

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<sup>(1)</sup> összhangban folytassa arra irányuló erőfeszítéseit, hogy az Egyesült Államokba irányuló teherszállítmányok 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.

(<sup>1</sup>) 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 árufuvarozást 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 árufuvarozást 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<sup>(1)</sup>,

(<sup>1</sup>) HL C 187. E., 2008.7.24., 154. o.

**2008. szeptember 4., csütörtök**

- tekintettel „A városi mobilitás új kultúrája felé” című, 2008. július 9-i állásfoglalására <sup>(1)</sup>,
  - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0326/2008),
- A. mivel a közlekedési szektor az EU CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csaknem 30 %-áért – sőt a városokban a 40 %-áért – felel, továbbá a technikai fejlesztés és az innováció tekintetében tett erőfeszítések ellenére a CO<sub>2</sub>-kibocsátás 1990 és 2005 között 26 %-kal nőtt, míg azt más ágazatokban jelentős (milliárdos) beruházásokkal 10 %-kal tudták csökkenteni;
- B. mivel a fenntartható és hatékony teherszállítás Európában elengedhetetlen szerepet játszik egy sikeres és versenyképes gazdaság kialakításában, a fogyasztói igények teljesítésében és az európai polgárok számára tekintélyes számú munkahely és a jólét megeremtésében;
- C. mivel a teherszállítás terjedelme (tonnakilóméterben) 2000 és 2020 között várhatóan 50 %-kal nő – az „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje dönteni” című bizottsági fehér könyvben (COM(2001)0370) előre jelzetteknek megfelelően –, továbbá a teherszállítás 1995 és 2005 között is kb. 30 %-kal nagyobb ütemben nőtt, mint a GDP; mivel a teherszállítás egészének bővülése jórészt a közúti és légi közlekedésben az egyéb szállítási módokhoz képest bekövetkezett növekedés eredménye;
- D. mivel a fenntartható és hatékony logisztikai és vasúti árufuvarozási rendszereket és a valamennyi közlekedési mód intermodális integrálását szolgáló megoldások nem csak a gazdaság és a biztonság javulásához járulnak hozzá, hanem az Európai Unió éghajlatváltozással és energiamegtakarítással kapcsolatos, 2020-ig elérendő céljainak is megfelelnek;
- E. mivel az e kihívásoknak való megfelelés érdekében az Európai Unió és a tagállamok az elégtelen költségvetési forrásokra tekintettel konkrét és összehangolt célokat tűznek ki, erőforrásaikat a fenntartható és intermodális teherszállítást szolgáló, korlátozott számú intézkedésre összpontosítják, valamint figyelmet fordítanak az érzékeny régiókra;
- F. mivel az európai folyosóhálózatot a meglévő hálózatból, valamint a meglévő struktúrákból és technológiákból kiindulva tovább kell fejleszteni, továbbá valamennyi teherszállítási mód esetében ambiciózus és fenntartható környezeti kritériumok alapján „zöld folyosókat” kell magában foglalnia;
- G. mivel a fenti teherszállítási logisztikai cselekvési terv céljaul a teherszállítási műveletek előmozdítását kell kitűzni Európában és azon kívül, valamennyi európai vállalkozás és az európai versenyképesség egésze érdekében;
1. hangsúlyozza, hogy az európai teherszállítási rendszereknek sürgető kihívásokkal kell megbirkóznuk az európai teherszállítás tényleges integrációjának és fenntarthatóságának fokozása érdekében, annak érdekében, hogy hozzájáruljanak a mobilitás és az energiahatékonyság növeléséhez, és a kőolajfogyasztás, a szennyezőanyag-kibocsátások és a külső költségek csökkentéséhez, ezért üdvözlö a fentebb említett bizottsági közleményeket és tanácsi következtetéseket; bátorítja a Bizottságot, a tagállamokat és az ágazatot, hogy a jövőben a mobilitás, a környezet, az éghajlat, a gazdaság, a biztonság és a szociális érdekek szempontjából fenntarthatóbb teherszállítási politikát folytassanak, miközben az elsődleges, határokon átnyúló vasúti teherszállítási folyosóknak, csomópontoknak és hagyományos hálózatoknak a kibővült Európai Unióba való fokozatos bekapcsolásával előmozdítják a hatékonyabb logisztikai rendszerek alkalmazását, továbbá valamennyi szállítási mód tekintetében „a felhasználó és a szennyező fizet” elvet alkalmazzák;
  2. támogatja a Bizottság azon nézetét, hogy a módközi szállítás és az intermodalitás továbbra is alapvető tényezője a fenntartható és hatékony teherszállítás megeremtésének Európában;
  3. megállapítja azonban, hogy az Európai Uniónak a teherszállítási piac javítására vonatkozó hatásköre és eszközei korlátozottak; megállapítja, hogy a hálózat kulcsfontosságú részeit máris teljes kapacitással használják; sürgeti ezért a főbb európai folyosókért felelős közlekedési minisztereket, hogy foglalkozzanak az infrastrukturális beruházások kérdésével, és állapodjanak meg legalább nemzeti beruházási terveik összehangolásáról saját folyosóik tekintetében;

<sup>(1)</sup> Elfogadott szövegek, P6\_TA(2008)0356.

