

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az egész Közösségre kiterjedő egységes biztosítékok kialakítása érdekében a tagállamok által a társasági tagok és harmadik személyek érdekeinek védelmében a Szerződés 48. cikkének második albekezdése szerinti társaságoknak előírt biztosítékok összehangolásáról (kodifikált szöveg)**

COM(2008) 39 végleges – 2008/0022 (COD)

(2008/C 204/07)

2008. február 14-én az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre az egész Közösségre kiterjedő egységes biztosítékok kialakítása érdekében a tagállamok által a társasági tagok és harmadik személyek érdekeinek védelmében a Szerződés 48. cikkének második albekezdése szerinti társaságoknak előírt biztosítékok összehangolásáról (kodifikált szöveg)*

Mivel az EGSZB teljes mértékben megfelelőnek tartja a javaslat tartalmát, és részéről további megjegyzést nem kíván hozzáfűzni, a 2008. március 12–13-án tartott, 443. plenáris ülésén (a március 12-i ülésnapon) 125 szavazattal, 6 tartózkodás mellett úgy határozott, hogy a javaslattal kapcsolatban támogató véleményt bocsát ki.

Kelt Brüsszelben, 2008. március 12-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Dimitris DIMITRIADIS

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye: A Bizottság közleménye – Transzeurópai hálózatok: egy összehangolt megközelítés felé**

COM(2007) 135 final

(2008/C 204/08)

2007. március 21-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*A Bizottság közleménye – Transzeurópai hálózatok: egy összehangolt megközelítés felé*

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2008. február 19-én elfogadta véleményét. (Előadó: Marian KRZAKLEWSKI.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. március 12–13-án tartott 443. plenáris ülésén (a március 13-i ülésnapon) 64 szavazattal, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések és ajánlások

különböző hálózatok közötti esetleges szinergiákat figyelmen kívül hagyó módszerekkel járó ráfordításokhoz viszonyítva – csökkenti a transzeurópai hálózatok kiépítésének költségeit.

1.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) úgy véli, hogy a transzeurópai hálózatok (TEN) összehangolt megközelítése azon eszközök egyikének tekintendő, amelyek az Európai Unió fenntartható fejlődésének célját szolgálják.

1.2 Az EGSZB meggyőződése, hogy a transzeurópai hálózatok összehangolt megközelítésének alkalmazása meggyorsítja a tervezett TEN-struktúrák megvalósítását, és – a

1.2.1 Ennek tudatában az EGSZB kéri az Európai Bizottságot, hogy a közelgő féliéves értékelés előkészítésekor dolgozzon ki javaslatokat az (összetett, azaz a kapcsolódó hálózatokat is

magában foglaló) TEN összehangolt megközelítésének átfogó pénzügyi támogatásáról egy „összehangolt megközelítési alap” révén.

1.3 Az összetett transzeurópai hálózatok összehangolt megközelítésének sikeres alkalmazásához szükséges feltételeket elemezve az EGSZB arra a következtetésre jut, hogy a szinergiahatás csak az egyes ágazatok konvergenciája esetén bontakozhat ki<sup>(1)</sup>. Az összehangolt megközelítés sikeres alkalmazásának hasonlóan fontos feltétele az adott hálózat alapstruktúrájának mielőbbi kiépítése.

1.4 Közvetlenül az európai bizottsági közlemény tartalmát tekintve az EGSZB ajánlja, hogy a dokumentumot egészítsék ki annak elemzésével, hogy a tizenkét új tagállam uniós csatlakozása ezekben az országokban mennyiben van hatással az összehangolt megközelítés alkalmazási lehetőségére és körére.

1.5 Az EGSZB megállapítja, hogy a transzeurópai hálózatok összehangolt megközelítése különösen fontos a következőket tekintve:

- a hálózatok kiépítéséből és működtetéséből következő környezeti károk korlátozása,
- a hálózatok kiépítése és működtetése során felmerülő érdekütközésekből eredő viták enyhítése, illetve számuk csökkentése.

1.6 Az EGSZB úgy véli, hogy a TEN összehangolt megközelítésének optimális kihasználása érdekében különösen fontosak az akár európai, akár tagállami kezdeményezésre végzett tudományos kutatások. Ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy a jelenlegi kutatások tematikus, illetve ágazati alapon tagolódnak, ezért kéri az Európai Bizottságot és a Tanácsot, hogy az európai tudományos kutatás összes területét egybefogva dolgozzon ki és valósítson meg olyan programokat és intézkedéseket, amelyek az összetett TEN-struktúra különböző hálózatai közötti szinergiákkal foglalkoznak.

