

2007. szeptember 5., szerda

3. úgy ítéli meg, hogy az 1546/2006/EK bizottsági rendelet rendelkezéseit nem hajtották egységesen és következetesen végre az Európai Unió összes repülőterén, és kéri e rendeletek végrehajtását;
4. tudomásul veszi a repülőtereknek és az üzemeltetőknek az 1546/2006/EK rendelet végrehajtásából származó megemelkedett költségeit;
5. miközben elismeri a szigorú biztonsági intézkedések szükségességét, felhívja a figyelmet a légi utasok azon költségeire, amelyek személyes vagyontárgyaiknak az 1546/2006/EK rendelet végrehajtása során történő elkobzásából erednek;
6. elismeri az 1546/2006/EK rendelet által az utasoknak, elsősorban az átszálló utasoknak, valamint az üzemeltetőknek okozott jelentős kényelmetlenségeket és kellemetlenségeket;
7. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy az 1546/2006/EK rendeletből eredő költségek valószínűleg nincsenek arányban a rendelet biztonsági szempontú hozzáadott értékével;
8. felszólítja a Bizottságot, hogy az EK-Szerződés 232. cikkére tekintettel tegye közzé és a polgárok számára hozzáférhetővé a rájuk vonatkozó tiltások és korlátozások szó szerinti szövegezését, az azok alóli kivételek listáját, valamint az intézkedés okait;
9. felszólítja a Bizottságot, hogy sürgősen vizsgálja felül és – ha további döntő tény nem kerül napvilágra – helyezze hatályon kívül a (folyadékok légi járművekre történő felviteléről szóló) 1546/2006/EK rendeletet;
10. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

P6_TA(2007)0375

Az áruszállítás logisztikája Európában, a fenntartható mobilitás kulcsa

Az Európai Parlament 2007. szeptember 5-i állásfoglalása Európai teherszállítási logisztika – a fenntartható mobilitás kulcsa (2006/2228(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az új lisszaboni stratégiára – amelynek sikeres megvalósításához elengedhetetlen egy hatékony logisztikai rendszer –, valamint a közlekedési ágazatnak a lisszaboni stratégiához való hozzájárulásáról szóló tanácsi következtetésekre,
- tekintettel az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyve félidei felülvizsgálatára (COM(2006)0314), amelynek egyik fejezete a szállítási logisztikáról mint az intelligens mobilitás eszközéről szól,
- tekintettel az Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa című bizottsági közleményre (COM(2006)0336),
- tekintettel a 2007. évi tavaszi Európai Tanács-hoz való hozzájárulásról a lisszaboni stratégia kapcsán című, 2007. február 14-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
- tekintettel a strukturális és a kohéziós alapokról, illetve a 7. kutatási keretprogramról szóló bizottsági javaslatokra, iránymutatásokra és európai parlamenti álláspontokra,

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0040.

2007. szeptember 5., szerda

- tekintettel az Európai Tanács elnökségének az éghajlatváltozásról szóló, 2007. március 9-i következtéseire,
 - tekintettel „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” című (COM(2006)0275) bizottsági közleményre és az Európai Parlament 2007. július 12-i, a témáról szóló állásfoglalására ⁽¹⁾,
 - tekintettel az európai teherszállítási logisztikáról szóló bizottsági közleményre vonatkozó 2006. december 12-i tanácsi következtetésekre,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak az európai logisztikai politikáról szóló véleményére ⁽²⁾,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság véleményére (A6-0286/2007),
- A. mivel az európai közös közlekedéspolitika által 2001 óta végrehajtott intézkedések már nem elegendők az új gazdasági, társadalmi és környezeti kihívásoknak való megfeleléshez;
- B. mivel a teherszállítási és logisztikai szektor a gazdaság szolgáltatási szektorbeli fontos ágazataként továbbra is fejlődik, és ezáltal új foglalkoztatási lehetőséget kínál;
- C. mivel az EU közlekedési rendszerének szerves részeként hatékony és hathatós szállítási logisztikára van szükség a gazdasági hatékonyság és versenyképesség, az erőforrások optimális kihasználása, foglalkoztatási lehetőségek teremtése, a környezet védelme, az éghajlatváltozás elleni küzdelem, valamint a biztonság és a védelem javítása érdekében;
- D. mivel a logisztikai szektor elengedhetetlen a társadalmi, gazdasági és területi kohézióhoz, valamint a kibővült Európa külső területeinek és régióinak jobb integrálásához;
1. üdvözlöi az európai teherszállítási logisztikáról szóló fenti közleményt és támogatja a vonatkozó érdekeltekkel folytatott konzultációt, amelynek célja, hogy megoldást találjon a meglévő szűk keresztmetszetekre;
 2. támogatja a Bizottság azon szándékát, hogy 2007 őszén cselekvési tervet mutasson be a teherszállítási logisztikára vonatkozóan, amelynek arra kell irányulnia, hogy politikai napirendre tűzze a logisztikát, és növelje annak jelentőségét azáltal, hogy a benne rejlő lehetőségekre, a vonzerejére és hasznosságára összpontosít;
 3. elismeri a Bizottság által a logisztika és a módközi szállítás között létrehozott kapcsolat jelentőségét, mely kapcsolatot az egyes modalitásokat egyenként, illetve azoknak a logisztikai láncba való integrációját szemlélve határozott meg, és hogy minden szállítási mód esetében ösztönözni kell, hogy azok versenyképes és fenntartható minőségben teljesítsenek;
 4. kitart amellett, hogy az új lisszaboni stratégia keretében a szállításnak, a logisztikának és a transzeurópai hálózatok fejlesztésének elsőbbséget kell adni, és felszólítja a tagállamokat annak biztosítására, hogy a 2008 tavaszán tartandó, következő Európai Tanácsra benyújtandó nemzeti tervek tükrözzék ezt az elsőbbséget;

