

A Régiók Bizottsága véleménye „Európai kikötői politika”

(2008/C 172/06)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

- kiemeli, hogy a kikötők igen fontosak a gazdasági és társadalmi fejlődés, valamint Európa – és nem csak a part menti régiók – versenyképessége és jóléte szempontjából,
- megállapítja, hogy az európai kikötők igen sokfélék, és meggyőződése, hogy a különböző struktúrák serkentik a leghatékonyabb közlekedési utakért folytatott versenyt,
- hangsúlyozza, hogy a kikötőirányítás értelemszerűen regionális és helyi szinten zajlik, ezért örömmel veszi, hogy az Európai Bizottság nem szándékozik külső beavatkozással egységesíteni az EU területén lévő kikötők különféle igazgatási struktúráit,
- hangsúlyozza, hogy nemcsak egyes kikötők, hanem egész közlekedési láncok versenyeznek egymással,
- úgy véli, hogy az állami támogatásokról szóló, 2008-ra ígért iránymutatások alkalmas eszközt jelentenek az EK-Szerződés kikötőkre vonatkozó megállapításainak pontosítására annak érdekében, hogy a kikötői ágazatban zajló verseny továbbra is tisztességes és hatékony legyen,
- megállapítja, hogy Európában a tengeri közlekedésnek még nincs valódi belső piaca, és örömmel veszi a közigazgatási eljárások egyszerűsítését, az előrelépéseket a vámügy korszerűsítése terén, valamint az Európai Bizottság 2008-ra meghirdetett kezdeményezését egy korlátok nélküli tengeri szállítási térség kialakítására,
- sürgeti a „Clean Ship” (tisza hajó) és a „Clean Port” (tisza kikötő) projektek fejlesztésének és támogatásának folytatását, és szükségesnek tartja a hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése (pl. a parti áramhoz való csatlakozás révén) céljából tett erőfeszítések elsősorban nemzetközi szintű előmozdítását annak érdekében, hogy az európai kikötők ne szenvedjenek hátrányt a globális versenyben.

Előadó: Rolf HARLINGHAUSEN, a hamburgi tartományi parlament európai ügyekkel foglalkozó bizottságának tagja (DE/EPP)

Referenciaszöveg

A Bizottság közleménye: Közlemény az európai kikötői politikáról

COM(2007) 616 végleges

I. Politikai ajánlások

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

Bevezetésként

1. köszöni az Európai Bizottságnak az európai kikötői politikáról szóló közleményt, amely a 2006 májusa és 2007 júniusa között lezajlott széles körű, az európai kikötői politika különböző szempontjait az összes érdekcsoport részvételével hat tematikus műhely keretében vizsgáló elméleti és konzultációs folyamat eredménye;

2. az európai bizottsági közleményt a következő két korábbi dokumentum továbbfejlesztésének tekinti: *Közlemény az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak – A tengeri kikötői szolgáltatások minőségének javítása: Az európai közlekedés egyik központi szempontja; Javaslat – az Európai Parlament és a Tanács irányelve a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről* (COM(2001) 35 final), amelynek tárgyában a Régiók Bizottsága 2001. szeptember 20-án fogadta el véleményét (CdR 161/2001 fin), valamint *Javaslat – az Európai Parlament és a Tanács irányelve a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről* (COM(2004) 654 final), amelynek tárgyában a Régiók Bizottsága 2005. április 13-án fogadta el véleményét (CdR 485/2004 fin);

3. úgy látja, hogy a közlemény szorosan összefügg több más fontos témával, különösen az európai tengerpolitikával és az európai közlekedéspolitikával, és utal 2005. október 12-i saját kezdeményezésű véleményére a következő tárgyban: *Az EU tengerrel kapcsolatos politikái – a fenntartható fejlődés kérdése a helyi és regionális önkormányzatok számára* (CdR 84/2005 fin), 2007. február 13-i véleményére a következő tárgyban: *Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé* (CdR 258/2006 fin), valamint 2007. február 14-i véleményére a következő tárgyban: *az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének felülvizsgálata* (CdR 119/2006 fin);

4. kiemeli, hogy a jövőbeni európai kikötői politika kialakítása és megvalósítása a szubszidiaritás és arányosság elvein kell, hogy alapuljon;

