

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság Véleménye Tengeri gyorsforgalmi utak a logisztikai láncban

(2008/C 151/07)

2007. július 4-i levelében az Európai Unió portugál elnöksége arra kérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján feltáró véleményt dolgozzon ki a következő tárgyban:

Tengeri gyorsforgalmi utak a logisztikai láncban

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2007. december 18-án elfogadta véleményét. (Előadó: Jan SIMONS.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. január 16–17-én tartott 441. plenáris ülésén (a 2008. január 16-i ülésnapon) egyhangúlag elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1 A rövid távú tengeri szállítás fontos szerepet játszhat a kombinált közlekedés és a logisztikai lánc továbbfejlesztésében, amelynek során minden közlekedési módot figyelembe kell venni. A kombinált közlekedésben a rövid távú tengeri szállítást főként hosszabb távok esetén lehet alkalmazni.

1.2 Az EGSZB megerősíti, hogy teljes mértékben támogatja a rövid távú tengeri szállítás további fejlesztésére és ösztönzésére irányuló intézkedéseket. Az intézkedések gyakorlati megvalósításával kapcsolatban azonban megfogalmaz néhány kérdést és észrevételt.

1.3 Ennek megfelelően pontosítani kell a tengeri gyorsforgalmi utak meghatározását. Az EGSZB úgy véli, hogy nem kizárólag az új, támogatást élvező szolgáltatásokat, hanem minden hatékony rövid távú tengeri szállítási szolgáltatást így kell nevezni. Az EGSZB örömmel veszi tudomásul, hogy az Európai Bizottság az Európai Unió teherszállítási stratégiájáról szóló 2007. október 18-i közleményéhez kapcsolódó, a tengeri gyorsforgalmi utakkal foglalkozó munkadokumentumában pontosította a tengeri gyorsforgalmi útvonalak meghatározását, és konkrétan a már meglévő szolgáltatásokat is idesorolta ⁽¹⁾.

1.4 A rakományok korlátozott számú kiválasztott kikötőre való összpontosítása kedvezőtlenül hat a szolgáltatás hatékonyságára, és kétségtelenül zsúfoltsághoz vezet a kikötőkben és azok környékén ⁽²⁾, ami nem segíti elő a szállítás fenntartható fejlődését.

1.5 A tengeri gyorsforgalmi utak koncepciójában elsőbbséggel kell kezelni a kikötői kapacitás növelését és a hátszág-beli összeköttetések egyéb közlekedési módok révén történő javítását. A támogatóintézkedéseknek erre kellene összpontosítaniuk, elősegítve egyben a kombinált közlekedés politikáját.

1.6 A tengeri gyorsforgalmi utakat célzó támogatóintézkedéseknek az infrastruktúrára, különösen a kikötők és a hátszág-beli összeköttetések bővítésére is kell irányulniuk, érintetlenül hagyva a szolgáltatásokkal, működési költségekkel és népszerűsítéssel kapcsolatos támogatóintézkedéseket.

1.7 A versenytorzulás elkerülése érzékeny pont, amelyet – a rövid távú tengeri szállítás specifikus piacszerkezete miatt –

rendkívül óvatosan kell megközelíteni. A cél az, hogy a közutakon szállított árut tengeri útvonalakra helyezzük át, és nem az, hogy a tengeri úton szállított áru más tengeri fuvarozókhoz kerüljön.

1.8 Az Európai Bizottság a tengeri gyorsforgalmi utakra vonatkozó projektek értékelési kritériumai között minőségi normákat is kíván alkalmazni. Az adott szolgáltatástól függően a kritériumok a következők lehetnek: gyakoriság, a termelési folyamatba illeszkedő beszállítás, megbízhatóság, a szolgáltatások kombinálhatósága az európai bizottsági meghatározás alapján – tehát az önmagában vett közlekedési mód egyéni előnyei is –, hátszág-beli összeköttetések, hatékony kikötők és csomópontok, e-logisztika, optimális adminisztratív eljárások stb.

