

**A Régiók Bizottsága véleménye**

- **A hat európai koordinátor éves jelentése a TEN-T hálózatról**
- **Transzeurópai hálózatok: Egy integrált megközelítés felé**
- **A fő transzeurópai közlekedési tengelyek kiterjesztése**

(2007/C 305/02)

**A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA**

- mindenekelőtt emlékeztet a TEN-T hálózatok fontosságára, hiszen azok jelentős mértékben hozzájárulnak a lisszaboni célkitűzésekhez,
- kiemeli továbbá, hogy a koordinátorok kulcsszerepet játszhatnak a tagállamok közötti, arra vonatkozó megállapodás megszületésében, hogy minden egyes TEN-T tengely adott nemzeti szakaszain egységes paramétereket alkalmazzanak. Ennek támogatásaképpen a Régiók Bizottsága kéri, hogy az Európai Bizottság a megállapodást az uniós pénzügyi támogatás előfeltételeként határozza meg,
- úgy ítéli meg, hogy az Európai Bizottság ösztönözhetné a hálózatépítést a TEN-T kiemelt projektjei által érintett különböző helyi és regionális szereplők között is, például évenkénti fórumok útján. A Régiók Bizottsága érdeklődést és hajlandóságot mutat az Európai Bizottsággal e kérdésben történő együttműködés iránt,
- még egyszer sajnálatát fejezi ki amiatt az ellentmondás miatt, amely egyfelől a TEN-hálózatok Unió számára való kiemelkedő jelentősége (amit egyébként a közlemény is említ), illetve az Unió esetleges pénzügyi ösztönzésének meghatározó szerepe, másfelől pedig az erre a célra szánt költségvetési keret alacsony szintje között van – még ha az elkülönített keret a határkeresztező szakaszokra és a szűk keresztmetszetekre irányul is –, és éppen ezért hangsúlyozza az uniós szinten rendelkezésre álló összes forrás szinergiájának szükségességét,
- hangsúlyozza a közlekedési tengelyek Unión kívüli kiterjesztésének fontosságát az áruk és a személyek cseréje fejlődésének szempontjából, nem csupán a szomszédos országokkal, hanem a világ többi részével is.

**Referenciaszöveg**

A hat európai koordinátor éves jelentése a transzeurópai közlekedési hálózat bizonyos projektjeinek előrehaladásáról

COM(2006) 490 final

Transzeurópai hálózatok: egy integrált megközelítés felé

COM(2007) 135 final

A fő transzeurópai közlekedési tengelyek kiterjesztése a szomszédos országokra. Közlekedéspolitikai iránymutatások Európában és a szomszédos régiókban

COM(2007) 32 final

**Előadó:** Bernard SOULAGE, Rhône-Alpes régió önkormányzatának első alelnöke (FR/PES)

**Politikai ajánlások**

## A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

## A. TEN-hálózatok

## Általánosságban

1. mindenekelőtt emlékeztet a TEN-T hálózatok fontosságára, hiszen azok jelentős mértékben hozzájárulnak a lisszaboni célkitűzésekhez. Erősítik a területi kohéziót és a régiók versenyképességét, mivel megkönnyítik az áruk és a személyek mozgását. A régiókban élő európai polgárok érzékelné fogják a TEN-T hatását mindennapi életükben, és az Európai Unió legitimitásának ez csak hasznára válhat;

## A koordinátorok jelentéséről

2. köszönetet kíván mondani a koordinátoroknak hatékony munkájukért, amellyel elősegítették a TEN-T kiemelt projektjeinek megvalósítását. Ez bizonyítja munkájuk hasznosságát;

3. nagyra értékeli, hogy az Európai Bizottság tevékenysége és az arról való tájékoztatás jelentősen növeli e projektek és végrehajtásuk átláthatóságát, és szeretné, ha a Régiók Bizottsága és az Európai Bizottság közötti párbeszéd aktívan folytatódna, hiszen több régiót közvetlenül is érintenek ezek a területükön folyó beruházások;

4. különösképpen kiemeli a koordinátorok tevékenységének pozitívumait, amelyekkel lehetővé vált:

