



B9-0201/2024

25.3.2024

ÁLLÁSFOGLALÁSI INDÍTVÁNY

az eljárási szabályzat 227. cikkének 2. pontja alapján

a nehéz tehergépjárművek határátkelőhelyeken történő kezeléséről a
0146/2023. számú petíció alapján
(2024/2540(RSP))

Dolors Montserrat
a Petíciós Bizottság nevében

B9-0201/2024

Az Európai Parlament állásfoglalása a nehéz tehergépjárművek határátkelőhelyeken történő kezeléséről a 0146/2023. számú petíció alapján (2024/2540(RSP))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 26., 28–37. cikkére, valamint 67. cikkének (1) és (2) bekezdésére,
- tekintettel a Petíciós Bizottság 2023. november 29-i ülésén a 0146/2023. számú petícióról folytatott vitára,
- tekintettel a „Schengeni határok – a petíciók benyújtói által felvetett kérdések” címmel a Petíciós Bizottság és az Állampolgári Jogi, Bel- és Igazságügyi Bizottság által közösen tartott 2023. július 18-inyilvános meghallgatásra,
- tekintettel a „Schengen megerősítése Bulgáriának, Romániának és Horvátországnak a belső határellenőrzések nélküli térségben való teljes körű részvételével” című, a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett 2022. november 16-i bizottsági közleményre (COM(2022)0636),
- tekintettel a Románia és Bulgária schengeni térséghez való csatlakozásáról¹ szóló, 2022. október 18-i és 2023. július 12-i állásfoglalására²,
- tekintettel a Tanács 2023. december 30-i egyhangú határozatára, amely szerint Romániát és Bulgáriát a befogadják a schengeni térségbe, és első lépésként 2024 márciusától megszüntetik a légi és tengeri határokon végzett ellenőrzéseket;
- tekintettel az EU-ban található tehergépjármű-parkolók biztonságáról szóló, 2021. november 25-i állásfoglalására³,
- tekintettel a városi mobilitás új uniós keretrendszeréről szóló, 2023. május 9-i állásfoglalására⁴,
- tekintettel „A nagy közlekedési infrastrukturális projektek az EU-ban – a projektek végrehajtása és az uniós források nyomon követése és ellenőrzése” című, 2023. június 13-i állásfoglalására⁵,
- tekintettel a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló

¹ HL C 149., 2023.4.28., 11. o.

² Elfogadott szövegek, P9_TA(2023)0278.

³ HL C 224., 2022.6.8., 95. o.

⁴ HL C, C/2023/1058., 2023.12.15., ELI: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52023IP0130>

⁵ HL C, C/2024/481., 2024.01.23., ELI: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=OJ:C_202301058