Az igazgatási terhek egyszerűsítése

5. megjegyzi, hogy a logisztika elsősorban üzleti tevékenység, mindazonáltal a hatóságok előmozdíthatják azt, különösen a multimodális teherszállítás keretrendszerének javítása tekintetében;

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0343.

⁽²⁾ HL C 97., 2007.4.28., 16. o.

2007. szeptember 5., szerda

6. elismeri az ágazatban az „egyablakos ügyintézés” kidolgozásának fontosságát a hatékonyság növelése, a bürokrácia visszaszorítása és a költségek csökkentése érdekében;
7. üdvözli a Bizottság azon szándékát, hogy megvizsgálja az egységes fuvarokmány – mint uniós modell – létrehozásának részleteit és hozzáadott értékét mindenféle áruszállítás tekintetében, a szállítás módjától függetlenül; úgy gondolja azonban, hogy ennek az okmánynak egyértelmű jogbiztonságot kell nyújtania a fuvarozási vállalkozásoknak, és számos jelenlegi szállítási okmányt kell felváltania;
8. felhívja a Bizottságot, hogy fokozza a rövidtávú tengeri szállításra vonatkozó eljárások egyszerűsítése, valamint a tengeri gyorsforgalmi utak fogalmának működőképesebbé tétele érdekében tett erőfeszítéseit; szintén támogatja a NAIADES kezdeményezés keretében tett, belvízi utakra vonatkozó kiegészítő javaslatokat; kéri a TEN-T prioritásként jóváhagyott programjai között szereplő tengeri gyorsforgalmi utak ügyével foglalkozó európai koordinátor kinevezését a közeljövőben;
9. támogatja a Bizottság „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” (COM(2006)0275) című zöld könyve alapján kezdeményezett vitát egy jövőbeni „közös európai tengeri térség” tekintetében, és felhívja a Bizottságot, hogy készítsen javaslatokat arra vonatkozóan, hogy középtávon a Közösségen belüli kabotázs többé ne számítson nemzetközi szállításnak;

Intelligens közlekedési rendszerek

10. megjegyzi, hogy a logisztika tekintetében jelentőséggel bírnak a felett információs és kommunikációs rendszerek, valamint az „intelligens szállítás” kifejlesztése – nevezetesen a Galileón és más uniós kezdeményezéseken keresztül, mint pl. SESAR (európai légiforgalmi szolgáltatási rendszer), ERTMS (európai vasúti jelzőrendszer), RIS (folyami információs szolgálatok) vagy a SafeSeaNet hajómegfigyelési rendszer –, továbbá a küldemények nyomon követésére és visszakeresésére szolgáló innovatív rendszerek;
11. hangsúlyozza az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) fontosságát valamennyi szállítási mód hatékonyságának javítása tekintetében és ösztönzi e rendszereknek prioritásként történő alkalmazását az EU-ban, különös figyelmet fordítva teljes mértékű interoperabilitásukra, illetve a rendszerekhez való egyenlő hozzáférés biztosítására, különösen tekintettel a kis- és középvállalatokra;
12. hangsúlyozza az e-teherszállítás fejlesztésének fontosságát a bürokrácia csökkentése, az eljárások felgyorsítása, valamint annak eszközeként, hogy lehetőséget biztosítsanak a kitöltendő okmányok számának ésszerűsítésére és csökkentésére, különösen a határokon átnyúló teherszállítás esetén;
13. kitart amellett, hogy az ITS uniós szinten való teljes körű működőképességéhez elengedhetetlen a további kompatibilitás és interoperabilitás a régi és az új rendszerek között;
14. elismeri, hogy az ITS fejlesztése megfelelő finanszírozást igényel és megfelelő képzési programokkal kell támogatni, különös figyelmet fordítva a KKV-k teljes körű hozzáféréseinek biztosítására;

