

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 a rövid távú tengeri szállítás ösztönzésére irányuló program felülvizsgálatáról [COM(2003) 155 final]”

COM(2006) 380 final

(2007/C 168/14)

2006. július 13-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 22-én elfogadta. (Előadó: Eduardo Manuel Chagas.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. április 25-26-án tartott, 435. plenáris ülésén (a 2007. április 25-i ülésnapon) 108 szavazattal, 2 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1 Az EGSZB mindig is következetesen támogatta a rövid távú tengeri szállítás fejlesztését célzó intézkedéseket az ebben a szállítási módban rejlő növekedésserkentő és munkahelyteremtő potenciál miatt, továbbá azért, mert a rövid távú tengeri szállítás a többi, kevésbé környezetbarát szállítási mód alternatívájaként elősegíti a közutakon kialakuló torlódások, balesetek, valamint a zaj és a légszennyezés csökkentését.

1.2 A 2003-ban előterjesztett programról alkotott véleményében az EGSZB hangsúlyozta, hogy biztosítani kell a tájékoztatási központok létfontosságú szerepét az ágazattal való kapcsolattartásban, és meg kell könnyíteni az intermodális logisztikai rendszerbe történő integrációt. Az EGSZB nagyobb erőfeszítést tart szükségesnek a tagállamok és a szociális partnerek részéről a tájékoztatási központok hálózatának kialakítása terén.

1.3 Az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak sürgősen felelősséget kell vállalniuk azíránt, hogy a különböző szállítási módok fejlődése számára kedvező körülményeket teremtsenek, nemcsak az intermodalitást elősegítő infrastruktúra biztosításával, hanem egyben azáltal is, hogy kitöltik azt az űrt, amelyet az ágazat arra való képtelensége teremt, hogy megbirkózzon a nem pusztán gazdasági, hanem egyben társadalmi és környezeti fenntarthatóságot célzó valódi többlet-együttműködés hiányával.

1.4 Az EGSZB nyugtázza a rövid távú tengeri szállítás ösztönző programban javasolt cselekvések révén elért eredményeket, és a többi tervezett cselekvés gyors végrehajtását tartja szükségesnek, különös tekintettel a feltárt akadályok leküzdésére. A tájékoztatási központok fejlesztése és tevékenységi körük olyan irányú kiterjesztése, hogy az magába foglalja a szárazföldi multimodalitást és az ahhoz kapcsolódó logisztikát, hozzásegíthet a kívánt eredmények eléréséhez.

1.5 Az EGSZB véleménye szerint a közleménynek említést kellene tennie egy Közös Uniósi Tengeri Térség létrehozásáról. Ez a lépés döntő hozzájárulást jelenthetne ahhoz, hogy a rövid távú tengeri szállítás kiemelt szerepet kapjon a Közösségen belüli áruszállításban. Teljesen logikusnak tűnik, hogy az uniós kikötők

közötti szállítást belföldi és ne nemzetközi szállításként kezeljék, ami az egyszerűbb vámügyintézés révén nyilvánvaló előnyökkel járna.

2. Háttér

2.1 2003-ban az Európai Bizottság elfogadott egy, a rövid távú tengeri szállítás ösztönzésére irányuló programot ⁽¹⁾. A program a Közlekedési Miniszterek Tanácsa által az Európai Bizottsághoz és a tagállamokhoz intézett azon felhívásra adott válaszként született meg, mely a rövid távú tengeri szállítás növekedését és a létező intermodális szállítási láncokba való eredményes integrálását jelölte meg célként.

2.2 A program 14 cselekvést tartalmazott, melyek közül öt jogi természetű volt, négy technikai, másik öt pedig működési jellegű. A cselekvésekhez határidővel ellátott gyakorlati intézkedések kapcsolódtak.

2.3 Az akkor elfogadott véleményében ⁽²⁾ az EGSZB kiemelte „az Európai Bizottság által javasolt határidők szigorú betartásának szükségességét”, és rámutatott, hogy „bizonyos torlódások felszámolása nélkül a rövid távú tengeri szállítás nem juthat el az intermodalitásig”.