1.7 Mivel egyes uniós tagállamokban már adott az üvegszálás hálózatok egyéb országos infrastruktúrákkal (például elektromos vagy vasúti hálózatokkal) kapcsolatos technológiai célokat szolgáló alapstruktúrája, az EGSZB meggyőződése, hogy az összehangolt megközelítés megvalósításának keretében kereskedelmi szempontból (például a távközlési szolgáltatások és az adatátvitel céljából) nagyobb mértékben ki kell használni ezeket az üvegszálás hálózatokat.

1.7.1 Az EGSZB egyúttal – a helyi (települési) infrastruktúra számos uniós országban megfigyelhető intenzív fejlődését tekintve – úgy véli, hogy az összehangolt megközelítés értelmében ezen új infrastruktúrák kiépítését ki kell használni az üvegszálás hálózatok fokozott fejlesztésére és az intelligens települési infrastruktúrák<sup>(2)</sup> kiépítésére. Az intelligens települési infrastruktúra egyik alapeleme egy integrált földrajzi információs rendszer (*geographic information system*, GIS) kell, hogy legyen<sup>(3)</sup>. Ilyen módon egy informatikai rendszer (intelligens infrastruktúra-irányító rendszer) révén adott lesz a települési hálózati infrastruktúrára vonatkozó összehangolt megközelítés.

(1) Itt az egyes ágazatok szervezeti – vállalatokat átfogó – konvergenciájára gondolunk.

(2) Az **intelligens infrastruktúra** olyan kapcsolt vagy beépített elemeket tartalmaz, amelyek képesek adatokat gyűjteni az infrastruktúra állapotáról, majd egy központi számítógépbe továbbítani ezeket, és adott esetben fogadni is tudják az ellenőrző berendezéseket irányító számítógép utasításait. (U of T Civil Engineering, legutóbbi frissítés: 2001. november 9.)

(3) Lásd: Részletes megjegyzések, 4.2.3. pont.

1.8 Az EGSZB javasolja, hogy az Európai Bizottság a transzeurópai hálózatok összehangolt megközelítésével kapcsolatos terveiben vegye figyelembe a megújuló gázra irányuló összehangolt technológiákat. Ezeknek – a villamosenergia-termelést a végfelhasználóhoz közelítő – technológiáknak köszönhetően csökkenthető a CO<sub>2</sub>-kibocsátás.

1.8.1 Az összehangolt megközelítés keretében törekedni kellene azon hatások kihasználására, amelyek a biotechnológia és a gázalapú energiatermelési technológiák fejlődése révén a szinergia, a koordináció és a megtakarítás terén elérhető.

1.9 A transzeurópai energiahálózatoknak az EU balti-tengeri új tagállamok helyzetére vonatkoztatott lehetséges szinergiáit elemezve az EGSZB úgy véli, hogy az összehangolt megközelítés keretében olyan gyorsan megvalósítható intézkedést kell tenni, amely egy energiahíd segítségével biztosítja a balti-tengeri országok rendszereinek az uniós rendszerekkel való összehangolását. Ennek megvalósítása során azonban hosszabb távon (2020) fontos, hogy a szállítási hálózatok terén elkerülhetők legyenek az „elvesztett befektetések” (*stranded costs*<sup>(4)</sup>).

## 2. Bevezetés

2.1 A Szerződésben<sup>(5)</sup>, valamint a lisszaboni stratégiából következő növekedési és foglalkoztatási iránymutatásokban<sup>(6)</sup> ambiciózus célkitűzésként szerepel az európai közlekedési, távközlési és energia-infrastruktúrák fejlesztése, összekapcsolása, jobb összehangolása és jobb koordinációja.

2.2 A Szerződés 154–156. cikke, valamint a növekedési és a foglalkoztatási iránymutatások rögzítik az európai közlekedési, távközlési és energia-infrastruktúrák fejlesztésével, összekapcsolásával, jobb összehangolásával és jobb koordinációjával kapcsolatos célokat.

2.3 A Szerződés és az említett iránymutatások szóban forgó rendelkezései alapján született az uniós gazdaság vérkeringésének tekinthető transzeurópai közlekedési, energetikai és távközlési hálózatok elképzelése.

2.4 Annak érdekében, hogy a transzeurópai hálózatok minél hatékonyabban működjenek – különösen az Európai Unió versenyképességének megerősítésére való tekintettel –, az Európai Bizottság 2005 júliusában külön erre a célra létrehozott egy irányítócsoportot, amelynek megbízatása a transzeurópai közlekedési, energetikai és távközlési hálózatok megvalósításának támogatására összpontosító különféle közösségi fellépések jobb összehangolását célzó közös megközelítés kidolgozása volt.

