

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

ÁLLÁSFOGLALÁSOK

EURÓPAI PARLAMENT

Fenntartható európai közlekedéspolitika

P6_TA(2008)0087

Az Európai Parlament 2008. március 11-i jogalkotási állásfoglalása a fenntartható európai közlekedéspolitikáról, az európai energiaügyi és környezetvédelmi politikák figyelembevételével (2007/2147(INI))

(2009/C 66 E/01)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Tanács 2007. március 8–9-i ülésének elnökségi következtetéseire az „Európai tanácsi cselekvési terv (2007–2009) – Európai energiapolitika” (7224/1/07) Európai Tanács általi elfogadására vonatkozóan,
- tekintettel a „Közlemény a kikötőkre vonatkozó európai politikáról” című bizottsági közleményre (COM(2007)0616),
- tekintettel „Az árufuvarozást előnyben részesítő vasúti hálózat kialakítása” című bizottsági közleményre (COM(2007)0608),
- tekintettel „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” című bizottsági közleményre (COM(2007)0607),
- tekintettel „Az Európai Unió teherszállítási stratégiája: az európai teherszállítás hatékonyságának, integrációjának és fenntarthatóságának fokozása” című bizottsági közleményre (COM(2007)0606),
- tekintettel „A városi mobilitás új kultúrája felé” című bizottsági zöld könyvre (COM(2007)0551),
- tekintettel a környezetvédelmi és a kapcsolódó politikai célokra szolgáló piaci alapú eszközökről szóló bizottsági zöld könyvre (COM(2007)0140),
- tekintettel „A 21. századi versenyképes autópári szabályozási keret – A Bizottság álláspontja a CARS 21 magas szintű csoport zárójelentésével kapcsolatban – Hozzájárulás az EU növekedési és foglalkoztatási stratégiájához” című bizottsági közleményre (COM(2007)0022),
- tekintettel „A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményei” című bizottsági közleményre (COM(2007)0019),
- tekintettel „A globális éghajlatváltozás 2 Celsius-fokra való csökkentése – Az előttünk álló út 2020-ig és azon túl” című bizottsági közleményre (COM(2007)0002),
- tekintettel „Az európai energiapolitika” című bizottsági közleményre (COM(2007)0001),

2008. március 11., kedd

- tekintettel a „Megújulóenergia-útiterv – Megújuló energiák a XXI. században: egy fenntarthatóbb jövő építése” című bizottsági közleményre (COM(2006)0848),
 - tekintettel a „Jelentés a bioüzemanyagok terén elért haladásról – Jelentés a bioüzemanyagoknak és más megújuló üzemanyagoknak az Európai Unió tagállamaiban történő használata terén elért haladásról” című bizottsági közleményre (COM(2006)0845),
 - tekintettel az „Energiahatékonysági cselekvési terv: a lehetőségek kihasználása” című bizottsági közleményre (COM(2006)0545),
 - tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című bizottsági közleményre (COM(2006)0314),
 - tekintettel a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégiáról szóló 2007. október 24-i állásfoglalására ⁽¹⁾,
 - tekintettel az „Európai teherszállítási logisztika – a fenntartható mobilitás kulcsa” című, 2007. szeptember 5-i állásfoglalásra ⁽²⁾,
 - tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című 2007. július 12-i állásfoglalására ⁽³⁾,
 - tekintettel a személygépkocsikra vonatkozó adókról szóló tanácsi irányelvre irányuló javaslatról ⁽⁴⁾ a 2006. szeptember 5-i első olvasat során kialakított álláspontjára,
 - tekintettel a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999. június 17-i 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁵⁾ (Euromatrica irányelv),
 - tekintettel eljárási szabályzatának 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére, valamint az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság és a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság véleményére (A6-0014/2008),
- A. mivel a fenntartható fejlődés – mint általánosan érvényes uniós célkitűzés – célja, hogy bolygónkon a mai és a jövő generációk számára folyamatosan javítsa az életminőséget és a jólétet,
- B. mivel az EU 25 tagállamában a teljes energiafogyasztás egyharmadáért a közlekedési ágazat felelős – a hajózás és a csővezetékek nélkül –, és mivel ennek 83 %-át a közúti közlekedés teszi ki, amely a legnagyobb mennyiségű energiát felhasználó közlekedési mód,
- C. mivel az EU 25 tagállama olajszükségletének 70 %-át a közlekedési ágazat igényli; mivel ez az ágazat energiaellátását tekintve 97 %-ban fosszilis tüzelőanyagokra támaszkodik, így a villamos energia csupán 2 %-ot (amelynek nagy része atomenergia), a bioüzemanyagok pedig mindössze 1 %-ot tesznek ki,
- D. mivel a különböző közlekedési módok energiahatékonysága az elmúlt években jelentősen nőtt, és mivel ez lehetővé tette a vele járó kilométerenkénti CO₂-kibocsátás számottevő csökkentését; mivel ezt a javulást azonban közömbösítik a közlekedési ágazatban egyre növekvő kereslet hatásai,
- E. mivel így a közlekedési ágazatból eredő kibocsátás összességében véve továbbra is nő: 2005-ben az EU jelenlegi 27 tagállamában csak a közlekedési ágazat az üvegházhatást okozó gázok (CO₂, CH₄, N₂O) teljes kibocsátásának 24,1 %-át tette ki, és a Bizottság előrejelzése szerint az energiaigénye a mostani értékhez képest 2030-ig legalább 30 %-kal fog nőni,

