

**A Régiók Bizottsága véleménye – Zöld könyv – TEN-T: szakpolitikai felülvizsgálat**

(2010/C 79/05)

## A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

- felkéri a tagállamokat, hogy a 2009–2010-es pénzügyi terv félideős felülvizsgálata keretében fordítsák meg a TEN-T költségvetés drasztikus csökkentésének folyamatát,
- kívánatosnak tartja, hogy a transeurópai közlekedési hálózatot korlátozzák az Európai Unió stratégiai célkitűzéseihez, főleg a területi kohézióhoz hosszú távon jelentős mértékben hozzájáruló közlekedési tengelyekre („kiemelt hálózatok”), egy átfogó TEN-T hálózatból és egy maghálózatból álló kétszintű struktúrájú TEN-T keretében. Megjegyzi, hogy az átfogó hálózat fenntartása jelenti az egyetlen lehetőséget arra, hogy a prioritást élvező projektek nélküli külső régiók haszonélvezői lehessenek az Európai Unió által finanszírozott közlekedési infrastrukturális szolgáltatásoknak, így garantálva minden régió elérhetőségét,
- úgy látja, hogy a TEN-T hálózatnak különösen a nagyvárosok elkerülését biztosító infrastruktúrákat kellene tartalmaznia, amelyek révén korlátozható a távolsági és a mindennapi külvárosi forgalom együttes jelenléte, lehetőségeket keresve a nem túlterhelt területeken is,
- a nagyon nagy projektek megvalósításához elengedhetetlennek ítéli meg, hogy az európai hozzájárulást szerződésben – globális finanszírozási tervek keretén belül – rögzítsék; erre az európai támogatások jelenlegi odaítélési módja – amely hét évre szóló költségvetési periódusra van korlátozva (ami a nagyon nagy projektek megvalósítási idejénél kevesebb) –, nem ad lehetőséget,
- javasolja, hogy az újradefiniált TEN-T hálózat alapján kössenek *programszerződéseket* az Európai Unió és az egyes tagállamok között, és határozzák meg a finanszírozás területén és a megvalósítási menetrendben a kölcsönös kötelezettségvállalásaikat. Ezeknek a programszerződéseknek nem csupán a TEN-T hálózat részét képező infrastruktúrákat kellene lefedniük, hanem a másodlagos infrastruktúrákat is, amelyek megvalósítását az államok (vagy a régiók) vállalnák fel a kiemelt hálózatok jó működésének biztosítása érdekében.

**Előadó:** Jean-Michel DACLIN, Lyon város polgármesterhelyettese (FR/PES)

### Referenciaszövegek

Zöld könyv: TEN-T: szakpolitikai felülvizsgálat – Egy megfelelőbb módon integrált és a közös közlekedés-politikát szolgáló transzeurópai közlekedési hálózat felé

COM(2009) 44 végleges

## I. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

### A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

#### A jövőbeli TEN-T-re vonatkozó szakpolitika lehetséges alapjaival kapcsolatban

1. üdvözli a TEN-T szakpolitika alapos felülvizsgálatát, ami elengedhetetlennek tűnik az 1996-ban határozatban létrehozott hálózat megvalósításában tapasztalt jelentős késedelmek, valamint az európai közlekedési költségvetésből származó korlátok miatt, és megjegyzi, hogy a pénzügyi válság még sürgetőbbé teszi a TEN-T keretében megvalósítandó beruházások optimalizálását;

2. kiemeli, hogy a jelenlegi, gazdasági válság által jellemzett időszakban a TEN-T kifejlesztése és a közlekedésnek az Európai Unióban és a szomszédos országokban történő integrálása jelentős kihívást jelent a belső piac hosszú távú életképességének, illetve az Unió területi, gazdasági és társadalmi kohéziójának a biztosításához. Felkéri a tagállamokat, hogy a 2009–2010-es pénzügyi terv féléves felülvizsgálata keretében fordítsák meg a TEN-T költségvetés drasztikus csökkentésének folyamatát;

3. megállapítja, hogy jelen véleménytervezet fontos kiegészítése az RB által már korábban elfogadott véleményeknek, különösen a „környezetbarátabb közlekedés” és a „városi mobilitás” témában készített dokumentumoknak;

