

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Petíciós Bizottság

25.09.2009

KÖZLEMÉNY A KÉPVISELŐK RÉSZÉRE

Alberto Perino, olasz állampolgár által a „Habitat” szövetség nevében benyújtott, 949/2003. számú petíció a Torinó és Lyon közötti gyorsvasútvonal ellenzéséről

Darjana Ronconi, olasz állampolgár és egy társalíró által benyújtott 523/2004. számú petíció a tervezett Torinó-Lyon vasúti vonalról

Marco Tomalino, olasz állampolgár által a Coordinamento sanitario Valle di Susa nevében benyújtott, 198/2005. számú petíció a Torinó-Lyon gyorsvasútvonal megépítéséhez kapcsolódó egészségügyi kockázatokról

1. A 949/2003 számú petíció összefoglalása

A petíció benyújtója, aki számos környezetvédelmi, mezőgazdasági és helyi szövetség nevében jár el, az Európai Parlament (a Közlekedési Bizottság) és a Bizottság fellépését kéri, hogy kezdeményezzenek előzetes értékelést minden olyan környezetvédelmi, műszaki, szociális és gazdasági probléma tekintetében, amely a tervezett Torinó és Lyon közötti gyorsvasút-összeköttetésből ered, és amely magában foglal egy, az Olaszország és Franciaország közötti Moncenisio magashegyi átkelő alatt húzódó (54 km hosszú) vasúti alagutat. Számos érvet hoz fel a tervezett vasúti alagút megépítése ellen: hidrogeológiai kockázatok, uránt és azbesztet tartalmazó adalék anyagok, süjtőlég, hőhatások, veszélyek az értékes mezőgazdasági termőföldre és a sűrűn lakott területeket érintő veszélyek, kedvezőtlen költség-haszon elemzések, és az érintett lakosság széles körű ellenzése. Rámutat, hogy az Unió már fedezett projekt megvalósíthatósági tanulmányokat (150 millió euró) anélkül, hogy a remélt eredményeket kapta volna, és a francia szakértők által készített releváns jelentések és műszaki felmérések kedvezőtlenek lettek. A petíció benyújtója ezért azt kéri, hogy állítsák le a további kockázatos és gazdaságtalan vasúti összeköttetések finanszírozását, és helyette hozzanak olyan intézkedéseket, amelyek fejlesztik a meglévő és kihasználatlan vonalakat, mint például a Frejus-alagutat; sürgeti, hogy vizsgálják felül az útvonalat, és hogy a legdrágább lehetőségeket, amelyek a legsúlyosabb környezetvédelmi és társadalmi hatásokkal járnak, vessék el, illetve, hogy az alagútból eredő geológiai problémákat előzetesen mérlegeljék és a közösségi jognak megfelelően végezzenek környezeti hatástanulmányokat valamint nemzetközi pályázati eljárásokat.

CM\791817HU.doc

PE343.915/REV

Az 523/2004 számú petíció összefoglalása

A petíció benyújtója ellenzi a tervezett Lyon-Torinó-Milánó (TAV/TAC) gyorsvasútvonalat, amely egy további alagutat foglal magában az Alpokon keresztül, és kifogásait pénzügyi és környezetvédelmi okokkal támasztja alá, rámutatva, hogy a helyi lakosok széleskörű tiltakozását (3000 aláíró) figyelmen kívül hagyták. Különösen a lakóhelyek és a jövőbeni vasútvonal közötti szükséges távolságot nem tartják tiszteletben (Franciaországban a minimális távolság a TGV gyorsvasúti pályától 150 m, a jelenlegi projektben viszont láthatóan csak 20-30 m-es távolság szerepel. Ez súlyos baleseteket okozhat és káros környezeti hatásai is lehetnek. A petíció benyújtója említ továbbá nagy mennyiségű felszíni azbesztet az alsó Susa-völgynél az eredeti helyen és radioaktív anyagokat a felső Susa-völgyben.

