

2008. szeptember 4., csütörtök

Európai kikötői politika

P6_TA(2008)0408

Az Európai Parlament 2008. szeptember 4-i állásfoglalása az európai kikötői politikáról (2008/2007(INI))

(2009/C 295 E/18)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság „Közlemény az európai kikötői politikáról” című közleményére (COM(2007)0616),
 - tekintettel a Bizottság „Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről” című közleményére (COM(2006)0275),
 - tekintettel a 2007. július 12-i, az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé: európai elképzelések az óceánok és a tengerek jövőjéről című állásfoglalására ⁽¹⁾,
 - tekintettel a 2008. március 11-i, az európai energiaügyi és környezetvédelmi politikák figyelembevételével a fenntartható közlekedés európai politikájáról szóló állásfoglalására ⁽²⁾,
 - tekintettel a vadon élő madarak védelméről szóló, 1979. április 2-i 79/409/EGK tanácsi irányelvre ⁽³⁾,
 - tekintettel a természetes élőhelyek, valamint a vadon élő állatok és növények védelméről szóló, 1992. május 21-i 92/43/EGK tanácsi irányelvre ⁽⁴⁾,
 - tekintettel a hulladéklerakókról szóló, 1999. április 26-i 1999/31/EK tanácsi irányelvre ⁽⁵⁾,
 - tekintettel a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról szóló, 2000. október 23-i 2000/60/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁶⁾,
 - tekintettel az EK-Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésére,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A6-0308/2008),
- A. mivel a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférés kérdése vitatéma volt az Európai Parlamentben, az Európai Bizottság pedig ennek megfelelően széles körű konzultációt kezdeményezett az érintett felekkel;
- B. mivel az európai kikötői politikáról szóló, fent említett bizottsági közlemény nem javasol új intézkedéseket a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférés tekintetében;
- C. mivel az európai kikötői politika az ágazat nemzetközi dimenziója miatt olyan közösségi szintű politikát igényel, amely kihasználja a komparatív geopolitikai előnyöket;
- D. mivel a kikötők nem csak a tengeri, folyami és intermodális szállítás szempontjából jelentősek Európában, de gazdasági tengelyként is működnek, továbbá munkaalkalmat és integrációs lehetőséget biztosítanak a lakosság számára;
- E. mivel a tengeri szállítás versenyképességének fokozására és kiváló minőségű szolgáltatások nyújtására irányuló célkitűzései fényében az európai kikötői politikának az alábbi négy elvet kellene ösztönöznie: biztonság, gyors szolgáltatás, alacsony költség és a környezet tiszteletben tartása;

⁽¹⁾ HL C 175. E, 2008.7.10., 531. o.

⁽²⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0087.

⁽³⁾ HL L 103., 1979.4.25., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 206., 1992.7.22., 7. o.

⁽⁵⁾ HL L 182., 1999.7.16., 1. o.

⁽⁶⁾ HL L 327., 2000.12.22., 1. o.

