyra vonatkozó harmonizált jogszabályok, amelyek fontosak lennének a tisztességes és versenyképes piac kialakításához a kibővült EU-ban.

4.2 Információs és kommunikációs technológia (IKT)

4.2.1 Az intelligensen tervezett szállítási rendszerek hozzájárulnak az infrastruktúra hatékonyabb és ésszerűbb felhasználásának biztosításához, és így a balesetek számának és a túlterheltségnek a csökkentéséhez, valamint a környezet védelméhez.

4.2.2 A Galileo nevű európai műholdas navigációs rendszer, amely 2010-től kezdve üzemel majd, olyan jövőbeli alkalmazásokat fog nyújtani valamennyi szállítási mód számára, mint például a szállítmány nyomon követése; az „Intelligens autó” (?), amely elősegíti az új technológiák járművekben való alkalmazását; a SESAR-program, amely hozzájárul majd a légiforgalmi irányítás javításához az egységes európai légtérben; továbbá az ERTMS-rendszer, amely fokozni fogja a nemzeti vasúthálózatok közötti interoperabilitást, és kedvezően hat majd a logisztikára.

(?) A Bizottság közleménye: Az „Intelligens autó” kezdeményezés – A gépjárművek intelligenciájának, biztonságának és tisztaságának fokozása érdekében alkalmazott információs és kommunikációs technológiákkal kapcsolatos ismeretterjesztés – COM (2006) 59 final.

4.2.3 Ésszerűnek tűnne az egységes piac integritásának biztosítása érdekében, hogy a bevezetett műszaki megoldások ne váljanak a kereskedelem korlátaivá, hanem kiegészítő jelleggel fejlődjenek szerte az EU-ban, interoperábilis szabványok alapján. A gyártók és a szolgáltatók által széles körben elfogadott, egységes szabványok, illetőleg a különböző rendszerek közötti szinergiák kulcsszerepet játszanak a logisztika hatékonyságának növelésében.

4.2.4 Fontos a technológiával és a szoftverekkel kapcsolatos induló költségek felmérése, valamint az, hogy ezek ne gátolják a kkv-k teljes piaci részvételét.

4.2.5 Az EGSZB egyetért azzal, hogy a teherszállítási logisztikának továbbra is kutatási prioritásnak kell maradnia a hetedik keretprogram vonatkozásában, mivel a korszerű technológiái innováció új utakat nyithat meg az ágazat előtt.

4.3 Logisztikai képzés

4.3.1 Az EGSZB úgy látja, hogy a szállítási logisztikai képzést nem szabad korlátozni: sőt, körét ki kellene terjeszteni úgy, hogy az a szállítással és a logisztikával elkülönülő, egymást kiegészítő tárgyként foglalkozzon.

4.3.2 Hasznos lenne a logisztika körébe tartozó kompetenciák egyértelmű meghatározásának kidolgozása, mivel egyelőre nincsenek e területre vonatkozó statisztikai adatok vagy világos definíciók. A szociális partnerek tehát kulcsszerepet játszanak a megfelelő képzési keret kialakításában.

4.4 Statisztikai adatok

4.4.1 Az EGSZB úgy véli, hogy nem szabad megelégednünk a logisztika korlátozott, statisztikai szemléletével, hanem közelebbről meg kell vizsgálnunk a különböző szállítási módokat és az azokkal kapcsolatos tevékenységeket.

4.4.2 Jó, ha megbízható képpel rendelkezünk a helyzetről és annak időbeli alakulásáról, a szállítás és a raktározás szerepe azonban nem hagyható figyelmen kívül. A 2008-2012 közötti időszakra szóló közösségi statisztikai program ⁽³⁾ rámutat arra, hogy az európai uniós statisztikák egyik javítandó szempontja a szállítási módok (elsősorban a közúti szállítás) szerinti bontás vizsgálata.

4.5 Az infrastruktúra használata

4.5.1 Az infrastruktúra minősége kulcsfontosságú a teherszállítási logisztikában.

4.5.2 Az EU társadalmi és gazdasági fejlődése erősen függ a személyek és az áruk mobilitásától.

4.5.3 A transzeurópai közlekedési hálózatok lényeges tényezőt jelentenek a belső közlekedési piac fejlődése szempontjából, e hálózatok körülményei azonban nem azonosak valamennyi uniós tagállamban. Ebben az összefüggésben azt is meg kell említeni, hogy nem az összes transzeurópai közlekedési hálózatra jellemző a túlterheltség, ezért különböző problémákkal kell szembenéznünk.

4.5.4 Az EGSZB egyetért azzal, hogy a módközi logisztikai láncok hozzájárulhatnak a túlterheltség megszüntetéséhez bizonyos folyosókon úgy, hogy a különböző módok infrastruktúrája optimálisan legyen felhasználható, mind az egyetlen módra vonatkozó, mind a multimodális megközelítés szerint.

4.5.5 Az EGSZB úgy véli, hogy célszerű lenne számításba venni az egyes távoli vagy legkülső régiók és országok helyzetéből adódó problémákat is. E területek megfelelő lefedettsége érdekében létfontosságú a transzeurópai hálózatok létrehozására tervezett menetrend felgyorsítása és az e célra elkülönített uniós költségvetési keretek növelése, mivel e hálózatok megkönnyítik többek között a Pireneusokon és az Alpokon keresztüli forgalmat, amely vidékek e szempontból különösen jelentősek. A jobb globális elérhetőség javítani fogja a regionális fejlődés lehetőségeit, és ennek következtében növelni fogja e területek versenyképességét.