A petíció benyújtója ezért az Európai Parlament és a Bizottság beavatkozását kéri, amelyek egy másik (2004. április 12-i) petícióra adott válaszukban jelezték, hogy a 85/337/EGK irányelv szerint a projektet nem engedélyezték.

A 198/2005. számú petíció összefoglalása

Egy 100 tagú orvosi szövetség nevében a petíció benyújtója figyelmeztet azokra a kockázatokra, amelyeket a Torinó-Lyon közötti új, nagy sebességű és nagy teljesítményű vasúti összeköttetés megépítése jelent az alsó Susa-völgyben élők és a Torinó észak-nyugati részén élők egészségére. Felhívja a figyelmet a terület azbeszttel és uránnal történő szennyeződésének kettős veszélyére – mindkettő természetes úton történik. Ami az azbeszt illeti (amely ismertén halált okoz a levegőben elterjedve), annak alattomos jelenléte ebben az esetben megerősítésre került egy nemrégiben készült tanulmányban, melyet a Sienai Egyetem végzett a Susa-völgy geológiájára vonatkozóan. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a gyorsvasútvonal projektje nem tartalmaz anyagok kitermelése, szállítása és tárolása esetén alkalmazandó egészségügyi tervet. Az uránra vonatkozóan már régen felfedeztek számos lerakódást a határ menti hegytömbön, amelyet átlukaszt az fő alagút, amelyen az új vasútvonal fog áthaladni. Ezért az aláírók azt kérdezik, hogy megfelel-e a projekt a környezeti hatásvizsgálatok szabályainak: figyelmen kívül hagyja azokat az egészségügyi kockázatokat, amelyek a nagy mennyiségű azbeszt- és uránrészecskék levegőbe történő abszorpciójából származik, és ezért nem veszi figyelembe a szennyezés hatásai csökkentésének magas költségeit a völgyben és egy jelentős méretű városi területen

2. Elfogadhatóság

Elfogadhatónak nyilvánítva: 2004. március 23-án (949/2003. számú petíció), 2004. november 26-án (523/2004. számú petíció), és 2005. július 11-én (198/2005. számú petíció). Felkéri a Bizottságot, hogy az eljárási szabályzat 175. cikkének (4) bekezdése szerint nyújtson tájékoztatást.

3. A Bizottságtól kapott válasz a 949/2003 számú petícióra vonatkozóan: 2004. március 23.

- a. „A Közösség felelős a transzeurópai hálózathoz (TEN) tartozó infrastruktúra

meghatározásáért és e területen a cselekvési prioritások megállapításáért. A TEN-T-re vonatkozó közösségi iránymutatások a Lyon-Torinó tengelyt (amely a Lyon-Torinó-Milánó-Velence-Trieszt 6. sz. kiemelt projekt része) határozták meg kiemelt projektként. Ezeket a közösségi iránymutatásokat az együttdöntési eljárás eredményeképpen fogadták el (azaz, **a Tanács és az Európai Parlament**) 1996-ban. Az új iránymutatások (amelyeknek elfogadása még mindig folyamatban van) megerősítették e projekt kiemelt jellegét. Az EP első olvasata 2002. júliusában megerősítette a Lyon-Torinó vonalat mint a TEN kiemelt projektjét. Emlékeztetni kell azonban arra, hogy a projektek végrehajtása szigorúan a tagállamok hatásköre. Egy infrastruktúraprojekt véghezviteli ciklusának valamennyi aspektusa (tervezés – építési engedélyek – építés stb.) a tagállamok vagy azon projektfejlesztő irányítása alatt áll, akinek a projektet odaítélték.