2.4.1 Az irányítócsoport mindenekelőtt a következő kérdésekkel foglalkozott:

- az európai hálózatok szinergiája,
- a környezet tiszteletben tartása a transzeurópai hálózatok összefüggésében,

(4) **„Stranded costs”**: kizárólag a múltban keletkezett beruházási költségek és kötelezettségek (történelmi költségek), amelyeket a befektetők még nem gazdálkodtak ki az elektromosság értékesítése vagy egyéb szolgáltatások révén, és a versenyorientált piacon nem is tudnak majd kigazdálkodni. A költségekre vonatkozó határidő általában az energiapiac létrehozásának, illetve liberalizációjának időpontja.

(5) A Szerződés 154., 155. és 156. cikke.

(6) 9., 10., 11. és 16. növekedési és foglalkoztatási iránymutatás (2005–2008).

- új technológiák alkalmazása a transzeurópai közlekedési hálózatban,
- a transzeurópai hálózatok finanszírozása, és ezzel összefüggésben
  - az alapok összekapcsolása,
  - a kiemelt fontosságú nagy projektek finanszírozása,
  - köz-magán társulások (PPP-k) alkalmazása a transzeurópai hálózatok finanszírozásában.

2.5 Az alábbi EGSZB-velemény tárgya az irányítócsoport tevékenységének alapját képező, *Transzeurópai hálózatok: egy összehangolt megközelítés felé* című európai bizottsági közlemény (COM(2007) 135 final).

### 3. Általános megjegyzések

*A transzeurópai hálózatok megvalósításának jelenlegi helyzete*

#### 3.1 Transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T)

3.1.1 Az EU legutóbbi, 2007-es bővítése óta a TEN-T harminc elsőbbséget élvező projektet foglal magában; ezek megvalósulása 2020-ra várható. Az Európai Bizottság egyébiránt nemrégiben hangsúlyozta, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatokat a szomszédos országokra is ki kell terjeszteni (<sup>7</sup>).

3.1.2 E nagy projektek megvalósulása a kezdeti ütemezéshez képest késett. Habár néhány közülük már megvalósult vagy hamarosan megvalósul (<sup>8</sup>), az elsőbbséget élvező közlekedési útvonalak építésének sebessége továbbra is túlságosan lassú. Az EGSZB egyik saját kezdeményezésű véleménye (<sup>9</sup>) részletesen vizsgálja e helyzet okait.

3.1.3 A 30 elsőbbséget élvező projektből tizenhét vasúti, kettő pedig belvízi és tengeri hajózási projekt. Így tehát a leginkább környezetkímélő közlekedési módok élveznek előnyt. Az ECORYS által az Európai Bizottság részére készített tanulmányban (<sup>10</sup>) található térképek bemutatják a 30 kiemelt fontosságú projekt állását jelenleg, illetve a többéves pénzügyi keret végén, 2013-ban. A térképek elemzéséből kiderül, hogy a hálózat még mennyire nem teljes.

3.1.4 A jelen vélemény tárgyát képező európai bizottsági közlemény mérleget készít a TEN-T megvalósítására a 2000–2006 közötti pénzügyi időszakban rendelkezésre bocsátott pénzügyi eszközökről, és felvázolja a 2007–2013 közötti időszakra szóló többéves pénzügyi keret pénzügyi mechanizmusait. Ezzel összefüggésben közvetlenül az EU költségvetéséből 8,013 milliárd eurót különítettek el a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére.

3.1.5 A 2007–2013-as programozási időszakban továbbra is a FEDER és a Kohéziós Alap jelenti a közösségi fellépés legfőbb forrását a transzeurópai közlekedési hálózat projektjeinek társfi-

(<sup>7</sup>) COM(2007) 32, 2007. január 31.

(<sup>8</sup>) Állandó összeköttetés Svédország és Dánia között (befejezés: 2000-ben), Malpensa repülőtér (befejezés: 2001-ben), Betuwe vasútvonal: Rotterdam és a német határ közötti összeköttetés (befejezés: 2007-ben), PBKAL: Párizs–Brüsszel/Brüsszel–Köln–Amszterdam–London nagysebességű vonat (befejezés: 2007-ben).

(<sup>9</sup>) HL C 157., 2005. 6. 28., 130. o.

(<sup>10</sup>) *Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts* [Szinergiák a transzeurópai hálózatok között. A szinerghatások lehetséges területeinek értékelése], ECORYS, 2006. augusztus.

finanszírozásában. Általában véve elmondható, hogy a transzeurópai közlekedési hálózathoz nyújtott közösségi hozzájárulásnak a határokon átnyúló szakaszokra és a szűk keresztmetszetekre kell összpontosulnia.