- a projektek és tényleges előrehaladásuk fokának jobb megismerése, ami jobban rávilágít a TEN-T költségvetési keretei elosztásával kapcsolatban hozott döntésekre,
- a szereplők közötti együttműködés tényleges javítása elsősorban a legtöbb problémát hordozó, határkeresztesző szakaszokon, és így nagyobb hatékonyság a projektek tanulmányozási és meghatározási folyamataiban, különösen, ha formális nemzetközi struktúra nem áll rendelkezésre (például Szlovénia és Olaszország között),
- az egyes projektek egy-egy személyhez történő hozzárendelése, ami a határokon átnyúló projektek esetében megkönnyítheti a kormányközi konferenciák gyakran komplex működését, és hozzáadhatja az EU súlyát és függetlenségét a

projektek előmozdításához vagy védelméhez (például de Palacio asszony esete a Lyon–Torino összeköttetéssel);

5. megállapítja, hogy ezek a tevékenységek elősegítették egy adott ország miniszterei közötti együttműködést is, akiket így egy külső megfigyelő kísért figyelemmel;

6. egyetért az Európai Bizottsággal a megfelelő hozzájárulás szükségességével kapcsolatban (kritikus tömeg, amelyet a koordinátorok gyakran a rendeletben engedélyezett maximális mértékre becsültek) a határokon átnyúló projektek esetében, ezek elindítása és a maximális mozgatóerő, illetve a nemzeti hálózatokra kifejtendő húzóerő érdekében;

7. hangsúlyozza az interoperabilitás alapvető fontosságú kérdését, amely jórészt irányítja a beruházások gazdasági valorizációját, és különösen kiemeli az ERTMS-rendszer kialakítása kapcsán hozott döntést, amely szerint hat teherszállító folyosóra koncentrálnának, ami ezeken a tengelyeken elősegíti az új infrastruktúrába való beruházások megfelelő felhasználását és vonzóerejét;

8. kiemeli továbbá, hogy a koordinátorok kulcsszerepet játszhatnak a tagállamok közötti, arra vonatkozó megállapodás megszületésében, hogy minden egyes TEN-T tengely adott nemzeti szakaszain egységes paramétereket alkalmazzanak. Ennek támogatásaképpen a Régiók Bizottsága kéri, hogy az Európai Bizottság a megállapodást az uniós pénzügyi támogatás előfeltételeként határozza meg;

9. az előadók többségéhez hasonlóan hangsúlyozza a tagállami intézkedések szükségességét a beruházások lehető legjobb valorizálása érdekében: modális váltás, az infrastruktúrahaszárlat prioritásainak megfelelő irányítása, az egy tengelyen történő beruházások időbeli ütemezésének optimalizálása;

10. javasolja, hogy a koordinátorok lépjenek fel a projektek közötti cserék szintjén is, ha nem is a gyakorlatok koherenciája, de legalább az elképzelések és a bevált gyakorlatok cseréje biztosításáért a projektek tanulmányozása, illetve elindítása és finanszírozása szintjén. Az Európai Bizottság ösztönözhetné a hálózatépítést a TEN-T kiemelt projektjei által érintett különböző helyi és regionális szereplők között is, például évenkénti fórumok útján. A Régiók Bizottsága érdeklődést és hajlandóságot mutat az Európai Bizottsággal e kérdésben történő együttműködés iránt;

11. az eddigi pozitív tapasztalatokra való tekintettel kívánatosnak tartja, hogy a koordinátorok meglévő feladatainak bővítésével párhuzamosan, további koordinátorokat nevezzenek ki az Unió által finanszírozott, kiemelt projektekhez a közlekedés területén, és különösen az olyan területeken, melyeknek „erőteljes, gyakran politikai lendületre van szükségük a tervezési és építési szakasz nehézségeinek leküzdéséhez”, valamint ezen túlmenően a kiemelt projektekhez. A Régiók Bizottsága ugyanakkor kiemeli, hogy eddig csak hat, már az előkészítés előrehaladott szakaszában lévő projekthez neveztek ki koordinátort, míg inkább más kiemelt tengelyek esetében van szükség az ilyen jellegű támogatásra, mivel több tagállamot is érintenek (ilyen például a 22. sz. projekt, amely 8 tagállamot fog át);

12. megállapítja, hogy a koordinátorok különböző, 2006. júliusi jelentései meghatározzák az előrelépés szükséges és sürgős szakaszait a projektek hitelessé tételéhez, illetve a fontosabb beruházások optimalizálása érdekében szükséges tagállami kötelezettségvállalásokat, és következképp;

