

Az európai bizottsági javaslat szövege	Az RB módosítása
R11 Az R1-R10 műveletek valamelyikéből származó hulladék hasznosítása	R11 Az R1-R10 műveletek valamelyikéből származó hulladék hasznosítása
R12 Átalakítás az R1-R11 műveletek valamelyikének elvégzése érdekében	R12 Átalakítás az R1-R11 műveletek valamelyikének elvégzése érdekében
R13 Tárolás a R1-R12 műveletek valamelyikének elvégzéséig (a képződés helyén történő átmeneti tárolás és gyűjtés kivételével)	R13 Tárolás a R1-R12 műveletek valamelyikének elvégzéséig (a képződés helyén történő átmeneti tárolás és gyűjtés kivételével)

Indokolás

A hulladékokról szóló irányelv II. mellékletét az 5. módosító indítvány indokolásával megegyezően egy önálló rendeletbe kell áthelyezni, és a korábbi módosító indítványokkal egyezően törölni kell.

Brüsszel, 2006. június 14.

a Régiók Bizottsága
elnöke
Michel DELEBARRE

Régiók Bizottsága vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a tiszta közúti járművek használatának előmozdításáról”

(2006/C 229/02)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára a tiszta közúti járművek használatának előmozdításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre (COM(2005) 634 final); – 2005/0283 (COD));

tekintettel az Európai Bizottság 2005. december 21-i határozatára arról, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 175. cikke és 265. cikkének (1) bekezdése alapján kikéri a Régiók Bizottsága véleményét erre a javaslatra vonatkozóan;

tekintettel elnöke 2006. január 24-i határozatára arról, hogy a „Fenntartható fejlődés” szakbizottságot megbízza e vélemény kidolgozásával;

tekintettel saját véleményére az Európai Bizottságnak a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett alábbi közleményéről: „A városi környezetre vonatkozó tematikus stratégia felé” (COM(2004) 60 final – CdR 93/2004 fin) (1);

tekintettel saját véleményére az alábbi fehér könyvről: „Az európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” (COM(2001) 370 final – CdR 54/2001 fin) (2);

tekintettel saját véleményére az Európai Bizottságnak a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett alábbi közleményéről: „Az EU Fenntartható Fejlődési Stratégiájának 2005. évi felülvizsgálata: első állapotfelmérés és iránymutatások a jövőre nézve” (COM(2005) 37 final – CdR 66/2005 fin);

(1) HL C 43., 2005.2.18., 35.o.

(2) HL C 192., 2002.8.12., 8.o.

tekintettel a „Fenntartható fejlődés” szakbizottság által 2006. április 3-án elfogadott véleménytervezetre (CdR 48/2006 rev. 1.) – előadó: Ewa May KARLSSON, Vindeln helyhatósági tanácsának tagja (SE/ALDE));

mivel

1. A települések és régiók az uniós polgárokhoz legközelebb álló döntéshozatali és végrehajtási szintek. Az Európa levegőjének tisztán tartásához szükséges intézkedéseket a helyi és regionális szinttel, valamint az uniós polgárokkal folytatott párbeszéd keretében kell megválasztani, meghatározni, végrehajtani és nyomon követni.
2. A közlekedés okozta környezeti terhelések korlátozására javasolt intézkedések gyakorlati megvalósítása az Unió 25 tagállamában a helyi és regionális szinten történik.
3. A tiszta közúti járművek használatának előmozdítása megfelel a helyi és regionális önkormányzatok azon célkitűzésének, mely szerint csökkenteni kell az energiafelhasználást és ezáltal a levegőszennyezés mértékét.
4. Ugyanakkor a tiszta közúti járművek használatának előmozdítása nem terhelheti egyedül a helyi és regionális önkormányzatokat. A magánszektor, illetve a közfeladatokat ellátó vállalatok azonnali bevonását lehetővé tevő intézkedésekre van feltétlenül szükség.
5. Éppen a helyi és regionális szinten végrehajtandó intézkedések együtthatása az, amely képes visszafordítani a jelenleg megfigyelhető nem fenntartható tendenciákat.

a 2006. június 14–15-én tartott 65. plenáris ülésén (a június 15-i ülésnapon) elfogadta az alábbi véleményt.