3.1.6 Az Európai Beruházási Bank (EBB) folytatja a közlekedési infrastruktúrák finanszírozását, egyrészt kölcsönökkel, másrészt pedig egy sajátos garanciaeszközön keresztül, amelynek költségvetését az EBB saját tőkéjéből származó 500 millió euró, valamint a transzeurópai közlekedési hálózat költségvetéséből származó 500 millió euró (a teljes keret 6,25 %-a) képezi.

#### 3.2 Transzeurópai energiahálózat (TEN-E)

3.2.1 2007 januárjában az Európai Bizottság a *kiemelt fontosságú összekapcsolási programban* értékelte az európai érdekeket képviselő projektek területén elért haladást. A villamos energia esetében a 32-ből csak 12 projekt megvalósítása halad terv szerint, és mindössze 5 tekinthető befejezettnek (<sup>11</sup>).

3.2.2 A gáz vonatkozásában jobb a helyzet: 7 projekt a 10-ből várhatóan 2010–2013 során elkészül. Ugyanakkor késik a 29 LNG-terminál (<sup>12</sup>) és gáztároló létrehozása: kilenc projektet visszavontak, öt projektnél megszakították a munkát.

3.2.2.1 Az akadozások és hiányosságok legfőbb okaként az Európai Bizottság a programtervezés és az engedélyezési eljárás összetettségét említi. További okok a nyilvánosság ellenállása, a pénzügyi eszközök elégtelen volta, valamint az energiavállalatok vertikális struktúrája.

3.2.3 A szóban forgó kiemelt fontosságú projektek teljes megvalósításához 2013-ig az EU-nak legalább 30 milliárd eurót kell beruháznia az infrastruktúrába (6 milliárdot a villamosenergia-hálózatokba, 19 milliárdot a földgázvezetékbe és 5 milliárdot a cseppfolyósított földgáz-terminálokba [LNG]). A beruházások nemcsak a határokon átnyúló összeköttetések, hanem az energiatermelés szempontjából is nélkülözhetetlenek.

3.2.4 Pénzügyi támogatást, amelyet csak különleges és alaposan megindokolt esetben lehet szerezni, a TEN-E-beruházások számára az Európai Unió költségvetési eszközeiből biztosítanak: vagy a kizárólag a transzeurópai hálózatok finanszírozására előirányzott költségvetési tétel révén, vagy a kohéziós és strukturális alapokból (az alapok a költségvetés több mint egyharmadát teszik ki és a regionális fejlődés finanszírozására irányulnak, többek között az energiahálózatok terén).

3.2.5 A támogatott beruházás megvalósításával kapcsolatos lépések finanszírozása más pénzügyi eszközök (alapok, hitelek) segítségével történik. A transzeurópai hálózatok legfontosabb finanszírozási forrása az Európai Beruházási Bank. 1993 és 2005 között a transzeurópai hálózatok finanszírozására előirányzott hitelszerződések összértéke elérte a 69,3 milliárd eurót, amelyből 9,1 milliárd euró irányult az energiahálózatokra.

(<sup>11</sup>) Aleksandra Gawlikowska-Fryk, *Transzeuropejskie sieci energetyczne* [A transzeurópai energiahálózatok], 2007.

(<sup>12</sup>) LNG (Liquid Natural Gas): cseppfolyósított földgáz.

### 3.3 A transzeurópai távközlési hálózatok

3.3.1 Az összes TEN-hálózat közül a távközlési hálózatok infrastruktúrájának kiépítése halad a legjobban. Jelentős eredmények köszönhetők a távközlési szolgáltatások 1988 óta zajló fokozatos megnyitásának a verseny előtt. A verseny ösztönözte a beruházásokat, az innovációt és az új szolgáltatások megjelenését, emellett a fogyasztói árak jelentős csökkenését vonta maga után.

3.3.2 A beruházások jelenleg a létező hálózatoknak az új generációs alkalmazásokra való áttérés érdekében történő korszerűsítésére, a harmadik generációs mobiltelefonok és egyéb vezeték nélküli infrastruktúrák kialakítására, valamint az EU vidéki területeinek szélessávú hálózatokkal történő ellátására összpontosulnak.

3.3.2.1 A beruházások az üvegvezeték hálózatok telepítését is célozzák, amennyiben az építési és az épületeken belüli kábelvezetési munkálatok költsége eléri a kiépítési költségek 70 %-át. A vasútvonalak, a közutak és az energiavezetékek kiépítése megkönnyítheti a hálózatok kialakítását a rosszul ellátott területeken.