- b. A petíció benyújtója által a dokumentumban előadottakkal ellentétben a Mont Cenis vonal (amely Chambéry-t köti össze Torinóval) nem kihasználatlan. Voltaképpen egyike azoknak a TEN-T vonalaknak, amelyeken a legnagyobb a naponta áthaladó nemzetközi tehervonatok száma. Ennek ellenére igaz, hogy az elmúlt évtized forgalmi trendjei alulmúlták az előrejelzéseket. E helyzetnek három oka van:
- i. Az Unióban a vasúti teherszállítás piaci részesedése nagymértékben csökkent az elmúlt évtizedekben a vasúti üzemeltetők igen alacsony teljesítményének köszönhetően.
 - ii. A vonalat 1855 és 1870 között építették, és jellemzői mára elavultak (meredek lejtők, korlátozott sugárgörbék, régi villamosítási rendszer...). Ezen túlmenően ezen egyedi jellemzők miatt az üzemeltetési költségek magasak, aminek főleg az az oka, hogy legalább 2, nehezebb vonatok esetében 3 mozdony használata szükséges.
 - iii. Igaz, hogy a vonalon még mindig van valamennyi szabad kapacitás, de a fent említett korlátok miatt lehetetlen egy olyan magas színvonalú vasúti szolgáltatást kialakítani, amely a közúti közlekedéssel az utazás ideje, a hatékonyság és az időbeosztás megbízhatósága tekintetében versenyképes lenne. Ezen túlmenően a vonalon jelenleg fejlesztési munkálatok folynak, amelyek a terhelési nyomtáv (B+-ra) és a biztonság fejlesztésére irányulnak. Ezek a munkálatok lehetővé teszik majd, hogy kombináltabb tehervonatok használják a vonalat, és azt, hogy kifejlessenek egy „gördülő országút” kísérleti projektet. Ez tehát kitölti a mostani helyzet és az új vonal 2020-ban történő üzembe helyezése közti rést.
Ezek a munkálatok a vonal teljesítményének jelentős csökkenését okozták, mivel annak érdekében, hogy a Mont Cenis alagút terhelési nyomtávját fejleszthessék, a munkafázis alatt csak egy pálya bocsátható rendelkezésre. Ez a helyzet legalább 2006 végéig változatlan marad.
- c. Az észak–déli folyosók (amelyek Olaszországot és Észak-Európát Svájcban és Ausztrián keresztül összekötik), összességében nagy mértékű forgalmat képviselnek. Jelenleg azonban, ahogy korábban már kifejtésre került, a legnagyobb (teher-) forgalommal terhelt vonal továbbra is a Frejus. A tragikus baleset, amely 1999 márciusában történt a Mont Blanc alagútban, és amely annak több mint két évre történő lezárását eredményezte, rávilágított Olaszország nagymértékű

sebezhetőségére, mivel az ország a szomszédos országokkal folytatott kereskedelmét főképp a közúti szállításra alapozta. A Lyon-Torinó szakasz része az egyik legnagyobb Kelet-Közép-Európát (átfogóan és nem csak az új tagállamokat figyelembe véve) Nyugat-Európával (Franciaország – Ibériai-félsziget – Brit-szigetek) összekötő folyosónak. Ha az előrelátható forgalmi növekedés csak a közúti szállításnak kedvez, az e területek lakóira és különösen az Alpok völgyeiben lakókra nézve ez súlyos következményeket fog jelenteni a környezetvédelmi és biztonsági kockázatok tekintetében.

A közúti és vasúti közlekedés közti egyensúlyhiány csökkentésének szükségessége – amelyre a 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyv is rámutatott – egyértelműen rávilágított az új vasúti összeköttetések építésének szükségességére (köztük a Lyon–Torinó szakaszon) a vasút versenyképességének fejlesztése érdekében. Az új vonal lehetővé teszi a „gördülő országút” kivitelezését – valószínűleg az Eurotunnel modelljére alapozva – Lyon területéről Milánó külvárosaiba, amely a közúti teherforgalom nyomásának csökkentését célozza az Alpokon átmenő Mont Blanc és Frejus alagutakon.

