

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Plenárisülés-dokumentum

A6-0224/2009

3.4.2009

JELENTÉS

a TEN-T hálózat jövőjéről szóló zöld könyvről
(2008/2218(INI))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Eva Lichtenberger

TARTALOMJEGYZÉK

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY	3
INDOKOLÁS	11
VÉLEMÉNY A REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL	12
A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE.....	16

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

a TEN-T hálózat jövőjéről szóló zöld könyvről (2008/2218(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel a 2009. február 4-i „Zöld könyv a területi kohézióról: TEN-T: Szakpolitikai felülvizsgálat” című bizottsági közleményre (COM(2009)0044),
 - tekintettel az európai gazdasági fellendülés tervéről szóló, 2008. november 26-i bizottsági közleményre (COM(2008)0800),
 - tekintettel a Tanácsnak a szállítmányozás környezetbaráttá tételéről hozott következtetéseire, ahogyan azokat a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács 2008. december 8–9-i ülésén elfogadta,
 - tekintettel a „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára – Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata” című 2006. június 22-i bizottsági közleményre (COM(2006)0314),
 - tekintettel a 2008. január 23-i, a „2020-ra 20-20% – Az éghajlatváltozásból származó lehetőségek Európa számára” című bizottsági közleményre (COM(2008)0030),
 - tekintettel a 2007. október 18-i, „A teherfuvarozási logisztikáról szóló cselekvési terv” című bizottsági közleményre (COM(2007)0607),
 - tekintettel a 2008. május 14-i, a 2007–2013-as programozási időszakra vonatkozó kohéziós politikai stratégiákról és programokról folytatott tárgyalások eredményeiről szóló bizottsági közleményre (COM(2008)0301),
 - tekintettel a 2009. január 20-i, a transzeurópai közlekedési hálózat iránymutatásainak 2004–2005 között történt végrehajtásáról szóló bizottsági jelentésre (COM(2009)0005),
 - tekintettel a lisszaboni stratégiáról szóló 2009. március 11-i állásfoglalására¹,
 - tekintettel az „Európai teherszállítási politika: a fenntartható mobilitás kulcsa” című, 2007. szeptember 5-i állásfoglalására²,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére (A6-0224/2009),
- A. mivel a TEN-T politika politikai meghatározása – ahogyan ezt a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i

¹ Elfogadott szövegek, P6_TA(2009)0120.

² HL C 187E., 2008.7.24., 154. o.

1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat¹, illetve a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról szóló, 2004. április 29-i 884/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozat² ismerteti – egy 30, főként nemzeti érdekek ihlette, elsőbbséget élvező projektet tartalmazó „kívánságlistát” eredményezett,