2008. szeptember 4., csütörtök

- F. mivel az európai kikötők a jövőben számos kihívással szembesülnek, nevezetesen a környezetvédelem, a globalizáció, a fenntartható fejlődés, a foglalkoztatás és a szociális feltételek területén, különösen a biztonság, az egész életen át tartó tanulás, a finanszírozás, a piaci hozzáférés, az igazgatás, továbbá adott földrajzi piacokon nem uniós országok által hozott versenyellenes és megkülönböztető intézkedések szempontjából;
- G. mivel Európában a kikötőfejlesztésre alkalmas területek hiánya, valamint a természetes élőhelyek ritkása és sebezhetősége kiemeli annak fontosságát, hogy a jogalkotó egyensúlyt és jogi egyértelműséget érjen el környezetvédelmi, gazdasági és szociális kötelezettségei tekintetében;
- H. mivel az európai kikötői ágazatban nagymértékű változatosság tapasztalható és az elkövetkező években erőteljes növekedés várható;
- I. mivel a Panama-csatorna kiszélesítésének eredményeképpen valószínűleg erősödni fog a hajók méretnövekedésének jelenlegi tendenciája;
- J. mivel a kikötőknek fontos a modern infrastruktúra, valamint a szárazfölddel és a szigetekkel való hatékony összeköttetés;
1. üdvözli az európai kikötői politikáról szóló, fent említett bizottsági közleményt;
 2. üdvözli a közlemény kidolgozása során tanúsított bizottsági megközelítést, különösen ami a közlemény előkészítése során lezajlott széles körű konzultációs folyamatot illeti;
 3. üdvözli, hogy a Bizottság olyan nem kötelező jellegű intézkedésekre összpontosít, mint iránymutatások közzététele és az adminisztratív akadályok felszámolása;
 4. hangsúlyozza, hogy a kikötői ágazat gazdasági, kereskedelmi, szociális, környezeti és stratégiai szempontból alapvető fontosságú az EU számára;
 5. úgy véli, hogy a Bizottság fontos szerepet játszik abban, hogy valamennyi európai kikötő elérhesse teljes potenciálját;
 6. üdvözli a Bizottság azon szándékát, hogy a kikötők fejlesztésével és infrastruktúrájával összefüggésben iránymutatásokat kíván közzéadni a közösségi környezetvédelmi jogi szabályozás végrehajtására vonatkozóan a tengeri környezet és a kikötők közelében található területek védelmére; sürgeti a Bizottságot, hogy ezeket az iránymutatásokat még 2008 vége előtt tegye közzé;
 7. véleménye szerint a kikötők és a természet fenntartható módon létezhetnek egymás mellett, de mivel a természet pusztulása gyakran okoz gazdasági károkat más ágazatoknak, például az idegenforgalomnak, a mezőgazdaságnak és a halászatnak, ezért felhívja a közlekedési biztost, hogy a kikötőkre és a környezetvédelemre vonatkozó uniós szabályozás és iránymutatások kidolgozásában és végrehajtásában működjön szorosan együtt a környezetvédelmi biztossal;
 8. véleménye szerint ezen iránymutatások célja csakis az lehet, hogy megoldást hozzanak a környezetvédelemre vonatkozó egyes irányelvek okozta jogbizonytalanságra, és ezáltal valóban – az uniós kikötők sajátosságait figyelembe véve – foglalkozzanak a környezetvédelmi politikával;
 9. hangsúlyozza, hogy a kikötői és helyi hatóságokat a 2000/60/EK irányelvnek megfelelően be kell vonni a folyók vízgyűjtői és a tengeri kikötők vízminőségének kezelésére irányuló tervek kidolgozásába;
 10. felhívja a figyelmet arra, hogy a regionális hatóságoknak támogatniuk kell azokat az erőfeszítéseket, amelyek a hajók, valamint a szárazföldi és légi közlekedés által kiváltott CO₂-kibocsátás csökkentésére irányulnak a levegő minőségének kezelését célul kitűző tervek létrehozásán keresztül, és a Marpol Egyezménynek és a környezeti levegő minőségének vizsgálatáról és ellenőrzéséről szóló, 1996. szeptember 27-i 96/62/EK tanácsi irányelvnek ⁽¹⁾ megfelelően;
 11. hangsúlyozza egy olyan integrált európai politika kialakításának szükségességét, amely a szociális, környezetvédelmi, gazdasági és biztonsági szempontok figyelembevételével az egész területen megerősíti a regionális versenyképességet és a területi kohéziót különböző intézményközi, ágazatok és területek közötti partnerségek létrehozásán keresztül;

(1) HL L 296., 1996.11.21., 55. o.

2008. szeptember 4., csütörtök

12. megjegyzi, hogy a Bizottságot foglalkoztatja az európai forgalom elosztása, és kiemeli a kikötői ágazat sokszínűségét és a kis és közepes méretű kikötők számának gyarapodását Európában; ezenkívül úgy véli, hogy a Bizottságnak figyelembe kellene vennie azokat a jelentős változásokat, amelyek a nemzetközi tengeri forgalomban várhatók az ágazat technológiai és gazdasági fejlődésének, a Panama-csatorna kiszélesítésének és a hajók méret- és kapacitásnövekedésének köszönhetően, mely tényezők kétségkívül jelentős változásokat eredményeznek majd az ágazatban;

13. felhívja a figyelmet az európai kikötők fejlesztésének területi dimenziójára, és különösen az egymással határos kikötői régiók közötti határokon átívelő együttműködés és koordináció szükségességére; hangsúlyozza az európai szomszédsági politika és a földközi-tengeri, balti-tengeri és fekete-tengeri regionális stratégia fontosságát; üdvözli a Bizottság azon javaslatát, amely az Európai Unió kikötői és az Unióval határos államok kikötői közötti szűk keresztmetszetek számbavételére irányul;

