



TRANSZEURÓPAI HÁLÓZATOK – IRÁNYMUTATÁSOK

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) megtartja az először a Maastrichti Szerződésben említett transzeurópai hálózatokat (TEN) a közlekedési, energiaipari és távközlési ágazatokban az összes uniós régió összekapcsolása érdekében. E hálózatok olyan eszközök, amelyeknek hozzá kell járulniuk a belső piac és a foglalkoztatás növekedéséhez, tiszteletben tartva a környezetvédelmi és a fenntartható fejlesztési célkitűzéseket. 2013 végén alapvetően átalakult a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T).

JOGALAP

Az EUMSZ 170–172. cikke és az energia tekintetében a 194. cikk (1) bekezdésének d) pontja.

Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1315/2013/EU rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről.

CÉLKITŰZÉSEK

A Maastrichti Szerződés azzal a feladattal bízta meg az EU-t, hogy a közlekedés, a távközlés és az energiaipar területén transzeurópai hálózatokat hozzon létre és fejlesszen ki annak érdekében, hogy elősegítse a belső piac fejlődését, a gazdasági és társadalmi kohézió megerősödését, valamint a szigeteknek, a tengerparttal nem rendelkező területeknek és a peremterületeknek az Unió központi területeivel történő összekapcsolását, illetve az EU és a szomszédos harmadik országok területeinek közelítését.

EREDMÉNYEK

A. Általános iránymutatások és elképzelések

A Bizottság 1993-ban beterjesztett, a növekedésről, a versenyképességről és a foglalkoztatásról szóló fehér könyve hangsúlyozta, hogy a transzeurópai hálózatok alapvető fontosságúak a belső piac, de különösen a munkahelyteremtés szempontjából, nemcsak magának az infrastruktúrának a kiépítése során, hanem ezt követően a gazdasági fejlődésben betöltött szerepe révén is. Az Európai Tanács 1994-ben tartott korfui és esseni ülésein a közlekedésre vonatkozóan 14, az energiaágazatra vonatkozóan pedig 10 kiemelt projektet hagytak jóvá.



B. Ágazati jogszabályi intézkedések

1. Közlekedés

a. Az 1996. évi iránymutatások

A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK határozat kijelölte a teljes hálózat általános paramétereit. A határozat minden egyes közlekedési módra vonatkozóan megállapította a hálózatok jellemzőit, valamint a támogatható közös érdekű projekteket és a kiemelt projekteket. Továbbá hangsúlyt kaptak a környezetbarát közlekedési módok, különösen a vasúti projektek. A TEN-T lefedi az EU egész területét, valamint kiterjedhet az Európai Szabadkereskedelmi Társulás országaira, továbbá délkelet-európai és a földközi-tengeri partnerországokra is. Kezdetben magában foglalta az Európai Tanács esseni ülésén elfogadott tizennégy közös érdekű projektet. A tengeri kikötők, belvízi kikötők és a kombinált árufuvarozási terminálok tekintetében a TEN-T iránymutatások módosításáról szóló, 2001. május 22-i 1346/2001/EK határozat kiegészítette a valamennyi közlekedési módra kiterjedő közösségi közlekedésfejlesztési tervet.

b. A 2004. évi TEN-T iránymutatások felülvizsgálata

Az EU 2004-ben és 2007-ben történt bővítése, valamint elsősorban a határokon átnyúló szakaszokkal kapcsolatos komoly késedelmek és finanszírozási problémák a TEN-T iránymutatások alapos felülvizsgálatát eredményezték. A kiemelt projektek száma 30-ra bővült, amely projektek mindegyikének meg kellett felelnie az európai környezetvédelmi jogszabályoknak. Az egyes tengeri kapcsolatok hatékonyabbá tételére, és a rövid távú tengeri közlekedési járatok vasútvonalakkal történő integrálására a „tengeri gyorsforgalmi utak” új fogalmának bevezetésére került sor.