4. felhívja az Európai Bizottság figyelmét arra, hogy a közlekedési infrastruktúrák kialakítását nem lehet külön kezelni a közlekedési politika másik két aspektusától: egyrészt a szállítási árak megállapítására és a forgalom szabályozására vonatkozó politikáktól (például az euromatrica-irányelven keresztül); másrészt pedig a közlekedés hatékonyságának, minőségének és biztonságának a javítását célzó intézkedésektől (például a vasúti rendszer átjárhatóságának a fejlesztésén keresztül); ezért tehát azt javasolja az Európai Bizottságnak, hogy ezt a három aspektust koherens módon és egymással párhuzamosan fejlessze;

5. kívánatosnak tartja, hogy a fenntartható fejlődés és a környezetvédelem célkitűzéseinek nagyobb figyelmet szenteljenek, következésképpen pedig, hogy a TEN-T szakpolitika részesítse előnyben a leginkább környezetbarát közlekedési módokat (vasúti, tengeri és belvízi szállítás);

6. javasolja, hogy kísérjék külön figyelemmel az ökológiai szempontból érzékenyebb zónákat, mint például a part menti és a hegyvidéki területeket, vagy pedig vezessenek be olyan különleges intézkedéseket, amelyek célja a közúti áruszállítás átterelése vasúti, vagy tengeri úton történő szállításra;

7. sajnálja, hogy a zöld könyv nem világít rá jobban a közlekedésnek az európai területrendezésben játszott szerepére, és a területi kohézió elvével teljes összhangban emlékeztet arra, hogy a TEN-T egyik lényeges célkitűzése az volt, hogy hozzájáruljon a

régiók közötti nagyobb egyensúly megteremtéséhez, a személyek és áruk szabad mozgása lehetőségének megteremtése révén, különösen a központtól távol eső, vagy kevésbé fejlett régiók és a nagy európai gazdasági központok között, annak érdekében, hogy e régiók számára ezáltal megadja a szükséges gazdasági lendületet, a legkülső régiók esetében figyelembe véve azok hozzáférhetőséghez fűződő jogát;

#### A hálózat tervezéséhez kapcsolódóan

8. kívánatosnak tartja, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatot korlátozzák az Európai Unió stratégiai célkitűzéseire, főleg a területi kohézióhoz hosszú távon jelentős mértékben hozzájáruló közlekedési tengelyekre („kiemelt hálózatok”), egy átfogó TEN-T hálózatból és egy maghálózatból álló kétszintű struktúrájú TEN-T keretében;

9. úgy véli, hogy egy átfogó TEN-T hálózat esetén a megállapodás szerinti módszerek és az általános elvek figyelembevételével közösségi szintű, rugalmas rendszert kellene létrehozni, hogy a hálózat különböző részei, illetve elemei (új kikötők, repülőterek, vasúti csatlakozások stb.) hatékonyan és gyorsan bekapcsolódhassanak a TEN-T hálózatba;

10. kikerülhetetlennek tartja az áru fuvarozói és a személyszállító hálózatok közötti különbségtételt, amelyek céljai és paraméterei különbözőek, és szeretné, ha – ott, ahol indokolt – világosabban meg lennének határozva a két hálózattípus közötti prioritások (napjainkban a visszaélések gyakrabban a személyszállítás terén tapasztalhatóak); úgy véli, hogy a szűkös pénzügyi források prioritások meghatározását teszik szükségessé a TEN-T átfogó hálózatának kiépítésekor, és ennek során a forrásokat célirányosan a hálózat szűk keresztmetszeteinek felszámolására kellene fordítani;

11. úgy véli, hogy ez a különbségtétel nem rontja a széles körű összehangolás lehetőségét e két hálózat meghatározása és megvalósítása során, és hogy nem jelent akadályt abban, hogy adott esetben az áru- és személyszállítási feladatokat, ideiglenesen vagy véglegesen, egyazon infrastruktúrán keresztül biztosítsák, minden olyan esetben, amikor ez hatékonynak bizonyul az igények kielégítésére mind az áru-, mind pedig a személyszállítás szempontjából;

12. azt javasolja, hogy az áru- és személyforgalmat lebonyolító transzeurópai *kiemelt hálózatok* foglalják magukban a jelenlegi *prioritást élvező projekteket* – amelyek körébe más projekteket is be lehetne vonni – és valamennyi, a forgalom folyamatosságához szükséges infrastruktúrát (beleértve a korlátozott kiterjedésű infrastruktúrákat, amelyek lehetővé teszik a közlekedés hatékonyságának, minőségének és biztonságának gyors javítását), így olyan folyosók jönnek létre, amelyek megfelelnek a polgárok igényeinek;