1.9 A rövid távú tengeri szállítás ösztönzésére irányuló program felidős felülvizsgálatában az Európai Bizottság megállapítja, hogy vizsgálat tárgyát fogja képezni a tengeri gyorsforgalmi utak minőségi címkézésének lehetősége. Az EGSZB – ahogyan ezt a logisztikáról szóló véleményében is említette – úgy véli: nem szabad, hogy mindez növelje a bürokráciát, és szükségtelen többletköltséget jelentsen az ágazat számára.

1.10 Az adminisztratív eljárások egyszerűsítése és csökkentése a rövid távú tengeri szállítási szolgáltatások szempontjából is elsődleges: nem megengedhető, hogy az Európán belüli rakományokat érintő vámkezelési formalitások körülményesebbek legyenek, mint a közúti szállítás terén alkalmazott eljárások. Az egyszerűsített vámügyi eljárást – a rakományból és a fuvarozóból mint alapvető elemekből kiindulva – alaposan át kell dolgozni.

1.11 Orvosolni kell a logisztikai lánc egyéb problémáit. Az EGSZB teljes mértékben támogatja az Európai Bizottság által elindított teherszállítási logisztikai vizsgálat (Freight Transport Logistics Exercise) keretében folytatott munkát.

1.12 Mind a rövid távú tengeri fuvarozásban, mind pedig a logisztikai szolgáltatásoknál jól képzett személyzetre van szükség. Ennek értelmében több figyelmet kell fordítani a munkaerő-felvételre, az oktatásra és képzésre.

⁽¹⁾ Az Európai Unió teherszállítási stratégiája (COM(2007) 606 final), európai bizottsági munkadokumentum a tengeri gyorsforgalmi utakról, 2007. október 18.

⁽²⁾ TEN/258, *Közös európai kikötői politika*, HL C 168., 2007.7.20., 57–62. o.

1.13 A közúti szállításról a tengeri szállításra való áttérés környezetvédelmi és társadalmi szempontból is jelentős haszonnal jár. Ösztönözni kell a hajók általi gázkibocsátás további csökkentését. Az EGSZB reméli, hogy ez nemzetközi egyezmények tárgya lesz.

2. Bevezetés

2.1 Az európai tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztését 2004-ben a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztése keretében kiemelt harminc projekt egyikének tekintették. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó iránymutatásokról szóló 884/2004/EK határozat ⁽³⁾ 12a. cikke megnevezi a tengeri gyorsforgalmi utak alapelemeit. Konkrétan kimondja: a transzeurópai tengeri gyorsforgalmi úthálózat arra szolgál, hogy a tengeri logisztikai útvonalakon összpontosítsa az áruszállítást annak érdekében, hogy új, életképes, rendszeres és gyakran használt tengeri kapcsolatokat hozzon létre, illetve javítsa a már meglévő kapcsolatokat, és ezzel csökkentse a zsúfoltságot, és/vagy javítsa a szigetek és külső területek, valamint az ilyen helyen elterülő államok elérhetőségét. A tengeri gyorsforgalmi utak nem zárhatják ki a kombinált személy- és áruszállítást, de az áruszállításnak kell túlsúlyban lennie.

2.2 Ha a tengeri gyorsforgalmi utak költségei létesítményekre és infrastruktúrára vonatkoznak, igényelni lehet a TEN forrásait. A szolgáltatások és operatív költségek a Marco Polo ⁽⁴⁾ program révén támogathatók.

2.3 A tengeri gyorsforgalmi utak transzeurópai hálózatával kapcsolatos közös érdekű projekteket legalább két tagállamnak kell javasolnia. Olyan létesítményekre és infrastruktúrára kell vonatkoznuk, amelyek két különböző tagállamban fekvő legalább két kikötőt érintenek. A javasolt projekteket általában az érintett tagállamok által közösen kiírt közbeszerzéseken alapuló köz-magán társulások formájában valósítják meg. A kiírások olyan konzorciumokra irányulnak, amelyekben legalábbis hajózási társaságok és kikötők egyesülnek.