- B. mivel javítani kell a vasúti és tengeri teherszállítás közötti teherszállításhoz viszonyított külső versenyképességét az autópályák, a tengeri útvonalak és a vasúti teherszállítási folyosók kiegyensúlyozott igénybevétele érdekében,
- C. mivel a 30 elsőbbséget élvező projekt nyomán a Bizottság a 2007–2013-as pénzügyi keretből 20 000 000 000 eurós támogatást javasolt a transzeurópai közlekedési hálózat egészére, amely végül a Tanács nyomatékos kérésére 8 000 000 000 euróra csökkent, amelyből csak 5 300 000 000 euró jutna az elsőbbségi projektek megvalósítására,
- D. mivel az Európai Unió köztudottan képtelen megfelelni a TEN-T hálózatok finanszírozása tekintetében a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló, 2007. június 20-i 680/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben³ lefektetett szabályoknak, ami bizonytalanságot kelt a projektek finanszírozásának tervezése terén,
- E. mivel meg kell erősíteni a Bizottság azon képességét, hogy folytassa azokat a főbb, határokon átnyúló projekteket – különösen a vasúti ágazatban –, amelyek az érintett tagállamok között folyamatos és szorosabb együttműködést igényelnek, finanszírozásuk több évre kiterjed és időben túlnyúlnak a többéves pénzügyi kereten,
- F. mivel a fent említett, 2008. május 14-i bizottsági közleményhez csatolt mellékletek szerint a közlekedési projektekre szánt előirányzatok 49%-át utakra, 31%-át vasutakra és 9%-át városi közlekedésre fordítják, ám az nem derül ki egyértelműen, hogy mely konkrét projekteket társfinanszírozzák,
 - 1. elismeri, hogy az uniós szállítási infrastruktúrapolitika kidolgozására irányuló első erőfeszítéseknek – az Európai Iparosok Kerekasztala (ERT) során „hiányzó kötelékek” ihletése mellett – „A közös közlekedési politika fejlődésének jövője” című, 1992. december 2-i bizottsági közlemény adott lendületet, „a gazdasági növekedés, versenyképesség és foglalkoztatás megvalósításával” indokolva ezt, a próbálkozásokat helyes útra pedig Karel Van Miert egykori közlekedési biztos terelte; megjegyzi, hogy a közösségi pénzügyi támogatás transzeurópai hálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól szóló, 1995. szeptember 18-i 2236/95/EK tanácsi rendelet⁴ és a 884/2004/EK határozat a fent említett célok elérésére törekedett; továbbá felhívja a figyelmet arra, hogy Loyola de Palacio alelnök, energia- és közlekedésügyi biztos is ösztönözte e politikát;
 - 2. úgy véli, hogy a TEN-T koordinátorok jelentései a további koordinációhoz és a

¹ HL L 15., 1997.1.17., 1. o.

² HL L 167., 2004.4.30., 1. o.

³ HL L 162., 2007.6.22., 1. o.

⁴ HL L 228., 1995.9.23., 1. o.

legfontosabb projektek közül kiválasztott korlátozott számú projekt integrálásához szolgáltatóknak érdekes példát; ezért kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy folytassák a már futó elsőbbségi projektek megerősítésére irányuló erőfeszítéseiket. A közép- és hosszú távú beruházást folytatni kell a teljes hálózat kiépítése céljából;

3. üdvözli a fent említett, 2009. február 4-i bizottsági közlemény korai előterjesztését, amelynek célja az EU szállítási infrastruktúrája, illetve a TEN-T politika alapos felülvizsgálata a szállítás, a határokon átnyúló mobilitás, a pénzügyek, a gazdaság, a szociális helyzet, a biztonság és a környezetvédelem terén felmerülő jelenlegi és jövőbeni kihívások tükrében;
4. e tekintetben nem látja értelmét a „TEN-T fogalmi pillér” homályos fogalma bevezetésének, mivel az túlterhelné a prioritási listát; a Bizottság célkitűzése ellenére egy kifejezetten fogalmiként megjelenő pillér nem képes javítani a TEN-T politika hitelességét, amely sokkal inkább konkrét projektek kidolgozásában rejlik;
5. ezért egyetért azzal, hogy egységesebb és integráltabb hálózati szemléletet kell kialakítani, amely az utas- és teherszállítás által támasztott, intermodális kapcsolatok iránti igényt tükrözi; ezért hangsúlyozza, hogy elsőbbséget kell tulajdonítani a vasútnak, a kikötőknek, a fenntartható tengeri és belvízi utaknak és hátszági összeköttetéseknek vagy az új tagállamokkal és azokon belül létrejövő infrastrukturális kapcsolatokban található, a különböző közlekedési módozatokat összekapcsoló csomópontoknak, és hogy különös figyelmet kell fordítani a határokon átnyúló közlekedési útvonalakra, valamint a repülőtereket és a tengeri kikötőket nagyobb mértékben integrálni kell a transzeurópai hálózatokba; hangsúlyozza, hogy figyelmet kell fordítani a polgári közlekedés és a teherszállítás eltérő, ám egymást kiegészítő igényeire; javasolja a tagállamoknak és a regionális hatóságoknak, hogy javítsák a közbelső állomások és a helyi összekapcsolódások TEN-T-hez való kapcsolatát a peremhelyzettel összefüggő költségek minimálisra csökkentése érdekében;
6. kéri a Bizottságot, hogy kiemelten támogassa azokat az elsőbbségi projekteket, amelyek keretében intermodális csatlakozásokat és kölcsönösen következetesen átjárható rendszereket magában foglaló, több tagállamon áthaladó útvonalak létesülnek; hangsúlyozza, hogy a gazdasági térségeknek ezen elsőbbségi projektek mentén történő összekapcsolása nemzeti feladat;
7. örömmel veszi tudomásul, hogy a környezetkímélő közlekedési formák a listára került elsőbbségi projektek aránytalanul nagy részét teszik ki; ezzel összefüggésben kéri a Bizottságot, hogy biztosítsa ezen arány fenntartását a jövőben is, amikor a projektek végrehajtására kerül a sor;
8. hangsúlyozza, hogy az európai infrastrukturális politikába be kell építeni az éghajlatvédelmet és valamennyi közlekedési mód fenntartható fejlesztését annak érdekében, hogy megfeleljen a CO₂-kibocsátás csökkentésére irányuló uniós célkitűzéseknek;
9. kéri a Bizottságot, hogy biztassa arra a tagállamokat, hogy a TEN-T projektekkel kapcsolatos döntéshozatali és tervezési folyamatokba építsék be az olyan európai környezetvédelmi jogszabályokat, mint a Natura 2000, a SEA, a levegőminőségi irányelv,