14. felhívja a Bizottságot, hogy szisztematikusan kövesse nyomon az új technológiák és a kikötőkben és hajószolgáltatásokban, az áru-, utas- és szárazföldi terminálokban nemzetközileg alkalmazott igazgatási módszerek fejlődését azzal a céllal, hogy a közösségi kikötők fejlesztését, valamint hatékonyságuk és termelékenységük saját maguk és felhasználóik érdekében történő fokozását célzó politikákat és kezdeményezéseket ösztönözze;

15. úgy véli, hogy a technológiai változtatások, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a közbenső kikötők meg tudjanak birkózni a megnövekedett forgalom okozta kihívásokkal, jelentős pénzügyi következményekkel fognak járni az érintett régiók számára; megítélése szerint e régiókat ezért fel kell jogosítani a strukturális alapok igénybevételére, elsősorban fejlett technológiai berendezések beszerzésének finanszírozására, hogy munkahelyeket hozzanak létre az innovatív területeken, és helyreállítsák a kikötői tevékenységek városokon kívülre való költöztetésével felszabadított városi területeket;

16. úgy véli, hogy a nemzetközi jogi keretből eredő, közösségi tengerészeti jogi keret jogbiztonsága az Erika III tengerbiztonsági csomag mielőbbi jóváhagyásától függ;

17. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy mozdítsák elő az európai kikötők közötti együttműködést; ebben az összefüggésben hangsúlyozza a kikötőknek a hátszagaik regionális gazdaságában játszott szerepét is; hangsúlyozza e tekintetben, hogy a kikötők harmonikus fejlesztése az Unió integrált tengeri politikájának kulcsfontosságú eleme;

18. hangsúlyozza a kikötők társadalmi és kulturális szerepét a hátszágban élő népesség számára, és fontosnak véli tudatosítani az embereket, hogy a kikötők a fejlesztés fontos eszközei;

19. véleménye szerint a tengeri és folyami szállítás nem választható el a szárazföldi és légi közlekedéstől, és a szárazfölddel való összeköttetés is igen fontos a kikötők kereskedelmi sikere szempontjából, ezért fontos, hogy összeköttetést alakítsanak ki a kikötők, a szárazföldi logisztikai platformok és a szárazkikötők között; ezt szem előtt tartva úgy véli, hogy a kikötők több szállítási módot támogató részvételére van szükség a transeurópai hálózatokban (TEN-T) és a Közösség jövőbeni zöld folyosóiban, hogy biztosítsák a szállítási kapacitások jobb kihasználását a kabotázsban és a folyami közlekedésben, illetve a kapcsolatot a szárazföldi és légi közlekedési módokkal a koherens és valódi közlekedési politika biztosítása érdekében;

20. támogatja a Bizottság azon szándékát, hogy a transeurópai közlekedési hálózat 2010. évi féldős értékelésekor értékelje a kikötők szárazföldi kapcsolati helyzetét és igényeit, illetve hatásukat a közlekedés kiegyensúlyozott hálózatára ⁽¹⁾;

21. véleménye szerint a transeurópai közlekedési hálózat 2010-ben esedékes féldős értékelése egyik célkitűzésének a tengeri és folyami szállítás szárazföldi közlekedéssel való – az európai kikötők igénybevétele révén történő – összekapcsolásának kell lennie;

22. felkéri az érintett regionális hatóságokat, hogy fokozottabban multimodális közlekedési politikát valósítsanak meg, amely biztosítja, hogy a közúti szállítással párhuzamosan nagyobb forgalmat bonyolítsanak vasúton és belföldi vízi útvonalakon, valamint hogy a kikötői területeket hatékonyan kapcsolják be a transeurópai közlekedési hálózatokba, és hogy a kikötőknek hatékonyabb kapcsolatot biztosítsanak a hátszág felé, különösen a vasút és a belföldi vízi utak használata révén;

⁽¹⁾ Lásd a transeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló, 2007. június 20-i 680/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 19. cikkét (HL L 162., 2007.6.22., 1. o.).