2.4 A 884/2004/EK határozat II. melléklete felsorolja a 12a. cikkel összhangban meghatározott közös érdekű projektekhez tartozó tengeri gyorsforgalmi utakat, amelyek a következők:

- balti-tengeri gyorsforgalmi út (összekötve a Balti-tenger tagállamait a közép- és nyugat-európai tagállamokkal, beleértve az Északi-tengeren/Balti-tengeren áthaladó csatornát [a Kiel-csatornát] is) (2010),
- nyugat-európai tengeri gyorsforgalmi út (az atlanti íven keresztül összekötve Portugáliát és Spanyolországot az Északi-tengerrel és az Ír-tengerrel) (2010),
- délkelet-európai tengeri gyorsforgalmi út (összekapcsolva az Adriai-tengert a Jón-tengerrel és a földköz-tengeri térség keleti részével, Ciprust is beleértve) (2010) ⁽⁵⁾,

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 884/2004/EK határozata (2004. április 29.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról.

⁽⁴⁾ 1382/2003/EK rendelet (Marco Polo program), HL L 196., 2003.8.2. (magyar kiadás 7. kötet 15. fejezet) és COM(2004) 478 final, 2004. július 14. (Marco Polo II.).

⁽⁵⁾ Megjegyzendő, hogy magánszektorbeli piaci résztvevők már kiépítettek rövid távú tengeri útvonalakat például Törökország és Olaszország, valamint Olaszország és Spanyolország között.

– Délnyugat-Európa tengeri gyorsforgalmi útja (a földköz-tengeri térség nyugati része), összekötve Spanyolországot, Franciaországot, Olaszországot és Máltát, rákapcsolódva a délkelet-európai tengeri gyorsforgalmi útra ⁽⁶⁾ (2010).

– Az EU bővítésével számolva az EGSZB utal rá, hogy a Fekete-tengeren is ki kell építeni tengeri gyorsforgalmi utakat, amelyekből a megfelelő dunai toló- és vontatóhajózási szolgáltatásokat sem szabad kizárni.

2.5 Az Európai Bizottság a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó iránymutatások 12a. pontjában felsorolt kritériumok alapján értékeli majd a projekteket. A legfontosabb szempontok a következők:

- Hozzájárulás a modális váltáshoz és a kohézióhoz: az adott folyosón zajló közúti közlekedés bizonyos százalékát át kell helyezni a tengeri gyorsforgalmi útra, hozzájárulva az érintett országok társadalmi és gazdasági kohéziójához.
- Minőségi szempontok: a projektnek egyértelmű minőségi normákat kell meghatároznia a következő öt területen: kikötői szolgáltatások, összeköttetések a hátszaggal, tájékoztató rendszerek és nyomon követés, a tengeri szállítási szolgáltatás maga, valamint a TEN-hálózatba való integráció.
- A projekt életképessége és hitelessége: mind a szolgáltatás, mind pedig a hátszági összeköttetések szempontjából be kell bizonyítani, hogy a projekt életképes. Világosan ki kell mutatni, mennyi kockázati tőke és (nemzeti, regionális, uniós) forrás járul hozzá a projekthez.

– Hatások a versenyre: el kell kerülni, hogy az állami támogatás révén torzuljon a verseny. Ezért meg kell vizsgálni a projekt hatását a már meglévő szolgáltatásokra és kikötőkre.

2.6 A 2005. február 28-i európai bizottsági útmutató meghatározza a tengeri gyorsforgalmi utak kiépítésére vonatkozó projektjavaslatok benyújtására irányuló felhívás módozatait.

2.7 A tengeri gyorsforgalmi utak terén időközben a következő projektekhez jelent meg felhívás:

- tengeri gyorsforgalmi utak a balti-tengeri régióban: **Németország/Finnország és Balti-tenger**,
- tengeri gyorsforgalmi út/utak Spanyolország és Franciaország között (Atlanti partvidék – La Manche csatorna – Északi-tenger),
- tengeri gyorsforgalmi utak az északi-tengeri régióban.

Egyéb projekteket különféle speciális munkacsoportok vizsgálnak és vitatnak meg.

2.8 Emellett 2006 nyarán elkészült a rövid távú tengeri szállítás ösztönzésére irányuló program féldős felülvizsgálata ⁽⁷⁾.

2.9 2007 szeptemberében pedig az Európai Bizottság a tengeri gyorsforgalmi utakért felelős koordinátort nevezett ki a portugál Luis Valente de Oliveira személyében.

⁽⁶⁾ Beleértve a Fekete-tengert is.

⁽⁷⁾ COM(2006) 380 final, 2006. július 13.