- d. Az tagállamok a Bizottságnak szolgáltatott információi szerint a helyi hatóságokkal konzultáltak a nyomvonal olaszországi kiválasztásakor. Ez a folyamat az eredeti tervekhez képest néhány módosítást eredményezett.
 - e. A fentiek szerint a Bizottság felelős a TEN prioritásainak meghatározásáért. A vonal útjának kiválasztása és a műszaki lehetőségek továbbra is az érintett tagállamok kizárólagos hatáskörébe tartoznak.
 - f. A petíció benyújtója által említett más projektek helyzete nem ismert a Bizottság számára. Meg kell jegyezni, hogy a közösségi környezetvédelmi jog szigorúan alkalmazandó minden projektre. Amennyiben bizonyítani lehet ennek a jognak az esetleges megsértését, közösségi szinten megfelelő intézkedéseket lehet tenni e helyzet megakadályozására.
 - g. A petíció benyújtója által említett tanulmányokat – különösen a környezetvédelemre vonatkozókat – a projektfejlesztő jelenleg végzi 2001-2006 időtartamra vonatkozó munkaprogramjának keretében.
1. A Közösség jelenleg olyan tanulmányokat finanszíroz, amelyeknek többek között 2006 végére teljesen egyértelmű keretet kell biztosítaniuk ezen az új infrastruktúra építéséhez, beleértve az alábbiakat:
 - műszaki lehetőségek az alagút építéséhez;
 - környezetvédelmi és szennyezés csökkentési intézkedések;
 - magánjogi testületek állami–magán partnerségen keresztül történő esetleges bevonására vonatkozó jogi lehetőségek és pénzügyi terv.

A francia kormány továbbá a 2003. december 18-i legutóbbi CIADT-n (Területrendezési és Területfejlesztési Tárcaközi Bizottság) úgy határozott, hogy a projektet fő prioritásai között tartja, és 2005 végéig a tanulmányozási szakasz megfelelő finanszírozását biztosítja. Ez az álláspont ellentétes a francia gazdasági és közlekedési minisztériumok által elvégzett „közlekedési infrastruktúra pénzügyi ellenőrzésé”-ben kifejezettekkel, amely a Nyugat-Alpok infrastrukturális szükségleteinek csak részleges

és rövid távú értékelésére terjedt ki.

- h. Amint az a 6. pontban kifejtésre került, a közösségi környezetvédelmi jog szigorúan és kivételek nélkül alkalmazandó a projektekre.

A 97/11/EK irányelvvel módosított, az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 85/337/EGK tanácsi irányelv (KHV irányelv) úgy rendelkezik, hogy a tagállamok meghoznak minden olyan intézkedést, amely ahhoz szükséges, hogy az engedély megadása előtt többek között a jellegüknél, méretüknél vagy elhelyezkedésükénél fogva a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektek esetében hatásvizsgálatot végezzenek. Ezeket a projekteket a 4. cikk határozza meg, amely az irányelv I. és II. mellékletére hivatkozik.

A KHV-eljárás szintén magában foglal a nyilvánossággal és a környezetért felelős illetékes hatóságokkal folytatott konzultációkat. E konzultációk és a hatásvizsgálat eredményeit figyelembe kell venni az engedélyezési eljárás során. Az irányelv 7. cikke előír egy eljárást a más tagállamban a környezetre várhatóan jelentős hatást gyakorló projektekre vonatkozóan. Ez az érintett tagállamnak (és az ottani lakosságnak) alapvetően részvételi jogot biztosít a folyamatban levő KHV-eljárása során. Az érintett tagállamok feladata ezen intézkedések végrehajtása pontos módjának meghatározása.

Úgy tűnik, hogy a petíció benyújtói által kifejezett számos aggodalmat a KHV-irányelv szerint mérlegelni kellene, mielőtt az engedély megadásáról határoznak. Ha a KHV-k nem foglaltak volna magukban minden, az irányelv által előírt intézkedést, akkor egyértelmű jogsértésről lenne szó, amit a Bizottság az érintett tagállammal kivizsgálna. A petíció benyújtói által szolgáltatott információk alapján ebben az adott esetben nem lehet megállapítani a KHV-irányelv megsértését. Ha a petíció benyújtói részletes információt nyújtanak be, amely lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy értékelje ezeket az ügyeket a fent említett irányelvek viszonylatában, akkor a Bizottság kivizsgálhatja az ügyet.