a vízügyi keretirányelv, a madarakról és az élőhelyekről szóló irányelvek, valamint az Európai Környezetvédelmi Ügynökség által elkészítendő, a közlekedésre és a környezetre vonatkozó mutatókat tartalmazó TERM-jelentések (közlekedési és környezeti jelentéstételi mechanizmus);

10. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az európai szállítási infrastruktúrára vonatkozó politika szempontjából számottevő tényezőként vegye figyelembe az olyan új fejleményeket, mint a pénzügyi világválság, a demográfiai változások, az EU bővülése, az új szomszédos országok, valamint a keleti és mediterrán országokkal való élénk kapcsolatok;
11. kéri a Bizottságot, hogy tegyen fokozottabb erőfeszítéseket a területfejlesztés (az Európai Unió területfejlesztési menetrendje, valamint a területi kohézió elve) és a közlekedéspolitikai tervezés európai összehangolásának javítására a régiók elérhetőségének a régiók közötti hálózatok fejlesztése révén történő javítása figyelembe vételével; tekintetbe kell venni a hegyvidéki, partvidéki vagy szigeteken fekvő, központi, periférikus, és más jellegű, határ menti területek közötti óriási különbségeket, valamint a városi mobilitási rendszerekbe való jobb integrálásuk szükségességét;
12. kéri a bizottságot, hogy különösképp helyezze előtérbe a fő vasúti, közúti és belvízi útvonalakra vonatkozó kulcsfontosságú projekteket annak érdekében, hogy biztosítsa az új tagállamokkal és a harmadik országokkal való határokon átnyúló összeköttetéseket;
13. ezzel összefüggésben azt javasolja, hogy az Európai Területfejlesztési Tervet (ETFT) használják a tervezés alapjaként, és az Európai Területrendezési Megfigyelő Hálózat (ESPON) által elkészített, rendelkezésre álló tanulmányokat használják a közlekedésfejlesztésre vonatkozó tudományos, tervezésközpontú háttér-információkként;
14. hangsúlyozza, hogy mind a lisszaboni stratégia, mind a fellendülési terv céljait fel kell használni a TEN-T-politikák kidolgozása során, hiszen az e politikák nyújtotta mobilitás, hozzáférhetőség és logisztika kulcsfontosságú az EU versenyképessége és a területi kohézió szempontjából;
15. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a zöld folyosók, vasúti teherszállítási hálózatok, az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS) folyosói, a tengeri gyorsforgalmi utak, pl. a rövid távú tengeri szállításra használt útvonalak, a korlátozott kapacitású, meglévő belvízi útvonalak vagy az elégtelen kapacitással rendelkező zsilipek, szárazföldi kikötők, logisztikai platformok, városi közlekedési csomópontok, a TEN-T hálózatnak az európai szomszédsági program országaira való tervezett kibővítésének valamint a keleti és mediterrán országoknak egy intermodális TEN-T koncepcióba való integrálásával dolgozzanak ki egy kevésbé környezetkárosító, kisebb olajfogyasztással járó és biztonságosabb szállítási módok igénybe vétele érdekében tervezett fellépéseken alapuló, a különböző közlekedési módozatokat összekapcsoló TEN-T koncepciót; ezen túlmenően kéri, hogy biztosítsák a jelenlegi és a jövőbeni TEN-T keretrendszer és a vasúti teherszállítási folyosókra vonatkozó jogalkotási javaslatok egységességét;
16. megjegyzi, hogy a legutóbbi kutatások szerint az európai infrastrukturális alapok mindössze 1%-át fordították eddig belvízi útvonalakra; úgy véli, hogy elegendő európai támogatásra van szükség az európai belvízi infrastruktúra fejlesztéséhez annak érdekében,