A közleményről általában

5. kiemeli, hogy a kikötők igen fontosak a gazdasági és társadalmi fejlődés, valamint Európa – és nem csak a part menti régiók – versenyképessége és jóléte szempontjából. A kikötők, a tengeri közlekedés és az ehhez kapcsolódó logisztika Európában a leggyorsabban fejlődő ágazatokhoz tartozik. Az Európai Unió (EU) harmadik országokkal folytatott kereskedelmének 90 %-át a kikötőkön keresztül bonyolítják. Az Unión belüli közlekedés 40 %-áért a kikötőkön át zajló hajózás felelős. További fontos

adat, hogy az Unión belül évente több mint 200 millió utas utazik hajón;

6. meggyőződése, hogy az európai kikötői politikának ezeket a szempontokat éppúgy tekintetbe kell vennie, mint az egyre szélesebb körű globalizációt és a kibővített Unió új környezetét. A fenntartható és kiegyensúlyozott növekedés, valamint az európai régiók sikere szempontjából az éghajlat- és környezetvédelem, valamint a polgárok egészsége is igen fontos;

7. megállapítja, hogy az európai kikötők igen sokfélék, és meggyőződése, hogy a különböző struktúrák serkentik a leghatékonyabb közlekedési utakért folytatott versenyt;

8. ezért kedvezően értékeli, hogy miután a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférésről szóló – a Régiók Bizottsága által is bírált – két irányelvjavaslat az Európai Parlamentben megbukott, a szóban forgó közlemény és az ebben bejelentett további intézkedések túlnyomórészt nem kötelező érvényű jogi eszközökről (*soft law*), tehát nem új jogalkotási javaslatokról szólnak, ami megkönnyíti a különböző struktúrák jobb figyelembevételét;

9. örömmel veszi, hogy az Európai Bizottság élt az alkalmossal, és a közleményt a két irányelvjavaslat tematikailag lényegében a kikötői szolgáltatásokhoz való hozzáférésre korlátozott megközelítésén túlmutató, átfogó, számos témát felölelő összefüggésbe helyezte;

10. örömmel veszi a közösségi jogszabályok egyértelművé tételét célzó intézkedésjavaslatokat. Az intézkedések ugyanakkor a hatékony verseny és a piachoz való szabad hozzáférés további javítását kell, hogy szolgálják. A Régiók Bizottsága ebben az összefüggésben megállapítja, hogy az Unióban több helyen már most erős és hatékony az európai kikötők közötti, illetve a kikötőkön belüli verseny;

11. hangsúlyozza, hogy nemcsak egyes kikötők, hanem egész közlekedési láncok versenyeznek egymással, és ezt a láncszemek egyikének tekinthető kikötőkre vonatkozó összes szabályozásnál figyelembe kell venni, mivel az ilyen szabályozások a teljes hátszágai logisztikai láncra kihatnak;

12. úgy véli, hogy azoknak a közösségi intézkedéseknek, amelyek hatással lehetnek a forgalomra (például a transzeurópai közlekedési hálózattal foglalkozó politika, vagy a kikötői ágazat fejlesztési környezetére vonatkozó közösségi jogszabályok végrehajtásával kapcsolatos iránymutatások), a kikötői stabil beruházási és kedvező szociális környezet megőrzésének igényén, a kikötők fenntartható fejlesztésén, a Szerződés rendelkezéseinek egységes alkalmazásán, valamint a nemzeti, regionális és helyi önkormányzatokkal való egyeztetésen kell alapulniuk;

A kikötői teljesítményről és a szárazföldi kapcsolatokról

13. lényegében egyetért az Európai Bizottságnak a kikötői teljesítmény fokozásával kapcsolatos elemzésével, és az infrastruktúra bővítése ellenében a hatékonyságnövekedés jelentőségének fokozása mellett száll síkra; olyan stratégiák kidolgozását kéri azonban az intermodalitás és a multimodalitás elősegítése érdekében, amelyek figyelembe veszik a különböző regionális sajátosságokat, és hangsúlyozza, hogy az európai forgalom ésszerűbb elosztását egy globális politikai kereten belül a piac eszközeivel kell elérni;