rendeletre irányuló javaslatra (COM(2021)0812),

- tekintettel eljárási szabályzata 227. cikkének (2) bekezdésére,
- A. mivel naponta több száz tehergépjárművet állítanak meg az EU belső határain, köztük a schengeni térségbe tartozó és azon kívüli uniós tagállamok közötti határokon, ahol az ügyintézés és az ellenőrzések miatt rendkívül hosszú várakozási időkkel és késedelmekkel szembesülnek; mivel a jelenlegi európai jogi keret nem kezeli és szabályozza kifejezetten az árukkal kapcsolatos, határokon történő ügyintézés maximális időtartamát;
- B. mivel a tagállamok határain tapasztalható torlódások és késedelmek okai sokféle adminisztratív, működési, biztonsági, műszaki vagy interoperabilitási tényezőre – például az elégtelen működési és műszaki kapacitásra, a személyzet, az ellenőrzőpultok, a teherszállító járművekhez használt hídmérlegek hiányára, számos intézményi szerv határokon való koncentrációjára és a rakományok hosszadalmas, időigényes ellenőrzésére – vezethetők vissza; mivel a Schengeni határellenőrzési kódex⁶ 22. cikke az EUMSZ 26. cikkének (2) bekezdésében meghatározott szabad mozgás elvével összhangban rögzíti a schengeni országok közötti belső határokon történő ellenőrzések mellőzésének elvét, mivel a 24. cikk kifejezetten kimondja, hogy a tagállamoknak meg kell szüntetniük a közúti határátkelőhelyeken zajló zökkenőmentes forgalom valamennyi akadályát a belső határokon;
- C. mivel az Unióban nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek határokon való feltorlódása káros hatással lehet a járművezetők egészségére és munkakörülményeire, a közúti közlekedésbiztonságra és az áru fuvarozó vállalkozások működésére, káros hatást gyakorolhat a versenyre és az uniós egységes piac működésére, és növelheti a közúti fuvarozók költségeit;
- D. mivel Bulgária és Románia továbbra is a belső szárazföldi határokon történő ellenőrzések megszüntetésének időpontjáról szóló tanácsi határozat meghozatalára vár; mivel Bulgária és Románia továbbra is a belső szárazföldi határokon történő ellenőrzések megszüntetésének időpontjáról szóló tanácsi határozat meghozatalára vár, a belső szárazföldi határokon végzett határforgalom-ellenőrzés megszüntetése kedvező hatást gyakorolna Románia és Bulgária részvételére az EU egységes piacán, felszámolva a mobilitás akadályait, amelyek az áruszállítási menetrendek megzavarásával késedelmeket okoznak az üzleti tevékenységekben;
- E. mivel a tehergépjárművek várakozási ideje a határokon több százmillió eurós veszteséget okoz az európai vállalkozásoknak, különösen a logisztikai, az idegenforgalmi és a vendéglátóipari ágazatban; mivel az ilyen határátlépési korlátozások jelentette kockázatok különösen nyilvánvalóvá váltak a Covid-19-világjárvány idején; mivel a status quo fenntartása jelentősen gyengíti az EU más lehetséges népegészségügyi szükséghelyzetekkel szembeni ellenálló képességét;
- F. mivel különös aggodalomra ad okot az EU nyugat-balkáni országokkal közös külső

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/399 rendelete (2016. március 9.) a személyek határátlépésére irányadó szabályok uniós kódexéről (Schengeni határellenőrzési kódex), HL L 77., 2016.3.23., 1. o.

határain feltorlódott tehergépjárműsorok hosszúsága;

- G. mivel ezek az események súlyos kockázatot jelentenek a hivatásos járművezetők egészségére és biztonságára, veszélyeztetik munkakörülményeiket, aláássák a munkahelyek minőségét a szakmában, egyúttal pedig hozzájárulnak a globális tehergépjárművezető-hiányhoz; mivel a tehergépjármű-vezetők valamennyi uniós tagállamban gyakran a krónikus fájdalom többféle formájától, például derékfájdalomtól, térd- és vállfájdalomtól szenvednek; mivel ugyanakkor a rakomány kirakodásának és újbóli berakodásának gyakori önkényes előírása jelentős további egészségügyi kockázatokkal jár, amelyek sokszor sérülésekhez vezetnek, mivel a tehergépjármű-vezetők sok esetben nem rendelkeznek a nehéz súlyok emeléséhez szükséges fizikai erővel vagy megfelelő felszereléssel; mivel a munkáltatók ezt a feladatot és kötelezettséget véletlenszerűen, további díjazás nélkül róják a tehergépjármű-vezetőkre;
- H. mivel a határokon várakozó tehergépjárműsorok közvetlenül is befolyásolják az európai polgárok egészségét, káros hatást gyakorolnak a levegőminőségre, valamint víz- és zajszennyezést okoznak, ami jelentősen károsítja a Natura 2000 területeket; mivel például a Bizottság 2023. május 16-i közleménye hangsúlyozta, hogy a Romániával és Bulgáriával közös belső határokon továbbra is fennálló határellenőrzések miatt évente 46 000 tonna szén-dioxid kerül kibocsátásra;
- I. mivel emellett a tehergépjármű-forgalom torlódása szintén rontja a meglévő infrastruktúra minőségét, egyúttal akadályozza a közúti közlekedésbiztonságot, és növeli a közúti balesetek kockázatát;
- J. mivel a biztonságos és védett tehergépjármű-parkolókra fordított köz- és magánfinanszírozás növelése lehetővé tenné, hogy a járművezetők teljes biztonságban töltsék pihenőidejüket; mivel a biztonsági eszközök – például célzott mobilalkalmazások kifejlesztése révén történő – megerősítése csökkentené annak kockázatát, hogy a tehergépjármű-vezetők bűncselekmények áldozataivá váljanak;
1. felhívja a Parlamentet, a Tanácsot és a Bizottságot, hogy a kulcsfontosságú uniós politikák, például a transzeurópai közlekedési hálózat kidolgozása során állítsák középpontba az árufuvarozás számára gördülékeny és hatékony határátlépést biztosító konkrét intézkedéseket;
 2. felhívja a Bizottságot, hogy az ezen állásfoglalásra irányuló indítványban bemutatott témák hatásvizsgálatát követően tegyen javaslatot azonnali és kötelező erejű jogalkotási intézkedésekre a nehéz tehergépjárművek EU-n belüli határátkelőhelyeken való, átlagosan egy percen belüli kezelésére vonatkozó, uniós szintű előírás létrehozása érdekében, biztosítva a gördülékeny forgalmat a schengeni és nem schengeni belső határokon, lehetővé téve az áruk és szolgáltatások gyors és hatékony mozgását; hangsúlyozza, hogy egy ilyen intézkedés jelentősen javítaná a közúti szállítási ágazat versenyképességét, és biztosítaná annak zökkenőmentes működését az egységes piacon; hangsúlyozza, hogy a szárazföldi határellenőrzések fennmaradása sérti valamennyi tagállam gazdasági érdekeit;
 3. kiemeli, hogy a Bizottság 2011 óta ismételten megállapítja, hogy mind Románia, mind Bulgária teljesítette a schengeni térséghez való csatlakozás minden hivatalos feltételét; hangsúlyozza, hogy a Bulgáriával és Romániával közös légi és tengeri határokon