2008. szeptember 4., csütörtök

4. meggyőződése, hogy a városi teherszállítási logisztika egyedi megközelítést tesz szükségessé; reméli, hogy a városi mobilitásról szóló zöld könyvről folyó vita a teherszállítási logisztikai cselekvési tervvel együtt lehetővé teheti a bevált gyakorlatok megosztását a városok között a városok felé irányuló áru fuvarozás fenntartható módozatainak megtalálása érdekében;
5. kéri ezért, hogy a Bizottság legkésőbb 2008 végéig tegyen javaslatot egy, az e területtel kapcsolatos projektekért felelős tagállamok közötti együttműködés finanszírozását és megerősítését célzó programra, valamint hogy tegye lehetővé és értékelje a jelenlegi akadályok megoldását, különös tekintettel az áruszállításra, megfelelően figyelembe véve a logisztikai tényező hozzáadott értékét;
6. támogatja a nagysebességű vasutak fejlődése révén felszabaduló hagyományos közlekedési hálózatokra építő, külön áru fuvarozási hálózatok elképzelését;
7. hangsúlyozza, hogy a vasúti teherszállítási hálózatoknak a meglévő ERTMS (európai vasúti forgalomirányítási rendszer) -folyosókat figyelembe véve a piac szempontjából a legrelevánsabb áru fuvarozási folyosókon és a TEN-T (transzeurópai szállítási) hálózaton kell alapulniuk – azokat szükség szerint a nagy volumenű forgalmat generáló egyes területekre, pl. kikötőkre is kibővítve; úgy ítéli meg, hogy magas szintű folyosókoordinátorokat kell kijelölni, ha erre eddig még nem került sor; felhívja az Európai Vasúti Ügynökséget mint az ERTMS rendszerhatóságát, hogy biztosítsa ezen útvonalak együttműködtethetőségét;
8. elvárja, hogy a Bizottság a „zöld folyosókat” példás mobilitási és módközi szállítási projektekként jelölje meg, a környezetbarátabb szállítási módokra való áttérés céljából a balesetek számának, a zaj, a helyi mérgező és nem mérgező levegőszennyezés, a CO<sub>2</sub>-kibocsátás, a földterület-használat és az energiafogyasztás csökkentése, valamint a megújuló energiaforrások (különösen a szél- és a napenergia) használatának bővítése érdekében, az uniós jogszabályoknak, célkitűzéseinek és az intelligens szállítási rendszereknek megfelelően;
9. e tekintetben sürgeti, hogy a Bizottság és a tagállamok határozottabb ösztönzőket kínáljanak minden olyan környezetbarát szállítási mód támogatására és azok leghatékonyabb kombinációinak előmozdítására, amelyek – mindenekelőtt a „zöld folyosókon” belül – a környezet legcsekélyebb károsításához vezetnek;
10. javasolja, hogy támogassák a vidékfejlesztés, a termelési folyamatok és a piaci struktúrák integrációját – beleértve a szükségtelen forgalom elkerülését is –, valamint a teherszállítás területén a távolságok csökkentését, illetve a sebesség beállítását; úgy véli, hogy a teherszállításban az idő- és energiaigényes „megállásokat és elindulásokat” számítógép által vezérelt sebességbeállítással kell elkerülni;
11. elsődlegesnek tekinti a veszélyes és szennyező áruk szállításáról szóló hatályos jogszabályok megfelelő végrehajtásának javítását és a szabályozás megerősítését;
12. sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy lendítsék előre a határon átnyúló érzékeny területeken (hegyvidéki és nagyvárosi térségekben), valamint a városokban a bevált gyakorlatok cseréjét, figyelembe véve a városi mobilitásról szóló fenti állásfoglalásában szereplő ajánlásokat, valamint a tisztább és jobb városi közlekedést célzó CIVITAS program tapasztalatait, a logisztikai szempont hangsúlyosabbá tételével;
13. felszólítja a Bizottságot, hogy az uniós társfinanszírozást a hatékonyságra, a vasúti infrastruktúra és az intermodális csomópontok, valamint az egyéb szállítási módok együttműködtethetőségére és fejlesztésére összpontosítsa;
14. felhívja továbbá a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az Európai Unió 2009-re tervezett költségvetésének felülvizsgálatáig máris gondolja át az említett költségvetésen belül a közlekedés helyzetét, a múltbeli hibák újbóli elkövetésének elkerülése és a stratégiai infrastruktúrát érintő jövőbeli beruházások kellő mértékének biztosítása érdekében, hogy elérhetővé váljanak az Unió által a saját maga számára kifizetett célkitűzések a fenntartható fejlődés és a kibocsátáscsökkentés tekintetében;
15. hangsúlyozza az interoperábilis útdíjak alapvető fontosságát a hatékony európai teherszállítás szempontjából;