2005-ben „európai koordinátorokat” neveztek ki a különösen fontos projektekhez, hogy közvetítői szerepet töltsenek be a nemzeti döntéshozó hatóságokkal, a közlekedési eszközök üzemeltetőivel és használóival, valamint a civil társadalom képviselőivel fenntartott kapcsolatok során. 2006 októberében létrehozták az Európai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatalát (TEN-TEA), amelynek feladata, hogy műszaki és pénzügyi téren előkészítse és nyomon kövesse a Bizottság által kezelt projektekre vonatkozó határozatokat.

c. A 2013. évi felülvizsgálat: integrált hálózat, kétrétegű struktúrák (törzs-/átfogó hálózat) és TEN-T folyosók

Az uniós közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos új politika célja, hogy az összes tagállamban integrált hálózattá alakítsa át az európai közutak, vasutak, belvízi utak, repülőterek, belvízi és tengeri kikötők és vasúti-közúti terminálok összehangolatlan halmazát. Az ilyen típusú átfogó közlekedési infrastruktúra hiánya komoly akadályt jelent a belső piac zökkenőmentes működésére nézve. E hálózat létrehozásához több ezer olyan projekt előkészítésére és végrehajtására van szükség, amelyek célja a meglévő szűk keresztmetszetek felszámolása, a hiányzó kapcsolatok kialakítása és a különböző közlekedési módok, valamint a regionális és a nemzeti közlekedési infrastruktúrák közötti interoperabilitás javítása. A TEN-T infrastruktúra fejlesztési prioritásai között szerepel továbbá innovatív technológiai megoldások alkalmazása,



amelyek alapvető szerepet töltenek be a közlekedés átalakításában, hogy az mindenki számára elérhető legyen, és hogy egy biztonságosabb, fenntartható, alacsony széndioxid-kibocsátású és energiahatékony rendszer jöhessen létre.

Az uniós közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos új politika az EU közlekedési útvonalai tekintetében első alkalommal alakít ki egy átfogó (az összes uniós régió összekapcsolását biztosító) hálózatot és egy (az átfogó hálózat stratégiai szempontból legjelentősebb elemeiből álló) törzshálózatot magában foglaló kétrétegű struktúrát. Az átfogó hálózatról szóló projekteket 2050 végéig véglegesíteni kell, míg a törzshálózat részét képező projekteknél 2030 végéig meg kell felelniük a TEN-T kritériumoknak.

Ezen kívül a törzshálózathoz kapcsolódó projektek összehangolt megvalósításának elősegítése érdekében új szakpolitikai eszközként a kilenc legfontosabb multimodális folyosó kialakítására is sor került. E folyosók célja, hogy a törzshálózat fejlesztéséhez szükséges források összefogásához a köz- és magánszereplőket összekapcsolják. A folyosók hatékony és eredményes kialakításának biztosítása érdekében minden folyosó támogatását egy európai koordinátor végzi.

A TEN-T politika a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztésére, valamint az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS) megvalósítására is összpontosít. A fenti két fellépés támogatására további két európai koordinátor kinevezésére került sor, akik a két projekt összehangolt végrehajtásáért felelnek. 2015-ben a két európai koordinátor munkatervet készített a tengeri gyorsforgalmi utakra és az ERTMS-re vonatkozóan. E munkatervet – figyelembe véve a projektek végrehajtása során elért eredményeket – rendszeresen frissíteni kell. Ezen túlmenően a törzshálózat végrehajtásának átfogó felülvizsgálatára a tervek szerint 2023-ban kerül sor.