2.10 2007 októberében az Európai Bizottság a teherszállítási stratégia keretében munkadokumentumot készített a tengeri gyorsforgalmi utakról ⁽⁸⁾.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB mindig is következetesen támogatta a – jelentős potenciállal rendelkező, és egyéb, kevésbé környezetbarát szállítási módok alternatívájának tekinthető – rövid távú tengeri szállítás fejlesztését célzó intézkedéseket. A rövid távú tengeri szállítás ugyanis elősegítheti a közutakon kialakuló torlódások, balesetek, valamint a zaj és a légszennyezés csökkentését ⁽⁹⁾, továbbá jól illeszkedik a kombinált közlekedés és a logisztikai láncok keretébe, ami lehetőséget kínál a szigetek és a legkülső területek bekapcsolására.

3.2 A tengeri gyorsforgalmi utakra irányuló kezdeményezés ezért teljes mértékű támogatást érdemel. Az elképzelés kapcsán mégis felmerül néhány kérdés és észrevétel (ahogy ez a 8. lábjegyzetben említett véleményben is olvasható). Ezekkel az alábbiakban foglalkozunk.

4. A tengeri gyorsforgalmi utak koncepciója

4.1 A tengeri gyorsforgalmi utak koncepciója nem véletlenül keltett zavart. A gyakorlatban a rövid távú tengeri szállítás terén jelenleg már számos hatékony, minőségi szolgáltatás működik, amelyek jó minőségű multimodális szolgáltatást nyújtanak, csökkentik a közúti közlekedés zsúfoltságát, és kiszolgálják a szigetek és külső területeket.

4.2 Ahogy a rövid távú tengeri szállítás ösztönzésére irányuló program féldíós felülvizsgálatáról szóló közlemény is írja ⁽¹⁰⁾, ez az a szállítási mód, amely leginkább képes volt követni a közúti szállítás gyors növekedését. 1995 és 2004 között a rövid távú tengeri szállítás tonna/kilométer teljesítménye 32 %-kal növekedett az EU-25-ökben, míg a közúti szállítás teljesítmény-növekedése 35 %-os volt. A rövid távú tengeri szállítás adja az EU-25-ök tonna/kilométer összteljesítményének 39 %-át, míg a közúti szállítás aránya ugyanitt 44 %. Az EU-15-ökben a rövid távú tengeri szállítás aránya 42 %, a közúti szállítás aránya pedig 44 %.

4.3 A rövid távú tengeri szállítás fent részletezett jó eredményei főként a következőkön alapulnak: a hajótulajdonosok hajókra fordított jelentős beruházásai, egyéb beruházások intermodális logisztikai rendszerekbe, a hatékonyság javításába és a logisztikai szolgáltatások eladásába, az országos rövid távú tengeri szállítási központok (*National Short Sea Shipping Focal Points*) problémákra összpontosító tevékenysége, a part menti kereskedelmi hajózást népszerűsítő központok gyakorlati munkája, valamint az ipar és az európai intézmények közötti együttműködés.

4.4 Nem lehet célunk e sikertörténet aláásása azáltal, hogy a magánszektor kezdeményezésein alapuló, már létező szolgáltatásokat nem tekintjük tengeri gyorsforgalmi útnak, és ezt az elnevezést kizárólag a támogatásban részesülő szolgáltatások

számára tartjuk fenn. Az EGSZB örömmel veszi, hogy az Európai Bizottság az Európai Unió teherszállítási stratégiájáról szóló 2007. október 18-i közleményéhez kapcsolódó, ugyanekkor készült munkadokumentumában pontosította a tengeri gyorsforgalmi útvonalak meghatározását, és konkrétan a már meglévő szolgáltatásokat is idesorolta ⁽¹¹⁾.

5. A kikötők kiválasztása

5.1 A közúti és a tengeri gyorsforgalmi utak alapvetően különböznek egymástól. Az autópályán történő teherszállítás az indulási és érkezési helyet minél egyenesebb vonalban köti össze. A tengeri fuvarozásnál azonban a kiterjedt háterszágból érkező vagy oda irányuló rakományt a gyakorlatban különböző, egymással versenyben álló kikötők kínálatából válogatva szállítják. A hajózási vállalatok különféle hajózási útiterveibe aztán az adott kereskedelmi ügylet szempontjából leginkább versenyképes és hatékony kikötő kerül be.

