

2007. február 14., szerda

P6\_TA(2007)0037

## A Számvevőszék 6/2005. sz. különjelentése a transzeurópai közlekedési hálózatról

**Az Európai Parlament állásfoglalása az Európai Számvevőszék 6/2005. sz., a transzeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T) szóló különjelentéséről (2006/2238(INI))**

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Számvevőszék 6/2005. sz., a transzeurópai közlekedési hálózatról szóló különjelentésére (TEN-T), a Bizottság válaszaival együtt <sup>(1)</sup>,
- tekintettel az EK-Szerződés 248. cikke (4) bekezdésének második albekezdésére, 276. cikke (3) bekezdésére és 280. cikke (5) bekezdésére,
- tekintettel a Költségvetési Ellenőrző Bizottság e témáról szóló munkadokumentumára <sup>(2)</sup>,
- tekintettel az EU 2007. évi általános költségvetési tervezetéről szóló, 2006. október 26-i állásfoglalására <sup>(3)</sup>,
- tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
- tekintettel a Költségvetési Ellenőrző Bizottság jelentésére és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A6-0022/2007),

1. üdvözli a Bizottság és a Számvevőszék közötti szoros és építő jellegű együttműködést a transzeurópai közlekedési hálózatok programjával (TEN-T) kapcsolatban;
2. üdvözli az elemzés pontosságát és a különjelentés közérthetőségét, és megjegyzi, hogy oszttja az Európai Számvevőszék által megfogalmazott aggodalmak és javaslatok nagy részét;
3. tudomásul veszi a Bizottság által tett kiigazító intézkedéseket, többek között a Tanács e kérdést szabályozó rendeleteinek 2004-es módosításait, amely figyelembe vette az Európai Számvevőszék korai megállapításainak egy részét;
4. rámutat, hogy az új, 2007–2013-as költségvetési keret jelentős hatással lesz a TEN-T programra, mivel a megállapított összeg 40%-kal lesz kevesebb, mint az eredeti, 2004. július 14-i bizottsági javaslatban (COM(2004)0475) foglalt összeg, amely 20 350 millió EUR összeget szánt a TEN-T programra 2007 és 2013 között, míg a költségvetési keret csupán 8 013 millió EUR összeget irányzott elő; úgy véli, hogy következtetésképpen a projektek kiválasztása, prioritási sorrendbe tétele és hatékony végrehajtása még a korábbinál is fontosabbá válik;
5. sajnálattal veszi tudomásul a rendelkezésre álló TEN-T eszközök csekély mértékű növelését;
6. aggodalmát fejezi ki a prioritást élvező TEN-T projektek lassú végrehajtásával kapcsolatban;
7. azon a véleményen van, hogy a Bizottságnak még inkább javítania kell az együttműködést a tagállamokkal a prioritást élvező projektek nemzeti és európai uniós szintű kiválasztása után;
8. fontosnak véli, hogy azokat a projekteket, amelyek határidőre nem valósulnak meg, szigorúbb ellenőrzés alá vonják, lehetőséget hagyva a többéves indikatív program támogatásainak a gyorsabban haladó projektekhez való rendelésére;

<sup>(1)</sup> HL C 94, 2006.4.21., 1. o.

<sup>(2)</sup> PE 374.326v02–00.

<sup>(3)</sup> Elfogadott szövegek, P6\_TA(2006)0451.