4.5.6 A költségvetési keretek növelésével párhuzamosan az Európai Uniónak fontolóra kellene vennie a vegyes finanszírozási rendszer ösztönzését az infrastruktúra kiépítése és karbantartása terén, mivel az stabilitást és jogi garanciákat nyújtana a magántőke bevonásához, feltéve, hogy a díjszabási politikák tisztetben tartják valamennyi szereplő érdekeit.

4.5.7 Ha a szűk keresztmetszetet a kellő infrastruktúra hiánya vagy nem megfelelő használata okozza, megoldásra van szükség.

4.6 Szolgáltatási teljesítmény

4.6.1 A minőség elismerése

4.6.1.1 Hasznos lenne az ágazat számára teherszállítási logisztikai mutatók bevezetése a szolgáltatási minőség európai szintű értékelésére és ellenőrzésére, feltéve, hogy a vállalatok és a szolgáltatást igénybevevők által használható, összehasonlítható eszköz marad.

4.6.1.2 Európai mutatók együttesének meghatározása valóban egységességet teremtené a logisztikai teljesítmény mérésében.

4.6.1.3 Az EGSZB úgy látja azonban, hogy az új minőségjelölések kialakítása nem szabad, hogy növelje a bürokráciát, és szükségtelen többletköltséget okozzon az ágazat számára.

⁽³⁾ COM(2006) 687 final: Javaslat európai parlamenti és tanácsi határozatra a Közösség 2008-2012-ig tartó statisztikai programjáról.

4.6.2 Vasúti teherszállítási szolgáltatások hálózata

4.6.2.1 Az EGSZB egyetért azzal, hogy az egyedi teherszállítási folyosókat lehetővé tevő vasúti teherszállítás-orientált hálózat megalkotását célzó intézkedés önmagában nem oldaná meg – bár enyhítené – a megbízhatóság és hatékonyság hiányát, amelyet többek között az elégtelen műszaki és adminisztratív interoperabilitás okoz.

4.7 A multimodális láncok ösztönzése és egyszerűsítése

4.7.1 Az „egyablakos” ügyintézés és a Közös Európai Tengeri Térség

4.7.1.1 Az EGSZB támogatja az „egyablakos” ügyintézés vagy logisztikai folyamatok bevezetését, különösen a multimodális folyamatok tekintetében, ahol valamennyi vámügyi (és ehhez kapcsolódó, egyéb) formalitást összehangoltan végeznek.

4.7.2 A multimodális logisztika támogatása

4.7.2.1 Az EGSZB támogatja a 21 rövid távú tengeri szállítást ösztönző központ hálózatának fejlesztését, valamint a multimodális logisztikai megoldások ösztönzését a szárazföldi szállítási láncokban.

4.7.3 Felelősség a multimodális szállítási láncokban

4.7.3.1 Az EGSZB egyetért azzal, hogy – bármilyen megoldást találjanak is a felelősségre Európában – az Európai Bizottságnak azt is meg kellene vizsgálnia, milyen hozzáadott értéket jelent a szállítási dokumentumok szabványosítása a multimodális szállítási műveletek esetében.

4.8 Rakodási egységek

4.8.1 Az Európai Bizottság azon kezdeményezése, amely szerint közös európai szabványok javasolnának a módközi rakodási egységekre az EU-n belüli szállítás esetében (*), a rakodási egységek súlyára és kiterjedésére jelenleg alkalmazott gyakorlatok harmonizálásának eszköze lenne, azonban ennek eléréséhez figyelembe kell venni a szállítási hálózatok jelenlegi sajátosságait, valamint azt is meg kell fontolni, hogy ezek az intézkedések nem veszélyeztetik-e a biztonságot.

5. Az elővezető út

5.1 A 2007-ben megalkotandó teherszállítási logisztikai cselekvési tervnek – az Európai Bizottság bármilyen szabályozási kezdeményezését megelőzően – meg kell vizsgálnia a különböző, érintett szállítási módok képviselőitől érkező javaslatokat.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 26-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

MELLÉKLET

A szekcióvélemény következő pontját, amelynél a támogató szavazatok száma az összes leadott szavazat legalább egynegyede volt, a plenáris ülésen elfogadott módosító indítvány javára elutasították.

4.5.8. pont:

A 4.5.8. pont törlendő.

~~4.5.8. „Az EGSZB azt javasolja, hogy a nemzeti hatóságok által bevezetett időleges forgalomkorlátozásokat helyettesítsék az Unió által összehangolt korlátozásokkal, amihez közösségi szabályok elfogadására lenne szükség. Ez az intézkedés összehangolható lenne egy olyan minimális transzeurópai közúthálózat meghatározásával, amely korlátozásoktól mentes, és amelyen a közúti forgalom akadály nélkül folyhatna, mindez annak szem előtt tartásával, hogy az összeegyeztethető legyen a hálózatok fuvarozókon kívüli használóinak szükségleteivel.”~~

A szavazás eredménye:

93 szavazat a pont törlése mellett,

49 ellene,

10 tartózkodott.

(*) A COM(2004) 361 finallal módosított COM(2003) 155 final.