hogy ki lehessen használni a belvízi hajózás mint fenntartható és megbízható közlekedési mód teljes potenciálját;

17. kéri a Bizottságot, hogy a hálózat hatékonyságának növelése és a szállítás meggyorsítása érdekében törekedjen a vasúti teherszállítás intenzívebb bővülésének biztosítására;
18. ezzel kapcsolatban üdvözli a versenyképes áru fuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot (COM(2008)0852) és a fent említett, 2007. október 18-i bizottsági közleményt;
19. hangsúlyozza az intermodális szállítás területén az információmegosztás lehetővé tételének fontosságát, az immateriális és a materiális infrastruktúrák (informatikai hálózatok, pl. ERTMS/RIS/ITS/SESAR/Galileo) közötti kapcsolatok előmozdítása és támogatása, az interoperabilitás javítása, a gördülőállomány (vonatokra telepített ERTMS hardver és szoftverállomány, továbbá a tehervagonok zajcsökkentésének) javítása, a zöld logisztika, a különböző közlekedési módozatokat összekapcsoló csatlakozások és csomópontok, a decentralizált, háztól-házig tartó szállítási szolgáltatások, valamint a mobilitásirányítás előmozdítása érdekében;
20. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy harmonizált és szabványos intelligens közlekedési rendszereket fejlesszenek ki a TEN-T hálózat számára annak érdekében, hogy hatékonyabb, gördülékenyebb, biztonságosabb és környezetkímélőbb közlekedési irányítással rendelkezünk;
21. javasolja, hogy javítsák a TEN-T végrehajtását azáltal, hogy a TENtec információs rendszerhez hasonló rendszerek révén biztosítják az információhoz való jobb hozzáférést, létrehozva egy, a küszöbértékek meghatározását és a legjobban bevált gyakorlati megoldások cseréjét magában foglaló nyílt koordinációs módszert;
22. kiemeli, hogy a TEN-T projektekben már működő infrastruktúra hatékonyságát mielőbb fokozni kell – különösen azokban az esetekben, ahol az ilyen projektek végrehajtása már elkezdődött –, hogy a folyosók már rövid távon életképesebbek és hatékonyabbak legyenek, ahelyett, hogy ölbe tett kézzel várjuk az e folyosókra irányuló hosszú távú „mega-projektek” megvalósulását;
23. támogatja a TEN-T kialakítására a zöld könyvben javasolt „C” változatot, vagyis azt a kétrétegű megközelítést, amelyet a jelenlegi TEN-T térképekre épülő átfogó hálózat, és egy „maghálózatot” alkot, mely utóbbi még meghatározásra vár, és elsősorban vasúti, fenntartható vízi útvonalakat és kikötőket, valamint a logisztikai központokkal való összekapcsolásukat foglalja magában;
24. támogatja a „maghálózat” koncepcióját, amely egy földrajzi pillérből és egy fogalmi pillérből áll, ahol is a „fogalmi pillér” olyan kritériumokat és célokat tartalmaz, amely lehetővé teszi, hogy a projekteket, folyosókat és a hálózat részeit időbeli rugalmassággal lehessen meghatározni, és ne mereven, a költségvetési időszak elején a teljes időszakra vonatkozóan; úgy véli, hogy lehetővé kell tenni a TEN-T rugalmas kibővítését a költségvetési időszak során annak érdekében, hogy alkalmazkodni tudjanak a változó piaci feltételekhez;