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0469.

⁽²⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0375.

⁽³⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0345.

⁽⁴⁾ HL C 305. E, 2006.12.14., 85. o.

⁽⁵⁾ HL L 187., 1999.7.20., 42. o. A legutóbb a 2006/103/EK irányelvvel módosított irányelv (HL L 363., 2006.12.20., 344. o.).

2008. március 11., kedd

- F. mivel a közúti közlekedésből fakadó káros kibocsátások a technológiai innovációk és a gépjárműipar kiterjedt erőfeszítései eredményeként csökkentek; mivel ezt az eredményt különösen a katalizátorok, a finomrészeske-szűrők és más technológiák bevezetésével sikerült elérni, amelyek segítségével az elmúlt 15 évben a NO_x- és a szennyezőrészeske-kibocsátást 30 és 40 % közötti mértékben lehetett csökkenteni; mivel azonban e javulások ellenére a CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló, a gépjárműgyártók önkéntes megállapodásából fakadó célkitűzések csak részben teljesültek,
- G. mivel a járművekből eredő CO₂-kibocsátás 40 %-a, illetve más szennyezőanyagok ilyen eredetű kibocsátásának 70 %-a a városi közlekedésből fakad, és mivel az elsősorban a nagyvárosokra koncentrálódó forgalmi torlódások a GDP mintegy 1 %-ával egyenlő költséget jelentenek az EU számára,
- H. mivel a 2004-ben jóváhagyott, kiemelt transzeurópai közlekedési projektek 70 %-a a vasúti és a hajón történő közlekedéssel kapcsolatos, amelyeket kevésbé szennyező közlekedési módokként tartanak számon,
- I. mivel az Európa Tanács fent említett elnökségi következtetéseiben az EU határozott és egyoldalú kötelezettséget vállalt arra, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását az 1990-es szinthez képest legalább 20 %-kal csökkenti,
1. úgy gondolja, hogy a 20. század egyik legnagyobb vívmánya és kihívása a mobilitás, és hogy a fenntartható közlekedésnek megfelelő egyensúlyt kell teremtenie a különböző, gyakran egymással ellentétes érdekek között, egyidejűleg törekedve arra, hogy összeegyeztesse a polgárok egyik alapvető jogának tekintett mobilitást, a közlekedési ágazat gazdasági és foglalkoztatási értelemben vett fontosságát, a helyi és globális környezet iránti felelősséget és a polgárok biztonsághoz, életminőséghez és egészséghez való jogát;
 2. hangsúlyozza, hogy a közlekedési ágazatnak is teljesítenie kell az EU által a kőolajfogyasztás és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának 2020-ra az 1990. évi szintekhez képest legalább 20 %-kal történő csökkentésére vonatkozóan meghatározott célkitűzéseket;
 3. rámutat a közlekedési ágazat fontosságára a foglalkoztatás, a növekedés és az innováció terén, és úgy véli, hogy a biztonságos és megfizethető áron biztosított mobilitás életmódunk egyik elengedhetetlen feltétele; következésképpen – tekintettel arra, hogy a fenntartható mobilitás környezetvédelmi szempontú követelményeit prioritásként kell kezelni – úgy véli, hogy a polgárok valószínűleg támogatnák az olyan intézkedéseket, amelyek garantálják hosszú távú mobilitásukat ⁽¹⁾;