5.2 A rakományok korlátozott számú kiválasztott kikötőre való összpontosítása azonban kedvezőtlenül hat a szolgáltatás hatékonyságára ⁽¹²⁾, és kétségtávan zsúfoltsághoz vezet a kikötőkben és azok környékén, ami nem segíti elő a szállítás fenntartható fejlődését.

5.3 Ha egyes kikötőket bekapcsolunk a tengeri gyorsforgalmi utakba, más azonos rangú kikötőket pedig kizárunk belőle, a kikötői kínálat versenyét is torzíthatjuk. Fontos, hogy a kikötők kiválasztása olyan mértékben nyitott legyen, hogy hatékonyságuk folyamatos növelésével más kikötők is képesek legyenek tengeri gyorsforgalmi úthoz kapcsolódó kikötővé fejlődni.

6. Kombinált közlekedés

6.1 A rövid távú tengeri szállítás fontos szerepet játszhat a kombinált közlekedés továbbfejlesztésében, különösen hosszabb távok esetén. Ahogy a teherszállítási logisztikáról szóló vélemény is említi, az EGSZB szerint ennek során minden szállítási módot figyelembe kell venni ⁽¹³⁾. A kikötőkre multimodális csomópontként alapvető szerep hárul. Ezzel kapcsolatban jelenleg számos projektet dolgoznak ki. ⁽¹⁴⁾

6.2 Orvosolni kell a logisztikai lánc problémáit. Az Európai Bizottság már vizsgálja a teherszállítási logisztika gondjait, figyelmet fordítva az adminisztratív, az infrastrukturális és a működési nehézségekre.

6.3 Mind a rövid távú tengeri fuvarozásban, mind pedig a logisztikai szolgáltatásoknál jól képzett személyzetre van szükség. Az EGSZB megismétli a teherszállítási logisztikáról kidolgozott véleményében tett ajánlását, mely szerint több figyelmet kell fordítani a munkaerő-felvételre, az oktatásra és képzésre.

⁽¹¹⁾ Az Európai Bizottság közleménye (2007. október 18.) az Európai Unió teherszállítási stratégiájáról és munkadokumentuma a tengeri gyorsforgalmi utakról.

⁽¹²⁾ TEN/258, *Közös európai kikötői politika*, HL C 168., 2007.7.20., 57–62. o.

⁽¹³⁾ TEN/262, *Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa*, HL C 168., 2007.7.20., 63. o.

⁽¹⁴⁾ Lásd: *Co-modalité navires rapides BGV-HSC et les Autoroutes de la mer à grande vitesse* (www.bgv.eu).

⁽⁸⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet.

⁽⁹⁾ TEN/268, *Rövid távú tengeri szállítás – féldíós felülvizsgálat*, 2007. április 25., HL C 168., 2007.7.20., 68. o.

⁽¹⁰⁾ COM(2006) 380 final, 2006. július 13.

7. Beruházások a kikötőkbe és a hátszági összeköttetésekbe

7.1 A jelenleg számos európai kikötőt érintő zsúfoltság problémája időközben köztudott, és rávilágít, mennyire fontos, hogy több azonos rangú kikötő esélyt kapjon a rövid távú tengeri szállítást szolgáló kikötőként való továbbfejlődésre.

7.2 A kikötők és hátszági összeköttetések fejlesztését és bővítését megnehezítik és több alkalommal jelentősen lassítják és/vagy akadályozzák a hatályos jogszabályok korlátozásai és értelmezései, valamint a környezetvédelmi követelmények. Az ESPO 2006/2007-es éves jelentése 2–11 évig húzódó késésekről számol be ⁽¹⁵⁾.

7.3 Erre a problémára sürgősen figyelmet kell fordítani, ahogy azt az ipari ágazat már több ízben hangsúlyozta az új európai kikötői politikára és az Európai Unió jövőbeli tengerpolitikájáról szóló zöld könyvre vonatkozó konzultáció során ⁽¹⁶⁾. Az EGSZB megjegyzi, hogy az európai kikötői politikáról szóló 2007. október 18-i közleményében az Európai Bizottság megfelelő figyelmet fordított erre a kérdésre ⁽¹⁷⁾.