13. úgy látja, hogy az újradefiniált TEN-T hálózatnak magában kellene foglalnia a kiemelt hálózatok mentén fekvő közlekedési csomópontokat is, amelyek nagy jelentőséggel bírnak a Közösség régióinak kohéziója és gazdasága szempontjából. A közlekedési csomópontok komoly többletértéket teremtenek, éppen multimodális jellegük miatt is. Ezek a csomópontok a forgalmi torlódások és egyéb, a hatékonyságot gátló tényezők okozói; a TEN-T hálózatnak különösen a nagyvárosok elkerülését biztosító infrastruktúrákat kellene tartalmaznia, amelyek révén korlátozható a távolsági és a mindennapi külvárosi forgalom együttes jelenléte, lehetőségeket keresve a nem túlterhelt területeken is;

14. fontosnak ítéli meg, hogy a TEN-T hálózatot az intermodalitás logikáján keresztül határozzuk meg, ennél fogva pedig hogy ezt a hálózatot kiterjesszük a nagy csatlakozási és logisztikai pólusokra, valamint az ezeket a pólusokat szolgáló, és a főbb hálózatokkal való összeköttetésüket biztosító másodlagos infrastruktúrákra; ennek kapcsán figyelembe kellene venni bizonyos szárazföldi folyosók tengeri vetületét is, amelynek révén alaptengelyt jelentenek a kiemelt hálózatban, a vasúti áruszállítást a főbb intermodális közlekedési csomópontokon (kikötőkön és logisztikai platformokon) keresztül csatlakoztatva a tengeri szállításhoz;

15. lényegesnek tartja, hogy a külvilággal az európai áruforgalom lényegi részét lebonyolító és az Európán belüli kereskedelemben kiemelt szerepre képes, európai szinten stratégiai jelentőségű kikötőket, különösen pedig azokat, amelyek az európai multimodális csomópontokhoz kapcsolódnak, hatékonyan kössék össze a belső területekkel és a vasúti és folyami TEN-T hálózattal; a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztését javasolja, mivel rugalmas és a környezetet tiszteletben tartó, emellett a távol eső és periférián elhelyezkedő területek integrálását segítő alternatívát jelentenek; ennek során az európai tengeri kikötők hátszágai összeköttetések a vasúti közlekedést és belvízi hajózást kellene előnyben részesíteni;

16. különösképpen a helyi és regionális tervezéssel való összhang biztosítása érdekében hangsúlyozza a városok és területi önkormányzatok szoros bevonásának szükségességét a TEN-T hálózatok, valamint prioritásaik – különösen a közlekedési pólusok és a másodlagos infrastruktúrák – meghatározásában, mivel a városok és régiók fejlődése nagymértékben függ a közlekedési infrastruktúráktól, és ezért bizonyos költségeket magukra kell vállalniuk, valamint el kell szenvedniük különböző hatásokat;

17. megjegyzi, hogy a főhálózatra alapuló tervezéssel ellentétben a jelenlegi átfogó hálózat kiterjedése kedvezőtlenül befolyásolja a TEN-T hálózatok tényleges fejlődését; e feltételek mellett támogatja, hogy korlátozzák az átfogó hálózatot az interoperabilitásról, a biztonságról és a kohéziós alapról szóló jogi rendelkezések alkalmazására; megjegyzi, hogy az átfogó hálózat fenntartása jelenti az egyetlen lehetőséget arra, hogy a prioritást élvező projektek nélküli külső régiók haszonélvezői lehessenek az EU által finanszírozott közlekedési infrastrukturális szolgáltatásoknak, így garantálva minden régió elérhetőségét; az átfogó hálózatot az európai hozzáadott érték tekintetében világosan meghatározott kritériumokon alapuló értékelésnek lehetne alávetni;

18. ambiciózus politika mellett száll síkra, amelynek célja, hogy a felhasználók számára *intelligens*, intermodális és interoperábilis operációs és tájékoztatói rendszereket fejlesszenek ki, amelyek jelentős mértékben hozzá tudnak járulni a személy- és áruszállítás hatékonyságához; továbbá különösen az integrált jegyfoglalási rendszernek a nemzetközi vasúti személyszállítás területén történő bevezetését ajánlja;