2008. szeptember 4., csütörtök

23. megállapítja, hogy az uniós kikötők versengésre kényszerülnek a harmadik országok kikötőivel, amelyekre gyakran nem ugyanazon szabályok érvényesek, és az EU-val szomszédos országok által bevezetett – például a megkülönböztető tarifapolitikák miatt – hátrányosan megkülönböztető gazdaságpolitikákkal is szembesülnek;
24. felhívja a Bizottságot, hogy ismét tanulmányozza a kikötői biztonsággal és a megnövekedett költségekkel kapcsolatos kérdéseket az európai kikötők versenyképessége szempontjából;
25. kedvezően fogadja a Bizottság arra irányuló szándékát, hogy felméri azokat a nehézségeket, amelyekkel az európai kikötők e téren találkozhatnak, és felhívja a Bizottságot, hogy vegye fontolóra e nehézségek listájának összeállítását a nem uniós kikötőkkel való versenyből és az EU-val szomszédos országok által hozott versenyellenes és hátrányosan megkülönböztető intézkedésekből adódó sajátos problémák megoldása céljából;
26. hangsúlyozza, hogy fejleszteni kell a harmadik országokkal való együttműködést a fejlesztési, együttműködési és a szomszédos kikötők közötti know-how-átadási programok előkészítése és benyújtása céljából;
27. véleménye szerint a Bizottságnak meg kellene vizsgálnia, hogy van-e lehetőség közösségi program létrehozására a – különösen a kabotázsforgalomban és a folyami szállításban használt – teherhajók megújítása céljából;
28. véleménye szerint az új technológiák – különösen a számítástechnika – olyan kulcstényezők, amelyek révén az európai kikötők – amelyekre a harmadik országok kikötőinek versenye miatt máris nyomás nehezedik, illetve egyesek közülük a terület szűkössége miatt képtelenek a fejlesztésre – növelhetik hatékonyságukat és jövélmezőségi szintjüket;
29. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a megfelelő szerveken keresztül igyekezzenek megszüntetni a távvezérelt révkalauzolású rendszerek bevezetését a kikötői és horgonyzóhelyi forgalomirányítás hatékonyságának és biztonságának fokozása érdekében;
30. sürgeti a Bizottságot, hogy az uniós keretprogramok révén továbbra is támogassa a kutatást és az innovációt az ágazatban, valamint felhívja a Bizottságot és a tagállamokat a kutatás támogatására a biztonság területén annak érdekében, hogy a lehető legminimálisabb szinten tartsák a balesetek számát, illetve a logisztika területén a kikötők területfelhasználásának javítása, a környezetvédelem területén pedig egybeként a CO₂-kibocsátás és a hulladékok által okozott szennyezés csökkentése céljából;
31. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy támogassák a Nemzetközi Tengerészeti Szervezethez benyújtott javaslatokat, miszerint 2020-ra váltsák fel a jelenleg használt üzemanyagot dízel üzemanyaggal, és azt a lehetőséget, hogy a tengerészeti ágazatot is bevonják a kibocsátáskereskedelmi rendszerbe;
32. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a SOLAS- (életbiztonság a tengeren) és SAR-egyezmény értelmében támogassák aktívan a tengeri felkutatással és mentéssel (SAR) foglalkozó flotta folyamatos fejlesztését, és javítsák tovább a tengeri mentési koordinációs központok közötti együttműködést;
33. úgy véli, hogy tovább kell fejleszteni a „tisztá hajó” és a „tisztá kikötő” programot;
34. felhívja a Bizottságot és az ágazatot, hogy ösztönözze arra a tengerhajózási társaságokat, hogy csökkentsék a szállított üres konténerek számát, és teljes mértékben használják ki az így rendelkezésre álló kapacitást, és például kutatási programokon keresztül támogassák az ilyen célú kezdeményezéseket, szem előtt tartva az ügyfelek valós és egyedi igényeit, valamint a környezetre gyakorolt hatás csökkentését;
35. igen kedvezően fogadja a Bizottság arra irányuló szándékát, hogy jogalkotási javaslatot nyújt be az akadályok nélküli tengeri közlekedés európai térségének létrehozása céljából, és úgy véli, hogy a javaslat célja az Unión belüli tengeri és szárazföldi szállítás tisztességes versenyének biztosítása kell legyen;
36. javasolja a Közösség számára vámkezelést, a Közösség területére rövidjáratú tengeri szállítás keretében érkező áruk mentesítését mindenféle vámenellenőrzés alól, továbbá a lehetőségek függvényében szintén támogatja elkülönített kikötői övezetek létrehozását a Közösségen belüli, illetve a nemzetközi forgalom számára, csakúgy mint a belső szállítás egyszerűsítését és a különleges konténerek szabványosítását és azonosítását;
37. felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül és javítsa a rövidjáratú tengeri szállítás fejlesztésére és támogatására irányuló politikákat;