 4. véleménye szerint ahhoz, hogy az európai közlekedés energetikai és környezetvédelmi szempontból fenntarthatóvá tételének célkitűzése megvalósuljon, egymást kölcsönösen támogató és kiigazító politikák együttes alkalmazására van szükség, biztosítva ezáltal a közlekedési ágazatot, az államot és a polgárokat képviselő egyre több érdekelt fél bevonását; meggyőződése, hogy csak az intézkedések megfelelő kombinációjának alkalmazásával válik lehetővé mind az egyedi cselekvések hátrányos hatásainak csökkentése, mind pedig annak segítése, hogy a polgárokat meggyőzzék az ilyen cselekvések elfogadásáról;
 5. úgy véli, hogy a politikák ilyen jellegű elegyének különösen a következőkből kell állnia:
 - a) technológiai fejlesztés (az energiahatékonyságot növelő intézkedések, a motorokra és üzemanyagokra vonatkozó új szabványok/szabályozás, új technológiák és alternatív üzemanyagok használata);
 - b) piacialapú eszközök (a környezeti hatáson vagy a forgalmi torlódáson alapuló díjak/viteldíjak, adóösztönzők, a különböző közlekedési módok egyedi jellemzőit figyelembe vevő kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS)); valamint
 - c) kísérő intézkedések, amelyek lehetővé teszik a közlekedési eszközök és infrastruktúrák lehető leghatékonyabb kihasználását, és a vállalatokat és a polgárokat a szokásaik megváltoztatására ösztönzik;
 6. fenntartja, hogy az EU-nak és a tagállamoknak erőfeszítéseiket a rendszer fő elemeire kell összpontosítaniuk, nevezetesen:
 - a) a sűrű forgalmú nagyvárosokra és városi térségekre, ahol a legtöbb helyváltoztatásra kerül sor,

⁽¹⁾ Lásd „Hozzáállás az EU közlekedéspolitikájával kapcsolatos kérdésekhez”, Eurobarometer Flash 206b., az Európai Unió közlekedéspolitikája.

2008. március 11., kedd

- b) a városokat összekötő fő európai folyosókra, az EU legnagyobb arányú belső és nemzetközi kereskedelmét bonyolító útvonalakra, valamint
- c) a környezetvédelmi szempontból érzékeny területekre (az alpesi régió, a Balti-tenger stb.);

7. hangsúlyozza az Alpesi Egyezményhez csatolt, a Tanács által 2006 decemberében aláírt közlekedési jegyzőkönyv fontosságát; hangsúlyozza, hogy az említett jegyzőkönyv ratifikálása miatt a Bizottságnak haladéktalanul kézzelfogható végrehajtási intézkedéseket kell tennie az érzékeny hegyi régiókban és a sűrűn lakott területeken a fenntartható közlekedés előmozdítása érdekében;

8. fenntartja, hogy ehhez hasonlóan piacialapú eszközöket kell alkalmazni az alacsony üzemanyag-fogyasztású és alacsony kibocsátású járművek népszerűsítéséhez, például adómentességeket, a járművekkel kapcsolatos jövedéki adók reformját – hogy az figyelembe vegye a szennyezőanyag-kibocsátást és az üzemanyag-fogyasztás hatékonyságát –, ösztönzőket a rendkívül környezetszennyező járművek leselejtezésére és alacsony kibocsátású, új járművek vásárlására; ezeket fontos intézkedésnek tartja, amelyek segítenék a gépjárművek gyártóit is abban, hogy az új jogszabályi keret által előírt kötelezettségeknek való megfeleléssel járó költségeket visszanyerjék;