13. kívánatosnak tartja, hogy készüljön mérleg ezen szakaszok és kötelezettségvállalások jelenlegi tényleges megvalósulásáról, ami világossá tenné a TEN-T keretek elosztásáról szóló jövőbeli döntéseket a 2007–2013 közötti időszakra. A koordinátorok elemzéseit és ajánlásait jelentős mértékben figyelembe kellene venni a támogatások odaítélése során, különösen azon támogatások esetében, amelyek a többéves TEN-programból származnak;

14. megállapítja, hogy a közösségi finanszírozás bizonytalansága 2013 után fékezheti azokat a projekteket, amelyek a jelenlegi költségvetési időszakban kevés kiadással járnak, ezért olyan mechanizmusok kidolgozását kéri, amelyekkel csökkenthetők ezek a hátrányok;

15. a koordinátorok által támogatott kiemelt projektekről az Európai Bizottság pontosabb, részletesebb és összetettebb információval rendelkezik előkészítésük menetével kapcsolatban. Ennek nem szabad gátolnia a projektek egyenlő elbírását;

16. sajnálatát fejezi ki ugyanakkor amiatt, hogy nem történt meg a projektek, előrehaladottsági fokuk és kölcsönös szinergiáik keresztirányú vizsgálata, és azt ajánlja, hogy az Európai Bizottság a jövőbeli elemzéseket aktuális és releváns statisztikai adatok alapján végezze, melyeket arra alkalmas formában a tagállamok gyűjtöttek össze. Jóllehet az Európai Bizottság közleménye hangsúlyozza a projektek közötti optimális együttműködés szükségességét a TEN-T hálózatok optimális időben történő kiépítése érdekében, egyetlen ilyen jellegű elemzésre sem került sor. Ez megvalósítható lenne a TEN-hálózatok irányítócsoportjának keretén belül. Egy ilyen elemzés további segítséget nyújtana a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó – igen korlátozott – európai versenykiírások odaítélése során;

#### A TEN-hálózatok irányítócsoportjának munkájáról

17. egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy biztosítani kell a szinergiát az azonos tengelyen elhelyezkedő TEN-projektek között, mivel az mind a beruházások tekintetében

(költségcsökkentés, a területre gyakorolt kisebb hatás), mind pedig maguk a projektek hatékonysága szempontjából előnyös;

18. a különböző természetű projektek összekapcsolása (például vasúti alagút és magasfeszültségű összeköttetés) terén tapasztalt nehézségek miatt kívánatosnak tartja, hogy a bevált gyakorlatok ígért kézikönyvén túl a szinergia-célkitűzést vegyék figyelembe a koordinátorok feladatában is;

19. még egyszer sajnálatát fejezi ki amiatt az ellentmondás miatt, amely egyfelől a TEN-hálózatok Unió számára való kiemelkedő jelentősége (amit egyébként a közlemény is említ), illetve az Unió esetleges pénzügyi ösztönzésének meghatározó szerepe, másfelől pedig az erre a célra szánt költségvetési keret alacsony szintje között van – még ha az elkülönített keret a határkeresztesző szakaszokra és a szűk keresztmetszetekre irányul is –, és éppen ezért hangsúlyozza az uniós szinten rendelkezésre álló összes forrás szinergiájának szükségességét. Az Európai Bizottságnak a jövőben lehetséges, új finanszírozási forrásokat kellene felderítenie. Ezzel kapcsolatban úgy tűnik, középtávon felül kell vizsgálni az Eurovignette irányelvet a külső költségek figyelembevételével;

20. megállapítja, hogy a 30 fő tengely befejezése csupán 4 %-kal lassítja a közlekedés által okozott CO<sub>2</sub>-kibocsátás növekedésének ütemét, ami csekély eredménynek számít, ezért kívánatosnak tartja, hogy a jelenlegi Eurovignette irányelv átdolgozásánál során megfelelően vegyék figyelembe a külső költségeket a modális váltásra irányuló intézkedések meghozatala érdekében, különösképp, de nem kizárólag, a kritikusabb zónákban és területeken, melyek számára közvetlenebb és célirányosabb intézkedéseket is tervezni kellene. A közlemény által javasolt új információs technológiák kihasználása hozzájárulhat ehhez, csakúgy, mint az intelligens közlekedési rendszerek kifejlesztése, aminek terén az ázsiai országok jóval megelőzik Európát;