2008. szeptember 4., csütörtök

38. felhívja a Bizottságot, hogy az adminisztrációs eljárások egyszerűsítése céljából vizsgálja meg egy egységes szállítási okmány bevezetésének lehetőségét a konténerek esetében a Közösségben;

39. felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja meg az állami szervektől az európai kereskedelmi kikötőkbe irányuló pénzügyi mozgásokat az esetleges versenytorzulások megállapítása végett, és hogy az állami támogatásokról szóló iránymutatásokban tegye egyértelművé, hogy a kikötői hatóságoknak juttatott mely típusú támogatások számítanak állami támogatásnak; úgy véli, hogy az állami hatóságok kikötők fejlesztésére biztosított lehetséges befektetéseit nem szabad állami támogatásnak tekinteni, ha azok közvetlen célja a környezeti fejlesztés, a torlódás enyhítése és a közutak szállításra való használatának csökkentése, különösen ha ez gazdasági, társadalmi és területi kohéziós szempontból (például a szigetek vonatkozásában) lényeges, kivéve ha ez csak egyetlen felhasználónak vagy gazdasági szereplőnek kedvez;

40. sürgeti a Bizottságot, hogy 2008-ban tegye közzé a kikötőknek juttatott állami támogatásokról szóló iránymutatásokat, és úgy véli, hogy ezeknek az iránymutatásoknak ki kell terjedniük a kikötői területre is, megkülönböztetve a hozzáférési és védelmi infrastruktúrát, a projekthez kapcsolódó infrastruktúrát és felépítményt, de nem téve különbséget a különböző kategóriájú kikötők között;

41. egyetért a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló, 2006. november 16-i 2006/111/EK bizottsági irányelvben⁽¹⁾ meghatározott átláthatósági követelmények kiterjesztésével, de felhívja a Bizottságot, hogy abszolút kötelezettség helyett inkább csökkentett minimális évi bevételi szintet írjon elő;

42. külön felhívja a figyelmet a kikötői koncessziók bizottsági elemzésére, és felhívja a Bizottságot, hogy vegye figyelembe bizonyos rugalmasság jelentőségét a kikötői hatóságok számára ezen a területen, különösen a nagyobb beruházásokhoz fűződő koncessziók megújítása kérdésében, ugyanakkor véleménye szerint ez a rugalmasság nem használható fel a kikötőkön belüli verseny akadályozására;

43. véleménye szerint elsődrendű fontosságú az egyensúly fenntartása a szolgáltatások szabad nyújtása és a kikötők sajátos igényei között, ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a kikötők modernizálása érdekében az állami és a magánszektorban együtt kell működni;

44. szorgalmazza a kohéziós politika európai területi együttműködési programjainak felhasználását, valamint az uniós szomszédsági és bővítési politika körébe tartozó együttműködési programokat, de egyúttal sürgeti a Bizottságot, a tagállamokat és az érintett regionális hatóságokat, hogy a lehetőségekhez igazodva alkalmazzanak határokon átnyúló megközelítést a meglévő kapacitások kihasználására a kikötői infrastruktúrák társfinanszírozásával összefüggésben;

45. határozottan támogatja a helyi tulajdonú, nem nyereségorientált kikötők szerepét, és sürgeti a helyi, a regionális, a nemzeti és az európai hatóságokat, hogy tegyenek lépéseket ezek tönkremeneteltől való megóvása érdekében, mivel eredeti gazdasági funkciójukon túlmenően társadalmi, szabadidős és turisztikai haszonnal rendelkeznek a környező települések számára;

46. erőteljesen emlékeztetni kíván arra, hogy az Európára és az európai tengerpolitikára vonatkozó eredményes eszmecsere keretében beszélni kell az európai szabadidős hajózásról, amely meghatározó szerepet játszik a helyi gazdaság fejlődésében, mivel a jachtkikötők nem csupán a hátszágok kirakatai, amelyek igen jelentős mértékben járulnak hozzá a kikötők és környezetük hasznosításához, hanem alapvető ellátást biztosítanak a környező kereskedők számára;