2014-ben az Európai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatalának neve Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökségre változott. Amellett, hogy az Ügynökség továbbra is folytatja a 2007–2013-as TEN-T és Marco Polo programok végrehajtását, feladatai közé tartozik az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) és a „Horizont 2020” keretprogram egyes részeinek technikai és pénzügyi igazgatása is; ez utóbbi egy másik olyan uniós program, amely többek között az intelligens, környezetbarát és integrált közlekedés területén támogatja a kutatást (a transzeurópai hálózatok finanszírozásáról lásd [3.5.2.](#)).

d. Felkészülés a TEN-T következő felülvizsgálatára

2018 szeptemberében a Bizottság nyilvános konzultációt indított, hogy megvizsgálja az iránymutatások hatálybalépése óta a TEN-T végrehajtása terén eddig elért eredményeket. Az értékelés a TEN-T felülvizsgálatának előkészítését szolgálja, és célja a TEN-T politika hatékonyságának értékelése az alternatív üzemanyagok, a digitalizáció és a multimodális közlekedés terén. A Bizottság 2020. október 19-én elfogadott, 2021. évi [munkaprogramja](#) szerint a TEN-T-ről szóló rendelet felülvizsgálatát 2021 harmadik negyedévére tervezik.

2. Energiaipar

a. Az 1996. évi iránymutatások

Az 1994-es essen-i csúcstalálkozón több energiaprojekt is kiemelt szerepet kapott. Az 1996. június 5-i 1254/96/EK határozat több iránymutatást is megfogalmazott a



transzeurópai energiahálózatokra (TEN-E) vonatkozóan, amelyek célja az volt, hogy lehetővé váljon az Európai Unió számára a támogatható, közös érdekű projektek meghatározása, és elősegítsék az ezek megvalósításához kedvező környezet megteremtését, illetve megállapítsák a villamosenergia-ágazatra vonatkozó ágazati célkitűzéseket.

b. A jelenlegi iránymutatások

A 2006. szeptember 6-i 1364/2006/EK határozat a transzeurópai energiahálózatok naprakésszé tétele érdekében új iránymutatásokat vezetett be, így az 1996-os és 2003-as korábbi iránymutatásokat hatályon kívül helyezte. A jelenlegi célkitűzések közé tartozik az ellátási források diverzifikálása, az ellátás biztonságának növelése a nem uniós országokkal (a csatlakozó országokkal, a földközi-tengeri, fekete-tengeri és Kaszpi-tengeri, közel-keleti és perzsa-öbölbeli egyéb országokkal) való kapcsolatok javítása révén, az új tagállamok energiahálózatainak a transzeurópai energiahálózatokba való integrálása, valamint a szigetek, a tengerparttal nem rendelkező területek és a peremterületek hozzáféréseinek biztosítása a transzeurópai energiahálózatokhoz.

Az EU meghatározta az uniós finanszírozásból támogatható projekteket, és három kategóriába sorolta azokat: közös érdekű projektek, amelyek a villamosenergia-hálózatokra és a gázra vonatkoznak, és a lehetséges gazdasági megvalósíthatóságot tükrözik; kiemelt projektek, amelyeket az uniós pénzeszközök odaítélésekor előnyben kell részesíteni; és az európai érdekű projektek, amelyek szintén kiemelték, határokon átnyúló jellegűek, illetve jelentős hatásuk van az államok közötti átviteli kapacitásra.

Az e területen eszközölt fellépéseknek a következő – a fenntartható fejlődés célkitűzéseivel összeegyeztethető – prioritásokat kell szem előtt tartaniuk: a) megújuló energia alkalmazása, és az ezt előállító létesítmények közötti összeköttetések javítása; b) hatékonyabb technológiák használata, amelyekkel minimálisra lehet csökkenteni az energiaszállítással összefüggő veszteségeket és környezeti kockázatokat; c) energiahálózatok kialakítása a szigeti és a peremterületeken az energiaforrások diverzifikálásának előnyben részesítése révén; és d) a meglévő uniós hálózatok, valamint az új tagállamok és harmadik országok hálózatai interoperabilitásának biztosítása. A határozat I. melléklete 32 európai érdekű projektet határoz meg a villamos energiára és 10 európai érdekű projektet a gázra vonatkozóan, míg a II. és a III. melléklet 164 projektet sorol fel a villamos energia területén és 122 projektet a gáz területén.