25. elismeri, hogy a tagállamok – regionális és helyi hatóságaikkal, a civil társadalom és a helyi lakosság érdekelt feleivel egyeztetve – kulcsszerepet játszanak a szállítási infrastruktúrával kapcsolatos döntéshozatalban, tervezésben és finanszírozásban, beleértve a határokon átnyúló európai szintű koordinációt és együttműködést; kéri a Tanácsot, hogy teremtsen nagyobb összhangot a TEN-T projektekre irányuló felhívásai és az ezekkel kapcsolatos költségvetési döntései között; figyelembe véve az EU pénzügyi keretének félidős felülvizsgálatát, valamint tekintettel az EU fellendülési tervének jelenleg folyó vitájára, kéri a tagállamokat, hogy megfelelően – az eddig létrehozott uniós politikák alapján prioritásként – vegyék figyelembe a TEN-T hálózat részét képező közlekedési infrastruktúrákhoz szükséges pénzügyi támogatás kérdését;
26. teljes mértékben egyetért azzal a közösségi céllal, hogy csökkenteni kell az adminisztratív terheket, és ennek érdekében határozottan bátorítja a Bizottságot, hogy a bürokrácia további csökkentése érdekében vizsgálja felül a TEN-T prioritást élvező projektjeinek pénzügyi keretét;
27. kéri a tagállamokat és a Bizottságot, hogy erősítsék meg az együttműködést a nemzeti szinten folytatott politikák területén annak érdekében, hogy az EK-Szerződés 154. és 155. cikkének megfelelően konzisztenssé tegyék a TEN-T program társfinanszírozását és megvalósítását;
28. e tekintetben hangsúlyozza, hogy a pénzügyi válság még inkább megköveteli az Európai Uniótól, a tagállamoktól és a régióktól, hogy a szállítási infrastruktúrával kapcsolatos projektekre vonatkozó döntéseiket megbízható költség-haszon elemzések, a fenntarthatóság és a határokon átívelő európai együttműködések nyújtotta hozzáadott érték kritériumai alapján hozzák meg;
29. a közlekedési infrastruktúrába való beruházás a gazdasági és pénzügyi válság kezelésének egyik kulcsterülete, ezért kéri a Bizottságot, hogy gyorsítsa fel a TEN-T-hez kapcsolódó és a Strukturális és/vagy Kohéziós Alapból finanszírozott infrastrukturális projekteket; kéri a tagállamokat, hogy ezt a szemléletmódot figyelembe véve értékeljék újra beruházási prioritásaikat annak érdekében, hogy felgyorsítsák a felelősségük alá tartozó TEN-T projekteket, különösen a határokon átnyúló szakaszokon;
30. emlékezteti a Bizottságot, hogy a szállítási infrastruktúrával kapcsolatos projekteknek a TEN-T keretében, a kohéziós és regionális alapok, valamint az EBB által történő társfinanszírozása az alábbi feltételeknek kell, hogy megfeleljen: gazdasági életképesség, a fokozott versenyképesség, az egységes piac elősegítése, a környezeti fenntarthatóság, átláthatóság az adófizetők számára és a polgárok bevonása (partnerség elve); hangsúlyozza e tekintetben annak fontosságát, hogy fejlesszék a köz- és magánszféra közötti partnerségeket a TEN-T projektek finanszírozása terén, és hogy rugalmas megoldásokat találjanak az ilyen nagyságrendű munkálatok során felmerülő problémákra (földrajzi, technikai nehézségek, a közvélemény tiltakozása stb.);
31. hangsúlyozza az európai légi közlekedési piac az Egységes Európai Égbolt II csomag, valamint a javasolt, „teljes légi közlekedési rendszert előnyben részesítő megközelítés” keretében egyre növekvő beruházási igényeit; ezért kéri a Bizottságot, hogy a TEN-T költségvetési keretének felülvizsgálatakor fontolja meg a repülőterek, valamint a légiforgalmi szolgáltatás és a léginnavigációs szolgálatok (ATM/ANS) számára