3.3.3 Az európai távközlési hálózatokkal összefüggő egyik alapvető gond a szélessávú hálózatokhoz való hozzáférés egyenlőtlenségeinek megszüntetése. A városi és vidéki területek közötti ilyen jellegű különbségekre való tekintettel a tagállamoknak konkrét lépéseket kell tenniük és célokat kell meghatározniuk annak érdekében, hogy az egyenlőtlenségek 2010-re megszűnjenek.

3.3.4 A következetes tervezés és a széles sávú lefedettség kiterjesztése érdekében a különböző finanszírozási források (strukturális alap, vidékfejlesztési alap, TEN-alapok és a nemzeti finanszírozások) jobb összehangolására és integrálására is szükség van.

#### A transzeurópai hálózatok összehangolt megközelítésének területei

### 3.4 Az európai hálózatok szinergiája

3.4.1 A TEN-ben rejlő szinergiák első példája a vasúti és közúti hálózatok összekapcsolása<sup>(13)</sup>. Az összekapcsolásból adódó előnyöket A fő transzeurópai közlekedési tengelyek kiterjesztése a szomszédos országokra – Közlekedéspolitikai iránymutatások Európában és a szomszédos régiókban című európai bizottsági közlemény<sup>(14)</sup> mutatja be. Ezek közül a legfontosabbak a jobb térkihasználás, az építési munkálatok közös elvégzése, a táj kisebb mértékű torzítása és megbontása, közös megoldások az infrastruktúrák hatásainak csökkentésére (zajvédelem, vadfelújító és nagyvadak és apróvadak számára). Az ilyen összekapcsolt infrastruktúrák a költségek és a kedvezőtlen környezeti hatások mérséklésére is valós lehetőséget teremtenek.

3.4.2 A hálózat-összekapcsolások további fejlődési lehetőségeit (ilyen például a magasfeszültségű vezetékek áthelyezése a vasúti alagutakban, a távközlési – különösen az üvegvezeték – kábelek vasúti sínek mentén való vezetése) egy tanulmány

<sup>(13)</sup> Egyes tagállamok az efféle szinergiák feltérképezésére jogi kötelezettséget vezettek be. Ilyen tagállam például Németország (lásd: Bundesnaturschutzgesetz [szövetségi természetvédelmi törvény] (2) bekezdés: Bündelungsgebot für Infrastrukturen [utasítás az infrastruktúrák egymáshoz kapcsolására]).

<sup>(14)</sup> COM(2007) 32 final, 2007. január 31.

vizsgálta<sup>(15)</sup>, amely elemezte a műszaki lehetőségeket, a projektek pénzügyi vonzait és az eljárások összetettségét. Az alábbiakban a tanulmány következtetéseit tekintjük át.

3.4.2.1 A különböző hálózatok egymás közötti összekapcsolása tényleges előnyöket jelent – eltekintve a gázvezetékek más infrastruktúrákkal történő összekapcsolásától, mivel ennek műszaki megvalósíthatósága az átfogó biztonsági követelmények miatt nehézkesnek tűnik.

3.4.2.2 A távközlési és közlekedési hálózatok szinergiája a legígéretesebb. Minden közlekedési hálózat optimalizálható, ha saját távközlési hálózattal rendelkezik, amely a hálózat irányítására használható. Az esetek többségében a vasúti és a közúti hálózatok már rendelkeznek ilyen kommunikációs hálózattal. Bizonyos esetekben a hálózatok többletkapacitását más célra, például adattovábbításra használják fel.

3.4.2.3 Egyelőre azonban csak ritkán keresik szisztematikusan az infrastruktúra-irányító rendszer és a távközlési hálózat közötti szinergiát.

3.4.2.4 A villamosenergia-hálózatok, valamint a közlekedési és távközlési infrastruktúrák összekapcsolása révén érdekes megoldás a magasfeszültségű kábelek lefektetése a csatornák és folyók partján, a korlátozott feszültségű vezetékek (2 x 25 kV) összekapcsolása a nagy sebességű vasútvonalak vezetékai segítségével és a föld alatti magasfeszültségű vezetékek (300–700 kV) rendszeresebb összekapcsolása a közlekedési hálózatok nyomvonalával. Ezek az ajánlások nem kérdőjelezzik meg az országos magasfeszültségű hálózatok összekapcsolásának sürgető szükségét, de javaslatnak tekinthetők az országos villamosenergia-hálózatok sűrűbbé tételére hosszabb, a nagy infrastruktúra-projektet megvalósításának időtartamával összhangban lévő távon.

### 3.5 A környezetvédelem és a transzeurópai hálózatok

3.5.1 A lisszaboni növekedési és foglalkoztatási stratégia szerint a transzeurópai hálózatok kialakításának összhangban kell lennie a fenntartható fejlődéssel.