- i. Ami a petíció benyújtójának a zajjal kapcsolatos aggodalmát illeti, a környezeti zajról szóló 2002/49/EK irányelv (HL L 189., 2002.7.18.) előírja a tagállamok illetékes hatóságai számára, hogy stratégiai zajtérképeket készítsenek a nyilvánosság számára a környezeti zajnak való kitettség mértékéről és hatásairól történő tájékoztatás érdekében, és hogy cselekvési terveket készítsenek a fő agglomerációk és a fő közlekedési infrastruktúrák – köztük a vasutat is – környéke zajjal kapcsolatos problémáinak kezelése érdekében. A fő vasútvonalak tekintetében (évente több mint 60 000 vonat áthaladása), az első térképeket és cselekvési terveket megfelelően 2007-ben és 2008-ban kell elkészíteni. Míg az irányelv nem határoz meg összehangolt, az egész EU-ra kiterjedő határértékeket a környezeti zajnak való kitettségre vonatkozóan, előírja a szomszédos tagállamok együttműködését a határ menti régiók cselekvési tervei tekintetében.

4. A Bizottságtól kapott válasz: 2005. június 22.

A Bizottság a 2004. szeptember 1–2-i bizottsági ülést követően megvizsgálta a Perino úr által küldött további dokumentumokat.

A dokumentumok a javaslatához szükséges környezeti hatásvizsgálat alkalmazási körére vonatkozóan vetnek fel kérdéseket, utalva az úgynevezett „Venaus” szerviz alagútra, ezért a Bizottság levelet írt az olasz hatóságoknak, hogy további tájékoztatást kérjen, amely lehetővé teszi majd, hogy eldönthessék, hogy az eljárásokat megfelelően alkalmazzák-e.

A Bizottság a parlamenti bizottságot a lehető leghamarabb tájékoztatni fogja tudakozódása eredményeiről.

5. A Bizottságtól kapott válasz: 2006. február 3.

Amint azt az Európai Parlament Petíciós Bizottságához intézett előző közleményében kijelentette, elhatározta, hogy tájékoztatást kér az olasz hatóságoktól a projekt számára készítendő környezeti hatásvizsgálat alkalmazási köréről, különösen tekintettel a „Venaus” forgalmi alagútra.

Az olasz hatóságok a Bizottság kérdésére 2005. augusztus 5-én és szeptember 13-án válaszoltak, tájékoztatást adva a környezeti hatásvizsgálat alkalmazási körére vonatkozó eljárásról (amely a 949/2003 számú petíció témáját képezi) valamint az 523/2004 és a 198/2005 számú petíciókban felvetett kérdésekről (különösen az azbeszt jelenlétére a kivájt sziklákban).

A 2005. szeptember 13-i és augusztus 5-i olasz válaszokat a Bizottság szolgálata megvizsgálja.

Az értékelés eredményéről a Bizottság a lehető leghamarabb tájékoztatja a parlamenti bizottságot.

6. A Bizottságtól kapott válasz: 2006. november 10.

A Petíciós Bizottság 2006. január 25-ei ülését követően a Bizottság érdeklődéssel tanulmányozta a Petíciós Bizottság „tényfeltáró” jelentését. A jelen közleményben a Bizottság pontosításokat kíván tenni a jelentés bizonyos pontjait (a Következtetések 1., 3., 4., 5., 6., és 8 pontjait) illetően, valamint tájékoztatni kívánja a Petíciós Bizottságot az ügyben bekövetkezett legújabb fejleményekről.

- 1. A Petíciós Bizottság által tartott meghallgatás óta pozitív változások történtek az ügyben. A Susa-völgyi „megfigyelőközpont” – amelynek létrehozását 2005. januárjában javasolták - hivatalossá tétele mellett létrehozása mellett a megfigyelőközpontban részes szervezetek első ülésére is sor került 2006. július 4-én. Emellett di Pietro úr, az olasz infrastruktúraügyi miniszter kivonta a projekt olasz területen fekvő szakaszát a „Legge Obiettivo” hatálya alól, ami lehetővé tette a szolgáltatási értekezlet (ez egyesíti az új vonal létrehozásában érdekelt feleket) megnyitását), amelynek első ülésére 2006. augusztus elején került sor. E téren az olasz hatóságok előirányozták egy átfogó környezeti hatásvizsgálat (KHV) elvégzését. Olyan konkrét lépésekről van szó az olasz hatóságok részéről, amelyek teljesen megfelelnek a Petíciós Bizottság kívánságainak.

