

**2009. március 11., szerda**

44. felhívja a Bizottságot, hogy foglalja bele a közös külpolitikájába, kereskedelempolitikájába és szomszédságpolitikájába azokat az intézkedéseket, amelyek világszerte hozzájárulhatnak a gazdasági növekedés és az olajfelhasználás szétválasztásának elősegítéséhez;

45. rámutat különösen arra, hogy az Európai Unió még nem vette figyelembe és nem vitatta meg kellőképpen a nemzetközi energiabiztonságra vonatkozó globális keretfeltételek megváltoztatásának geopolitikai hatásait és a jövőbeni nemzetközi irányítás következményeit; úgy véli, hogy a nemzeti szintű megoldásokhoz való ragaszkodás helyett az Európai Unió, az Egyesült Államok, Oroszország és Kína közötti új és szoros politikai és gazdasági együttműködési formákra van szükség, amelyeket középtávon intézményesíteni is kell;

\*

\* \*

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

## **A közlekedés környezetbarátabbá tétele és a külső költségek internalizálása**

P6\_TA(2009)0119

### **Az Európai Parlament 2009. március 11-i állásfoglalása a környezetvédelmi szempontok integrálásáról a közlekedés területén és a külső költségek internalizálásáról (2008/2240(INI))**

(2010/C 87 E/14)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság „Környezetbarátabb közlekedés” című, 2008. július 8-i közleményére (COM(2008)0433),
- tekintettel a Bizottság „A külső költségek internalizálását elősegítő stratégia” című, 2008. július 8-i közleményére (COM(2008)0435),
- tekintettel a Bizottság „A meglévő vasúti járműállomány zajkibocsátásának csökkentését célzó intézkedések” című, 2008. július 8-i közleményére (COM(2008)0432),
- tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című, 2007. július 12-i állásfoglalására <sup>(1)</sup>,
- tekintettel a 2008. március 11-i, az európai energiaügyi és környezetvédelmi politikák figyelembevételével a fenntartható közlekedés európai politikájáról szóló állásfoglalására <sup>(2)</sup>,
- tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0055/2009),

<sup>(1)</sup> HL C 175. E, 2008.7.10., 556. o.

<sup>(2)</sup> Elfogadott szövegek, P6\_TA(2008)0087.

2009. március 11., szerda

- A. mivel az Európai Unió céljai 2020-ig az üvegházhatást okozó gázok 20 %-os csökkentése, a megújuló energiaforrások használatának 20 %-ra való növelése, valamint az energiafogyasztás 20 %-os csökkentése,
- B. mivel a Bizottság a közlekedés környezetbarátabb kialakítása érdekében számos javaslatot terjesztett elő az éghajlatváltozás elleni küzdelemmel kapcsolatban, de ennek vonatkozásában csak a külső költségek internalizálásáról, az összes közlekedési mód esetében felmerülő külső költségek internalizálásáról és a vasúti járműállomány zajkibocsátásának csökkentéséről adott ki közleményt, valamint a nehéz tehergépjárművek útköltségdíjának felülvizsgálatáról terjesztett elő konkrét jogalkotási javaslatot,
- C. mivel a 2006-ban módosított euomatrica-irányelv<sup>(1)</sup> 11. cikkének (3) és (4) bekezdése meghatározta, hogy: „A Bizottság a vonatkozó költségek valamennyi összetevőjének – ideértve a környezetvédelmet, a zajártalmat, a közlekedési torlódásokat és az egészséget – vizsgálatát követően, legkésőbb 2008. június 10-ig előterjeszt egy általánosan alkalmazható, átlátható és érthető modellt valamennyi külső költségre vonatkozóan, amely a jövőbeli infrastrukturális díjak kiszámításának alapjául szolgál. Ezt a modellt valamennyi közlekedési mód külső költségeinek internalizálására vonatkozó hatásvizsgálattal egészíti ki, amely egyúttal stratégiát tartalmaz a modell valamennyi közlekedési módra történő fokozatos alkalmazásáról; amennyiben szükséges, a Bizottság a jelentéshez és a modellhez az Európai Parlament és a Tanács részére előterjesztett, ezen irányelv további felülvizsgálatára vonatkozó javaslatokat is fűz.”,
- D. mivel a módközi szállítás és a fenntartható közlekedési rendszer előmozdítása érdekében az internalizálást átfogóbb politikába kell illeszteni, e politikának pedig magában kell foglalnia a kutatások ösztönzését, az infrastruktúra finanszírozását, a piacok megnyitását és a szabványosítást; mivel mindemellett ezek az árjelzések önmagukban nem lesznek elegendőek a felhasználók viselkedésének megváltoztatására a szükséges alternatívák (tisztabb kocsik, alternatív közlekedési módok stb.) rendelkezésre állása nélkül,
- E. mivel a Bizottság a vasúti zajkibocsátás által a lakosságra rótt egészségügyi terheket meggyőzően bemutatja, azonban a vasúti zajkibocsátás csökkentésére irányuló kezdeményezésének központi elemeként egyedül a teherkocsik alacsony zajszintű fékekkel való utólagos felszerelésének követelményét hangsúlyozza,