**2008. szeptember 4., csütörtök**

16. úgy véli, hogy a tengeri és belvízi kikötőknek a hátszág vasúti és közúti hálózatába való jobb becsatlakozása fontos eleme a logisztikai infrastruktúrának; hangsúlyozza a belső platformok és a száraz-dokkok fontos szerepét;

17. meggyőződése, hogy a belvízi utak lehetőségeket tartogatnak a teherszállítás tekintetében, és sürgeti a Bizottságot az európai belvízi szállítás előmozdításáról szóló Naiades cselekvési program megfelelő végrehajtásának biztosítására;

18. hangsúlyozza, hogy hátszági terminálókba való beruházásokat rugalmasan és gyorsan meg lehet valósítani, és ezáltal a teljes intermodális láncban megszüntethetők a szűk keresztmetszetek;

19. kéri, hogy a járművek, a konténerek és a rakodóberendezések méretére és súlyára vonatkozó, stabil intermodális szabványok betartását és/vagy bevezetését tekintsek stratégiai jelentőségűnek abból a szempontból, hogy az áruszállítást a vasútra és a fenntartható vízi utakra helyezték át, ezáltal csökkentve az infrastrukturális költségeket;

20. megállapítja, hogy gyakran nem kielégítően szabványosítottak az olyan különböző horizontális technológiai megoldások, amelyek hozzájárulnának a tehergépkocsikról vasúti kocsikra való, illetve a különböző nyomszélességű vasúti infrastruktúrák közötti átrakodás egyszerűsítéséhez; sürgeti ezért a nemzetközi és az európai hatóságokat, hogy kiváltképpen a hatékonyság növelése és a költségek csökkentése céljából szabványosítsák ezeket a technológiákat; hangsúlyozza ezzel összefüggésben, hogy sürgős szükség volna az intermodális rakodóegységekre vonatkozó európai szabvány elfogadására;

21. kéri a Bizottságot, hogy a környezetvédelmi és vasúti támogatásokra vonatkozó iránymutatásokat úgy dolgozza ki, hogy megkönnyítsék a fenntartható vasúti teherszállítást szolgáló beruházásokat; ezzel kapcsolatban hangsúlyozza a zajcsökkentést célzó társfinanszírozás stratégiai jelentőségét, ideértve a zaj forrásánál történő zajcsökkentést is (a tehervagonok átalakítása) – mint ahogy a gördülőállományok ERTMS-sel való felszerelése esetében is történt;

22. meg van győződve arról, hogy az infrastruktúrák irányítását és a szolgáltatásnyújtást határokon átnyúló formában, megkülönböztetésmentes és átlátható módon kell végezni annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a hatékony, együttműködtethető és zavartalan áruszállítási logisztika megvalósítását; hangsúlyozza e tekintetben valamennyi szállítási mód esetében a belső szállítási piac további kiterjesztését; üdvözlí ezzel összefüggésben az „akadályok nélküli európai tengeri szállítási tér” létrehozására irányuló bizottsági javaslatot, és támogatja az egységes szállítólevél elképzelését, valamint valamennyi szállítási mód tekintetében az egységes interféspontokat;

23. hangsúlyozza, hogy a közúti fuvarozás eredményesen működő belső piaca segíthet a szállítás hatékonyabbá tételében, és csökkentheti a rakomány nélküli utak számát; felhívja a Bizottságot, hogy szigorúan szerezzen érvényt a nemzetközi közúti fuvarozásról és kabotázsról szóló uniós jogszabályoknak; elismeri, hogy a tagállamok bizonyos feltételek mellett korlátozhatják a kabotázst, ugyanakkor felhívja a Bizottságot mint a Szerződés őrét, hogy tegyen szigorú intézkedéseket az olyan aránytalan korlátozások és szankciók ellen, amelyekkel e tekintetben számos tagállam sújtja a külföldi fuvarozókat;

