

**2006. május 17., szerda**

A vonatkozó jogi aktusok modulációra vonatkozó részletes szabályainak meghatározása során a Bizottság törekszik az önkéntes moduláció lehetővé tételére, miközben minden erőfeszítést megtesz annak biztosítására, hogy ez a mechanizmus a lehető legjobban tükrözze a vidékfejlesztési szakpolitikára vonatkozó alapvető szabályokat.

**11. AZ EURÓPAI PARLAMENT NYILATKOZATA A NATURA 2000-RŐL**

Az Európai Parlament aggodalmának ad hangot az Európai Tanács 2005. decemberi ülésén a közös agrárpolitika vidékfejlesztési kiadásainak csökkentéséhez kapcsolódóan hozott következtetéseivel és azoknak a közösségi társfinanszírozással finanszírozott Natura 2000-re gyakorolt következményeivel kapcsolatban. A Parlament felkéri a Bizottságot, hogy értékelje e rendelkezéseket, mielőtt új javaslatot tenne. Úgy véli, megfelelő mértékű elsőbbséget kell élvezzen a Natura 2000 strukturális alapokba és Vidékfejlesztési Alapba történő integrálása. A jogalkotási hatóság részeként álláspontját az eljárás eredményétől teszi függővé.

**12. AZ EURÓPAI PARLAMENT NYILATKOZATA A NÖVEKEDÉST ÉS FOGLALKOZTATÁST SZOLGÁLÓ KOHÉZIÓ ÉRDEKÉBEN A MAGÁN TÁRSFINANSZÍROZÁSRÓL ÉS A HÉA-RÓL**

Az Európai Parlament tudomásul veszi az Európai Tanács 2005. decemberi ülésén a kötelezettségvállalás automatikus visszavonására vonatkozó N + 3 szabály átmeneti jelleggel történő alkalmazásáról szóló következtetéseit; az Európai Parlament felkéri a Bizottságot, hogy amikor a Bizottság a vonatkozó jogi aktusok részletes szabályait határozza meg, a növekedést és foglalkoztatást szolgáló kohézió érdekében állapítson meg közös szabályokat a magán társfinanszírozás és a HÉA terén.

**13. AZ EURÓPAI PARLAMENT NYILATKOZATA A SZABADSÁGON, A BIZTONSÁGON ÉS A JOG ÉRVÉNYESÜLÉSÉN ALAPULÓ TÉRSÉG FINANSZÍROZÁSÁRÓL**

Az Európai Parlament úgy véli, hogy az előzetes költségvetési tervezet benyújtásakor a Bizottságnak óvatos becslést kell adnia a szabadság, biztonság és a jog érvényesülése terén tervezett tevékenységekről, valamint hogy e tevékenységek finanszírozását az intézményközi megállapodás II. mellékletében rögzített eljárások keretében kell megvitatni.

**P6\_TA(2006)0211****A teherszállítmányozási rendszer környezeti teljesítményének javítása („Marco Polo II.”) \*\*\*I**

**Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második „Marco Polo” program létrehozásáról („Marco Polo II.”) szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról (COM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD))**

(Együttdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2004)0478) <sup>(1)</sup>,
- tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére és 71. cikkének (1) bekezdésére, amely alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamenthez (C6-0088/2004),
- tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Költségvetési Bizottság véleményére (A6-0408/2005);

<sup>(1)</sup> A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

2006. május 17., szerda

1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát, annak módosított formájában;
2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha lényegesen módosítani szándékozik a javaslatot, vagy a helyébe másik szöveget kíván léptetni;
3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

#### P6\_TC1-COD(2004)0157

**Az Európai Parlament álláspontja amely első olvasatban 2006. május 17-én került elfogadásra az árufuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második „Marco Polo” program létrehozásáról („Marco Polo II.”) és az 1382/2003/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló .../2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel**

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére és 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A közös közlekedési politikáról 2001 szeptemberében kiadott bizottsági fehér könyv a kiegyensúlyozott közlekedési rendszer kialakításának gyakorlati és hatékony módjaként az intermodalitás kifejlesztését hangsúlyozza, és e stratégia kulcsfontosságú elemeként egyaránt javasolja mind a tengeri gyorsforgalmi utak, azaz jó minőségű, integrált, intermodális tengeri opciók kialakítását, mind pedig a vasúti forgalom és a belvízi hajózás intenzívebb kihasználását. Az Európai Tanács 2001. június 15-én és 16-án Göteborgban tartott ülésén a fenntartható fejlődés stratégiájának központi kérdésévé nyilvánította az egyes közlekedési módok közötti arányok újbóli kiegyensúlyozását. Továbbá 2002. március 15-én és 16-án Barcelonában tartott ülésén az Európai Tanács hangsúlyozta a több régióban – kiemelve az Alpok, a Pireneusok és a Balti-tenger régióját – meglévő szűk közlekedési keresztmetszeteknél tapasztalható túlterheltség csökkentésének szükségességét, – jelezve, hogy a tengeri gyorsforgalmi utak útvonala szerves és fontos része a transzeurópai közlekedési hálózatnak. Az intermodalitás további fejlesztésének központi eszköze egy olyan, piaci ösztönzésű finanszírozási program, amelynek a tengeri gyorsforgalmi utak létrehozását, valamint a vasúti forgalom és a belvízi hajózás fejlesztését külön támogatnia kell, biztosítva többek között a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősödését.
- (2) Ha nem kerül sor határozott intézkedésre, az európai közúti teherszállítás 2013-ig mintegy 60 %-kal nő. Ennek hatására a nemzetközi közúti áruszállítás volumene 2007 és 2013 között az Európai Unió 25 tagállamát tekintve évente mintegy 20,5 milliárd tonnakilométerrel növekedne, negatív következményekkel a közúti infrastruktúra többletköltségei, a balesetek, a túlterheltség, a helyi és globális környezetszennyezés, az ellátási lánc, valamint a logisztikai rendszerek megbízhatósága, valamint a környezeti károk vonatkozásában.

<sup>(1)</sup> HL C 234., 2005.9.22., 19. o.

<sup>(2)</sup> A ...-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2006. május 17-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.