3. Az európai bizottsági közlemény

3.1 A jelenlegi európai bizottsági közlemény felülvizsgálja a 2003-ban előterjesztett programban rögzített intézkedések végrehajtásának állapotát, értékeli az eddig elért eredményeket, és kijelöli az előrelépés irányát.

3.2 Jogalkotási intézkedések

– Irányelv a tengeri szállításra vonatkozó jelentések egyes formai követelményeiről (IMO-FAL) ⁽³⁾: az irányelv nemzeti jogba történő átültetése csaknem lezárult.

⁽¹⁾ COM(2003) 155 final.

⁽²⁾ CESE 1398/2003, előadó: E. M. CHAGAS. HL C 32., 2004.2.5.

⁽³⁾ A Nemzetközi Hajózási Szervezet átutazási formanyomtatványai.

- A Marco Polo támogató program (a tengeri autópályák felvétele az egyedi cselekvések közé: a tengeri autópályák fogalmát itt határozták meg véglegesen; az első tengeri autópályákon 2010-ben indul el a forgalom) félig megvalósult.
- Az Európai Bizottság intermodális rakodási egységekre vonatkozó irányelvjavaslata még végleges elfogadásra vár.
- A 2005/33/EK irányelv továbbfejlesztett környezeti teljesítményt vezet be, különösen az SO_x-, az NO_x- és a szemcsés-anyag-kibocsátás területén.

3.3 Technikai cselekvések

- Elkészült az *Útmutató a vámeljáráshoz a rövid távú tengeri szállítás esetén*.
- A rövid távú tengeri szállítás mainál sikeresebbé tételét gátló akadályok azonosítása és elhárítása (például az adminisztratív akadályok felszámolása) félig megvalósult.
- A közösségi vámeljáráások nemzeti alkalmazásának és informatizálásának közelítése: az új számítógépes árutovábbítási rendszer (NCTS) 2003 óta működik. A cselekvés félig megvalósult.
- Kutatás és technológiai fejlesztés: a rövid távú tengeri szállítás tematikus hálózata, a REALISE 2005 végén befejezte munkáját. A cselekvés félúton van a megvalósítás felé.

3.4 Működési cselekvések

- Egyablakos adminisztratív ügyintézőhelyek: a cselekvés több mint félig megvalósult.
- A rövid távú tengeri szállítás tájékoztatási központjait a nemzeti hajózási hatóságok képviselői alkotják, amelyek az Európai Bizottsággal konzultálnak: a cselekvés több mint félig megvalósult.
- Az Európában működő, rövid távú tengeri szállítását ösztönző központok semleges, pártatlan tanácsadást végeznek a rövid távú tengeri szállítás igénybevételével kapcsolatban. A cselekvés több mint félig megvalósult. Folytatódik majd a központok földrajzi hatókörének kiterjesztése, hogy legalább pénzügyi biztonságuk garantálható legyen.
- A rövid távú tengeri szállítással kapcsolatban kialakult kép javítása (például az európai rövid távú tengeri szállítási hálózaton keresztül): a cselekvés több mint félig megvalósult.
- Statisztikai információk: az első eszköz, amelyet jelenleg már tesztelnek az Eurostatnál, következetes összevetést tenne lehetővé a szállítási módok között. A jelenlegi átváltási mátrix további finomításra szorul.

3.5 Az Európai Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a javasolt intézkedések megfelelően bizonyultak, ám úgy véli, hogy bizonyos esetekben új célokat kell meghatározni új határidőkkel. Más területeken a célok pontosítására vagy kibővítésére törekszik. Azt is jelzi, hogy a közösségi kikötőket jobban kell integrálni a logisztikai láncba.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB mindig is következetesen támogatta a rövid távú tengeri szállítás fejlesztését célzó intézkedéseket az ebben a szállítási módban rejlő növekedésserkentő és munkahelyteremtő potenciál miatt, továbbá azért, mert a rövid távú tengeri szállítás a többi, kevésbé környezetbarát szállítási mód alternatívájaként elősegíti a közutakon kialakuló torlódások, balesetek, valamint a zaj és a légszennyezés csökkentését.