1. A Régiók Bizottsága álláspontja

Bizottságnak az európai kommunikációs politikáról szóló fehér könyve is hangsúlyoz;

A Régiók Bizottsága

Általános megjegyzések

1.1 **üdvözl**i az Európai Bizottság tervét, amelynek értelmében környezetbarát közbeszerzési eljárással szeretne hozzájárulni a levegő minőségének javulásához;

1.2 **kéri**, hogy az irányelvben a tiszta közúti járművek állami szervek által történő beszerzésére vonatkozóan megállapított intézkedéseket ajánlásként fogalmazzák meg;

1.3 **hangsúlyozza** azonban, hogy ha mégis irányelv kerül elfogadásra, akkor a javasolt intézkedéseket az Unión belüli településekkel és régiókkal való szoros együttműködésben kell kidolgozni. A szóban forgó irányelvjavaslattal kapcsolatos konzultációk keretében elsősorban az autó- és az üzemanyag-ágazattal, valamint a tagállamok nemzeti szintjével folytatott megbeszélések;

1.4 **nyomatékosan kéri**, hogy az irányelvben ösztönzött intézkedések további kidolgozásába, végrehajtásába, nyomon követésébe és értékelésébe vonják be a településeket és a régiókat, amennyiben az elfogadásra kerül; Az RB azonban **nem tartja szükségesnek**, hogy az Európai Bizottság munkájának további támogatása érdekében külön bizottságot hozzanak létre;

1.5 **kiemeli** annak szükségességét, hogy az uniós polgárokat tájékoztassák a végrehajtott intézkedésekről, és az európai jogalkotás folyamatát és annak kihatásait gyakorlati példákon keresztül szemléltessék. Ezen a téren fontos szerep hárul a helyi és regionális önkormányzatokra, amit többek között az Európai

1.6 **osztja** az irányelvjavaslat alapvető indíttatásait és céljait. Az RB mindazonáltal **utalni** szeretne arra, hogy nem elfogadható a közsféra egyoldalú alávetése a közbeszerzési kötelezettségeknek. Amint azt az Európai Bizottság irányelvjavaslatában kifejti, a közsféra piaci részesedése a nehéz és könnyű haszongépjárműveknél csak 6 %, míg az autóbuszok esetében mintegy 30 %. Az RB ezért olyan megoldás mellett száll síkra, mely a magánszektor is erősebben bevonná, azaz a környezetbarát közbeszerzések terén alapvetően a „képlékeny”, nem jogalkotási intézkedések jelentőségére hívja fel a figyelmet, a megfelelő keretfeltételek rendelkezésre állása esetén. Különösen a nagyvárosok tűznek ki szívesen nagyra törő környezetvédelmi célokat;

1.7 **rámutat**, hogy a közsféra egyoldalú terhelése különösen a pénzszűkében levő területi önkormányzatokat visszatarthatja a beruházásoktól, ill. az általános érdekű szolgáltatások kiszervezésére kényszerítheti őket;

További intézkedések a tiszta közúti közlekedés előmozdítására

1.8 **kéri** a tiszta közúti közlekedés előmozdítására alkalmas intézkedések összesített bemutatását. A Régiók Bizottságának fenntartásai vannak azzal az irányelvjavaslatban foglalt, kötelező érvényű követelménnyel szemben, mely szerint az állami szerveknek nehézgépjármű-állományuk 25 %-át a tiszta járművek előírásainak megfelelően kell beszerezniük. Jobb volna motorszabványokat alkalmazni minden gépjárműre és minden fogyasztói csoportra. Az érvényben levő levegőszennyezési határértékek betartása érdekében további intézkedésekre van szükség;

1.9 **üdvözl**i, hogy erősödik a bio-üzemanyagokba vetett bizalom. A hagyományos üzemanyagok (benzin és dízel) helyettesítésére szolgáló bioetanol és biodízel fokozottabb európai termelése számos előnnyel jár:

- csökkenti a közlekedés által kibocsátott, üvegházhatást okozó gázok mennyiségét;
- hozzájárul az energiaellátás biztonságához, ha kevesebb olaj áll rendelkezésre;
- az EU-beli mezőgazdaság és erdőgazdálkodás számára lehetőséget teremt a bio-üzemanyag termeléséhez szükséges növények és fafélék termesztésére;
- a fejlődő országok számára lehetővé teszi a bio-tüzelőanyagok exportját az EU-ba;
- csökkenti a természeti erőforrások felhasználását.