A 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó pénzügyi keretben 155 millió eurót különítettek el a transzeurópai energiahálózatok számára. 2007-ben négy európai koordinátort neveztek ki.

Az EUMSZ energiáról szóló új címe (a 194. cikk (1) bekezdésének d) pontja) szilárd jogalapot teremt az energiahálózatok összekapcsolásának előmozdításához.

3. Távközlés

Az 1995. november 9-i 2717/95/EK határozat iránymutatásokat határozott meg az EURO-ISDN (integrált szolgáltatások digitális hálózata) transzeurópai hálózatként történő fejlesztésére vonatkozóan. A határozat egy jövőbeni uniós



szélessávú távközlési hálózat reményében megállapította az EURO-ISDN-en alapuló szolgáltatások fejlesztésével kapcsolatos célkitűzéseket, prioritásokat és közös érdekű projekteket.

Az 1997. június 17-i 1336/97/EK határozat a transzeurópai távközlési hálózatokra (TEN-Telecom) vonatkozó iránymutatásokat fogalmazott meg. Ez a határozat meghatározta a tervezett intézkedések célkitűzéseit, prioritásait és főbb vonalait. Az elfogadott prioritások közé tartoztak a gazdasági és társadalmi kohéziót elősegítő alkalmazások, valamint az alaphálózatok, különösen a műholdas hálózatok kiépítése. Ezeket az iránymutatásokat némileg módosította a 2002. július 12-i 1376/2002/EK határozat.

A szóban forgó iránymutatások meghatározták a közös érdekű projekteket, valamint a kiválasztásukra vonatkozó eljárást és ismérveket. Az eTEN közösségi program – az eEUROPE 2005 cselekvési program (információs társadalmat mindenkinek) kulcsfontosságú eszközeként – az EURO-ISDN program folytonosságába illeszkedett. A 2006-ban befejezett program célja az volt, hogy támogassa a távközlési hálózatokon alapuló szolgáltatások transzeurópai kialakítását. Az uniós beruházások jelenleg a meglévő hálózatok korszerűsítésére összpontosítanak.

AZ EURÓPAI PARLAMENT SZEREPE

A Parlament határozottan támogatta a TEN-re irányuló politikákat, és rendszeresen felhívta a figyelmet a kiemelt projektek végrehajtásában jelentkező késedelmekre, valamint kérte a megvalósításukhoz szükséges szigorú ütemtervek kidolgozását, és felhívta a tagállamokat, hogy növeljék a felhasználható költségvetési forrásokat – különösen a TEN-T hálózat tekintetében. A Parlament elérte, hogy elsőbbséget kapjon azon projektek előmozdítása, amelyek esetében már egyértelműen bebizonyosodott, hogy „európai hozzáadott értékkel” bírnak, kedvező és hosszú távú hatást gyakorolnak a környezetre és a foglalkoztatásra, és amelyek – különösen a vasúti és kombinált szállítás terén – a szűk keresztmetszetek felszámolását segítik elő.

Azzal, hogy a Parlament 2007. július 12-én elfogadta a „Tartsuk mozgásban Európát! Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című, saját kezdeményezésű jelentését^[1], mérleget készített, és új célkitűzéseket határozott meg, elsősorban a TEN teljes hálózatának kiépítésére vonatkozóan, hogy (az „intermodális megközelítéssel”) a legjobban ki lehessen használni az összes közlekedési módot, valamint azért, mert a közlekedés környezeti hatásának csökkentéséhez a különböző közlekedési módok közötti egyensúly újbóli átszervezésére („forgalomátterelés”) van szükség. A Parlament ösztönözte a vonat-, az autóbusz- és a tengeri közlekedést, amelyek piaci részesedése még mindig alacsony.