végzett belső határellenőrzések megszüntetéséről szóló, 2023. december 30-i tanácsi határozat csak részben orvosolja az egységes piac jelenlegi torzulásának problémáját; hangsúlyozza, hogy ez a határozat nem foglalkozik a legnagyobb és legsürgetőbb problémával, nevezetesen a szárazföldi határátkelőhelyekkel, ahol a schengeni szárazföldi határon végzett ellenőrzések továbbra is fennállnak, akadályozva a teherautók, autóbuszok, személygépkocsik és vonatok zökkenőmentes határátlépését; megismétli régóta képviselt álláspontját, miszerint támogatja a schengeni vívmányok teljes körű alkalmazását Bulgária és Románia tekintetében; sürgeti a belga elnökséget és a Tanács valamennyi tagját, hogy a lehető leghamarabb, de legkésőbb 2024 közepéig fogadjanak el határozatot a schengeni vívmányok Romániában és Bulgáriában történő teljes körű alkalmazásáról;

4. ezért kéri, hogy a Bizottság – többek között büntetések kiszabása révén – garantálja a meghozott intézkedések alkalmazásának megfelelőségét és nyomon követését; hangsúlyozza a megfelelő és elégséges uniós finanszírozás és technikai támogatás szükségességét;
5. felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az uniós jogszabályok tegyék lehetővé a tehergépjármű-vezetők számára, hogy a fő közlekedési útvonalak útkarbantartás céljából történő lezárása esetén igénybe vehessék a kisebb határátkelőket annak elkerülése érdekében, hogy a járművezetők az egyes országok véletlenszerű intézkedéseitől függjenek, miután ez általános uniós érdekű kérdés;
6. felhívja a Bizottságot, hogy a tagállamokkal és az érintett érdekelt felekkel együttműködve terjesszen elő konkrét intézkedéseket a hivatásos gépjárművezetők tekintetében az Unióban tapasztalható hiány kezelésére a fiatalok érdeklődésének felkeltése révén, célzott (át)képzések és képesítések finanszírozásával, valamint a szakiskolák és a közlekedési vállalatok közötti partnerségek – többek között külön uniós költségvetési támogatással megvalósuló – előmozdításával;
7. felhívja a tagállamokat, hogy fokozzák a tehergépjárműveket érintő lopásokkal kapcsolatos, határokon átnyúló együttműködés megerősítésére irányuló erőfeszítéseiket;
8. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Bizottságnak, a Tanácsnak és az érintett nemzeti hatóságoknak.