14. mindazonáltal rámutat arra, hogy a kikötőhöz, vagyis a nyílt tenger és a hátszág kapcsolódási területéhez kell tartoznia a kikötők megközelítésének (azaz a jégtörő hajók és kotróhajók alkalmazásának) is;

A környezetkímélő kapacitásbővítésről

15. tudatában van annak, hogy a kikötőket a környezetvédelmi szempontoknak, valamint a kikötővárosokban lakók érdekeinek és igényeinek figyelembevételével kell fejleszteni;

16. ezért támogatja az Európai Bizottság arra irányuló szándékát, hogy iránymutatásokat bocsásson ki a környezetvédelmi jogszabályok kikötői fejlesztésekre történő alkalmazása és értelmezése tekintetében. Ennek során elengedhetetlen, hogy egy konzultációs eljárás keretében újra széles körben kikérje a kikötői ágazat és a kikötői fejlesztésben döntő jelentőségű regionális és helyi hatóságok véleményét. A kikötői fejlesztésre és környezetvédelemre irányuló intézkedéseket összhangba és egyensúlyba kell hozni egymással;

17. örömmel veszi a tervezett hulladék- és üledékkezelési intézkedéseket, és támogatja az Európai Bizottság azon szándékát, hogy biztosítsa a megfelelő EU-jogszabályok valamennyi tagállamban való alkalmazását;

18. támogatja az Európai Bizottság arra irányuló szándékát, hogy a kikötőkben csökkentse a kibocsátást, ezzel összefüggésben hangsúlyozza azonban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) fontos szerepét, és az EU globális versenyképességét gyengítő különálló európai akciók helyett nemzetközi egyezmények mellett száll síkra; úgy véli azonban, hogy az EU-nak önállóan kell cselekednie, amennyiben az IMO ésszerű időn belül nem talál konkrét megoldásokat;

A modernizációról

19. megállapítja, hogy Európában a tengeri közlekedésnek még nincs valódi belső piaca, és örömmel veszi a közigazgatási eljárások egyszerűsítését, az előrelépéseket a vámügy korszerűsítése terén, valamint az Európai Bizottság 2008-ra meghirdetett kezdeményezését egy korlátok nélküli tengeri szállítási térség kialakítására;

20. felhívja azonban a figyelmet a korlátok nélküli tengeri közlekedés megvalósításának gyakorlati problémáira, és esetleges új intézkedések meghozatala előtt a *status quo* alapos elemzését ajánlja;

Az egyenlő versenyfeltételekről – a befektetők, üzemeltetők és felhasználók számára biztosítandó egyértelmű viszonyokról

21. hangsúlyozza, hogy a kikötőirányítás értelemszerűen regionális és helyi szinten zajlik, ezért örömmel veszi, hogy az

Európai Bizottság nem szándékozik külső beavatkozással egységesíteni az EU területén lévő kikötők különféle igazgatási struktúráit;

22. úgy véli, hogy az állami támogatásokról szóló, 2008-ra ígért iránymutatások alkalmas eszközt jelentenek az EK-Szerződés kikötőkre vonatkozó megállapításainak pontosítására annak érdekében, hogy a kikötői ágazatban zajló verseny továbbra is tisztességes és hatékony legyen;

23. ebben a vonatkozásban a 2006/111/EK irányelv átláthatósági rendelkezéseinek valamennyi kereskedelmi kikötőre történő, azok méretétől és éves bevételétől független kiterjesztését is üdvözli;

24. tudomásul veszi az Európai Bizottság arra vonatkozó kijelentéseit, hogy a koncessziók odaítélésekor az Európai Bíróság vonatkozó joggyakorlata tekintendő hatályos jognak, és hogy a közbeszerzési jog hatályán kívül eső koncessziók odaítélésekor átlátható kiválasztási eljárást kell folytatni. A Régiók Bizottsága úgy véli, hogy ennek vonatkozásában még tisztázni kell a kikötői hatóságok szerepét, valamint a regionális érdekek és a kikötők fejlődése megfelelő támogatásával kapcsolatos lehetőségeiket;

25. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy a javasolt intézkedések rugalmatlan alkalmazása a már meglévő szolgáltatók körében jogbizonytalansághoz vagy a beruházási ösztönzők csökkenéséhez vezet majd, ami gyengítheti Európa versenyképességét;

26. abból indul ki, hogy a kikötőknek továbbra is lehetőségük van arra, hogy a hatékony kikötőfejlesztés keretében kiválasztási eljárás nélkül is elvégezhessek a szükséges korszerűsítési, bővítési és módosítási intézkedéseket;

27. úgy véli, hogy még nincsenek megfelelően tisztázva a vállalatátvétel esetén érvényes munkavállalói jogok – különösen akkor, ha nem alkalmazható az említett 2001/23/EG irányelv;

28. tudomásul veszi, hogy a technikai-tengerészeti szolgáltatások (például a révkalauzolás, a vontatás és a kikötés) általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekintendők, ezért az Európai Közösséget létrehozó szerződés 86., 87. és 88. cikkében lefektetett szabályok vonatkoznak rájuk; ezen cikkek és a szubszidiaritás elve szerint a tagállamok feladata az általános gazdasági érdekű szolgáltatásoknak a 2005. november 28-i határozat feltételeivel összhangban történő kialakítása. Ha a tagállam úgy dönt, hogy egy magánvállalat felelős az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásáért, közszolgáltatási kompenzációban részesülhet, amennyiben a közszolgáltatás nyújtásából származó bevétele nem fedezi az azzal kapcsolatos költségeit. Az ellentételezés nem haladhatja meg a tényleges költségeket, ésszerű nyereség figyelembevételével. Ennek kapcsán figyelmeztet, hogy a kikötői területeken a hajózási biztonság garantálásához szükséges technikai-tengerészeti szolgáltatások költségei a közlekedés összköltségének igen kis részét teszik ki, és elutasítja azt az elképzelést, miszerint elő kellene segíteni az ilyen szolgáltatások költségeinek csökkentését a tengeri közlekedés ezen formájának vonzóbbá tétele érdekében;

29. úgy véli, hogy a helyi és regionális önkormányzatok hatáskörébe tartozó révkalauzolás és a kapcsolódó biztonsági kérdések még nincsenek megfelelően tisztázva;

30. egyetért az Európai Bizottsággal az úgynevezett „egyesülések” munkavállalók számára betöltött szerepének megítélését illetően, és hangsúlyozza ezek jelentőségét a kikötői munkavállalók toborzása és képzése szempontjából a hatályos EU-jogszabályok, különösen a letelepedés és a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó szabályozások figyelembe vétele mellett;

31. üdvözlí a „kikötői illetek” fogalmának definiálását, valamint az általános infrastruktúrára való korlátozásukat, és ennek kapcsán a kikötői illetek alkalmazásának differenciált tisztázását kéri a támogatásról szóló említett iránymutatásokban a versenyt akadályozó ellenkező irányú támogatások megakadályozása érdekében;

32. megállapítja, hogy a kikötői illetek terén már jelenleg is nagy az átláthatóság, ezért szükségtelennek tartja az ezzel kapcsolatos további szabályozást;

33. üdvözlí az Európai Bizottság azon szándékát, hogy részletesebben foglalkozzon az európai kikötők harmadik országokkal való versenyével és támogassa az érintett kikötőket, mivel számos ilyen kikötő nemcsak földrajzi helyzete, hanem a harmadik országokkal való verseny élesedése miatt is hátrányos helyzetben van;

34. aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy a „US-Safe-Port-Act” (2006) és a „House Resolution No. 1” (2007) követelése, amely szerint az USA-ba tartó minden konténerszállító hajót 100 %-osan át kell vizsgálni („scanning”), az európai kikötők esetében aligha megvalósítható és magas költségeket okoz, ezért kéri az Európai Bizottságot, hogy folytasson tárgyalásokat az amerikai hatóságokkal a megvalósítható megoldásokról;

A kikötők és városok közötti strukturált párbeszéd kialakítására vonatkozóan

35. üdvözlí az Európai Bizottság azon szándékát, hogy javítsa a kikötőkről kialakult képet és a városokba történő integrációjukat. A kikötőknek a gazdaság és a foglalkoztatás tényezőikön túlmenően is nagy jelentősége van. Gyakran meghatározzák a városképet és jelentős szerepük van a város vagy régió fejlődésében;

