



Dokument zasedanja

B9-0201/2024

25.3.2024

PREDLOG RESOLUCIJE

v skladu s členom 227(2) Poslovnika

o obravnavi težkih tovornih vozil na mejnih prehodih na podlagi peticije
št. 0146/2023
(2024/2540(RSP))

Dolors Montserrat
v imenu Odbora za peticije

B9-0201/2024

Resolucija Evropskega parlamenta o obravnavi težkih tovornih vozil na mejnih prehodih na podlagi peticije št. 0146/2023 (2024/2540(RSP))

Evropski parlament,

- ob upoštevanju členov 26, od 28 do 37 ter 67(1) in (2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU),
- ob upoštevanju razprav o peticiji št. 0146/2023 na seji Odbora za peticije 29. novembra 2023,
- ob upoštevanju javne predstavitve o schengenskih mejah – vprašanja vlagateljev peticij, ki jo je Odbor za peticije 18. julija 2023 organiziral skupaj z Odborom za državljanske svoboščine, pravosodje in notranje zadeve,
- ob upoštevanju Sporočila Komisije z dne 16. novembra 2022 z naslovom Močnejše schengensko območje s polnim sodelovanjem Bolgarije, Romunije in Hrvaške v območju brez nadzora na notranjih mejah (COM(2022)0636),
- ob upoštevanju svojih resolucij z dne 18. oktobra 2022 o pristopu Romunije in Bolgarije k schengenskemu območju¹ ter z dne 12. julija 2023 o pristopu k schengenskemu območju²,
- ob upoštevanju soglasnega sklepa Sveta z dne 30. decembra 2023 o sprejemu Romunije in Bolgarije v schengensko območje, pri čemer bo od marca 2024 najprej odpravljen nadzor na zračnih in morskih mejah, medtem ko glede datuma za odpravo nadzora na notranjih kopenskih mejah Bolgarija in Romunija še zmeraj čakata na sklep Sveta;
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 25. novembra 2021 o varnosti parkirišč za tovornjake v EU³,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 9. maja 2023 o novem okviru EU za mobilnost v mestih⁴,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 13. junija 2023 o velikih prometnoinfrastrukturnih projektih v EU – izvajanje projektov ter spremljanje in nadzor nad sredstvi EU⁵,
- ob upoštevanju predloga uredbe o smernicah za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe (EU) 2021/1153 in Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013 (COM(2021)0812),

¹ UL C 149, 28.4.2023, str. 11.

² Sprejeta besedila, P9_TA(2023)0278.

³ UL C 224, 8.6.2022, str. 95.

⁴ UL C, C/2023/1058, 15.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/1058/oj>.

⁵ UL C, C/2024/481, 23.01.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/481/oj>.

- ob upoštevanju člena 227(2) Poslovnika,
- A. ker na notranjih mejah EU, med drugim na mejah med schengenskimi in neschengenskimi državami članicami EU, vsak dan obtiči več sto tovornih vozil, ki se zaradi obravnave in kontrol soočajo z izjemno dolgimi čakalnimi dobami in zamudami; ker sedanji evropski pravni okvir posebej ne obravnava ali ureja najdaljšega časa za obravnavo tovora na mejah;
- B. ker je mogoče razloge za te kolone in zamude na mejah držav članic pripisati več upravnim, operativnim, varnostnim in tehničnim dejavnikom ali dejavnikom v zvezi z interoperabilnostjo, kot so nezadostne operativne in tehnične zmogljivosti, pomanjkanje osebja, nadzornih miz in mostnih tehtnic za tovorna vozila, koncentracija številnih mednarodnih organov na mejah ter zamudno preverjanje tovora; ker člen 22 zakonika o schengenskih mejah⁶ določa načelo, da na notranjih mejah med schengenskimi državami v skladu z načelom prostega gibanja iz člena 26(2) PDEU ni kontrol in nadzora, člen 24 omenjenega zakonika pa izrecno določa, da morajo države članice odpraviti vse ovire za tekoč pretok prometa na cestnih mejnih prehodih na notranjih mejah;
- C. ker lahko kopičenje težkih tovornih vozil, registriranih v EU, na mejah škodljivo vpliva na zdravje in delovne pogoje voznikov, prometno varnost in poslovanje prevoznih podjetij, poleg tega pa negativno vpliva na konkurenco in delovanje enotnega trga EU ter zvišuje stroške cestnih prevoznikov;
- D. ker bi odprava kontrol in nadzora na notranjih kopenskih mejah pozitivno vplivala na sodelovanje Romunije in Bolgarije na enotnem trgu EU, saj bi se s tem odpravile ovire za mobilnost, ki zaradi motenj v časovnih razporedih dostave tovora povzročajo zamude v poslovnih dejavnostih;
- E. ker tovorna vozila, ki obtičijo na mejah, evropskim podjetjem povzročajo izgube v višini več sto milijonov evrov, zlasti v logističnem, turističnem in gostinskem sektorju; ker se je zlasti med pandemijo covid-19 očitno pokazalo tveganje teh omejitev pri prehajanju meja; ker se z ohranjanjem nespremenjenega stanja slabi odpornost EU ob morebitnih drugih izrednih razmerah v javnem zdravju;
- F. ker je še zlasti skrb vzbujajoča dolžina kolon tovornih vozil na zunanjih mejah EU z državami Zahodnega Balkana;
- G. ker ti dogodki močno ogrožajo zdravje in varnost poklicnih voznikov, saj poslabšujejo njihove delovne pogoje in zmanjšujejo kakovost delovnih mest v poklicu, hkrati pa dodatno prispevajo k pomanjkanju voznikov tovornjakov na svetovni ravni; ker imajo vozniki tovornjakov iz vseh držav članic EU pogosto različne oblike kroničnih bolečin, kot so bolečine v križu, kolenih in ramenih; ker hkrati to, da se od voznikov tovornjakov pogosto samovoljno zahteva, da tovor raztovorijo in ponovno natovorijo, pomeni znatna dodatna tveganja za njihovo zdravje, ki pogosto vodijo do poškodb, saj vozniki pogosto niso dovolj telesno močni ali ustrezno opremljeni za dvigovanje težkih bremen; ker delodajalci to nalogo in odgovornost voznikom tovornjakov nalagajo naključno, ne da