7.4 Következésképpen az is nyilvánvaló, hogy a tengeri gyorsforgalmi utakat célzó támogatóintézkedéseknek a szóban forgó téma vonatkozásában az infrastruktúrára, különösen a kikötők és a hátszági összeköttetések bővítésére is kell irányulniuk. Ez a megközelítés teljes mértékben megfelel a kombinált közlekedés elképzelésének is, ahogy azt az Európai Bizottság a közlekedésről szóló fehér könyv félidei felülvizsgálatában ⁽¹⁸⁾ és a teherszállítási logisztikáról szóló európai bizottsági közleményben ⁽¹⁹⁾ javasolta.

7.5 A szolgáltatásokkal, működési költségekkel és népszerűsítéssel kapcsolatos már létező támogatóintézkedéseket természetesen ettől függetlenül meg kell valósítani.

8. A verseny torzulása

8.1 Ahogyan a 2.5. pont utolsó francia bekezdésében említettük, az Európai Bizottság is megállapítja, hogy az állami támogatás nem torzíthatja a meglévő szolgáltatásokkal folytatott versenyt. Ezért – többek között a közérdek figyelembevételével – alaposan meg kell vizsgálni a támogatást élvező tengeri gyorsforgalmi utak hatásait, például azt, hogy nem jelentkezhet-e versenytorzulás.

8.2 Ez azonban nem egyszerű feladat. A rövid távú tengeri szállítás azoknak a kikötőknek a hátszágát szolgálja ki, amelyekbe a hajók befutnak. A hátszág igen nagy területre kiterjedhet, amelyet más kikötőkön keresztül is ki lehet szolgálni (lásd az 5.1. pontot).

⁽¹⁵⁾ HL C 168., 2007.7.20., 57–62. o., valamint az Európai Tengeri Kikötők Szervezete (ESPO) éves jelentése (2006/2007), ITMMA/Universiteit Antwerpen.

⁽¹⁶⁾ Zöld könyv: Az Európai Unió jövőbeli tengerpolitikája felé, COM(2006) 275 final, 2006. június 7.

⁽¹⁷⁾ Az Európai Bizottság közleménye (2007. október 18.) az európai kikötői politikáról.

⁽¹⁸⁾ Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára, COM(2006) 314 final, 2006. június 22.

⁽¹⁹⁾ Európai teherszállítási logisztika: a fenntartható mobilitás kulcsa, COM(2006) 336 final, 2006. június 28.

8.3 Következésképpen az érintett piac elemzésekor nem elég egy bizonyos kikötőre összpontosítani: annak érdekében, hogy elkerüljük a rakomány egyik rövid távú tengeri szolgáltatótól a másikhoz, illetve egyik kikötőből a másikba történő áthelyezését, a teljes rakománypiacot kell vizsgálnunk.

8.4 A tengeri gyorsforgalmi utakra vonatkozó új projektekre pályázóknak bizonyítaniuk kell a projekt életképességét és hitelességét (lásd a 2.8. pont utolsó francia bekezdését). Itt is ügyelni kell arra, hogy ne torzuljon a verseny.

8.5 Ezért alapvető, hogy a támogatás odaítélése átlátható legyen. Egyben azonnali korrekcióra van szükség, ha kiderül, hogy a part menti tengeri szállítók vagy a kikötők mesterségesen áthelyezik egymáshoz a rakományokat.

8.6 Cél, hogy a tengeri gyorsforgalmi utaknak nyújtott támogatás a közúti szállításról a tengeri szállításra való átláshoz vezessen. Az Olaszországban javasolt ököbónusz ⁽²⁰⁾, melynek értelmében a fuvarozók támogatást kaphatnak, ha megfelelnek az imént vázolt elképzelésnek, jó példája a versenyt nem torzító, célirányos támogatásnak.

9. Minőségi normák

9.1 Az Európai Bizottság a tengeri gyorsforgalmi utakra irányuló projektek értékelési kritériumai között szerepelteti a minőségi normákat (lásd a 2.5. pontot). Az adott szolgáltatástól függően a kritériumok a következők lehetnek: gyakoriság, a termelési folyamatba illeszkedő beszállítás, megbízhatóság, a szolgáltatások kombinálhatósága az európai bizottsági meghatározás alapján – tehát az önmagában vett közlekedési mód egyéni előnyei is –, hátszági összeköttetések, hatékony kikötők és csomópontok, e-logisztika, optimális adminisztratív eljárások stb.