### **Környezetbarátabb közlekedés**

1. üdvözli a Bizottság környezetbarátabb közlekedésről szóló közleményét, mint a közlekedés és annak sokféle módja környezetbarátabb kialakítását szolgáló átfogó megközelítés felé tett első fontos részleges lépést, valamint üdvözli annak elismerését, hogy az éghajlatváltozás elleni küzdelemmel összefüggésben a közlekedés hatékonyságának növelése fontos és szükséges;
2. hangsúlyozza, hogy a polgárok életminőségének, az Európai Unión belüli növekedésnek és foglalkoztatásnak, a társadalmi-gazdasági és területi kohézióknak, az EU-n kívüli országokkal folytatott kereskedelemnek, valamint a vállalkozásoknak és alkalmazottaknak – akik közvetlenül vagy közvetve a közlekedési ágazatban és a logisztika területén tevékenykednek – a mobilitás nagy előnyére válik;
3. elismeri, hogy a mobilitásnak ugyan vannak pozitív hatásai, és az Európai Unió gazdasági fejlődése, valamint gazdasági-társadalmi és területi kohéziója szempontjából nélkülözhetetlen, de a mobilitás a természetre és az emberekre káros hatást is gyakorol, és ezért kitart amellett, hogy az európai közlekedéspolitikának – a polgárok és az ipar jogos érdekeinek figyelembevételével – továbbra is törekednie kell a közlekedési ágazat környezetbarátabbá alakítására, a közlekedés negatív hatásainak megszüntetése vagy legalábbis csökkentése érdekében, az Uniónak a globális felmelegedés 2020-ig történő leküzdésére irányuló céljaival összhangban;
4. üdvözli, hogy a Bizottság közleményében „leltárt” készített az Európai Unió eddigi intézkedéseiről a fenntartható közlekedéspolitikára érdekében;
5. sajnálja, hogy a Bizottság nem nyújtott be integrált tervet a közlekedés – azaz valamennyi közlekedési ágazat – környezetbarátabbá tételéről; megállapítja, hogy a Bizottság már megtette az előzetes kezdeményezéseket, amelyeknek végül minden közlekedési mód esetében a külső költségek internalizálásának átfogó stratégiájához kell vezetniük; de ehelyett eddig a következőket hajtotta végre:

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1999. június 17-i 1999/62/EK irányelve a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).