Továbbá a TEN-T politika jövőjét tárgyaló zöld könyvről szóló^[2], 2009. április 22-i állásfoglalásában a Parlament ismét kérte a vasút (különösen az áruszállítás esetében), a kikötők, a fenntartható – tengeri és belvízi – hajóutak és a hátszágokkal való kapcsolatuk, valamint az infrastruktúrákat az új tagállamokkal és a harmadik országokkal összekötő intermodális csomópontok előnyben részesítését. E tekintetben

[1]HL C 175. E, 2008.7.24., 556. o.

[2]HL C 184. E, 2010.7.8., 35. o.



a Parlament támogatja a TEN-T kiterjesztését az európai szomszédságpolitikában (ENP) részt vevő országokra és a földközi-tengeri térség partnerországaira.

A Parlament az elmúlt 15 évben részt vett a TEN-T-vel kapcsolatos, egymást átfedő jogszabályok felülvizsgálatában. A Parlament a rendes jogalkotás keretében a Tanáccsal együtt elfogadta a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó iránymutatások egységes szerkezetbe foglalásáról szóló, 2010. július 7-i 661/2010/EU határozatot. Ennek keretében hatályon kívül helyezték az 1692/96/EK, az 1346/2001/EK és a 884/2004/EK határozatokat, és új mellékletet illesztettek be, amely tartalmazza a 27 tagállam térképét, és a hálózat valamennyi tagállamban történő kialakítására vonatkozó céldátumokat.

A Parlament 2013. november 19-én a pontos célkitűzésekre és a megnövelt uniós finanszírozásra alapozva jóváhagyta az új TEN-T iránymutatásokat, és világos jövőképet vázolt fel a közlekedési törzshálózat és egy átfogó hálózat kialakításával kapcsolatosan, melyek kialakításának céldátuma 2030, illetve 2050. A Parlament ragaszkodott többek között ahhoz, hogy a projektek kiválasztásának alapja az uniós hozzáadott érték legyen (amely a közlekedési összeköttetések és a forgalomáramlások jelentős és mérhető javulását eredményező szakpolitikai döntésekből és/vagy pénzügyi beavatkozásból fakad). A Parlament továbbá rámutatott arra, hogy számszerűsített előzetes értékelésként szükség van olyan, harmonizált módszertanon alapuló „társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzésre”, amely meghatározza egy projekt vagy program értékét. A Parlament szerint a módszertannak figyelembe kell vennie minden társadalmi, gazdasági és környezetvédelmi hasznot és költséget, továbbá a jóléthez való hozzájárulás mutatójaként is szolgálnia kell.

A TEN-T rendelet (1315/2013 rendelet) 2013 végi hatályba lépését követően a Parlament továbbra is támogatta a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztését. A Parlament „A közlekedésről szóló, 2011-es fehér könyv végrehajtása: számvetés és a fenntartható mobilitás felé vezető út” című, 2015. szeptember 9-i állásfoglalásában^[3] kiemelte, hogy a közlekedés fontos a gazdaság és uniós lakosok mobilitása szempontjából, ugyanakkor hangsúlyozta az infrastruktúrába történő beruházás szükségességét is. A Parlament véleménye szerint a TEN-T kiépítése egy fenntartható és hatékony uniós közlekedési rendszer előfeltétele, amelyet az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, valamint az Európai Stratégiai Beruházási Alap révén kell felfrisseníteni.

A Bizottság 2018-ban rendeletjavaslatot terjesztett elő a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának előmozdítására irányuló intézkedések egyszerűsítéséről. A Parlament 2019 februárjában első olvasatban elfogadta határozatát ([2018/0138\(COD\)](#)). A Tanács 2019. december 2-án általános megközelítést alakított ki. 2020. június 8-án a Parlament és a Tanács végleges kompromisszumos szövegről állapodott meg, amelyet még mindkét intézménynek hivatalosan jóvá kell hagynia.

Ariane Debyser / Frédéric Gouardères
02/2021

[3]HL C 316., 2017.9.22., 155. o.