Infrastrukturák és beruházási politika

15. helyteleníti a Tanács TEN-T finanszírozásra vonatkozó álláspontjának az Európai Unión belüli teherszállítási logisztika fejlesztésére gyakorolt hatást; sürgeti a Bizottságot, a Tanácsot és a tagállamokat, hogy éljenek az EU-politikák finanszírozásáról szóló 2008–2009 közötti vita által kínált lehetőséggel, hogy végérvényesen megoldják a közös közlekedési politika állandó alulfinanszírozásának problémáját, különösen a TEN-ek és az ITS-projektek esetében; javasolja, hogy a logisztikai komponens hozzáadott értékét vegyék figyelembe a jövőbeni TEN-T finanszírozási döntések meghozatalakor;
16. felszólít arra, hogy a jelentősebb határokon átnyúló hegláncokon (például az Alpokon, valamint a Pireneusok központi részén) átvezető megfelelő átjárók történelmi hiánya miatt kialakult, az utasok, az áruk és a szolgáltatások szabad mozgását korlátozó súlyosan szűk keresztmetszeteket sürgősen fel kell oldani a szükséges közösségi infrastruktúra (alacsonyan fekvő vasúti alagút) segítségével, amely módszertani szempontból valódi és fenntarthatóbb alternatívát jelentene a néhány meglévő, teljes mértékben túlszűfolt átjáróval szemben;

2007. szeptember 5., szerda

17. az európai vasutak újjáélesztésének fellendítése és ezáltal a teherszállítási kapacitás növelése érdekében sürgeti a Bizottságot, hogy tervezzen meg és fejlesszen ki egy megfelelő vasúthálózatot, valamint hogy kezdeményezze annak megvalósítását, különös figyelemmel a határokon átnyúló folyosókra és a módközi központok fejlesztésére; hasonlóképpen sürgeti a tagállamokat, hogy nemzeti szinten is támogassák ezt a kezdeményezést;

18. felhívja a figyelmet az intermodális infrastruktúra kifejlesztésének, valamint – elsősorban a belföldi vízi utak és a vasutak közötti – átrakodópontok és létesítmények, továbbá a tengerpartoktól távol eső szárazkikötők kiépítésének sürgős szükségességére, a belső európai logisztika előmozdítása érdekében; hasonló módon támogatja (többek között) a vasutak és a repülőterek közötti kapcsolat erősítését a légi közlekedési ágazat kapacitásának és versenyképességének fenntartása érdekében mind a közösségen belüli, mind pedig az EU-n kívüli, hosszú távú járatok esetében, különös figyelmet fordítva az áruszállításra;

19. arra kéri a Bizottságot, hogy a cselekvési terv részeként biztosítsa a logisztika finanszírozásával kapcsolatos legjobb gyakorlatok terjesztését, úgymint állami-magán társfinanszírozást alkalmazó kezdeményezések, az Európai Beruházási Bank és az Európai Beruházási Alap által nyújtott lehetőségek, illetve strukturális eszközök; felhívja a Bizottságot, hogy próbálja meg kiterjeszteni más infrastrukturális projektekre is a jelenleg a közép- és hosszú távú uniós projektek – például a Galileo – esetében fejlesztés alatt álló megoldásokat;

Képzés és a logisztikai szakmák vonzereje

20. üdvözli azt a tényt, hogy a Bizottság prioritásként ismeri el a képzést és az egész életen át tartó képzést, valamint támogatja közös képzési szabványok és teljesítménymutatók önkéntes alapon történő kidolgozására irányuló javaslatot, valamint a szállításban és a logisztikában részt vevő teljes személyzet készségeinek, tudásának és kompetenciáinak kölcsönös elismerését;

21. kitart amellett, hogy a logisztikában jelenleg minden szinten és minden ágazatban tapasztalt szakemberhiány megfelelő képzés biztosításával és ennek megfelelően a szakma vonzerejének növelésével oldható meg;

Városi közlekedés

22. támogatja a Bizottság azon szándékát, hogy zöld könyvet fogadjon el a városi közlekedésről és felhívja a Bizottságot, hogy e dokumentumba foglaljon bele egy fejezetet a városi logisztikáról, különös hangsúlyt fektetve a legjobb gyakorlatok terjesztésére;