21. támogatja a köz- és a magánszféra partnerségének (PPP) kívánt fejlesztését, főként mivel az nagyobb jogbiztonsággal jár, és fejleszti az innovatív pénzügyi eszközöket az EBB szintjén. Ugyanakkor ezen struktúrák tagadhatatlan előnyei kapcsán szem előtt kell tartani a velük járó kezdeti többletköltségeket, illetve pontosan meg kell határozni a kockázattadás módját;

22. hangsúlyozza, hogy mivel a verseny előtti nyitás előnyeit a távközlés területén egyértelműen elismerik, valószínűleg hasonló pozitív hatások tapasztalhatók majd a vasúti közlekedésben is. Jóllehet irreális dolog abban reménykedni, hogy a vasúti beruházások magánfinanszírozása ugyanolyan mértékű legyen, mint a távközlésé, a verseny előtti nyitás a vasút területén valószínűleg jobban érvényre juttatja majd a megkezdett állami beruházásokat;

23. kéri, hogy a TEN-beruházások számára pontosítsák, és adott esetben enyhítsék az ezen projektek számára aláírt kölcsönök dekonszolidációs szabályokat (a maastrichti konvergenciakritériumok értelmében). Ezt a kérdést minden bizonnyal fel kellene tenni az összes, az Unió fejlődése szempontjából stratégiai beruházás esetében.

## B. A fő transzeurópai közlekedési tengelyek kiterjesztése

## Általánosságban

24. hangsúlyozza a közlekedési tengelyek Unión kívüli kiterjesztésének fontosságát az áruk és a személyek cseréje fejlődésének szempontjából, nem csupán a szomszédos országokkal, hanem a világ többi részével is;

25. hozzáteszi, hogy az Unió szomszédos országaival a kapcsolatok javítása a TEN-T hálózatokon végrehajtott fontosabb beruházások hatékonyságát is növeli;

26. elismeri, hogy a közlekedési ágazat irányított fejlesztése és integrációja az EU és a szomszédos országok között teljes mértékben hozzájárul a lisszaboni menetrend megvalósításához, mivel elősegíti a kereskedelmet, a tartós növekedést és a társadalmi kohéziót;

27. megállapítja, hogy a tengelyek kiterjesztése hozzájárul a szomszédos országok demáciájának és gazdaságának stabilizációjához, valamint az európai szomszédsági politikához, a közösségi vívmányok terjesztéséhez, és így megkönnyíti az együttműködést az Unió szomszédos országaival valamennyi területen, és némely országok esetében előkészít egy jövőbeli integrációt;

## A magas szintű csoport jelentését illetően

28. először is hangsúlyozza a Loyola de Palacio asszony – akinek emléke előtt ezúton adózik – elnökletével működő magas szintű csoport jelentésének kiemelkedő minőségét;

29. nagyra értékelt a konzultációs folyamatot, amely lehetővé tette a magas szintű csoport munkájának értékelését és gazdagítását;

30. szeretné, ha ez a gazdag és részletes jelentés a rövid és középtávon végrehajtható intézkedések pontos meghatározásának alapjául szolgálna;

31. kiemeli a meghatározott transznacionális tengelyek helyénvalóságát:

- az 5 „transznacionális tengely” jól lefedi az összeköttetési igényeket a TEN-T kiemelt tengelyeinek meghosszabbításával, illetve főbb szektoronkénti csoportosításával,
- a tengeri gyorsforgalmi utakat, a világkereskedelem jelenlegi fejlesztésének alapvető elemét, megfelelően figyelembe veszik mint teljes értékű tengelyt,
- megállapítja, hogy a továbbfejlesztés lehetőségei meglehetősen hasonlóak a TEN-T megvalósításakor az Unióban meghatározottakhoz:
  - jobb együttműködés az egyazon tengely mentén elhelyezkedő államok között,
  - bármely természetű szűk keresztmetszet megszüntetése,

– az interoperabilitás javítása,

– a bevált gyakorlatok bemutatása;

32. ebből az alkalomból üdvözli az Európai Bizottság kezdeményezését, mely az áruszállítási logisztikában fennálló szűk keresztmetszetek azonosítására és feloldására irányuló gyakorlat elindítását célozza;