36. ezért innovatív megközelítést követel, amely a kikötővárosok kulturális, idegenforgalmi és szabadidős jellegű lehetőségeit célozza meg, és olyan kutatási, valamint területi együttműködési projektek kitzését javasolja, amelyek révén felismerhetőbbé válnak a jövőbeli fejlődési tendenciák;

37. üdvözlí az Európai Bizottság tervezett, a közvéleményt hatékonyan befolyásolni képes intézkedéseit, ebben az összefüggésben problémákat lát azonban a kikötői biztonságra és a terrorizmussal és a bűnözéssel szembeni védelemre irányuló biztonsági követelményekkel kapcsolatban;

38. még pontosításokat tart szükségesnek a tervezett többcélú belépési kártyákra és jelentőségükre vonatkozóan;

A kikötőkben folyó munkára vonatkozóan

39. úgy véli, hogy a minősített munkahelyek létrehozása és megtartása érdekében az európai kikötői politikának a foglalkoztatás szempontjait is figyelembe kell vennie;

40. üdvözlí ezért az Európai Bizottságnak a szociális párbeszéd európai szintű ösztönzésére irányuló szándékát. Ennek a

szociális partnerekkel szorosan együttműködve kell történnie. A jó és biztonságos munkafeltételek, valamint a kikötői dolgozók képzésének és továbbképzésének állandó javítása – pl. szimulátorok szabványoszerű használata révén – döntő tényezőt jelentenek a kikötők és az azoknak otthont adó régiók kedvező és fenntartható továbbfejlesztése szempontjából;

41. hangsúlyozza, hogy Európa csak akkor tudja megállni a helyét a globális versenyben, ha átlagon felüli mértékben innovatív és minőségi szempontból más régióknál jobb, valamint kiemeli a felsőoktatási képzés és a szakmai továbbképzés alapvető jelentőségét e cél elérése érdekében;

42. aggodalmának ad hangot amiatt, hogy a kikötőkben és a hajókon bekövetkező munkahelyi balesetek száma még mindig magas. Utal arra, hogy a helyi és regionális önkormányzatok lényeges szerepet játszanak a kikötői egészség- és munkavédelmi előírások felügyeletében és végrehajtásában.

II. Következtetések és követelések

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

43. sajnálja, hogy késlekedést szenved a transeurópai hálózatok infrastruktúrájának létrehozása, és emellett foglal állást, hogy az Európai Bizottságnak jobb tájékoztatást kell adnia a tervezett finanszírozási lehetőségekről a tagállamok, valamint a régiók és városok számára, ezáltal támogatva a kikötők szárazföldi és vízi megközelíthetőségére (azaz a kikötőknek egyfelől a szárazfölddel, másfelől a tengerhez vezető hajózható vizekkel való összekötésére) szolgáló infrastruktúrák kiépítése és a logisztikai elosztóhálózatok felépítése terén tett erőfeszítéseiket;

44. szükségesnek tartja, hogy a tengeri gyorsforgalmi utakra fordítandó pénzügyi támogatásokról szóló jövőbeli szabályozások esetében formálisan vegyék figyelembe a régiók részvételét, és ebben az összefüggésben általánosan egy egyszerűsített eljárás mellett érvel, amely jobban megfelel a vállalatok érdekeinek és így hozzájárul a környezetbarát tengeri forgalom nagyobb elterjedéséhez és elfogadottságához;

45. javasolja, hogy a területrendezés és az integrált partiövezet-kezelés eszközeit a jövőben fokozottan használják fel a kikötők vízi és szárazföldi megközelíthetőségének tervezése során;

46. a támogatásról szóló iránymutatásoknak a tagállamokkal, régiókkal és az érintettekkel való konzultáció utáni mielőbbi közzétételét követeli;

47. pénzügyi ösztönzők bevezetését kéri annak biztosítására, hogy a szigetek és a távolabbi part menti területek megfelelő kikötői infrastruktúrával és kielégítő tengeri közlekedéssel rendelkezzenek. Mindezzel támogatható fenntartható fejlődésük, és csökkenthető az azok tényezői, amelyek negatívan hatnak vállalkozói tevékenységükre, valamint arra, hogy azonos feltételek mellett juthassanak be a nagy európai piacokra;