9.2 A rövid távú tengeri szállítás ösztönzésére irányuló program félidős felülvizsgálatában ⁽²¹⁾ az Európai Bizottság megállapítja, hogy vizsgálat tárgyát fogja képezni a tengeri gyorsforgalmi utak minőségi címkézésének lehetősége. Az EGSZB – ahogyan ezt a logisztikáról szóló véleményében is említette – úgy véli: nem szabad, hogy mindez növelje a bürokráciát, és szükségtelen többletköltséget jelentsen az ágazat számára ⁽²²⁾.

10. Adminisztratív eljárások

10.1 Az Európai Bizottság mind az Európai Unió jövőbeli tengerpolitikájáról szóló, fent említett zöld könyvben, mind pedig a közlekedéspolitikai fehér könyv félidei felülvizsgálatában utal a „közös tengeri térségre”, azaz – az Európai Bizottság által használatos későbbi nevén – egy határok nélküli európai tengeri térségre. A cél nyilvánvalóan a rövid távú tengeri szállítással kapcsolatos adminisztratív eljárások egyszerűsítése annak érdekében, hogy összhangban álljanak a közúti szállításra jellemző eljárásokkal.

⁽²⁰⁾ Aiuto di Stato N 496/2003 – Italia.

⁽²¹⁾ A rövid távú tengeri szállítás ösztönzésére irányuló program félidős felülvizsgálata, COM(2006) 380 final, 2006. július 13.

⁽²²⁾ TEN/262, Teherszállítási logisztika – fenntartható mobilitás.

10.2 Az EGSZB mind a fent említett zöld könyvről kidolgozott véleményében, mind pedig a közös kikötői politikáról kidolgozott véleményében állást foglalt a közös tengeri térséggel kapcsolatban ⁽²³⁾.

„Az EGSZB úgy értelmezi a »közös európai tengeri térség« fogalmát [és ennek a 10.1. pontban említett új nevét is], hogy az egy olyan virtuális tengeri térséget jelent, amelyben az EU-n belüli tengeri szolgáltatásokra vonatkozó vám- és adminisztratív formalitások egyszerűbbé válnak, a belső piaci közúti és vasúti szállításhoz [illetve a belvízi hajózáshoz] hasonlóan. A közleményben egyértelműen kifejezésre juttatott európai bizottsági pontosításokat követően az EGSZB támogatja ezt az elképzelést, amennyiben az tiszteletben tartja a nemzetközi vizeket (nyílt tengerek), az UNCLOS- és az IMO-egyezményeket, ideértve a »hajózás szabadságát« és a »békés áthaladás jogát« a kizárólagos gazdasági övezeten (EEZ) belül.”

10.3 A Hajózási Ágazatok Fóruma (MIF) és a rövid távú tengeri szállítás ösztönzésére irányuló nemzeti kapcsolattartó pontok többször kérték a vámügyi eljárások egyszerűsítését. Ezzel összefüggésben az Európai Bizottság már 2002-ben munkadokumentumot dolgozott ki azzal a céllal, hogy ösztönözze az egyszerűsített vámügyi eljárás alkalmazását. ⁽²⁴⁾

10.4 A munkadokumentumban foglaltak megvalósítása azonban nem old meg minden problémát. Alapvető gond, hogy meg kell szerezni a „rendszeres szolgáltató” státuszát (engedélyezett menetrendszerű járat), amely mind az érintett hajóval, mind pedig az érintett hajótársasággal (szállítóval) közvetlen összefüggésben áll. Amennyiben másik hajót kell bevetni, ezt újra be kell jelenteni. Ha pedig egy Unión belüli rakomány az utazás során egy nem uniós kikötőbe is behajózik, akkor érvényét veszti az Unión belüli rakományra vonatkozó egyszerűsített eljárás (ún. „fertőzött” hajó).