33. megállapítja, hogy a jelentés voluntarista határidőket tartalmaz, melyek nem szerepelnek a közleményben: a főbb tengelyek és projektek vizsgálata és frissítése, valamint horizontális intézkedések 2010-re, 2008-as félidei felülvizsgálattal;

## Az Európai Bizottság közleményét illetően

34. helyesli a Tanács és a Parlament ajánlását, amely a páneurópai folyosók és zónák koncepciójának a jelentés iránymutatásai alapján történő felülvizsgálatára irányul;

35. ugyanakkor sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy jóllehet a tengelyek multimodálisnak minősülnek, egyetlen általános iránymutatás sem született arról, melyek az előnyben részesítendő közlekedési módok, kivéve a tengeri gyorsforgalmi utakat, aminek egyébként a helyénvalóságát a Régiók Bizottsága hangsúlyozza; egy ilyen általános iránymutatás különösképpen a környezetbarát közlekedési módokra való átállás ösztönzését tenné lehetővé;

36. ez alkalomból emlékeztet 2007. február 14-i, a közlekedési fehér könyv félidei felülvizsgálatáról szóló véleményének fontosabb elemeire:

– a TEN-T hálózatnak a szomszédos országokba való kiterjesztése az európai közlekedéspolitikának egyik legfontosabb célja, alapvető ugyanakkor, hogy az EU elsőbbséggel kezelje a TEN-T 27 uniós tagállamban való befejezését,

– az európai közlekedési politika egyik célja a közlekedés környezetre gyakorolt hatásának csökkentése kell, hogy legyen, többek között a kiotói egyezményben vállalt, CO<sub>2</sub>-kibocsátással kapcsolatos kötelezettségek végrehajtásával (1.4. bekezdés),

– kiemelkedően fontos a szárazföldi közlekedési módok megosztásának kiegyensúlyozása, és stratégiákat kell kidolgozni az intermodalitás és a multimodalitás érdekében (2.1. bekezdés);

37. ezért szeretné, ahogyan ez már a nyilvános konzultációk során is kifejezésre jutott, ha a hangsúly a környezetvédelmi szempontokra helyeződne, és ha a modális választások elve összhangban lenne a kiotói vállalásokkal és a fenntartható fejlődés célkitűzéseivel;

38. hangsúlyozza a horizontális intézkedések sürgősségét és fontosságát az interoperabilitás előmozdítása szempontjából; ezeket az intézkedéseket a közlemény is említi, mely egyébként kiemeli a cselekvési tervek kidolgozásának elveit;

39. helyesli a javasolt háromszintű intézményi struktúrát:
- egymás között együttműködő, regionális irányítócsoportok,
  - stratégiai döntéseket hozó miniszteri ülések és
  - egy olyan titkárság, amely adminisztratív és műszaki támogatást nyújt.

Ezen túlmenően a jövőre nézve arra szólít fel, hogy

- egyrészt a titkárság finanszírozását az érintett országok és az Európai Bizottság együttesen valósítsák meg a munka minőségének és folytonosságának biztosítása érdekében,
- másrészt pedig a titkárságot előzetesen vonják be a projekt-támogatások odaítélésének folyamatába;

40. sajnálatát fejezi ki a közlemény egyfajta visszafogottsága miatt mind a beruházásokra, mind az intézményi javaslatok megvalósítására vonatkozó intézkedéseket illetően;

41. éppen ezért szeretné, ha a lehető legrövidebb időn belül úgynevezett feltáró beszélgetésekre kerülne sor a szomszédos országokkal, továbbá ezzel párhuzamosan regionális irányítócsoportokat állítanának fel, melyek meghatároznák a rövid és középtávú intézkedéseket;

42. kéri, hogy már e folyamat kezdetén hagyják jóvá a magas szintű munkacsoport jelentésében meghatározott, ugyanakkor a közleményben nem említett pénzügyi vonatkozásokat;

43. továbbá kéri, hogy az érintett kormányok helyi és regionális önkormányzatait széles körben vonják be ezen intézkedések meghatározásába és megvalósításába, hogy megfelelő szinergia jöjjön létre a helyi szintű fejlesztésekkel mind a gazdaság, mind a területrendezés területén.

Kelt Brüsszelben, 2007. október 10-én.

a Régiók Bizottsága

elnöke

Michel DELEBARRE

---