47. üdvözlí, hogy hangsúlyt kapott a kikötői ágazatban folytatott párbeszéd; felhív egy európai szociális párbeszédet folytató bizottság felállítására, amelynek véleménye szerint meg kellene tárgyalnia a kikötőket érintő kérdéseket, ideértve a munkavállalók jogait, a koncessziókat és a Nemzetközi Munkaügyi Szervezetnek a munkavédelemről (kikötői rakodómunka) szóló 152. számú egyezményét is;

48. hangsúlyozza a kikötői dolgozók védelmének és lehető legmagasabb szintű képzésének jelentőségét; támogatja a Bizottság arra irányuló szándékát, hogy a kikötői dolgozók számára kölcsönösen elismerhető alapképzést biztosít az ágazat rugalmasságának elősegítése végett; ezt szem előtt tartva úgy véli, hogy első lépésként össze kell hasonlítani a kikötői munkások szakmai képzésének különböző rendszereit; úgy véli azonban, hogy ennek az alapszintű képzítésnek nem lehet az a hatása, hogy a tagállamokban csökken a kikötői munkások átlagos képzési szintje;

⁽¹⁾ HL L 318., 2006.11.17., 17. o.

2008. szeptember 4., csütörtök

49. javasolja, hogy a szakmai képzés és az egész életen át tartó tanulás témáját a szociális partnerekkel együtt vitassák meg a jövőben felállítandó európai szociális párbeszédet folytató bizottságban;
50. sürgeti a Bizottságot a bevált gyakorlatok cseréjének előmozdítására általában a kikötői ágazatban és különösen az innováció és a dolgozók képzése terén a szolgáltatásminőség, a versenyképesség és a befektetői vonzerő javítása érdekében;
51. üdvözli a május 20-án megrendezésre kerülő tengerek európai napjának bevezetését, és különösen támogatja egy olyan nyílt nap bevezetését, amikor az emberek jobban megismerhetik a kikötői ágazat munkáját és jelentőségét;
52. sürgeti a Bizottságot, hogy a Transzatlanti Gazdasági Tanácsról szóló, 2008. május 8-i parlamenti állásfoglalással ⁽¹⁾ összhangban folytassa arra irányuló erőfeszítéseit, hogy az Egyesült Államokba irányuló teherszállítványok 100 %-ának átvizsgálását előíró amerikai rendelet az „engedéllyel rendelkező gazdasági szereplők” és a Vámigazgatások Világszervezete által elfogadott biztonsági előírások (C-TPAT, SAFE-előírások kerete) kölcsönös elismerésén alapuló együttműködés irányába módosuljon; felhívja a Bizottságot, hogy mérje fel az Egyesült Államokba induló összes konténer átvilágítását előíró intézkedés előrelátható, az üzleti szférát és az uniós gazdaságot terhelő költségeit, valamint a vámkezelésre gyakorolt előrelátható hatását;
53. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2008)0192.

Európai teherszállítás

P6_TA(2008)0409

Az Európai Parlament 2008. szeptember 4-i állásfoglalása az európai teherszállításról (2008/2008(INI))

(2009/C 295 E/19)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság következő közleményeire: „Az Európai Unió teherszállítási stratégiája: az európai teherszállítás hatékonyságának, integrációjának és fenntarthatóságának fokozása” (COM(2007)0606), „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” (COM(2007)0607), „Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása” (COM(2007)0608), és „A vasúti infrastruktúra minőségét szolgáló többéves szerződések” (COM(2008)0054),
- tekintettel az „Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa” című bizottsági közleményre (COM(2006)0336),
- tekintettel az ERTMS/ETCS vasúti jelzőberendezések európai rendszerének telepítéséről szóló bizottsági közleményre (COM(2005)0298),
- tekintettel „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” című bizottsági közleményről szóló, 2007. november 29–30-i és december 3-i tanácsi következtetésekre, valamint „Az áru fuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása” című bizottsági közleményről szóló, 2008. április 7-i tanácsi következtetésekre,
- tekintettel „A városi mobilitás új kultúrája felé” című bizottsági zöld könyvre (COM(2007)0551),
- tekintettel az „Európai teherszállítási politika: a fenntartható mobilitás kulcsa” tárgyú, 2007. szeptember 5-i állásfoglalására ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ HL C 187. E., 2008.7.24., 154. o.