2007. február 14., szerda

9. hangsúlyozza a projektek megfelelő, Bizottság által végzett felügyeletét, beleértve a helyszíni ellenőrzéseket is;
10. ennek kapcsán üdvözlí az európai koordinátorok első éves tevékenységi jelentését<sup>(1)</sup>, és egyetért a Bizottság megállapításával, miszerint a transzeurópai közlekedési hálózat befejezésének kudarca gazdasági versenyképességi hátrányt eredményezne;
11. felkéri a tagállamokat, hogy hozzanak létre integrált közlekedési hálózati politikát annak érdekében, hogy biztosítsák a transzeurópai közlekedési hálózat megfelelő működését és a nemzeti hálózatok hatékonyságát, illetve hogy inkább támogassák az európai hozzáadott értéken alapuló megközelítést ahelyett, hogy a méltányos részesedés elvéért harcolnának;
12. hangsúlyozza, hogy az európai közlekedési projektek kiválasztásának alapját átfogó tanulmányok kell, hogy képezzék, amelyek egészen korai stádiumban felmérlik a konkrét projektek szükséges voltát;
13. megjegyzi, hogy az európai koordinátor jelenléte az esetek többségében pozitív hatással volt a tagállamok közötti koordináció erősítésére, és kiemelte a közös tervezési és igazgatási struktúrák felállítására való igényt;
14. hangsúlyozza ezért, hogy a 2007–2013-as pénzügyi keretben rendelkezésre álló pénzüsszeget az európai koordinátorok megjegyzései, elemzéseik és ajánlásai figyelembevételével kell szétosztani;
15. kéri a Bizottságot, hogy tisztázza az európai koordinátorok kinevezésére vonatkozó eljárásokat a jelentésük tartalmát szabályozó keretek meghatározása során;
16. azon a véleményen van, hogy a jelenlegi pénzügyi környezetben a prioritást élvező projektek határon átnyúló, magas közösségi hozzáadott értékkel rendelkező részét és bizonyos főbb „szűk keresztmetszeteket” kell előnyben részesíteni annak érdekében, hogy jelentősen hozzájáruljon a transzeurópai, kölcsönösen egymáshoz kapcsolódó és átjárható közlekedési hálózat kiépítéséhez; ebben az összefüggésben üdvözlí az Európai Befektetési Bankkal (EBB) kötött együttműködési megállapodást;
17. felkéri a Bizottságot, folytassa arra irányuló erőfeszítéseit, hogy egyértelmű jogi kereteket és eljárásokat teremtsen és garantálja a projektek és programok szigorú ellenőrzését és alapos értékelését, és állítson fel világos kritériumokból egy átfogó listát, amelyek fényében megállapítható a projektek prioritási sorrendje átlátható módon;
18. hangsúlyozza, hogy szükséges a „tanulmány” és a „munka” kifejezések meghatározásának tisztázása a struktúra összehangolása által, a munkálatok leírása, illetve a technikai és pénzügyi jelentéstétel egységesítése érdekében;
19. kulcsfontosságúnak véli, hogy a projektek kiválasztásakor és értékelésekor külső szakértők és az EBB tapasztalatára támaszkodjanak, és hogy támogassák a tapasztalat- és információcserét a regionális politikáért felelős főigazgatósággal (DG REGIO);
20. sürgeti a Bizottságot, hogy teremtsen egyértelmű, átlátható munkamegosztást az intézmények között és határozza meg a DG REGIO és a DG TREN (Energetikai és Közlekedési Főigazgatóság) tevékenységének összehangolására szolgáló együttműködési kereteket annak érdekében, hogy elkerülhető legyen azonos projektek kettős finanszírozása; úgy véli, jól bevált gyakorlat a tagállamok és a Bizottság közötti egyértelmű megállapodások megkötése, a különböző európai uniós forrásokból származó finanszírozás elkülönítéséről;
21. javasolja, hogy a projektek irányítására létrehozott egyetlen jogalany összpontosítson a fő tevékenységre, biztosítva a központosított tájékoztatást, megkönnyítve a Bizottság általi felügyelet javítását, valamint javítva a különböző jogi, igazgatási és műszaki kérdésekkel kapcsolatos koordinációt a részt vevő tagállamok között; úgy véli, hogy a projektek irányításáért felelős egyetlen jogalany létrehozása csökkentené a kettős finanszírozás kockázatát;
22. megjegyzi, hogy a Bizottság kifizetései túl hosszú idő alatt értek el a végső kedvezményezetthez; kéri ezért a pénz gyors és hatékony kifizetését; úgy véli, hogy ebben az összefüggésben a Bizottságtól közvetlenül a kedvezményezettnek való kifizetés jobb megoldás lenne;

(<sup>1</sup>) [http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_en.htm).