9. sürgeti ezért a Tanácsot és a tagállamokat, hogy magatartásuk tükrözze az Európai Tanács 2007. március 8–9-i ülésén mutatott eltökéltséget, azáltal, hogy:

- a) elfogadják a személygépkocsikkal kapcsolatos adókról szóló irányelvre irányuló fent említett javaslatot, hogy a gépkocsikkal kapcsolatos adók a szennyezőanyag-kibocsátáshoz és az üzemanyag-fogyasztás hatékonyságához legyenek köthetők; és
- b) további késedelem nélkül megreformálják adórendszerüket oly módon, hogy jelentősebb ösztönzőket biztosítsanak a tisztább járművekhez;

10. jóváhagyja a Bizottság által a fent említett zöld könyvben a környezetvédelmi és ehhez kapcsolódó politikai célokat szolgáló piacialapú eszközökkel kapcsolatban felvetett kérdést, a koordinációs eljárás alkalmazásának, illetve a tapasztalatok és a legjobb gyakorlatok cseréje lehetőségét illetően annak érdekében, hogy ösztönözni lehessen a közlekedési díjszabási rendszerek és a környezetvédelmi adóztatás nemzeti szintű reformjait, azok aktívabb ellenőrzése mellett; felhívja továbbá a Bizottságot, hogy tegyen lépéseket e cél elérésére;

11. felhívja a Tanácsot és a tagállamokat, hogy fokozzák az infrastruktúrába és az intelligens közlekedési rendszerekbe (ITS) történő beruházásaikat, különösen az alábbiak céljából:

- a) a transzeurópai hálózat prioritásként kezelt projektjeinek mihamarabbi befejezése, mivel ezek nélkülözhetetlenek a teherszállítás logisztikája és a fenntartható európai közlekedéspolitikai szempontjából;
- b) a városi térségekben és az érzékeny területeken haladó folyosókon tapasztalható torlódások problémájának orvoslása; és
- c) az intermodális közlekedés javítása.

12. sürgeti a Bizottságot, hogy legkésőbb 2008 júniusáig nyújtson be átfogó, átlátható, általánosan alkalmazható modellt az összes közlekedési mód externális költségeinek felmérésére, amelyre az infrastruktúra használatáért fizetendő díjak jövőbeli kiszámítását alapozni lehet; megállapítja, hogy az Euromatrica-irányelv értelmében az említett modellt ki kell egészíteni az externális költségek internalizálása következtében kifejtett hatás valamennyi közlekedési módra kiterjedő elemzésével, illetve a modell bevezetésének valamennyi közlekedési módot felölelő stratégiájával; azt várja továbbá a Bizottságtól, hogy a fenti kezdeményezés alapján készítsen jogalkotási javaslatokat, kezdve az euromatricáról szóló irányelv felülvizsgálatával;

13. meggyőződése, hogy a városi torlódás problémáját – amely a járművekből származó CO₂-kibocsátás 40 %-áért, más szennyezőanyagok kibocsátásának pedig 70 %-áért felelős – eltökéltebb módon kell kezelni, a szubszidiaritás elvének sérelme nélkül, egész Európára kiterjedő együttműködési és koordinációs stratégiát alkalmazva;

14. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat annak elemzésére, hogy a közlekedési infrastruktúra és az erre alkalmazott tarifák milyen módon befolyásolják a városok fejlődését és a közlekedési szolgáltatások iránti jövőbeli keresletet;