4.2 A rövid távú tengeri szállítás ösztönzését célzó, egymást követő programok és intézkedések jelentős eredményekhez vezettek. Ezek elsősorban a 2000 óta átlagban 3,2 %-os (a konténeres teherszállítás esetében 8,8 %-os) éves növekedési ütemben tükröződnek, másodsorban pedig számos olyan akadály felszámolásában, amelyekről kiderült, hogy gátolják az ágazat további fejlődését: az eredetileg 161 torlódásból mára csak 35 maradt. Valószínűleg ez utóbbiak közé tartoznak a legnehezebben felszámolható akadályok, vagyis további határozott lépésekre van szükség.

4.3 A Tanács 2006. december 11-i ülésén egy sor következtetést, valamint a jogi keretre vonatkozó ajánlásokat fogadott el az európai bizottsági közleménnyel kapcsolatban. Ezek célja a rövid távú tengeri szállítás fejlesztésének és ösztönzésének, illetve a tagállamok és az Európai Bizottság közötti együttműködésnek az erősítése, továbbá a féldíós felülvizsgálatban javasolt intézkedések általában vett támogatása.

4.4 A program eredményeit mintegy három évvel annak elfogadása után értékelve az Európai Bizottság úgy véli, hogy az „több mint félig megvalósult”, noha azt is kijelenti, hogy a rövid távú tengeri szállítását szorosabban kell integrálni a „logisztikai szállítási láncba”. Az derül ki azonban, hogy a javasolt intézkedések jelentős részének már meg kellett volna valósulnia. Az ilyen késések egyik példája a 14. cselekvés (statisztikai információk), amelyet már egy 1992-es közleményben is javasoltak. Az első eszközt most tesztelik az Eurostatnál.

4.5 A 2003-ban előterjesztett programról alkotott véleményben (*) az EGSZB hangsúlyozta, hogy biztosítani kell a tájékoztatási központoknak az ágazattal való kapcsolattartásban játszott létfontosságú szerepét, és meg kell könnyíteni az intermodális logisztikai rendszerbe történő integrációt. Az EGSZB nagyobb erőfeszítést tart szükségesnek a tagállamok és a szociális partnerek részéről a tájékoztatási központok hálózatának kialakítása terén.

4.6 Nem világos, hogy valójában létezik-e „multimodális szállítási lánc”, bár az Európai Bizottság használja ezt a kifejezést: a különböző logisztikai rendszerek és intermodális hálózatok összessége önmagában nem tekinthető multimodális láncnak. A koherens és fenntartható közösségi szállítási politika kialakításának és fejlesztésének nyilvánvalóan a különböző szállítási ágak közötti koordináció és együttműködés hiánya képezi a fő akadályát.

(*) Lásd a 2. lábjegyzetet.

4.7 Az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak sürgősen felelősséget kell vállalniuk aziránt, hogy a különböző szállítási módok fejlődése számára kedvező körülményeket teremtsenek, nemcsak az intermodalitást elősegítő infrastruktúra biztosításával, hanem egyben azért is, hogy kitöltik azt az űrt, amelyet az ágazat arra való képtelensége teremt, hogy megbirkózzon a nem pusztán gazdasági, hanem egyben társadalmi és környezeti fenntarthatóságot célzó valódi többlet-együtműködés hiányával.

5. Részletes megjegyzések

5.1 Jogalkotási intézkedések

5.1.1 A javasolt intézkedések közül csak az új európai intermodális rakodási egységek bevezetése nem valósult meg. Számos gazdasági szereplő komoly fenntartásainak adott hangot a javaslattal kapcsolatban, hangsúlyozva, hogy a rakodási egységek új modelljeit nem pusztán európai, hanem nemzetközi szinten kellene elfogadni. Ezen – megfelelő választ igénylő – aggályok némelyikére az EGSZB is felhívta a figyelmet. Az Európai Bizottság nemrég újra megnyitotta a vitát ezzel a javaslattal kapcsolatban, és úgy tűnik, hogy egy azt biztosítani hivatott kiigazítás, hogy egy új konténermodell bevezetése ne feltétlenül vonja maga után a létező modellek megváltoztatását, választ adhat a hangoztatott aggályok némelyikére.