**2009. március 11., szerda**

- kézikönyvben meghatározott, fokozatos megközelítést fogadott el azáltal, hogy előterjesztett egy sor kiinduló iránymutatást a közlekedés külső költségeinek becslésével, valamint az egyes ágazatokban történő internalizálásukkal kapcsolatban (lásd a külső költségek becsléséről szóló kézikönyvet),
- javaslatot terjesztett elő az 1999/62/EK irányelv (euomatrica irányelv) módosítására, amelynek célja az, hogy engedélyezze a tagállamok számára a külső költségekre vonatkozó díjfelszámítást a nehéz tehergépjárművek miatt felmerülő külső költségekkel kapcsolatban, ugyanezen irányelv 11. cikkével összhangban,
- a vasúti zaj által okozott külső költségek megadóztatását javasolta, a zaj szerint differenciált infrastrukturális díjak révén;

6. ezért felhívja a Bizottságot, hogy valamennyi közlekedési mód tekintetében készítse elő a közlekedés környezetbarátabbá tételéhez szükséges intézkedéseket és eszközöket a hatályos nemzetközi egyezmények és a különböző közlekedési ágazatokban már végrehajtott intézkedések figyelembevételével; e javaslatok szerint végezzen tudományosan alátámasztott hatásvizsgálatokat az egyes intézkedésekre és azok közlekedési módok közötti versenyre gyakorolt hatásaira, továbbá a mobilitási költségekre és a versenyképességre gyakorolt hatásaira vonatkozóan; valamint ennek alapján terjesszen elő integrált tervet és konkrét jogalkotási javaslatokat a közlekedés környezetbarátabbá tételére vonatkozóan;

**A külső költségek internalizálása**

7. tudomásul veszi, hogy a külső költségek internalizálását elősegítő stratégiáról szóló közleményében a Bizottság nem teljesítette a Parlamenttel és a Tanáccsal szembeni, a módosított euomatrica-irányelv 11.cikkében foglaltak szerinti kötelezettségét, mivel a Bizottság – saját bevallása szerint – nem dolgozott ki és nem terjesztett elő általánosan alkalmazható, átlátható és érthető modellt valamennyi külső költségre vonatkozóan, mivel nem végezte el a valamennyi közlekedési módra vonatkozó hatásvizsgálatot, és gyakorlati szinten csak a nehéz tehergépjárművekre dolgozott ki egy első lépést a modell valamennyi közlekedési módra történő fokozatos alkalmazásáról szóló stratégia felé vezető úton;

8. tudomásul veszi, hogy a Bizottság közleménye hosszú utalásokat tartalmaz a külső költségek számítására vonatkozó 2008. januári kézikönyvre, amely a közlekedési ágazatban jelentkező külső költségek számítására vonatkozó legújabb tudományos ismereteket foglalja össze;

9. tudomásul veszi, hogy a Bizottság közleményében tudományosan megalapozott indoklást nyújtotta be a különböző közlekedési módok külső költségeinek számítására vonatkozóan, és az általa „az átlagköltségekre épülő pragmatikus megközelítésnek” nevezett megközelítést fogadott el; általánosságban támogatja a Bizottság társadalmi határkölség meghatározásán alapuló árazását, amely összhangban van a közlekedésről szóló 2001. évi fehér könyvvel;

10. megjegyzi, hogy a Bizottság közleményében és az 1999/62/EK (euomatrica) irányelvet módosító irányelvre irányuló javaslatában kifejezetten figyelembe veszi a Szerződés 175. cikkének (5) bekezdésében meghatározott „szennyező fizet” elvet; felhívja ugyanakkor a Bizottságot arra, hogy a külső költségek internalizálása vonatkozásában megteendő további lépések során a külső költségek internalizálásának már meglévő minden formáját vegye figyelembe, mint például a üzemanyagadókat, valamint közúthasználati díjakat;

11. felhívja a Bizottságot arra, hogy a közlekedési ágazat környezetkímélőbbé tételére irányuló további javaslatok előterjesztésében szerepeljen a közlekedési módok közötti verseny hatásainak, valamint a kapcsolódó társadalmi és környezeti hatásoknak a vizsgálata is, ahogyan az 1999/62/EK (euomatrica) irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslatban is történt;