3.5.2 A TEN-T kiemelt fontosságú projekteinek többsége a környezet szempontjából kedvezőbb és kevésbé energiaigényes közlekedési módokat, így a vasutat és a vízi szállítást célozza. A transzeurópai közlekedési hálózat kiépítésének befejezése jó hatással lesz a környezetre. Ha a jelenlegi tendencia folytatódik, akkor a közlekedés általi CO<sub>2</sub>-kibocsátás 2020-ra 38 %-kal lesz magasabb a mostani szintnél. Az európai bizottsági vélemény szerint a 30 kiemelt fontosságú tengely kiépítése mintegy 4 %-kal csökkenti e növekedést, ami évi 6,3 millió tonnával kevesebb CO<sub>2</sub>-kibocsátást jelent.

3.5.3 A nemzeti energiahálózatok összekapcsolása és a megújuló energiaforrások bekapcsolása minden tagállamban lehetővé teszi a jobb kapacitásfelhasználást, ezáltal pedig a kedvezőtlen környezeti hatás csökkentését.

<sup>(15)</sup> Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts [Szinergiák a transzeurópai hálózatok között. A szinergikus hatások lehetséges területeinek értékelése], ECORYS, 2006. augusztus.

3.5.4 A közösségi környezetvédelmi jogszabályok világos keretet szabnak a nagy projektek megvalósítása tekintetében. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésének közösségi iránymutatásai egyértelműen utalnak erre <sup>(16)</sup>. A TEN-hez tartozó minden új infrastrukturális programot stratégiai környezeti vizsgálat alá kell vonni <sup>(17)</sup>, és minden projektet egyedi alapon kell elbírálni <sup>(18)</sup>. Ezek az elemzések az esetleges szinergiák felkutatásának alapjául is szolgálhatnak.

3.5.5 Minden egyes tervnek tiszteletben kell tartani a zajártalomra, a vízre, illetve a növény- és állatvilág védelmére vonatkozó közösségi jogszabályokat <sup>(19)</sup>.

3.5.6 Ha egy közhasznúnak ítélt terv egyetlen alternatív megoldása sem jelent megfelelő és a közösségi jogszabályokkal összhangban álló megoldást, olyan kompenzációs intézkedéseket lehet elfogadni, amelyek lehetővé teszik a projekt megvalósítását és ellensúlyozzák az esetleges negatív hatásokat.

### 3.6 A transzeurópai hálózatok finanszírozásának összehangolt megközelítése

3.6.1 Az alapoknak a transzeurópai hálózatok megvalósítása érdekében történő összekapcsolása jelentős gondokkal, sőt konfliktusokkal jár. Az Európai Bizottság mindig is szem előtt tartotta az ugyanahhoz a projekthez különböző forrásokból érkező közösségi finanszírozások halmozásának kérdését. A transzeurópai hálózatok Európai Bizottság általi megvalósításáról szóló számvevőszéki jelentések is kiemelték ezt a kérdést.

3.6.2 A jelen EGSZB-velemény tárgyát képező közleményben az irányítócsoporthoz arra a következtetésre jut, hogy ki kell zárni minden lehetőséget a különböző közösségi forrásokból származó támogatások halmozására. A költségvetés átláthatóságának biztosítása és a jó pénzügyi irányítás érdekében a már elfogadott vagy az elfogadás folyamatában lévő pénzügyi rendelet és/vagy ágazati alapokmányok kizárják az ugyanazon fellépést célzó különböző közösségi pénzügyi eszközök halmozását.

3.6.3 Az európai bizottsági közlemény egyik fontos – az összekapcsolt TEN-beruházások szempontjából jelentős következményekkel járó – megállapítása szerint a strukturális vagy a kohéziós alap pénzügyi támogatását élvező operatív program részét képező projekt keretében felmerült kiadások nem finanszírozhatók más közösségi forrásból.

3.6.3.1 Ebből az következik, hogy ha például az ERTMS-berendezések vagy egy vasútvonal villamosítása keretében felmerült költségek nem élvezik a strukturális vagy a kohéziós alap pénzügyi támogatását, akkor finanszírozásuk megoldható a

<sup>(16)</sup> A fent említett 884/2004/EK határozat 8. cikke.

<sup>(17)</sup> Stratégiai környezeti vizsgálat (SEA) – A bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 2001/42/EK irányelv.

<sup>(18)</sup> A környezetre gyakorolt hatások vizsgálata (EIE) – A 97/11/EK és a 2003/35/EK irányelv által módosított, az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 85/337/EKG irányelv.

<sup>(19)</sup> A madarakra vonatkozó irányelv (79/409/EGK), az élőhelyekre vonatkozó irányelv (92/43/EGK) és a vízügyi keretirányelv (2000/60/EGK).