5.1.2 A Marco Polo-programnak továbbra is fontos szerepet kell játszania az új és már létező járatok finanszírozásában és fejlesztésében. A tengeri autópályák felvétele az egyedi cselekvések közé hozzájárulhatna ehhez. Továbbra is van némi bizonytalanság a tengeri autópályák koncepciója körül. Miközben támogatásra érdemes az az ötlet, hogy ne korlátozzuk alkalmazásukat a TEN-T-re, fontos, hogy átlátható módon kerüljenek bevezetésre, és ne okozzanak versenytorzulást.

5.1.3 A környezeti teljesítmény terén tett ágazati erőfeszítések pozitív eredményeket produkálnak. További teljesítményfokozásra van azonban szükség, függetlenül az egyéb szállítási módokkal való összevetés eredményeitől. Fel kell gyorsítani és aktívan ösztönözni kell a tisztább üzemanyag és motorok terén végzett kutatásba és fejlesztésbe történő beruházást. E terület közösségi szabályozását felül kell vizsgálni a lehetséges fejlesztésekkel összhangban. A közösségi hajópark bizonyos szegmenseinek korszerűsítése is beruházásokat igényel.

5.1.4 Az EGSZB nem érti, hogy a tárgyalat közlemény miért nem említi meg a Közös Uniós Tengeri Térséget, amellyel pedig más dokumentumok, így a jövőbeli tengeri politikáról szóló zöld könyv, a 2001. évi fehér könyv felülvizsgálata és az árulogisztikáról szóló közlemény, részletesen foglalkoznak. Ez a lépés döntő hozzájárulást jelenthetne ahhoz, hogy a rövid távú tengeri szállítás kiemelt szerepet kapjon a Közösségen belüli áruszállításban. Teljesen logikusnak tűnik, hogy az uniós kikötők közötti szállítást belföldi és ne nemzetközi szállításként kezeljék, ami az egyszerűbb vámügyintézés révén nyilvánvaló előnyökkel járna.

5.2 Technikai cselekvések

5.2.1 EGSZB nyugtázza a javasolt technikai cselekvések révén elért eredményeket, és gyors végrehajtásra ösztönzi az Európai Bizottságot és a tagállamokat. Különösen fontos, hogy a különböző hatóságok között kapcsolatot tartó csoportok folytassák arra irányuló munkájukat, hogy közös megoldásokat találjanak a megmaradó akadályok felszámolására.

5.3 Működési cselekvések

5.3.1 Az intézkedések végrehajtásával kapcsolatban az Európai Bizottság egyik fő következtetése az, hogy a rövid távú tengeri szállítást ösztönző központok hatályát ki kell terjeszteni, oly módon, hogy az magába foglalja a szárazföldi multimodalitást és az ahhoz kapcsolódó logisztikát. Nagyon fontos a különböző logisztikai szegmensek közötti együttműködés ösztönzése és ezáltal felgyorsítása.

5.3.2 Hasonlóképpen, a kapcsolattartó csoportok segíthetnének a helyi és/vagy regionális megoldások kialakításában a rövid távú tengeri szállítás teljesítménynövelésének útjában álló akadályok felszámolása érdekében. Ösztönözni kell a szociális partnerek, valamint a Hajózási Ágazatok Fóruma (MIF) bevonását.

5.3.3 Fontos elem a megbízható, összehangolt és teljes körű tájékoztatás. Ahogy már említettük, ezt az igényt már egy 1992-es közlemény is kiemelte. Az EGSZB elismeri a közel-múltban elért eredményeket, és azt várja az Európai Bizottságtól és a tagállamoktól, hogy több figyelmet szenteljenek ennek a kérdésnek.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 25-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS