

2006. szeptember 26., kedd

P6_TA(2006)0366

Tematikus stratégia a levegőszennyezésről

Az Európai Parlament állásfoglalása a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiáról (2006/2060(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a „Tematikus stratégia a levegőszennyezésről” című, a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett bizottsági közleményre (COM(2005)0446),
 - tekintettel a hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési programra ⁽¹⁾,
 - tekintettel a lisszaboni stratégiára (a barcelonai Európai Tanács következtetései, 2002. március 15–16.),
 - tekintettel a Bizottság „A Tiszta Levegőt Európának (CAFE – Clean Air For Europe) elnevezésű program: a levegő minőségét szolgáló tematikus stratégia felé” című közleményére (COM(2001)0245),
 - tekintettel a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiához és a környezeti levegő minőségéről és a Tiszta Levegőt Európának elnevezésű programról szóló irányelvhez készült hatásvizsgálatra (SEC(2005)1133),
 - tekintettel a levegőszennyezés egészségügyi vonatkozásai – „A levegőszennyezés egészségügyi szempontjainak rendszeres áttekintése” című WHO-projekt ⁽²⁾ eredményeiről szóló jelentésre,
 - tekintettel az IEEP (Európai Környezetpolitikai Intézet) környezetpolitikai tájékoztatójára ⁽³⁾,
 - tekintettel a környezeti levegő minőségéről és a Tiszta levegőt Európának elnevezésű programról szóló új irányelvre irányuló bizottsági javaslatra (COM(2005)0447),
 - tekintettel a levegőminőség és a levegőbe történő kibocsátás ellenőrzésére vonatkozó, nagy terjedelmű, létező EU jogi szabályozásra, beleértve a levegőminőségéről szóló keretirányelvet ⁽⁴⁾ és annak leányirányelveit, a légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről szóló irányelvet ⁽⁵⁾, a nagy tüzelőberendezésekre vonatkozó irányelvet ⁽⁶⁾, a gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátását és az üzemanyagok minőségét szabályozó irányelveket, az oldószerekkel összefüggő kibocsátásról szóló irányelvet ⁽⁷⁾, valamint környezetszennyezés integrált megelőzéséről és csökkentéséről szóló (IPPC) irányelvet ⁽⁸⁾,
 - tekintettel a környezetvédelmi miniszteri összetételben üléselő Tanács 2006. március 9-én kelt következtetéseire,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A6-0235/2006),
- A. mivel a levegőszennyezés jelentős halálok és betegséget okozó tényező Európában, amely átlagosan fejenként több, mint nyolc hónappal rövidíti meg a várható élettartamot; mivel a gyermekek, az idősek, a légzőszervi, valamint szív- és érrendszeri betegségekben szenvedők és a nagy kitettségű területeken – például városiasodott területeken (nagyvárosokban) és főútvonalak közelében – élők különösen nagy egészségügyi veszélynek vannak kitéve;
- B. mivel a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia általános célkitűzése egy levegőszennyezés elleni hosszú távú integrált stratégiai politika megfogalmazása a hatodik környezetvédelmi cselekvési programnak az emberi egészség és a környezet védelmével kapcsolatos célkitűzései elérése érdekében;

⁽¹⁾ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

⁽²⁾ <http://www.euro.who.int/document/E83080.pdf>.

⁽³⁾ http://www.europarl.europa.eu/comparl/envi/pdf/externalexpertise/ieep_6leg/air_pollution.pdf.

⁽⁴⁾ 96/62/EK irányelv (HL L 296., 1996.11.21., 55. o.).

⁽⁵⁾ 2001/81/EK irányelv (HL L 309., 2001.11.27., 22. o.).

⁽⁶⁾ 2001/80/EK irányelv (HL L 309., 2001.11.27., 1. o.).

⁽⁷⁾ 1999/13/EK irányelv (HL L 85., 1999.03.29., 1. o.).

⁽⁸⁾ 96/61/EK irányelv (HL L 257., 1996.10.10., 26. o.).

2006. szeptember 26., kedd

- C. mivel a legutóbbi évtizedekben sikerült jelentős előrelépést tenni az egészségre legkárosabb szennyező anyagok levegőbe történő kibocsátásának csökkentésében;
- D. mivel a finom por (PM_{2,5}) és a talaj közeli ózon a legtöbb egészségügyi problémát kiváltó szennyezőanyag;
- E. mivel az európai ökológiai rendszerek 55%-át károsítja a levegőszennyezés;
- F. mivel a levegőszennyezés az összes tagállamban előforduló, határokon átnyúló probléma – a finom por és más szennyezőanyagok ugyanis több száz kilométeres távolságot is megtesznek –, és ezért európai megoldást és határozottabb határokon átnyúló intézkedéseket igényel; mivel ez a tény nem jelenti azt, hogy bizonyos tagállamok mentesülnek a levegőminőségi határértékek betartásának egyéni felelőssége alól;
- G. mivel a levegőszennyezés eredményesen csak olyan összehangolt intézkedéscsomag révén küzdhető le, amely egyesíti az európai, nemzeti és helyi szintű intézkedéseket, és amely elsősorban a szennyező anyagok emissziójának a kibocsátás forrásánál való leküzdését célozza;
- H. mivel a hatodik környezetvédelmi cselekvési program 7. cikke egyik célkitűzésként azt jelölte meg, hogy biztosítsa „a levegő minőségének olyan szintjét, amely nem idéz elő jelentős negatív hatást és kockázatot az emberi egészségre és a környezetre”;
- I. mivel a hatodik környezetvédelmi cselekvési program 7. cikkében felsorolt kulcsfontosságú intézkedések között szerepel a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia kidolgozása, valamint a levegőminőségi normák és a nemzeti kibocsátási határértékek felülvizsgálata és aktualizálása, annak a hosszú távú célkitűzésnek az elérése céljából, hogy ne lépjenek túl a kritikus terhelést és szintet; mivel a levegőszennyezés olyan összetett probléma, amely csak a kölcsönhatásokat figyelembe vevő szisztematikus megközelítéssel oldható meg;
- J. mivel a meglévő jogszabályok hatékony végrehajtása kulcsfontosságú a levegőminőség 2020-ra történő javítása szempontjából, és a meglévő jogszabályok némelyike még mindig a végrehajtási folyamatnál tart;
- K. mivel ambiciózus levegőminőségi célkitűzések csak akkor érhetők el, ha a létező jogszabályokat egységesen hajtják végre valamennyi tagállamban, és ha az új jogalkotási javaslatok arra összpontosíthatnak, hogy korlátozzák a szennyezők általi kibocsátást;
- L. mivel hatásvizsgálatában a Bizottság három, különböző ambíciószinteket tükröző (A, B és C) forgatókönyvet, valamint egy műszakilag megvalósítható maximális csökkentési forgatókönyvet terjesztett elő;
- M. mivel a hatásvizsgálat azt bizonyítja, hogy az európai polgárok többsége a C forgatókönyvhöz hasonló ambíciószintű európai levegőminőség-javító politikát támogatja, a Bizottság azonban ennél alacsonyabb, A+ szintűként osztályozható ambíciószintet választott;
- N. mivel a levegőszennyezési szintek csökkentésének költségei az összes forgatókönyv szerint alacsonyabbak a pénzügyi haszonnál; mivel egyik forgatókönyv sem veszélyezteti az EU általános versenyképességét, és mivel az ambiciózus forgatókönyv munkahelyeket teremthet;
- O. mivel a Bizottság hatásvizsgálata alapos, és figyelembe veszi a jobb szabályozásra, illetve a fenntartható fejlődésre irányuló stratégiát egyaránt; ugyanakkor a javasolt stratégia és a kapcsolódó levegőminőségi irányelv megközelítéséből súlyosan hiányzik a rendszerszerű szemlélet, mivel például nem terveznek további széndioxidkibocsátás-csökkentést, ami kétségtelenül a levegőszennyezési stratégia költségeinek túlbecsléséhez és az eredmények alábecsléséhez vezet, hiszen a szennyezőanyag-kibocsátás 2012 utáni folyamatos csökkenése – más hatások mellett – hozzájárul majd a levegőminőség javulásához,
- P. mivel a hatásvizsgálat szerint az optimális forgatókönyv – ahol a határköltség megegyezik a határhaszonnal – a B és a C forgatókönyv között található, függetlenül attól, hogy az ökoszisztémának, a növényi kultúráknak okozott kár, valamint néhány káros egészségügyi hatás pénzben kifejezett értéke nem szerepel a költségadatokban;

2006. szeptember 26., kedd

- Q. mivel a CAFE finom porral foglalkozó munkacsoportja megállapította, hogy a $PM_{2,5}$ -hez már $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -es koncentráció alatt egészségügyi kockázatok köthetők, és hogy a felső határérték nem haladhatja meg a $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -t;
- R. mivel – amint arra az IEEP rámutatott – a $PM_{2,5}$ Bizottság által javasolt $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -es felső értéke nem jelent a korábbiaknál szigorúbb követelményeket a tagállamok számára a finom por tekintetében, sőt, a kivételek engedélyezésével inkább lazítja a kötelezettségeket;
- S. mivel a levegő minőségében elért javulás az egész társadalom számára előnyöket jelent, míg a költségeket az egyes ágazatok viselik; mivel emiatt módot kell találni e költségek fedezésére, ha „a szennyező fizet” elvének alkalmazása elfogadhatatlan költségeket ró egy adott ágazatra;
- T. mivel a levegőminőség javításához minden ágazatnak hozzá kell járulnia, különösen kiemelve azokat az ágazatokat, amelyek mindeztidáig nem járultak hozzá megfelelő mértékben a levegő tisztán tartásához;
- U. mivel a belső piaci rendelkezések csak akkor ösztönzik a környezetvédelmi célkitűzések és határértékek elérését az EU-ban, ha a célkitűzéseket a különböző tagállamokban egyformán hajtják végre;
- V. mivel számos tagállam nem teljesíti a jelenleg hatályos levegőminőségi jogszabályokban meghatározott határértékeket – a legtöbb probléma Hollandiában, Belgiumban, Németországban, Észak-Olaszországban, Lengyelországban és a nagyvárosokban fordul elő; mivel a szennyezés forrásaira irányuló eddig elfogadott intézkedések nem elegendőek a határértékek elérésére;
- W. mivel a határértékek be nem tartása nem mindig a tagállami intézkedés hiányának következménye, hanem azt néha a megfelelő közösségi intézkedések hiánya is okozza;
- X. mivel olyan stratégiára van szükség, amely a szennyezés forrásaira összpontosító intézkedésekkel kísért, ambiciózus levegőminőségi jogszabályokra lefordított ambiciózus célkitűzéseket tartalmaz annak érdekében, hogy lehetővé tegye a tagállamok számára a levegőminőségi normák betartását, ugyanakkor több időt ad azoknak a tagállamoknak, amelyek az összes megfelelő intézkedés meghozatala ellenére problémákkal küzdenek a határértékek elérése terén;
- Y. mivel az egészségügyi és környezeti célok elérésének biztosítása érdekében a nemzeti kibocsátási határértékekre vonatkozó irányelvnek a helyi, nemzeti, közösségi és nemzetközi szintű kibocsátási intézkedések elegendővel kellene kiegészülnie,

A megfelelő ambíciószint kiválasztása a levegőszennyezés megoldására

1. üdvözli a Bizottság levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiáját, amely hangsúlyozza azt a tényt, hogy a levegőszennyezés komoly egészségügyi és környezetvédelmi probléma;
2. aggodalommal állapítja meg, hogy a levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia nem mutatja meg, miként érhetőek el a hatodik környezetvédelmi cselekvési program célkitűzései; ezért felszólítja a Bizottságot, hogy e célok elérése érdekében a levegőszennyezés 2020-ra történő csökkentésére jelentősen magasabb ambíciószintet célozzon meg;
3. tisztában van azzal a ténnyel, hogy az NH_3 esetében ezen stratégia (2) bekezdésében meghatározott A+ elérendő szint meglehetősen ambiciózus cél a mezőgazdasági ágazat számára; ennek ellenére felkéri a Bizottságot, hogy a KAP felülvizsgálata során teljes mértékben vegye figyelembe az NH_3 által okozott savasodási problémákat, ezért célul a C elérendő szintet tűzze ki;
4. sajnálattal állapítja meg, hogy a stratégia nem tartalmaz semmiféle jogi követelményt a porkibocsátás Európai Környezetvédelmi Ügynökség által ajánlott csökkentésére, hanem egyszerűen indikatív célok ajánlására szorítkozik;

2006. szeptember 26., kedd

5. ambiciózusabb csökkentési célkitűzéseket tartalmazó, az illékony szerves vegyületek (VOC), a $PM_{2,5}$ és a nitrogén-oxidok (NO_x) tekintetében a C forgatókönyvnek megfelelő stratégia megvalósítását kéri, mivel ez nagyobb egészségügyi és foglalkoztatási előnyökkel járna, miközben fenntartja a költségek és a haszon közötti egyensúlyra törekvő megközelítést; az alábbi táblázatban vázolt csökkentési célkitűzéseket kéri:

	2020 – jelenlegi jogszabályok	2020 – TSAP ⁽¹⁾	2020 – az EP célkitűzései és az annak megfelelő forgatókönyv
SO ₂	68%	82%	82% (B)
NO _x	49%	60%	65% (C)
VOC	45%	51%	55% (C)
NH ₃	4%	27%	27% (A+)
PM _{2,5}	45%	59%	61% (C)
teljes költség		7 100 millió EUR többlet	+/-11 millió EUR többlet

(¹) A levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia angol címének (Thematic Strategy on Air Pollution) rövidítése.

6. felhívja a Bizottságot, hogy mielőtt a modellt felhasználná a nemzeti kibocsátási határértékekről szóló irányelv felülvizsgálatának előkészítésére, aktualizálja az integrált vizsgálati modellhez használt alapadatokat a strukturális intézkedések figyelembe vétele, a nemzetközi szállításból eredő kibocsátás csökkentési lehetőségeinek teljes körű figyelembe vétele, az összes meglévő jogszabálynak az úgynevezett alapforgatókönyvbe való felvétele, és az EU ambiciózus éghajlati politikájával összhangban lévő energia-forgatókönyv használata érdekében; meggyőződése, hogy az elemzéshez használt alapadatok ily módon történő aktualizálása – a kibocsátás csökkentését szolgáló további, nem technikai jellegű strukturális intézkedések felvételével együtt – lényegesen csökkentené az adott időközi célok elérésének becsült költségeit, és jelentősen magasabb kibocsátás-csökkentési lehetőségeket eredményezne;

7. támogatja a PM_{10} 33 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ éves határértékének 2010-ben történő bevezetését, és támogatja a $PM_{2,5}$ koncentrációjának csökkentésére irányuló bizottsági javaslatot, mivel a PM_{10} -en belül a $PM_{2,5}$ az egészségre legártalmasabb rész; felhív a $PM_{2,5}$ 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ -es éves célértékének 2010-ben történő bevezetésére, amely 2015-re határértékké válna, továbbá a WHO ajánlásának megfelelően a $PM_{2,5}$ 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ -es hosszú távú célértékének kitűzésére; egyetért azzal, hogy azok a tagállamok, amelyek bizonyítani tudják, hogy minden kivitelezhető intézkedést megtettek, több időt kaphassanak a határérték és a célérték elérésére;

8. támogatja az egyes tagállamok által a finomrézecskek koncentrációjának mérésére és kiszámítására használt módszerek egységességének fokozását; úgy véli többek között, hogy a korrekciós tényezőket megfelelően kell alkalmazni;

9. meggyőződése, hogy a szennyezés javasolt csökkentése csak akkor érhető el, ha az EU megerősíti a kibocsátásra vonatkozó jogszabályait, és nagyobb kötelező erővel rendelkező, ambiciózus határértékek elfogadását szorgalmazza;

10. támogatja a $PM_{2,5}$ -expozíció 2020-ra a 2010-es átlagos expozíciós mutatóhoz képest 20%-os csökkentésre irányuló célkitűzésre tett bizottsági javaslatot; ugyanakkor a tagállamok eltérő kiinduló szintjeit és a korábban tett intézkedéseket figyelembe vévő, differenciált csökkentési célkitűzéseket szorgalmaz, utalva különösen azon tagállamok nagyobb csökkentési lehetőségeire, amelyekben az expozíció kiinduló szintje magas;

11. felhív a szmogriadók bevezetésére a szmog magas szintje esetén, valamint arra, hogy bíztassák az embereket arra, hogy az ilyen napokon ne használjanak nyílt kandallókat és csökkentsék az autóhasználatot;

12. meggyőződése, hogy a javasolt csökkentések csak akkor érhetőek el, ha az EU szigorítja a kibocsátásra vonatkozó jogszabályait; rámutat arra, hogy a levegőszennyezés csak akkor küzdhető le, ha az ambiciózus határértékekhez ambiciózus kibocsátási politika társul;

2006. szeptember 26., kedd

Ágazati alapú intézkedések

13. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a levegőszennyezéshez hozzájáruló különböző ágazatokban a lehető leghamarabb tegyék meg a kibocsátás csökkentéséhez szükséges intézkedéseket, és ebben az összefüggésben kitüntetett prioritást kell adni azoknak az ágazatoknak, amelyek szabályozása korábban nem történt meg és amelyekben további kibocsátáscsökkentés érhető el alacsonyabb költséggel;

14. felhívja a Bizottságot, hogy a lehető leghamarabb tegyen javaslatot a légköri szennyezők nemzeti kibocsátási határértékeiről szóló irányelv felülvizsgálatára és annak a Parlament által javasolt ambíciószinttel összemérhetővé tételére;

15. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy sürgősen tegyenek intézkedéseket a hajózási ágazat által okozott szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésére, és felhívja a Bizottságot, hogy nyújtson be javaslatot a következőkre:

- NO_x kibocsátási normák megállapítása az EU kikötőit használó hajók számára;
- az Atlanti-óceán északkeleti részének és a Földközi-tengernek a kénkibocsátás ellenőrzési területeként (SECA) történő kijelölése a MARPOL egyezmény értelmében;
- a SECA területeken és az utasszállító hajók által a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok megengettett legmagasabb kéntartalmának 1,5%-ról 0,5%-ra való csökkentése;
- pénzügyi eszközök – például a hajók kén-dioxid- és NO_x-kibocsátására kivetett adók és díjak – bevezetése;
- az alacsony SO₂- és NO_x-kibocsátású hajóknak kedvező differenciált kikötői és révdíjak bevezetésének ösztönzése;
- a kikötőkben tartózkodó hajók parti villamosenergia-használatának ösztönzése;
- a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok minőségéről szóló EU-irányelv;

felhívja továbbá a Bizottságot, hogy tegyen javaslatot összehangolt intézkedésekre az egyenlő versenyfeltételek biztosítására, és ragaszkodjon az IMO keretein belüli cselekvéshez; meg van győződve arról, hogy jobb egyensúlyra van szükség a hajókból származó kibocsátás és a szárazföldi szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésének költségei között;

16. megjegyzi, hogy miközben a mezőgazdaság az ammóniából eredő levegőszennyezés egyik fő forrása, e szektorra kevés kibocsátás-csökkentési kötelezettség hárul; üdvözlí a „feltételelenség” elvének bevezetését a mezőgazdasági támogatások terén a KAP legutóbbi reformját követően, amelynek a környezetre káros anyagok kibocsátásának jelentős csökkentését kell eredményeznie; felhívja a tagállamokat, hogy küzdjenek a szarvasmarha-tenyésztéshez – különösen az intenzív gazdálkodáshoz –, a műtrágyák és az üvegházakat fűtő berendezések használatához kapcsolódó levegőszennyezés ellen, és használják fel a mezőgazdasági támogatásokat az ammóniakibocsátás problémájának megoldására; kéri az ammóniakibocsátás csökkentésére vonatkozó célkitűzések frissítését a KAP felülvizsgálatával összefüggésben; felhívja a Bizottságot, hogy az IPPC irányelv hatályát terjessze ki az intenzív mezőgazdasági termelésre és felhívja a Bizottságot és a tagállamokat is olyan intézkedések támogatására, amelyek a vidékfejlesztési politika részeként elősegítik a biogazdálkodás és az integrált mezőgazdaság fejlődését;

17. megjegyzi, hogy a mezőgazdasági tevékenység nagymértékben hozzájárul az ammóniakibocsátáshoz; egyetért a Bizottsággal e kibocsátás csökkentésének szükségességében; felhívja a Bizottságot, hogy sürgősen terjesszen be a mezőgazdasági ammóniakibocsátás csökkentését célzó különjavaslatokat; valamint felhívja a Bizottságot, hogy a KAP keretében biztosított támogatásokat kapcsolja össze a mezőgazdaságból származó ammóniakibocsátás elleni küzdelmet szolgáló intézkedésekre vonatkozó szigorú követelményekkel;

18. megjegyzi, hogy általános jellemzőként az NH₃-kibocsátás csökkentésének költségei túlbecsültnek tűnnek, az Európai Környezetvédelmi Ügynökség KAP-reformmal kapcsolatos előrejelzés-tervezete például kisebb élőállat-állományt jelez, mint a CAFE kiinduló előrejelzései, ami – amennyiben pontosabb – azt is jelentené, hogy az ammóniakibocsátás csökkentésének költségei alacsonyabbak a tervezettnél;

2006. szeptember 26., kedd

19. felhívja a Bizottságot a vonatkozó környezetvédelmi irányelvek – mint például a vizek nitrátszennyezéséről szóló irányelv, a környezeti hatásvizsgálatról szóló irányelv és a vízpolitikai keretirányelv – kölcsönhatásainak értékelésére; ennek fényében kiemeli az állati trágyák helyett az ásványi műtrágyák (amelyeket a mezőgazdasági ágazat ammóniakibocsátásának egyik fő okaként azonosítottak) használatának ösztönzését, a nitrátszennyezésről szóló irányelvnek megfelelően;
20. felhívja a Bizottságot, hogy a lehető leghamarabb tegyen javaslatot az ipari forrásokból származó szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésére irányuló lehetséges intézkedésekre, beleértve az IPPC irányelv felülvizsgálatát is, amelynek eredményesebben kellene jutalmaznia az innovációt, és ki kellene terjednie a kisméretű, 50 MWh alatti égetőművekre is;
21. kéri a Bizottságot, hogy a lehető leghamarabb tegyen javaslatot a háztartási forrásokból származó szennyezőanyag-kibocsátás csökkentésére irányuló lehetséges intézkedésekre, a fűtőberendezésekre vonatkozó normákat is beleértve; felkéri a tagállamokat, hogy vezessenek be a háztartási forrásokból – például a kandallókból – származó kibocsátás csökkentését szolgáló intézkedéseket és programokat;
22. sürgeti a Bizottságot, hogy 2006 folyamán tegyen javaslatot a személygépkocsik jövőbeli Euro 6 normáira, amelyek 2011-től a dízelüzemű személyautók és kisteherautók NO_x-normájának további csökkentését tartalmazzák, és jelezze a nehézgépjárművekre vonatkozó Euro VII norma további irányát; sürgeti a Bizottságot, hogy legkésőbb 2012-ben vezesse be a nehézgépjárművekre vonatkozó Euro VI normákat, amelyek összemérhetők az Egyesült Államokban alkalmazott normákkal; ezek lehetővé teszik a tagállamok számára a levegőtisztasági célok elérését; felkéri a tagállamokat, hogy hozzák meg a szükséges intézkedéseket a régebbi, szennyező gépjárművek, – kivéve a történelmileg klasszikus gépjárműveket – forgalomból való fokozatos kivonására vagy – adott esetben – biztosítsanak ösztönzőket azok felújítására; felkéri a Bizottságot, a tagállamokat és a szállítási ágazatot, hogy folytassanak alapos vitát a XXI. század fenntartható mobilitásáról;
23. felkéri a nemzeti, regionális és helyi hatóságokat, hogy tekintsék át a helyi közlekedési rendszereket, és keressenek innovatív megoldásokat a gépkocsik belvárosokban való használatának minimalizálására; meggyőződése, hogy a környezetterhelési díjak és a környezetvédelmi zónák kialakítása olyan gazdasági és környezeti előnyökkel jár, amely gátolja a környezetszennyezőbb gépjárművek belvárosokba való bejutását, erős ösztönzőt jelent a járműflották modernizálására; hangsúlyozza, hogy a helyi önkormányzatok erős innovációs ösztönzőt biztosíthatnak azáltal, hogy környezetbarát (EEV, Euro 6 vagy VI) járműveket szereznek be az állami vagy félállami tulajdonban lévő járműflották számára, és a fenntarthatóbb közlekedési módokat használó munkavállalókat támogató intézkedéseket hoznak;
24. megjegyzi, hogy hiányzik az alternatív energiaforrások fejlesztése és használata, valamint a levegőszennyezés csökkentése közötti kapcsolat, és nem fektetnek kellő hangsúlyt annak szükségességére, hogy stratégiai tervek alapján kiterjesszék a tömegközlekedést és kihasználják az alternatív energiaforrásokat;
25. felhívja a Bizottságot, hogy javasoljon olyan intézkedéseket, amelyek az EK-Szerződés 95. cikkének (3) bekezdésével összhangban biztosítják a környezet magas szintű védelmét; felhívja a Bizottságot, hogy adjon mentességet a belső piaci rendelkezések alól azon tagállamok számára, amelyek a jelenlegi EU-normákat meghaladó intézkedéseket kívánnak bevezetni; meggyőződése, hogy a szigorúbb normákat megvalósító tagállamok fontos ösztönzőt biztosítanak az innováció érdekében;