24. arra ösztönzi a Bizottságot, hogy a vasúti infrastruktúra minőségét szolgáló többéves szerződések esetében dolgozza ki az európai szintű minőségi minimumszabályokra vonatkozó keretfeltételeket; javasolja a tagállamoknak, hogy a vasúti infrastruktúrák építéséhez, fejlesztéséhez, illetve karbantartásához kapcsolódó költségek fedezésére szolgáló előirányzatok rendelkezésre bocsátását kössék ezekhez a minőségi szabványokhoz, és kezeljék egymástól elválaszthatlan csomagként, ezáltal hozzájárulva a hatékonyság növeléséhez és a költségmegtakarításhoz;

25. felhívja a Bizottságot, hogy az infrastruktúra minőségét szolgáló többéves szerződéseket ellenőrizze és segítse elő a rájuk vonatkozó legjobb gyakorlatok hatékony és következetes végrehajtását; felkéri a Bizottságot, hogy fent említett közleménye (COM(2008)0054) alapján, az infrastruktúrák kezelőivel szoros együttműködésben dolgozza ki az infrastruktúrával kapcsolatos szolgáltatások mérőszámrendszerének formátumát, beleértve a főbb teljesítménymutatók közzétételét

2008. szeptember 4., csütörtök

26. arra ösztönzi a Bizottságot, hogy az infrastruktúra minőségét és kapacitását szolgáló többéves szerződésekre vonatkozóan nyújtson be határozottabb ajánlásokat (a 2001/14/EK irányelv<sup>(1)</sup> 6. cikke jelenlegi végrehajtásának átlátható nyomon követése alapján); e tekintetben felhívja a Bizottságot, hogy sürgesse a tagállamokat e többéves finanszírozási keretek végrehajtására a pénzügyi stabilitás biztosítása érdekében a vasúti infrastruktúrák üzemeltetői számára a karbantartási és felújítási szükségleteikkel összefüggésben (amelyek megfelelő állami finanszírozást tesznek szükségessé);

27. felhívja a Bizottságot, hogy támogassa a nagysebességű vonalak elkülönített használatára – pl. a könnyű rakományok szállítására – irányuló projekteket;

28. indítványozza, hogy a Bizottság készítsen felmérést az Európai Unióban található, műholdas helymeghatározási rendszerrel felszerelt tehervagonokról annak érdekében, hogy ennek alapján ellenőrizhető legyen e rendszerek határokon átnyúló együttműködtethetősége és kompatibilitása a rendelkezésre álló technológiákkal, biztosítsa, hogy az új járművek együttműködtethető műholdas helymeghatározási rendszerrel készüljenek, és hogy mozdítsa elő a meglévő tehervagonok átalakítását; támogatja a rakodási eljárások bevált gyakorlatának elfogadását, amelynek révén úgy alakítják át az intermodális láncot az át- és kirakodások elejétől a végéig, hogy az ágazat egészében nőjön a hatékonyság;

29. hangsúlyozza, hogy a teherszállítási piaccal foglalkozó hatóságok igazgatási eljárásait egységesíteni és egyszerűsíteni kell, valamint egyszerűsített vámszabályokra és vámkezelési folyamatokra van szükség; különösen üdvözlő az akadályok nélküli európai tengeri szállítási tér létrehozásáról szóló határozatot, és sürgeti a Bizottságot, hogy kérje fel a megfelelő nemzetközi szövetségeket és szervezeteket egy egységes intermodális fuvarokmány kidolgozására;

30. hangsúlyozza, hogy az egyetemeken nincs megfelelő logisztikai oktatás, és ezért felszólítja a tagállamokat, hogy a logisztikai és a teherszállítási ágazatban biztosítsanak kifejezett elsőbbséget a felsőoktatás és a továbbképzés számára;

31. sürgeti a Bizottságot, hogy a szállítási módok integrációjának és együttműködtethetőségének biztosítása érdekében támogassa az adatszintű szabványos információáramlással kapcsolatos projekteket, kutatást és munkát;

32. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak és a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

(1) A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 75, 2001.3.15., 29. o.).

## A 2004–2010 közötti időszakra vonatkozó európai környezetvédelmi és egészségügyi cselekvési terv felidős felülvizsgálata

P6\_TA(2008)0410

**Az Európai Parlament 2008. szeptember 4-i állásfoglalása a 2004–2010 közötti időszakra vonatkozó európai környezetvédelmi és egészségügyi cselekvési terv felidős felülvizgatójáról (2007/2252(INI))**

(2009/C 295 E/20)

Az Európai Parlament,

— tekintettel a Bizottságnak a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz intézett, a 2004–2010 közötti időszakra vonatkozó európai környezetvédelmi és egészségügyi cselekvési terv felidős felülvizgatójáról szóló közleményére (COM(2007)0314),

— tekintettel a 2005. február 23-i, a környezetvédelem és egészségügy terén 2004–2010 között megvalósítandó európai cselekvési tervre vonatkozó állásfoglalására<sup>(1)</sup>,

(1) HL C 304. E, 2005.12.1., 264. o.