10.5 Megoldást jelentene, ha az egyszerűsített eljárás az érintett társaságon (tehát a szállítón) és a rakományon alapulna. Az Unión belüli termékekre/rakományokra ebben az esetben mindenféleképpen alkalmazhatnák az egyszerűsített eljárást, amelynek elvben meg kellene egyeznie a közúti szállításra vonatkozó eljárással.

10.6 Meg kell vizsgálni a multimodális szállítási láncban megjelenő felelősség kérdését. Erről az UNCITRAL keretében folynak tárgyalások. Az EGSZB mielőbbi megegyezést javasol.

10.7 Az EGSZB utal rá: nem megengedhető, hogy a biztonsági intézkedések a tengeri szállítást háttérbe szorítsák a közúti szállítással szemben.

11. Környezetvédelem

11.1 A hajózás még mindig a leginkább környezetbarát szállítási mód. Tonna/kilométerben vagy tonna/mérföldben mérve a hajózás a kibocsátott gázok szempontjából – a ként (SO_x) kivéve – jobb eredményeket mutat fel, mint a többi szállítási mód. Ennek ellenére lépéseket kell tenni e teljesítmény folyamatos javításáért. Ezzel összefüggésben a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (International Maritime Organisation, IMO) keretében folyamatban van a MARPOL-egyezmény idevonatkozó VI. mellékletének átdolgozása. Az eljárást a globális megoldás megtalálása érdekében teljes mértékben támogatni kell.

11.2 Az IMO-tárgyalások során foglalkoznak majd a SECAS ⁽²⁵⁾ esetleges kibővítésével, alacsonyabb kibocsátási határértékeket alkalmazva ezeken a területeken. A rövid távú tengeri szállítás ebből a szempontból különösen sérülékeny, mivel *de facto* part menti területeken zajlik, és gyakori kikötői forgalommal jár. Következésképpen kiemelt figyelmet kell fordítani erre, nehogy a fürdővízzel együtt a gyereket (a rövid távú tengeri szállítás ösztönzését) is kiöntsük.

11.3 A tonna/kilométerben vagy tonna/mérföldben mért szén-dioxid-kibocsátás (CO₂) szempontjából is azt mondhatjuk, hogy a hajózás meglehetősen jó eredményeket mutat fel. Független források ⁽²⁶⁾ becslése szerint a hajózás összességében a globális üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak csak 1,75–2 %-áért felelős. Ezen a területen is vizsgálják, hogy mely intézkedésekkel javítható folyamatosan a hajózás környezeti teljesítménye.

11.4 Az EGSZB azt ajánlja, hogy kutassák, fejlesszék és pénzügyileg támogassák a hajók által kibocsátott gázok csökkentésének a lehetőségeit, beleértve az üzemanyag javítását is.

11.5 A kibocsátás kérdései mellett azonban figyelmet kell fordítani annak ellenőrzésére is, hogy a sűrűsödő part menti hajózás mennyiben szennyezi a tengeri környezetet.

11.6 A tengeri gyorsforgalmi utak fő célja, hogy a szállítás a közutakról a tengeri utakra helyeződjön át. Ez kedvezően hat majd mind a környezetvédelemre, mind pedig a társadalmat közvetlenül érintő tényezőkre, például a zsúfoltságra, a zajra vagy a közúti balesetek számára. Erről sem szabad megfeledkezni azokon a területeken, ahol a hajók által kibocsátott gázok vonatkozásában további előrelépésre van szükség.

Kelt Brüsszelben, 2008. január 16-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

⁽²³⁾ Lásd a következő véleményeket: *Közös európai kikötői politika*, HL C 168., 2007.7.20., 57–62. o., valamint *Az Európai Unió jövőbeni tengerpolitikája felé*, HL C 168., 2007.7.20., 50. o.

⁽²⁴⁾ *Commission staff working paper – Guide to Customs Procedures for Short Sea Shipping SEC(2002) 632* [Bizottsági munkadokumentum: Útmutató a rövid távú tengeri szállításra vonatkozó vám eljárásokról SEC(2002) 632], 2002.05.29.

⁽²⁵⁾ Sulphur Emission Control Areas [kénkibocsátást ellenőrző területek].
⁽²⁶⁾ *Stern-jelentés az éghajlatváltozás gazdasági következményeiről*, UK, 2006. október.