rendelkezésre álló finanszírozás növelését;

32. megjegyzi, hogy mélyrehatóbb kutatásra van szükség a szállítási infrastruktúra finanszírozása terén folytatott leginkább bevált és leghatékonyabb gyakorlatok, valamint ezek versenyképességre és a mennyiségi és minőségi szempontú foglalkoztatásra gyakorolt pozitív hatásai tekintetében, valamint e gyakorlatok továbbfejlesztésére, beleértve az állami és a magánszektor partnersége (PPP) vonatkozásában e területen gyűjtött tapasztalatokat, ahogy ezek elemzése a Bizottság jelenlegi tanulmányaiban már meg is jelenik;
33. hangsúlyozza, hogy munkacsoportot kellene létrehozni a TEN-T Végrehajtó Ügynökségén belül annak érdekében, hogy növeljék a köz- és magánszféra közötti partnerségek felhasználását egyes elsődleges fontosságú projektek vagy szakaszok finanszírozása érdekében, és hogy terjesszék a megoldásokat mint legjobban bevált gyakorlatokat;
34. hangsúlyozza, hogy a köz- és magánszféra közötti partnerségekre és az Európai Befektetési Bankra való fokozott hagyatkozás nem lehet a többgenerációs periódus alatt megtérülő nagyszabású projektekre adott költségvetési támogatások jelentős részének helyettesítője;
35. támogatja azt, hogy a tagállamok a 2009–2010-es pénzügyi terv félidős felülvizsgálata kapcsán gondolják újra a TEN-T költségvetését az egyéb projektek és az azokkal együtt járó vasúti és vízi útvonalak fejlesztésére irányuló törekvések drasztikus leépítése tekintetében;
36. hangsúlyozza, hogy a kölcsönökből fakadó tőkeáttételi hatás növelése érdekében az útdíjakból befolyó jövedelem egy bizonyos százalékát a TEN-T projektek finanszírozására kellene fordítani;
37. kéri a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tekintsék az Eurovelo-hálózatot és a Vasfüggöny-útvonalat úgy, mint lehetőségeket a határokon átnyúló európai kerékpár-infrastruktúra hálózatának népszerűsítésére, támogatva a környezetbarát közlekedést és a fenntartható turizmust;
38. kéri a Bizottságot, hogy a teljes TEN vasúthálózat versenyképességének fokozása érdekében – mandátumának lejártáig – tegyen jogalkotási kezdeményezésre irányuló javaslatot a belföldi vasúti személyszállítási piac 2012. január 1-től kezdődő megnyitására;
39. sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a határ menti szakaszokon lassan halad az elsőbbségi projektek végrehajtása, különös tekintettel a Pireneusokra, amely alapvető fontosságú az Ibériai-félsziget és Franciaország számára;
40. arra biztatja a Bizottságot, hogy továbbra is vonja be a Parlamentet és az Európai Tanácsot (több)éves javaslataiba és a TEN-T projektek társfinanszírozásának meghatározására irányuló döntésekbe;
41. kéri a Bizottságot, hogy rendszeresen, de legalább évenként egyszer tegyen jelentést az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak minden elsődleges fontosságú projektre

vonatkozóan minden egyes projekt aktuális állásáról, a projekt költségeinek megbízhatóságáról, az egyes projektek megvalósíthatóságáról és a projekt végrehajtásának időzítéséről;