- 3.,4. és 5. A Lyon-Torino projekt TAV (gyorsvasút) projektként van meghatározva, a jelentés következtetéseiben is. A Bizottság emlékeztetni kíván arra, hogy a projekt vegyes vonal, teherszállítási prioritással. A teherszállítási szempont adja a projekt európai hozzáadott értékét, mivel egy olyan érzékeny területen, mint az Alpok teszi lehetővé a módozatváltást (a tehergépkocsik átirányítását a közutakról a vasútra), ahogy azt a 2001-es közlekedéspolitikai Fehér Könyv előíranyozza.
Válaszul a Susa-völgy lakóitól származó és a Petíciós Bizottság által átvett javaslatra, amely „nagyobb, az európai polgárok számára objektív információk megszerzésének lehetőségét kínáló átláthatóságra” hív fel, Loyola de Palacio asszony azt kérte, hogy független szakértők értékeljék azokat a vizsgálatokat, amelyek az egészségügyi és környezetvédelmi szempontokra vonatkoznak, valamint arra, hogy miért szükséges új vonalat létesíteni a régebbi vonal modernizálása helyett.
A kritikus pontokat, vagyis az azbeszt és rádiumveszélyt illetően a szakértők elemezték az LTF által készített vizsgálatokat, illetve azok módszertanát, olyan megfelelő példákkal összehasonlítva, mint az új svájci vasúti alagutak építése, és arra a következtetésre jutottak, hogy a használt módszertan megfelelő volt, a javasolt intézkedések pedig alkalmasak a munkásokat és a helyi lakosságot érintő egészségügyi kockázatok minimalizálására. A szakértők ugyanakkor azt ajánlják, hogy végezzenek kiegészítő vizsgálatokat az egészségügyi és környezeti garanciák tekintetében, olyan területekre kiterjedően, mint a felszín alatti vizek és a kiásott föld kezelése.
Az új vonal építése, illetve a jelenlegi vonal modernizálása kérdésben a szakértők új, fontos elemeket hoztak be a vitába. A jelenlegi vonal a felszínen fut és áthalad több falun. Az új vonal viszont – annak olaszországi hegyoldalon haladó nemzetközi szakasza tekintetében – csaknem kizárólag alagútban futna, vagyis használata sokkal kevesebb káros hatással járna, mint a jelenlegi nyomvonalé: a nyomvonal 61 kilométeréből 57 alagútban haladna.
- 6. E pont tekintetében három elvet kell szem előtt tartani:
 - a. a transzeurópai hálózatok elsődlegességét a Tanács és az Európai Parlament együttdöntési eljárásban fogadta el (884/2004 határozat);
 - b. a szubszidiaritás elve alapján a projektek kivitelezése, így a nyomvonal és a technikai lehetőségek megválasztása a tagállamok hatáskörébe tartozik.
 - c. Nyilvánvaló ugyanakkor, hogy a környezetvédelem és a közbeszerzési szerződések odaítélése szempontjából ezek a projektek a közösségi jog hatálya alá tartoznak.
- 7. E pont tekintetében a Bizottság hangsúlyozza, hogy a 949/2003. számú petíció következtében a Bizottság saját kezdeményezésére vizsgálatot indított (2005/2157) és tájékoztatást kért az olasz hatóságoktól a projekthez szükséges környezeti hatásvizsgálat terjedelméről, különös tekintettel a „Venaus” szervizalagútra. Az olasz hatóságok 2005. augusztus 5-én válaszoltak a Bizottság megkeresésére, tájékoztatást nyújtva a követett környezeti hatásvizsgálati (KHV) eljárásról (amely a 949/2003. számú petíció tárgyát képezi), illetve az 523/2004 és 198/2005. számú petíciókban felvetett kérdésekről (így a