19. a műszaki rendelkezések (a vasúti szállítás területén már elfogadott szabványok mintájára) és a közlekedés-kihasználási rendszerek szabványosítására irányuló erőfeszítések folytatását javasolja annak érdekében, hogy koherens keretet kapjanak a különböző nemzeti infrastruktúrák, valamint hogy lehetővé váljon interoperabilitásuk a helyi közlekedési rendszerek és szabványok között, anélkül azonban, hogy bármilyen különleges szabvány előírására kerülne sor a helyi vagy regionális közlekedési hatóságok számára;

20. kéri, hogy tisztázzák és pontosítsák, hogy mit ért a zöld könyv a *konceptió alapú pillér* kifejezés alatt, mivel a jelenlegi meghatározás túlzottan homályos, így pedig nem ad arra lehetőséget, hogy állás foglaljunk ezzel kapcsolatban;

#### A TEN-T politika végrehajtásával kapcsolatban

21. szükségesnek tartja, hogy az európai támogatásokat kisebb számú műveletre összpontosítsák – elsőként a nagyon nagy transznacionális projektekre, amelyek gyakran hátrányba kerülnek azáltal, hogy az államok a kizárólag nemzeti projekteket támogatják –, valamint olyan műveletekre, amelyek gyors javulást eredményeznek a hatékonyság és a környezetvédelmi fenntarthatóság területén, valamint a cserék biztonságában és minőségében, minek során minden tárgyra vonatkozó döntést az európai hozzáadott érték szigorú értékelésére alapozva kellene meghozni; e tekintetben biztosítani kell a társfinanszírozási és egyéb kísérőintézkedések szigorú versenysemlegességét. Ennek megfelelő bizonyítása szerves részét kell, hogy képezze az engedélyezési eljárásnak;

22. támogatja, hogy európai szinten olyan társadalmi-gazdasági értékelési módszereket fogadjanak el, amelyek lehetővé teszik a projektek harmonizált alapon történő összehasonlítását és *európai hozzáadott értékük* meghatározását;

23. mindazonáltal felhívja az Európai Bizottság figyelmét azokra a kockázatokra, amelyeket az európai pénzügyi forrásoknak kizárólag ennek alapján történő odaítélése rejt, mivel a társadalmi-gazdasági módszerek hagyományos jellegűek, így tehát nem vehetik figyelembe az összes döntési szempontot, különösen a területrendezés, a területi kohézió és az elérhetőség terén;

24. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy az iránymutatások olyan rendelkezéseket tartalmazzanak, amelyek biztosítják, hogy minden egyes tagállam létrehozzon egy struktúrát, melynek értelmében helyi és regionális szervek, amelyek jogilag is felelősek a közlekedés tervezésért és a hálózat irányításáért, teljes mértékben közreműködnek a TEN-T iránymutatások meghatározásában és megvalósításában, ami a legjobb módszer a helyi, regionális és nemzeti TEN-T hálózatok harmonikus fejlődésének biztosítására;

25. alapvetőnek ítéli meg a környezetet jobban tiszteletben tartó vasúti, tengeri és folyami infrastruktúrák megvalósítása szempontjából egy az utóbbiakat előnyben részesítő díjazási és jogi keret megteremtését, ezért azt szeretné, ha ennek érdekében ezen a területen ambiciózusabb politikát folytatnának (a külső költségek internalizálása révén is), vagy európai szinten ösztönöznék az áruszállítókat, hogy olyan fenntartható szállítási módokat alkalmazzanak, mint a vasút vagy a tengeri szállítás (ahogy az az Ecobonus esetében történik);

26. lényegesnek tartja, hogy a TEN-T hálózat megvalósítását olyan intézkedések kísérjék, amelyek célja a közlekedés hatékonyságának és minőségének javítása, különösen a határok átlépése során fellépő műszaki és jogszabályi akadályok eltörlése. E kis költségű intézkedések révén nagyon lényeges hatás érhető el;

27. megállapítja, hogy késésekhez és jelentős többletköltségekhez vezethet, ha a lakosság különösen az építési területek által okozott károkra hivatkozva bizonyos infrastrukturális projekteket ellenez;

28. ezért azt javasolja, hogy terjesszék ki az európai finanszírozási lehetőségeket azokra a tevékenységekre is, amelyeket az egyes államok és a területi önkormányzatok a nyilvános egyeztetést követően annak érdekében hajtanának végre, hogy felkészítsék a területeket nagy projektek befogadására (például a helyi munkások képzése, a többi munkás elszállásolása, a helyi gazdasági hálózatnak az építési terület szükségleteinek megfelelő kiigazítása területén stb.), ami lehetővé tenné, hogy ezek az építkezések egyben a területekre gyakorolt pozitív hatások forrásaivá is váljanak;