Szabványosítás

23. ösztönzi az európai szabványügyi szervezeteket, hogy dolgozzanak ki a különböző közlekedési eszközökre vonatkozó szabványosított technikai szabályokat, és – amennyiben szükséges és lehetséges – biztosítsák, hogy az összes érdekelt fél véleményét figyelembe véve az intermodális logisztikai dimenziót teljes mértékben építsék bele munkájukba;

24. felhívja a Bizottságot, hogy készítsen mélyreható tanulmányt a teherszállítási ágazatban alkalmazott különböző mérlegelési és mérési szabványok megfelelőségéről a technológiai változások és a jelenlegi körülmények figyelembe vételével, az érintett felekkel folytatott teljes körű konzultációt követően;

25. kitart amellett, hogy a logisztikára vonatkozó cselekvési tervnek fejlesztenie kell az innovatív logisztikát, a módközi szállítást, a biztonságosabb és fenntartható mobilitást; azt javasolja, hogy a Bizottság csak az egyes tagállamok kérésére és csak az adott tagállamban engedélyezze bizonyos utakon a 60 tonnát meghaladó tehergépjárművek közlekedését; úgy gondolja, hogy az erre irányuló kérelmek elbírálásakor megfelelő figyelmet kell fordítani olyan tényezőkre, mint a meglévő infrastruktúra és a biztonsági megfontolások;

Biztonság

26. megjegyzi, hogy a szállítás biztonsága olyan téma, amellyel a Bizottság cselekvési tervében foglalkozni kíván; ragaszkodik ahhoz, hogy a jövőbeni intézkedéseknek biztosítaniuk kell a legmagasabb szintű biztonságot, az EU pozíciójának nemzetközi szinten történő megerősítése mellett; ugyanakkor hangsúlyozza a biztonsági eljárások és az áruk szabad mozgása közötti kiegyensúlyozott kapcsolat szükségességét, amit a Bizottság is felvetett;

2007. szeptember 5., szerda

27. megjegyzi, hogy a teherszállítás során végzett rakodás lopással, rablással és eltéréssel szembeni biztonságával valószínűleg nem foglalkozott megfelelő mértékben a cselekvési terv; ragaszkodik ahhoz, hogy lépéseket tegyenek a szervezett bűnözés elleni küzdelem érdekében, különösen a határ menti területeken és a harmadik országokat is érintő nemzetközi teherszállítás esetében;

Tervezés

28. felhívja a tagállamokat, hogy az EU cselekvési tervének átfogó keretén belül dolgozzanak ki nemzeti cselekvési terveket a teherszállítási logisztikára vonatkozóan;

29. támogatja a Bizottság „fókuszcsoporthoz” létrehozására irányuló javaslatát, amelynek célja a szűk keresztmetszetek kezelése, ugyanakkor kiemeli azt, hogy e tevékenység ne korlátozódjon a szállítási módok külön-külön, kidolgozott általános elképzelés nélkül történő vizsgálatára; ebben az összefüggésben hangsúlyozza, hogy a flottakapacitás nagyobb kihasználtságának és az infrastruktúra gördülékeny kihasználásának elősegítésére vonatkozó vezetői stratégiák jelentős lehetőségekkel bírnak a fenntartható teherszállítási logisztika terén;

30. felhív a közlekedésben és a logisztikában részt vevő valamennyi érdekelt közötti szoros és állandó együttműködésre nemzeti és uniós szinten egyaránt, annak érdekében, hogy foglalkozzanak – többek között – a jelenlegi szűk keresztmetszetek gyakorlati felszámolásával;

31. felhívja a Bizottságot, hogy egy évente megrendezendő európai logisztikai fórum keretében vitassa meg az európai teherszállítás logisztikájának jövőbeni kihívásait és lehetséges megoldásait;

Statisztika

32. felhívja a Bizottságot, hogy a lehető leggyorsabban érjen el előrehaladást az uniós logisztikára vonatkozó, aktualizált és hatékony statisztikai adatbázis létrehozása terén, amely adatbázis a hatékony és szükséges adatokra korlátozódjon, és ne igényeljen semmilyen szükségtelen erőfeszítést az érintett vállalkozások részéről, és mindeközben ügyeljen arra, hogy ne terhelje további jelentéstételi kötelezettségekkel az európai ipart;

33. felhívja a figyelmet különösen arra, hogy fejlődést kell megvalósítani a tagállamokban statisztikák elkészítése céljából kidolgozandó közös mérési egységek és terminológia létrehozása terén, illetve a konténermozgásokra vonatkozó jobb tájékoztatás tekintetében;

34. kiemeli az áruk Közösségen belüli szabad mozgásának fontosságát, és ezért kéri a Bizottságot, hogy tegyen nagyobb erőfeszítéseket a jelenlegi rendeletek és irányelvek megfelelő végrehajtásának és érvényre juttatásának ösztönzése érdekében;

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