kivájt sziklák azbeszttartalmáról is). A 2005. augusztus 5-ei és szeptember 13-ai válaszok nem voltak megfelelőek, mivel nem derült ki belőlük, hogy a Venaus alagút környezeti hatásvizsgálatát elvégezték-e. Ezért 2005. november 18-án a Bizottság további tájékoztatást kért az olasz hatóságoktól, a Venaus alagút környezeti hatásvizsgálatáról illetően, illetve az olasz hatóságok által tervezett olyan intézkedésekről, amelyek biztosítják, hogy a maradvány sziklák kezelése a hulladékokra vonatkozó közösségi szabályozással összhangban történik. Az ügyet megtárgyalták az olasz hatóságok és a Bizottság szolgálatai között Rómában, 2006. januárt 27-én tartott megbeszélésen. A megbeszélés során az olasz hatóságok közölték, hogy az olasz kormány 2005. decemberében úgy döntött, hogy új környezeti hatásvizsgálatot kell végezni, amelyik kifejezetten kiterjed a Venaus alagútra. Az új vizsgálat elvégzéséig az alagút építési munkái nem kezdődhetnek meg. Mindezt 2006. február 17-én levélben is megerősítették.

2006. május 29-én a Bizottság újabb levelet intézett Olaszországhoz, amelyben hangsúlyozta a módosított 85/337/EGK irányelv alkalmazásának szükségességét, és kérte Olaszországot, hogy addig semmilyen munkálat se kezdődjön meg, amíg az említett irányelvnek megfelelő, átfogó KHV-ra nem kerül sor. Olaszország 2006. június 28-án visszaigazolta a levél vételét.

Ezen túlmenően a Bizottság megállapítja, hogy a 2002/5170. számú jogsértési eljárásban Olaszország ellen kibocsátott, indokolással ellátott vélemény az olasz jog meg nem felelésére vonatkozik, nem pedig az olasz jogszabályok egyedi ügyekben történő alkalmazására. Ugyanakkor a Bizottság rendszerint nem csak abból a célból alkalmazza az EK-Szerződés szerinti jogait, hogy biztosítsa a környezeti hatásvizsgálati irányelvet átültető olasz jogszabályok megfelelését a közösségi jognak, hanem a célból is, hogy biztosítsa ezen jogszabályok megfelelő alkalmazását egyedi ügyekben. Éppen ez a 2005/2157. számú, a Torino-Lyon projektet érintő ügy tárgya. Amint az a fentiekből kiderült, egyelőre nem állapítható meg a KHV-irányelv megsértése.

Végül pedig a Bizottság hangsúlyozza, hogy a módosított 85/337/EGK irányelv nem azt írja elő, hogy a transznacionális projekteknél egységes transznacionális KHV-t kell végezni, hanem azt, hogy információcserét kell folytatni annak biztosítása érdekében, hogy az információszerzés és a konzultáció, valamint az esetleges határozat, amelyek jellemzőek a KHV eljárásra, figyelembe veszik a szóban forgó projekt országhatárokon átnyúló hatásait.

A közös KHV-t önkéntes alapon lehet végezni, az országhatáron áterjedő környezeti hatások vizsgálatáról szóló Espoo-i Egyezmény részes államai pedig olyan útmutatásokat fogadtak el, amely körvonalazzák, hogy ezt hogyan közelítendő meg. Az önkéntes közös KHV-kra vonatkozó útmutatások az Egyezményt az EU vonatkozásában átültető KHV irányelv tekintetében is alkalmazhatók. A Bizottság hangsúlyozza, hogy a közös KHV hiánya nem jelenti a közösségi jog megsértését.

- 8. A Bizottság hangsúlyozza, hogy folyamatosan megadott minden, a projekt megismeréséhez szükséges tájékoztatást az Európai Parlamentnek, különösen a Petíciós Bizottságnak, különös tekintettel a Petíciós Bizottság tagjainak látogatására a Susa-völgyben. A Bizottság emellett gondosan és részletesen megválaszolt minden, a Lyon-Torino projektet érintő, az Európai Parlament által feltett kérdést, Barrot alelnök

úr pedig személyesen válaszolt a Petíciós Bizottság és a Közlekedési Bizottság kérdéseire., azok 2006. június 20-án tartott együttes ülésén.