**2007. február 14., szerda**

23. úgy véli, hogy kulcsfontosságú a TEN-T projektek összehangolása, különösen a határokon átnyúló projektek esetében, és reményei szerint a TEN-T végrehajtó ügynökség létrehozása, amelyet immár a Bizottság már bejelentett, jelentős mértékben hozzá tud majd járulni a TEN-T projektek megvalósításához; rámutat, hogy a Bizottságnak a 2008-as költségvetés első olvasata előtt be kellene terjesztenie egy helyzetjelentést a Parlamentnek a TEN-T végrehajtó ügynökség tevékenységeiről és az általa képviselt lehetséges jövőbeni hozzáadott értékről;

24. rámutat, hogy a közösségi programok igazgatásában bizonyos feladatokkal megbízott végrehajtó hivatalokra vonatkozó alapszabály megállapításáról szóló, 2002. december 19-i 58/2003/EK tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 3. cikkének (1) bekezdése a végrehajtó hivatal létrehozásának kérvényezése előtt költség-haszon elemzés készítését írja elő egy sor tényező figyelembevételével; sajnálatát fejezi ki, amiért a Bizottság kezdetben nem tudott bemutatni az Európai Számvevőszék számára a végrehajtó ügynökség létrehozására vonatkozó, kielégítő költség-haszon elemzést; az Európai Számvevőszékkel együtt továbbra is kétségei vannak a TEN-T hálózatokra szánt közösségi pénzügyi támogatások irányításának kiszervezésére vonatkozó költség-haszon elemzés felülvizsgált változatának minőségével kapcsolatban; a jövőre vonatkozólag kéri a Bizottságot, hogy még az előtt szerezz be az Európai Számvevőszék költség-haszon elemzéssel kapcsolatos pozitív véleményét, hogy a végrehajtó ügynökség felállítására vonatkozó kérelmét megküldené a költségvetési hatóságoknak;

25. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az DG TREN létszámterve nem tükrözi megfelelően azt a tényt, hogy költségvetésének 54%-a a TEN-T projektekkel kapcsolatos, de csak a személyzet 5%-a dolgozik ezen a területen;

26. sürgeti a modern projektellenőrző rendszerek (GPS) alkalmazását és a projektek végrehajtásának ellenőrzésére használt rendszerekkel kapcsolatos jó gyakorlat megosztását;

27. ebben az összefüggésben tudomásul veszi, hogy 2007-ben létrejön egy végrehajtó ügynökség, amely – a Bizottság szerint – nyolc, Bizottság által delegált tisztviselővel, 32 ideiglenes alkalmazottal (ügynökség) és 48 szerződéses alkalmazottal látnak el; szintén megjegyzi, hogy az ügynökség létrehozásának becsült költsége 78 600 000 EUR;

28. hangsúlyozza, hogy a TEN-T hálózatok (társ)finanszírozásának átláthatónak kell lennie, és hogy biztosítani kell a Parlament és az európai polgárok rendszeres tájékoztatását;

29. felhívja az Európai Számvevőszéket, hogy 2009 előtt megfelelő időben ellenőrizze a végrehajtó ügynökségek hatékonyságát, és erről készítsen jelentést a Költségvetési Ellenőrző Bizottságnak;

30. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezen állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint az Európai Számvevőszéknek.

(<sup>1</sup>) HL L 11., 2003.1.16., 1. o.

**P6\_TA(2007)0038****Az éghajlatváltozás****Az Európai Parlament állásfoglalása az éghajlatváltozásról**

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Egyesült Nemzetek éghajlat-változási keretegyezménye (UNFCCC) részes feleinek 12. konferenciájára (COP12) és a Kiotói Jegyzőkönyv részes feleinek találkozájaként szolgáló, a Részes Felek 2006. november 6. és 17. között, Nairobiban rendezett második konferenciájára (COP/MOP 2),
- tekintettel az éghajlatváltozásról szóló korábbi állásfoglalásaira, különösen a globális éghajlatváltozás legyőzéséről szóló, 2005. november 16-i<sup>(1)</sup> és a nairobi éghajlat-változási konferencián (COP 12-COP/MOP 2) követendő európai uniós stratégiáról szóló, 2006. október 26-i állásfoglalására<sup>(2)</sup>,

(<sup>1</sup>) HL C 280. E, 2006.11.18., 120. o.

(<sup>2</sup>) Elfogadott szövegek, P6\_TA(2006)0460.