javasolt intézkedések

1.10 **elutasítja** a tiszta közúti járművek használatának előmozdításáról szóló irányelvet, helyette inkább a következő intézkedéseket javasolja:

- Az Európai Bizottság ütemtervet készít a közlekedésre és szállításra vonatkozó európai politikáról, majd törekszik arra, hogy:
 - a személyszállítás terén 2007-től az Euro-V szabványok legyenek érvényesek;
 - a dízelüzemű személygépjárművek és kishaszongépjárművek esetében 2011-től az Euro-VI szabványok legyenek érvényesek;
 - a tehergépjárművek esetében 2012-től az Euro-VI szabványok legyenek érvényesek;
- Intézkedéseket kell hozni a tájékoztatás és képzés terén, amelyekkel elősegíthető, illetve ösztönözhető, hogy a közszféra tiszta közúti járműveket szerezzen be. Az Európai Bizottság útmutatója a környezetbarát közbeszerzéshez értékes segédanyag, de további erőfeszítésekre van szükség.
- Ahhoz, hogy a közbeszerzések vonatkozásában környezetvédelmi szabályozásokat lehessen kidolgozni, szükség van az ezen eszközök fejlesztését szolgáló intézkedésekre.
- Támogatandó egy „zöld háló” létrehozása a közbeszerzési eljárásokkal kapcsolatban. A „zöld háló” keretében lehetőség lenne összehasonlító tanulmányok készítésére, bevált gyakorlatok cseréjére és közös célok meghatározására.
- A „tiszta közúti járművek” tárgyával és az ezzel kapcsolatos kérdéskörökkel foglalkozó kutatás és fejlesztés terén tett ösztönző célú uniós erőfeszítéseket elsőbbséggel kell kezelni.
- A tiszta közúti járművek használatának ösztönzése során figyelmet kell fordítani a hazai megújuló energiák fejlesztésére. Ennek értelmében létre kell hozni a szükséges mechanizmusokat ahhoz, hogy a bioüzemanyagok előállítására céljából ösztönözzük az erdőterületek fejlesztését és telepítését.

A javasolt irányelv végrehajtása helyi és regionális szinten

1.11 **utal rá**, hogy a tiszta közúti járművek használatának előmozdításáról szóló irányelvjavaslat végrehajtásának feltételei az egyes tagállamokban eltérőek lehetnek:

- A legtöbb tagállamban az irányelvjavaslatban előírt intézkedéseket teljesen vagy részben a nemzeti adóbevételekből fedeznék. Számos olyan tagállam is van azonban, ahol az intézkedéseket a helyi és regionális adókból és járulékokból finanszírozzák.
- A környezetbarát járművek piaca az Európai Unióban nem egységes. A „tiszta” járműparkok nagysága nem utolsósorban azért ingadozik, mert egyes tagállamokban önkéntes alapon kötelezettséget lehet vállalni környezetbarát járművek adott százalékos arányban történő beszerzésére, ami jelentős mértékben ösztönözte a tiszta közúti járművek piacát. Egy környezetvédelmi vezetési rendszer, a Környezetvédelmi Vezetési és Hitelesítési Rendszer (EMAS – *Eco-Management and Audit Scheme*) kidolgozása és bevezetése a közüzemekben ahhoz is hozzájárul, hogy növekedik a tiszta járművek részaránya.
- A megvalósult infrastrukturális beruházások mérete is olyan szempont, amelyet vizsgálva a tagállamok a környezetbarát járművek bevezetésének lehetőségei tekintetében nem mutatnak egységes képet. A különféle üzemanyagokat árusító benzinkúthálózat megléte például fontos előfeltétel a környezetbarát járművek piacának fejlődéséhez.

Ebből a nem egységes piaci helyzetből adódik, hogy a helyi és regionális szint támogatási szükséglete EU-szerte differenciált megközelítést igényelhet.

A további eljárás

1.12 **hangsúlyozza**, hogy az irányelv elfogadás esetén, annak megvalósítását a helyi és regionális szinttel szorosan együttműködve kell figyelemmel kísérni és értékelni. Fontos, hogy összegyűjtsék és kimutassák az irányelv eredményeit a tiszta közúti járművek számának és a levegő minőségére gyakorolt hatásuk vonatkozásában. Ez a „visszajelzés” a helyi és regionális szint, illetve az uniós polgárok felé feltétele egyrészt az irányelvben kitűzött cél teljesítésének és nyomon követésének, másrészt – jelentős mértékben – annak is, hogy további intézkedéseket lehessen végrehajtani a tiszta közúti járművek használatának előmozdítására.

2. A Régiók Bizottsága ajánlásai

2.1 **felszólítja** az európai jogalkotókat, hogy a tiszta közúti járművek további támogatásáért végzett munka keretében a köz- és a magánszektorra nézve egységes intézkedéseket fogadjanak el;

2.2 **sürgeti**, hogy a helyi és regionális szintet gazdaságilag támogassák a tiszta közúti járművek beszerzésében;

2.3 **kiemeli** a tájékoztatási és képzési intézkedések jelentőségét a tiszta közúti járművekre vonatkozó közbeszerzési eljárás támogatása és kidolgozása szempontjából;

2.4 szükségesnek **tartja** a tiszta közúti járművek használatának előmozdítására alkalmas intézkedések összesített bemutatását;

2.5 **javasolja**, hogy a tiszta közúti járművek használatának előmozdításáról szóló irányelv nyomán követésére létrehozandó jelentéstételi eljárást koordinálják a többi jelentéstételi eljárással. Összehangolásra van szükség többek között a levegő minőségéről és a „Tiszta levegőt Európának” elnevezésű programról szóló irányelvben meghatározott jelentéstételi rendszerrel;

2.6 **síkra száll amellet**, hogy az irányelvben javasolt intézkedések kidolgozásába, végrehajtásába, értékelésébe és nyomon követésébe a jövőben vonják be a településeket és a régiókat.

Brüsszel, 2006. június 15.

a Régiók Bizottsága

elnöke

Michel DELEBARRE

Régiók Bizottsága vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi ajánlásra az élethosszig tartó tanuláshoz szükséges kulcskompetenciákról”

(2006/C 229/03)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

tekintettel „Az élethosszig tartó tanuláshoz szükséges kulcskompetenciákról szóló európai parlamenti és tanácsi ajánlásra tett javaslatra” (COM(2005) 548 final – 2005/0221 (COD));

tekintettel az Európai Bizottság 2005. november 28-án hozott határozatára, mely szerint az Európai Közösséget létrehozó szerződés 265. cikk első bekezdése alapján e tárgyban kikéri a Régiók Bizottsága véleményét;

tekintettel elnökének 2006. január 24-i határozatára, mely szerint a „Kultúra és oktatás” szaktanácsot vélemény kidolgozásával bízta meg e tárgyban;

tekintettel a „Javaslat az Európai Parlament és a Tanács határozatára az élethosszig tartó tanulásra vonatkozó integrált cselekvési program beindításáról” tárgyban megfogalmazott véleményére (CdR 258/2004 fin ⁽¹⁾);

tekintettel az Európai Bizottság „Az egész életen át tartó tanulás európai térségének valóra váltása” című közleményéhez készített véleményére (CdR 49/2002 fin ⁽²⁾);

tekintettel „Az Európai Közösség kutatási, technológiafejlesztési és demonstrációs tevékenységekre vonatkozó hetedik keretprogramjáról (2007–2013) szóló európai parlamenti és tanácsi határozatra tett javaslat” tárgyában kidolgozott véleményére (CdR 155/2005 fin);

tekintettel a „Javaslat európai parlamenti és tanácsi határozatra az európai oktatási és szakképzési rendszerekben az információs és kommunikációs technológia (IKT) hatékony integrációja érdekében többéves (2004-2006) program (elektronikus tanulási program) elfogadásáról” tárgyban megfogalmazott véleményére (CdR 73/2003 fin ⁽³⁾);

tekintettel az Európai Bizottságnak „A nyelvtanulás és a nyelvi sokszínűség támogatása: cselekvési terv a 2004–2006. évre” című közleményéhez készített véleményére (RB 248/2003 fin ⁽⁴⁾);

⁽¹⁾ HL C 164., 2005.7.5., 59. o.

⁽²⁾ HL C 278., 2002.11.14., 26. o.

⁽³⁾ HL C 244., 2003.10.10., 42. o.

⁽⁴⁾ HL C 73., 2004.3.23., 33. o.