Ezen kívül a következtetésekben is megjelenik, hogy „például az eljáró Loyola de Palacio biztos kinevezése és megbízása egyáltalán nem vagy nem megfelelő mértékben került nyilvánosságra.”

A Bizottság, az Európai Parlament és a Tanács a transzeurópai szállítási hálózatok prioritást élvező projektjeit megállapító 2004. április 29-i határozatának (884/2004/EK határozat) 17a. pontjának megfelelően az európai koordinátorok kijelölése előtt konzultált az Európai Parlamenttel. Az Európai Bizottság alelnöke, Jacques Barrot úr 2005. március 8-án levelet küldött Paolo Costa úrnak, a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság elnökének. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság, illetve a Parlament Költségvetési Bizottsága kedvező véleményt adott a hat európai koordinátor kijelöléséről. A Parlament Elnöki Értekezlete megerősítette ezt a véleményt, amely Josep Borell Fontelles úr, az Európai Parlament elnöke 2005. július 12-ei levelében jelent meg. A Bizottság a pontosság okán jelzi, hogy az európai koordinátor feladatának tartalma és felhatalmazása leírásra került a Parlamenttel folytatott konzultáció során. Mindezt figyelembe véve a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az európai koordinátorok kinevezése során széleskörű és átlátható tájékoztatásra került sor.

A hat európai koordinátor kinevezéséről Barrot alelnök egyebek mellett sajtótájékoztatót tartott 2005. július 20-án, az európai koordinátorok részvételével. Erről az eseményről nagy terjedelemben tudósított az olasz média, ahogy azt az országos és regionális sajtóban megjelent nagyszámú cikk tanúsítja.

A 6. sz. kiemelt projekt európai koordinátora, Loyola de Palacio asszony 2005. november 24-én a Susa-völgybe utazott, a helyi hatóságok meghívására. A látogatás során de Palacio asszony találkozott a helyi képviselőkkel, akiknek bemutatta a projekt jelentőségét az európai közlekedéspolitikai szempontjából. 2006. április 24-én ismét találkozott a helyi, regionális és országos hatóságok képviselőivel, akikkel részletesen ismertette a szakértők által a Bizottság részére végzett vizsgálatok eredményeit, annak érdekében, hogy megválaszolja a völgy lakói által a projekt hatásait illetően feltett főbb kérdéseket.

Ezenkívül a Bizottság 2006. szeptember 13-án közleményt fogadott el, amely bemutatja a hat európai koordinátor egyéves tevékenységét követő jelentéseket, köztük de Palacio asszonyét is, amely kitér a projekt alakulására is.

7. A Bizottságtól kapott válasz a 949/2003., 523/2004., 198/2005. és 786/2007. számú petíciókra vonatkozóan: 2009. szeptember 25.

2009 augusztusában az új Lyon–Torinó vasúti összeköttetés munkálatai továbbra is az előkészületi szakaszban voltak. Egyelőre sem Franciaországban, sem pedig Olaszországban nem kezdődtek meg magával az alagúttal kapcsolatos építési munkálatok. A műszaki munkálatok előkészületi szakaszának lezárása néhány további előkészítő vizsgálatot igényel, ideértve pár újabb környezeti hatásvizsgálat elvégzését. Az alagút építési szakaszával kapcsolatos előkészületek részét képezi négy feltáró alagút is, három a francia, egy pedig az olasz oldalon. A három franciaországi feltáró alagút közül kettő már elkészült, az utolsót pedig idén ősszel fejezik be. Az olaszországi feltáró alagút munkálatai még nem kezdődtek meg, mivel egyelőre nem született hivatalos megállapodás az alagút olaszországi nyomvonalát illetően. Az olaszországi feltáró alagút mélyépítési munkálatai valószínűleg 2010 első felében kezdődhetnek meg.