29. azt javasolja ezenfelül, hogy az uniós pénzügyi támogatásokat bizonyos nyomkövetési befektetésekre is terjesszék ki, hogy lehetővé tegyék a környezeti korlátok jobb felvállalását;

30. a nagyon nagy projektek megvalósításához elengedhetetlennek ítéli meg, hogy az európai hozzájárulást szerződésben – globális finanszírozási tervek keretén belül – rögzítsék; erre az európai támogatások jelenlegi odaítélési módja – amely hét évre szóló költségvetési periódusra van korlátozva (ami a nagyon nagy projektek megvalósítási idejénél kevesebb) – nem ad lehetőséget;

31. javasolja, hogy az újradefiniált TEN-T hálózat alapján kössenek *programszerződéseket* az Európai Unió és az egyes tagállamok között, és határozzák meg a finanszírozás területén és a megvalósítási menetrendben a kölcsönös kötelezettségvállalásaikat. Ezeknek a programszerződéseknek nem csupán a TEN-T hálózat részét képező infrastruktúrákat kellene lefedniük, hanem a másodlagos infrastruktúrákat is, amelyek megvalósítását az államok (vagy a régiók) vállalnák fel a kiemelt hálózatok jó működésének biztosítása érdekében;

32. megállapítja, hogy az Európai Unió által létrehozott finanszírozási eszközök (például a hitelgarancia és a kockázattitőke) alkalmasak olyan projektek számára, amelyek során a magánszektor kereskedelmi kockázatot vállal, különösen a közúti projektek esetében, ahol a magánszektor pénzügyi önrésze jelentős lehet (ezek a projektek általában koncessziós formában megvalósíthatóak);

33. ezzel szemben megállapítja, hogy a vasúti, kikötői és intermodális áruszállítási projekteknek kevésbé felelnek meg ezek az eszközök. Ezen projektek ugyanis a kivételtől eltekintve nem teszik lehetővé, hogy a kereskedelmi kockázat a magánszektorra háruljon át, ezért csak jelentéktelen mértékű privát pénzügyi támogatásból részesülnek;

34. úgy ítéli meg, hogy az eurokötvények létrehozása hozzájárulhatna a prioritást élvező programok gyorsabb megvalósulásához, feltéve, hogy ezáltal a közösségi finanszírozás mértéke növelhetővé válik;

35. úgy ítéli meg, hogy szerződéses összetettsége ellenére a köz- és magánszféra partnersége segítheti bizonyos nagy projektek megvalósulását, egyrészt azért, hogy lehetővé tegyék az állami támogatások kiterjesztését, másrészt pedig a magánszektor operatív tapasztalatainak kihasználása révén; mindazonáltal ez a szerkezet típus középtávon nem változtatja meg jelentős mértékben a gazdasági egyensúlyt;

36. úgy látja, hogy a köz- és magánszféra partnersége vonatkozásában meghatározott közösségi szabályok tisztázása hozzájárulhatna az ilyen szerkezet típusok fejlesztéséhez;

37. támogatja az európai koordinátorok szerepének bővítését, akik jelenleg csupán az újradefiniált TEN-T *kiemelt hálózatai* prioritást élvező projektjeiért felelnek;

38. javasolja, hogy a koordinátorok olyan intézkedések meghatározásában és végrehajtásában is kapjanak szerepet, amelyek célja a közlekedés hatékonyságának, minőségének és biztonságának javítása, mint ahogy az már bizonyos projektek esetében adott;

39. úgy véli, hogy létezik más lehetséges koordinációs mód is, amelyet makroövezet-alapú koordinációnak lehetne nevezni. Ennek lényege abban állna, hogy az EU-t hasonló jellemzőkkel és feltételekkel bíró övezetekre osztanák, ami megkönnyítené az egymáshoz közeli államok együttműködését. Megkönnyítené a koordinációt a kiterjedt folyosók esetében is, melyeknél a kiindulási és a célállomás-régiók között nincs sok hasonlóság.

Kelt Brüsszelben, 2009. október 7-én.

a Régiók Bizottsága elnöke  
Luc VAN DEN BRANDE