12. sajnálja, hogy a Bizottság nem javasolt intézkedéseket az EU bővítéséből adódó nagyobb távolságok hatásainak enyhítésére, és nem készített előrejelzéseket – különösen a földrajzi korlátokkal rendelkező és multimodális alternatívákkal még nem rendelkező tagállamok esetében – az alkalmazás következményeire vonatkozóan; ezért felhívja a Bizottságot, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) közelgő felülvizsgálatának részeként szüntesse meg ezeket a hiányosságokat;

2009. március 11., szerda

13. e célból a TEN-T felülvizsgálatának részeként a multimodális mobilitási folyosókról („zöld folyosók”) szóló kiegészítő javaslat benyújtására ösztönzi a Bizottságot, amely – az akadálytalan elérhetőség és mobilitás biztosítása révén – ellensúlyozza az e javaslat által okozott terheket;

14. felhívja a Bizottságot, hogy haladéktalanul tegyen konkrét javaslatokat elsősorban minden közlekedési módra vonatkozóan, másodsorban pedig a módosított euomatrica-irányelv 11. cikkéből eredő feladatok megvalósítására azáltal, hogy egy követhető modell alapján átfogó koncepciót terjeszt elő a külső költségek számítására és megtérítésére, illetve azok hatásvizsgálatára vonatkozóan;

#### **A vasúti közlekedés zajcsökkentése**

15. tudomásul veszi, hogy a meglévő vasúti járműállomány zajkibocsátásának csökkentéséről szóló közleményében a Bizottság reagált a vasúthálózatok mentén élő lakosságot érintő – különösen a tehervonatok által okozott – zajterhelés csökkentésének szükségességére;

16. hangsúlyozza, hogy a teherkocsik ésszerű költségekkel járó utólagos felszerelése a meglévő műszaki akadályok, valamint az érintett igazolásokból eredő adminisztratív terheinek mielőbbi, a kötelező erejű jogalkotási intézkedések elfogadása előtt történő elhárítását feltételezi;

17. felhívja a Bizottságot, hogy nyújtson be a mozdonyok és teherkocsik által keltett zaj mértékének megfelelően változó pályahasználati díjszabási rendszerre vonatkozó irányelvre irányuló javaslatot annak érdekében, hogy a lehető leggyorsabban ösztönözze a vasúttársaságokat az alacsony zajszintű járművekre – a féktuskók kicserélése révén – történő gyors átállásra; úgy véli, hogy amennyiben szükséges, rövid távú intézkedések is mérlegelhetők, és semmilyen jogalkotási intézkedés nem gyakorolhat negatív hatást a vasúti ágazatra az intermodális versenyben;

18. elvárja a Bizottságtól, hogy olyan működőképes módszerre tegyen javaslatot, amely a bevételek felhasználási céljának meghatározása révén biztosítja, hogy ne csak a vasúttársaságok teherkocsijait, hanem a más társaságok által használt teherkocsikat is átalakítsák;

\*

\* \*

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

### **A lisszaboni stratégiáról szóló 2009. évi tavaszi Európai Tanácshoz való hozzájárulás**

P6\_TA(2009)0120

**Az Európai Parlament 2009. március 11-i állásfoglalása a 2009. évi tavaszi Európai Tanácshoz való hozzájárulásról a lisszaboni stratégia tekintetében**

(2010/C 87 E/15)

Az Európai Parlament,

— tekintettel a Bizottság 2008. december 16-i, a 2008-2010-es közösségi lisszaboni program végrehajtási jelentéséről szóló közleményére (COM(2008)0881), valamint a tagállamok és a Közösség gazdaságpolitikájára vonatkozó átfogó iránymutatások 2009. évi aktualizálására és a tagállamok foglalkoztatáspolitikáinak megvalósítására vonatkozó tanácsi ajánlásra irányuló, 2009. január 28-i bizottsági ajánlásra (COM (2009)0034),

— tekintettel a tagállamok által benyújtott 27 nemzeti lisszaboni reformprogramra,