2008. március 11., kedd

15. véleménye szerint a hatékony városi mobilitási politikának a személy- és a teherszállítást egyaránt figyelembe kell vennie, és ezért azt a lehető legteljesebb mértékben integrált megközelítésre kell alapozni, összegyűjtve az egyes problémákhoz leginkább megfelelő megoldásokat; szilárdan hisz abban, hogy a városi térségek gazdaságilag megalapozott lehetőséggel rendelkeznek ahhoz, hogy a modális váltást előmozdító politikákkal szolgáljanak a tömegközlekedés, a gyaloglás és a kerékpározás javára, illetve a városi logisztika új megközelítése céljából; ennek kapcsán elengedhetetlennek tartja a következőkre történő összpontosítást: a technológiai innovációra (az ITS-ek szélesebb körű használatára), a meglévő infrastruktúra – különösen a keresletgazdálkodási intézkedések (torlódási díjak vagy úthasználati díjak) segítségével történő – jobb kihasználására, a városi teherszállítás optimális integrálására vonatkozó innovatív megoldásokra, és végül a személygépkocsik használatának csökkentését szolgáló új módszerekre – például car-sharing (több ember használja ugyanazt az autót különböző időpontokban) és car-pooling (az emberek ugyanazt az autót ugyanazon utazás során osztják meg egymás között), továbbá az otthoni munkavégzésre;

16. rámutat az enyhébb intézkedések fontosságára a fenntarthatóbb közlekedés céljának megvalósítása terén, és fontosnak tartja, hogy a polgárok képesek legyenek tájékozott döntéseket hozni a közlekedési eszközökkel és a vezetési magatartással kapcsolatban; kéri a fogyasztók tájékoztatásának javítását, és aktívabb oktatási és népszerűsítő kampányok folytatását a fenntarthatóbb közlekedési eszközök és közlekedési modellek támogatása érdekében;

17. úgy véli, hogy a vasúti közlekedésben – amely kevesebb energiafelhasználással és alacsonyabb CO₂-kibocsátással járó közlekedési mód – jelentős kiaknázatlan potenciál rejlik, nemcsak a teherszállítási logisztikát illetően, hanem a rövid és közép távú személyszállítás tekintetében is;

18. felhívja a Bizottságot, a tagállamokat és a vasúti ágazatot, hogy:

- a) a lehető leghamarabb hozzák létre az egységes európai vasúti térséget vagy vasúti piacot,
- b) e célt szem előtt tartva szüntessék meg a technikai akadályokat, és haladjanak az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) és az interoperábilis megoldások felé, továbbá
- c) javítsák a teher- és személyszállítási szolgáltatásokat és a szolgáltatás minőségét;

19. úgy véli, hogy bár a légitársaságok az elmúlt 10 évben utaskilométerenként 1–2 %-kal csökkentették az üzemanyag-fogyasztásukat, és a zajkibocsátás jelentősen csökkent, a polgári légi közlekedés környezeti hatása a forgalom számottevő növekedése miatt mégis emelkedett; ezért arra szólít fel, hogy:

- a) a légi közlekedést vegyék fel a kibocsátás-kereskedelmi rendszerbe, és nagyobb mértékben használják ki az új generációs európai légiforgalom-irányítási rendszert (SESAR – egységes európai égbolt – légiforgalom-irányítási (ATM) kutatás);
- b) a repülőtereken kibocsátástól függően differenciált fel- és leszállási díjakat kell alkalmazni;
- c) létre kell hozni a „Tiszta égbolt közös technológiai kezdeményezést” a CO₂ és NO_x kibocsátás és a zajszennyezés csökkentése érdekében,
- d) meg kell szüntetni az európai légtér széttagozottságát a valóban egységes európai légtér gyors kialakítása által;
- e) gyakorlati lépéseket kell tenni a repülőtéri zsúfoltság enyhítésére; valamint
- f) biztosítani kell a repülőterek jobb intermodális és logisztikai integrációját, előmozdítva a vasutakkal való összeköttetésüket;

20. megállapítja, hogy a légi közlekedésben a költségek tükrözése és a repülőjegyek árának átláthatósága nagyon fontos az utasok érdekei és a közlekedési ágazaton belüli tisztességes verseny szempontjából, és ezért támogatja a Bizottságot ezzel kapcsolatosan további kezdeményezések megtételében;