A jogalkotás minőségének javítása

26. felhívja a Bizottságot és a Tanácsot, hogy dolgozzanak ki egy olyan intézményközi megállapodást a Parlamenttel, amelynek keretében a három intézmény kifejezi elkötelezettségét az e stratégiában lefektetett levegőtisztasági célok, valamint a nemzeti kibocsátási határértékek hasonlóan ambiciózus felülvizsgálata mellett; a megállapodásnak tartalmaznia kell az EU által meghozandó azon intézkedések részletes jegyzékét, amelyek biztosítják a tematikus stratégia kibocsátási határértékeinek időben történő teljesülését, beleértve a fenti 13–24. pontban meghatározott célkitűzéseket is; a jegyzéknek összhangban kell lennie a többi közösségi politikával, többek között az éghajlati cselekvési tervvel; meggyőződése, hogy egy ilyen megállapodás hozzájárulna az elszámoltathatóság javításához és így „a jogalkotás minőségének javításához”;

2006. szeptember 26., kedd

27. felkéri a Bizottságot, hogy vizsgálja felül 2012-ben a stratégia céljai elérésében addig elért haladást és mérje fel a különböző ágazatok további költséghatékony csökkentésének lehetőségét;

*
* *
* *

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

P6_TA(2006)0367

A városi környezetre vonatkozó tematikus stratégia

Az Európai Parlament állásfoglalása a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról (2006/2061(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel „A városokkal kapcsolatos kérdések a bővítéssel összefüggésben”⁽¹⁾ című, 2005. október 13-i és a fenntartható fejlődés környezetvédelmi vonatkozásairól⁽²⁾ szóló, 2006. január 18-i állásfoglalására,
 - tekintettel a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett, a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról szóló bizottsági közleményre (COM(2005)0718),
 - tekintettel a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett, „A Városi Környezet Tematikus Stratégia előkészítő anyaga” című bizottsági közleményre (COM(2004)0060),
 - tekintettel a hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program megállapításáról szóló, 2002. július 22-i 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozatra⁽³⁾,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére, valamint a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A6-0233/2006),
- A. mivel az európai népesség mintegy 80%-a városlakó, szükségleteik és érdekeik azonban nem mindig kapnak megfelelő hangsúlyt az Európai Unió forrásaiban, projektjeiben, kezdeményezéseiben és stratégiáiban;
- B. mivel a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégia célja, hogy a bürokrácia csökkentésével, a környezetpolitika végrehajtási hatékonyságának javításával és a helyi szintű hosszú távú környezeti tervezés ösztönzésével hozzájáruljon az európai városok általános környezetvédelmi teljesítményéhez;
- C. mivel bár az új tagállamokban a tömegközlekedés aránya csökken, de még mindig magasabb, mint a régi tagállamokban, meg kellene fontolni olyan intézkedések meghozatalát, amelyek képesek megállítani a tömegközlekedés használatának további visszaesését;

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2005)0387.

⁽²⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2006)0020.

⁽³⁾ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.