TEN-re elkülönített alapból. A vasútvonal kiépítését az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) vagy a kohéziós alap is finanszírozhatja. A projektek regionális szakaszokra is feloszthatóak, és azok akár az ERFA vagy a kohéziós alap, akár a TEN-re elkülönített alap társfinanszírozását is élvezhetik.

## 4. Részletes megjegyzések

### 4.1 Az energiahálózatok fejlesztésének összehangolt megközelítése: elektromosság és gáz

4.1.1 A gázalapú termelési technológiák (kombinált technológia <sup>(20)</sup>, kapcsolt energiatermelés <sup>(21)</sup>) fejlődése a villamosenergia-hálózatok terén növeli a befektetési kockázatot (az áramszolgáltatás helyébe a földgázszállítás, valamint a helyi gázalapú kapcsolt energiatermelés és a kisméretű és mikroberendezésekben történő kapcsolt energiatermelés fejlesztése lép).

4.1.2 Az új gázszállítási technológiák fejlődése pedig a gázhálózatok terén növeli a befektetési kockázatot (a csővezetékes földgázszállítást a CNG <sup>(22)</sup>- és LNG-technológia alkalmazása révén a tengeri és közúti szállítás váltja fel).

4.1.3 A villamosenergia- és gázágazat (illetve az ágazatban tevékenykedő vállalatok) konvergenciája, vagyis a tulajdoni viszonyok, az irányítás és a szervezés területét érintő konvergencia nélkülözhetetlen a földgázfelhasználás, valamint a villamosenergia- és hőtermelés összehangolt technológiai megközelítéséhez. Ezért mielőbb fel kell hagyni az ágazatokban való gondolkodással (a villamosenergia- és gázágazat egymástól való elkülönítésével). A villamosenergia- és gázágazat konvergenciájának felgyorsítása különösen az EU új tagállamaiban (Közép- és Kelet-Európában) fontos. Figyelembe kell azonban venni az ennek során szükségszerűen fellépő szociális hatásokat az érintett – akár „új”, akár „rég” – tagállamokban.

### 4.2 Az üvegszálas hálózatok fejlesztésének összehangolt megközelítése

4.2.1 Egyes uniós tagállamokban, köztük néhány új tagállamban – például Lengyelországban – is átfogó üvegszálas hálózatok épültek technológiai – villamos energiával <sup>(23)</sup> vagy vasúttal <sup>(24)</sup> kapcsolatos – célokból. Ezen hálózatok kereskedelmi célú alkalmazása már megfigyelhető <sup>(25)</sup>, de rendkívüli integrációs potenciáljuk még mindig nincs kihasználva. Egyelőre a gázágazat sem használja ki ezeket a lehetőségeket. Mindenekelőtt azonban arról a potenciálról van szó, amelyet a különféle infrastruktúrákat (lásd: villamos energia, vasút) támogató technológiai üvegszálas hálózatok és a távközlési hálózat egyetlen, hatékony hálózattá történő összefonása jelent.

<sup>(20)</sup> Általában egységként mintegy 30–200 MW teljesítményű gáz- és gőzturbinák. (Forrás: Jan Popczyk: *Elektromosság – hogyan tovább?*, Miesięcznik Stowarzyszenia Elektryków Polskich [a lengyel villamosmérnökök szövetségének havilapja], 2000/VI. szám.)

<sup>(21)</sup> Lásd a 24. lábjegyzetet.

<sup>(22)</sup> CNG (Compressed Natural Gas): üzemanyag, 20–25 MPa-ra sűrített földgáz.

<sup>(23)</sup> Például a *TelEnerg* elnevezésű üvegszálas hálózat Lengyelországban.

<sup>(24)</sup> Például a *Telekomunikacja Kolejowa – Grupa PKP* elnevezésű lengyel üvegszálas hálózat (a lengyel államvasutak vasúti távközlési hálózata).

<sup>(25)</sup> Példa erre Lengyelországban a *TelEnerg* és *Telbank* fúziója, amely az informatikai szolgáltatások piacán egy korszerű cég, az *Exatel* létrejöttét eredményezte.

4.2.2 Számos uniós tagállamban, különösen az új tagállamokban jelenleg intenzíven dolgoznak a települési infrastruktúra, például a vízvezetékek és a csatornázási rendszer kiépítésén. A munkákat uniós forrásokból, mindenekelőtt a vidékfejlesztési és kohéziós alapokból származó társfinanszírozással végzik. Ez kitűnő alkalmat jelent a szóban forgó infrastruktúráknak az üvegszálalás hálózatokkal való összekapcsolásához, amely az európai vidéki és kisvárosi térségek számára esélyt nyújt a modernizációs előrelépésre. Az imént vázolt integráció gyakorlati végrehajtását nagymértékben elősegítené, ha – például az integrált infrastruktúra kiépítésének támogatása révén – ösztönzést kapna a települési infrastruktúrák fejlesztésére irányuló uniós eszközök igénybevétele.