21. megállapítja, hogy a hajózásból eredő kibocsátások folyamatosan nőnek, és különösen azt ajánlja, hogy:

- a) csökkentsék a CO₂, a SO₂ és a nitrogén-oxid kibocsátását, és a hajókból származó egyéb kibocsátásokat,
- b) meg kell kezdeni és ösztönözni kell a megújuló energiaforrások, például a nap- és szélenergia használatát,

2008. március 11., kedd

- c) a kikötő hajókat szárazföldi forrásokból származó üzemanyaggal kell feltölteni,
- d) gondosan mérlegelendő lehetőségnek kell tekinteni, hogy a kibocsátási egységek kereskedelmének alkalmazása terjedjen ki ezekre a kibocsátásokra, anélkül, hogy büntetnék ezt a szállítási módot, amely (a belvízi hajózással együtt) a legkörnyezetkímélőbb, és előnyben részesítenék a környezet számára nagyobb terhet jelentő más szállítási módokat; és
- e) ki kell alakítani az integrált európai folyami politikát, így támogatva az olyan kezdeményezéseket, mint a Naiades (európai cselekvési program a belvízi szállítás érdekében), amely tovább javítja a belvízi közlekedést és a belvízi közlekedés környezeti teljesítményét;
22. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fektessenek be a kikötői létesítmények korszerűsítésébe az Európai Unió tengeri kikötőiben és a belvízi kikötőkben egyaránt, hogy lehetővé váljon az áruk és az utasok egyik közlekedési rendszerből a másikba történő gyors átrakodása, illetve átszállása, lehetővé téve ezáltal a közlekedés terén az energiafogyasztás csökkentését;
23. elengedhetetlennek tekinti a logisztika, a teherszállítás rakodási tényezői és az intermodális közlekedés javítását; ezért javasolja a közlekedés belső piacának teljes megvalósítását, és sürgeti a Bizottságot, hogy a lehető leghamarabb cselekedjen a fent említett európai teherszállítási logisztikáról szóló cselekvési terv alapján, különösen hangsúlyozva a „zöld folyosók” koncepciójának fejlesztését;
24. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy növeljék befektetéseiket a közlekedéssel kapcsolatos kutatásba annak érdekében, hogy lehetővé váljon az energiahatékonyabb és a széndioxid-kibocsátást csökkentő technológiák kifejlesztése; felhívja a Bizottságot, hogy a többéves pénzügyi keret 2009. évi felülvizsgálata során a környezet, az energia és a közlekedés tekintetében számottevően növelje a K + F általános pénzügyi támogatását;
25. támogatja a Bizottságot olyan kezdeményezésekben, amelyek eredményesebben kapcsolják össze a fenntartható közlekedést és az idegenforgalmat, ideértve a környezetkímélőbb közlekedési eszközök használatát, pl. a tömegközlekedés és a kerékpározás összekapcsolását;
26. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

Polgárok korai figyelmeztetése súlyos vészhelyzet esetén

P6_TA(2008)0088

Az Európai Parlament nyilatkozata a polgárok korai figyelmeztetéséről súlyos vészhelyzet esetén

(2009/C 66 E/02)

Az Európai Parlament,

- tekintettel eljárási szabályzata 116. cikkére,
- A. mivel a fenyegető vagy kialakulóban lévő súlyos vészhelyzetek vonatkozásában elismeri a polgárok hatékony korai figyelmeztetésének fontosságát az emberi szenvedés és a halálesetek számának csökkentése céljából,
- B. mivel tudatában van annak, hogy a Parlament több alkalommal kérte korai figyelmeztetésre és riasztásra szolgáló rendszerek létrehozását, amiről számos meglévő és tervezett jogi aktus is rendelkezik,
- C. mivel a korai figyelmeztetésre szolgáló rendszerek lehetővé teszik a hatóságok értesítését a (természeti, technológiai, társadalmi) kockázatok megelőzésére irányuló regionális hálózatokon keresztül, valamint a polgárok riasztását távközlési hálózatok (rádió, televízió, szirénajelzések, mobiltelefon stb.) révén,