⁶ Uredba (EU) 2016/399 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. marca 2016 o Zakoniku Unije o pravilih, ki urejajo gibanje oseb prek meja (Zakonik o schengenskih mejah) (UL L 77, 23.3.2016, str. 1).

bi jih za to dodatno plačali;

- H. ker kolone tovornih vozil, ki čakajo na mejah, neposredno vplivajo na zdravje evropskih državljanov, saj negativno vplivajo na kakovost zraka ter povzročajo onesnaževanje vode in obremenitev s hrupom, ogrožajo pa tudi območja Natura 2000; ker je Komisija v svojem sporočilu z dne 16. maja 2023 denimo poudarila, da se zaradi nadaljnega nadzora na notranjih mejah za Romunijo in Bolgarijo v ozračje vsako leto spusti 46.000 ton CO₂;
 - I. ker se zaradi zastojev tovornih vozil poslabšuje tudi kakovost obstoječe infrastrukture, hkrati pa otežuje prometna varnost in povečuje tveganje prometnih nesreč;
 - J. ker bi se z večjim javnim in zasebnim financiranjem varnih in zavarovanih parkirišč za tovornjake voznikom omogočila popolna varnost med odmori; ker bi se z okrepitevijo varnostnih orodij, na primer z razvojem namenskih mobilnih aplikacij, zmanjšalo tveganje, da bi vozniki tovornjakov postali žrtve kaznivih dejanj;
1. poziva Parlament, Svet in Komisijo, naj se pri oblikovanju ključnih politik EU, kot je vseevropsko prometno omrežje, osredotočijo na posebne ukrepe za nemoteno in učinkovito prehajanje meja za tovorni promet;
 2. poziva Komisijo, naj na podlagi ocene učinka v zvezi s temami, opisanimi v tem predlogu resolucije, predlaga takojšnje in zavezujoče zakonodajne ukrepe, s katerimi bi se po vsej EU kot standardni povprečni čas za obravnavo težkih tovornih vozil na mejnih prehodih znotraj EU določila ena minuta, s čimer bi se zagotovila pretočnost na notranjih schengenskih in neschengenskih mejah ter omogočilo hitro in učinkovito premikanje blaga in storitev; poudarja, da bi tak ukrep precej izboljšal konkurenčnost sektorja cestnega prometa in poskrbel za njegovo nemoteno delovanje na enotnem trgu; poudarja, da nadaljnji nadzor na kopenskih mejah škoduje gospodarskim interesom vseh držav članic;
 3. poudarja, da Komisija od leta 2011 ponavlja, da sta Romunija in Bolgarija izpolnili vsa formalna merila za pristop k schengenskemu območju; poudarja, da sklep Sveta z dne 30. decembra 2023 o odpravi nadzora na zračnih in morskih mejah za Romunijo in Bolgarijo le delno rešuje vprašanje sedanjega izkrivljanja enotnega trga; poudarja, da omenjeni sklep ne rešuje največje in najbolj pereče težave, in sicer kopenskih mejnih prehodov, na katerih se na schengenski kopenski meji kontrole še vedno izvajajo, s čimer je ovirano nemoteno prehajanje tovornih vozil, avtobusov, osebnih avtomobilov in vlakov; ponavlja svoje dolgoletno stališče v podporo polni uporabi schengenskega pravnega reda v Bolgariji in Romuniji; poziva belgijsko predsedstvo in vse članice Sveta, naj čim prej in najpozneje do sredine leta 2024 sprejmejo sklep o polni uporabi schengenskega pravnega reda v Romuniji in Bolgariji;
 4. zato poziva Komisijo, naj zagotovi upoštevanje sprejetih ukrepov in spremljanje njihove uporabe, med drugim z določitvijo kazni; poudarja, da sta potrebna ustrezno in zadostno financiranje ter tehnična podpora EU;
 5. poziva Komisijo in države članice, naj sprejmejo zakonodajo EU, ki bi voznikom tovornjakov omogočala, da ob zaprtju glavnih prometnic zaradi vzdrževanja cest uporabijo manjše mejne prehode, s čimer bi preprečili, da bi bili vozniki odvisni od

samovoljnih ukrepov posameznih držav, saj je to zadeva splošnega interesa EU;

6. poziva Komisijo, naj v sodelovanju z državami članicami in ustreznimi deležniki predstavi konkretne ukrepe za odpravo pomanjkanja poklicnih voznikov v EU, in sicer tako, da bi se s financiranjem posebnega (pre)usposabljanja in pridobivanja kvalifikacij ter spodbujanjem partnerstev med poklicnimi šolami in prevoznimi podjetji, vključno s posebno proračunsko podporo EU, spodbujalo zanimanje za ta poklic med mladimi;
7. poziva države članice, naj si še bolj prizadevajo za okrepitev čezmejnega sodelovanja v zvezi s tatvinami iz tovornih vozil;
8. naroči svoji predsednici, naj to resolucijo posreduje Komisiji, Svetu in ustreznim nacionalnim organom.