48. hangsúlyozza a levegőszennyezés és az éghajlatváltozás elleni küzdelem szükségességét, amelybe a kikötőket és a tengeri forgalmat is be kell vonni, pl. a tiszta hajóüzemanyagra való gyors áttérés, valamint a hajók ballasztvizének kezeléséről szóló IMO-szabályozások mielőbbi végrehajtása révén;

49. sürgeti a „Clean Ship” (tisza hajó) és a „Clean Port” (tisza kikötő) projektek fejlesztésének és támogatásának folytatását, és szükségesnek tartja a hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentése (pl. a parti áramhoz való csatlakozás révén) céljából tett erőfeszítések elsősorban nemzetközi szintű előmozdítását annak érdekében, hogy az európai kikötők ne szenvedjenek hátrányt a globális versenyben; kiegészítésképpen európai szintű intézkedéseket is ajánl, hogy a kikötők környékén haladéktalanul javuljon a lakosság életminősége;

50. szükségesnek tartja a közvélemény eddignél jobb tájékoztatását arról, milyen nagy jelentőségűek a kikötők és a tengerek a gazdaság növekedése és a munkahelyteremtés szempontjából Európában. Ezt a feladatot messzemenően a tagállamokra, régiókra és kikötőkre kell bízni;

51. nagy érdeklődéssel várja az Európai Bizottság 2008-ra tervezett, az EU integrált tengerészeti politikájának kidolgozásáról szóló intézkedéseit, és azt, hogy milyen szerepet kapnak bennük a kikötők;

52. elismeri, hogy a szubszidiaritás és az arányosság elvének figyelembevétele mellett számos intézkedés szükséges EU-szinten a kikötői politika minden aspektusának lefedéséhez. A Régiók Bizottsága attól tart azonban, hogy az adott ütemterv keretében nem lehet minden intézkedést megvalósítani, és ennélfogva hiányolja az egyes intézkedések prioritásának egyértelmű hangsúlyozását;

53. javasolja, hogy az Európai Bizottság által tervezett intézkedések elfogadásakor az uniós irányelvek és rendelkezések alkalmazása tekintetében vegyék figyelembe az olyan helyi,

illetve regionális jelentőségű kikötőket, amelyek nem kifejezetten kereskedelmi jellegűek, és alapvető szerepet töltenek be a helyi lakosság szempontjából, ám igen korlátozott gazdasági és humánerőforrásokkal rendelkeznek. Javasolja továbbá, hogy vizsgálják felül az új közösségi szabályozási eszközöknek a szóban forgó kikötők kapacitására és gazdasági volumenére gyakorolt hatását annak érdekében, hogy ne kerüljön veszélybe e kikötők fennmaradása;

54. az intézkedések listájának oly módon történő átdolgozását követeli ezért, hogy a különböző intézkedésekkel elérni kívánt egyes célok fontossági sorrendjének megfelelően, valamint a szubszidiaritás elve szerinti várható illetékességi körök és az időbeliség alapján rangsorolják az intézkedéseket;

55. együttműködését és támogatását ajánlja fel az említett intézkedések rangsorolására és a jövőbeli kikötői politikára irányuló javaslatok kidolgozásához, és közli, hogy rendszeresen szeretne tájékoztatást kapni az e politikaterületen zajló fejleményekről;

56. olyan struktúra létrehozását ajánlja, amely lehetővé teszi a valamennyi érdekcsoporttal történő rendszeres konzultációt, amelynek révén az eredmények beépíthetők az európai kikötői politika további fejlődésébe, elkerülhetők a konfliktusok, és lehetővé válik a bevált gyakorlatokról szóló tapasztalatcsere, valamint ennek kapcsán utal a helyi és regionális testületek támogatásának és ösztönzésének lehetőségére, amely széles körű elfogadottságot biztosít;

57. kéri, hogy az Európai Bizottság 2009. december 31-ig időközi értékelést terjesszen elő az európai kikötői politikáról.

Kelt Brüsszelben, 2008. április 9-én.

a Régiók Bizottsága
elnöke

Luc VAN DEN BRANDE