4.2.3 Az üvegszálalás hálózat alapját képezheti egy intelligens települési infrastruktúra kiépítésének, ideértve ezen infrastruktúra különböző (intelligens) elemeinek (vízvezetékek, csatornarendszer, közlekedés, hőszolgáltatási hálózatok, közbiztonság) (műszaki) irányítását és igazgatását is (a műszaki felügyelet vonatkozásában és a szolgáltatási piacon). Az intelligens települési infrastruktúra egyik alapeleme egy integrált földrajzi információs rendszer (*geographic information system, GIS*) kell, hogy legyen (amelyet a település/régió igazgat, és kizárólag az adott területen tevékenykedő infrastrukturális vállalatok számára hozzáférhető). Jelenleg a GIS-rendszerben rejlik a települési infrastruktúrához tartozó hálózati rendszerek integrációjának legjelentősebb potenciálja.

#### 4.3 Összehangolt megközelítés – a megújulóenergia-technológiák és a környezetbarát energiatechnológiák kérdése

4.3.1 A megújulóenergia-technológiák (kisléptékű, kapcsolt energiatermelő technológiák <sup>(26)</sup>), amelyek a nagyméretű földművelő gazdaságokból származó biomaszából gázosításán alapulnak) lehetővé teszik, hogy korlátozzuk a villamosenergia-hálózatok további kiépítését és a hálózati veszteségeket, és jobban kihasználjuk az elsődleges energiaforrásokat, csökkentve egyúttal a CO<sub>2</sub>-kibocsátást.

4.3.2 Az összehangolt technológiák fontos kategóriáját képezik a környezetbarát technológiák (környezetbarát kapcsolt energiatermelés), amelyek energiatermelésre (villamos és

hőenergia-termelésre), valamint a (települési, mezőgazdasági és az élelmiszer-termelésből származó) hulladék felhasználásra vannak kialakítva.

#### 4.4 Az infrastrukturális hálózatrendszer finanszírozásának összehangolt megközelítése köz-magán társulások útján

4.4.1 A köz-magán társulások révén történő összehangolt infrastruktúra-finanszírozás célja, hogy az uniós eszközöket hatékonyabban ki lehessen használni az infrastruktúra fejlesztésére – különösen az új tagállamokban.

4.4.2 Köz-magán társulások a régi tagállamokban (EU-15) többnyire a nagy infrastrukturális beruházások finanszírozására jöttek létre. Az új tagállamokban (a közép- és kelet-európai országokban) a köz-magán társulásokat a települési szintű kis infrastrukturális beruházások finanszírozására kell kihasználni. Ezért egyre fontosabb, hogy a régi tagállamokban szerzett PPP-tapasztalatok eljussanak az új tagállamokba. (Ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy a tapasztalatokat nem lehet közvetlenül átadni, ahogy az egyes nagy infrastrukturális projektek finanszírozását sem lehet összevetni a szerény, de tömeges projektek finanszírozásával.)

4.4.3 Az uniós források rendelkezésre állása ahhoz vezet, hogy egyes tagállamokban (köztük közép- és kelet-európai országokban is) a települések engedélyezik a mértéken felüli beruházást egyes ágazatspecifikus infrastruktúrákba – különösen a vízvezetékekbe vagy csatornahálózatba –, ugyanakkor nem használják ki már a beruházási szakaszban az ágazatspecifikus infrastruktúrák összehangolásának potenciálját. Ez igen veszélyes, mivel így elvész az infrastruktúrára irányuló beruházási költségek csökkentésének lehetősége (csökken az uniós eszközök felhasználásának hatékonysága), és a településeknek indokolatlan költségeket kell vállalniuk a mértéken felüli beruházással létrejött infrastruktúra jövőbeli használatáért (magasabb és tartós – a település lakosai által fizetendő – infrastruktúra-használati költségek). A magántőkének az infrastruktúra-finanszírozásba való bevonása hatékony eszköz az összehangolási lehetőségek kihasználására és a mértéken felüli beruházás kockázatának korlátozására.

Kelt Brüsszelben, 2008. március 13-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

<sup>(26)</sup> **Kapcsolt energiatermelés** (Combined Heat and Power, **CHP**): olyan technológiai folyamat, amelynek során egy hőerőmű egyszerre termel villamos energiát és használható hőenergiát (forrás: Wikipédia).