42. kéri a Bizottságot és az EBB-t, hogy nyújtsanak be éves listát a Parlamentnek és a Tanácsnak a specifikus, társfinanszírozott projektekről a regionális, kohéziós és EBB-társfinanszírozású TEN-T projektek esetén, ahogy az a TEN-T társfinanszírozás esetében már működik;
43. hangsúlyozza, hogy ökológiai és gazdasági szempontból számos esetben csak az olyan multimodális közlekedési rendszerek életképesek és fenntarthatóak a jövőben is, amelyek egy adott szállítási útvonalon lehetővé teszik a különböző közlekedési eszközök használatát;
44. hangsúlyozza, hogy az újonnan kibővített schengeni térségben a Nyugat- és Kelet-Európa közötti közlekedési infrastruktúra rendkívül nagy jelentőséggel bír a gazdasági növekedés lehetősége szempontjából, különösen az ehhez kapcsolódó új tagállamokban; felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy Kelet- és Nyugat-Európa között építsék ki és támogassák a nemzetközi közúti és vasúti összeköttetéseket, és a helyi, regionális és nemzeti hatóságokkal együttműködésben végrehajtott egyedi cselekvési programon keresztül támogassa különösen a határokon átnyúló közlekedési infrastruktúrát; ugyancsak rámutat arra, hogy a TEN-T hálózatok és a harmadik országok közlekedési hálózatai közötti összeköttetések javításával különösen javulni fog a határ menti területek helyzete, továbbá ez hozzáadott értéket teremt a régiók közötti együttműködés és az egész EU számára;
45. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

INDOKOLÁS

Az előadó egyetért a Bizottsággal abban, hogy itt az ideje annak, hogy a TEN-T politika – 15 éves tapasztalattal a háta mögött – immár teljességgel tükrözze céljait és eszközeit. Felül kell vizsgálnunk a projekteket és az eszközöket, fokozott hangsúlyt kell helyeznünk az uniós szintű koordinációra, és több kötelező erejű felelősségvállalást kell kérnünk a tagállamoktól az általuk közösen elfogadott elsőbbségi projektek végrehajtására vonatkozóan.

A TEN-T projekt eredetileg a közhasználatú infrastruktúra fejlesztésére irányuló befektetési politikaként indult a gazdasági fejlődés, a versenyképesség és a munkahelyteremtés érdekében. Mostanáig a TEN-T elsőbbségi projektek és térképek elsősorban nagy és költséges nemzeti szállítási projektekből álltak, a 30 elsőbbséget élvező TEN-T projekt közül néhány irreális volt, miközben más projektek – különösen az Unió bővítése nyomán – nagyon fontossá váltak, de nem szerepeltek a listán.

A jelenlegi gazdasági válság ismét arra sarkallhat bennünket, hogy kövessük ezt a logikát a közlekedési infrastruktúrába való befektetés során. Amire azonban szükségünk van, azok jól kitalált projektek és ésszerű befektetések¹ az EU közlekedési infrastruktúrájába, valamint annak további fejlesztésébe az elkövetkező tíz-húsz év során. A közlekedési infrastruktúrával kapcsolatos projektekre vonatkozó döntéseknek megbízható költség-hasznon elemzésen, a fenntarthatóságon és a határokon átívelő európai együttműködések nyújtotta hozzáadott értéken kell alapulniuk.

Ezeknek a lehetőségeknek figyelembe kell venniük, hogy ténylegesen folyosók létrehozására irányuló szemléletre van szükség, valamint új technológiákra mind a közlekedési, mind pedig a közlekedéshez kapcsolódó energiaágazatban. Előre kell jeleznie a jövőbeli igényeket, és a lehető legjobban ki kell használnia a közlekedési infrastruktúrát. Okos lépés lenne, ha rövid távon a TEN-T projekteken belül arra fordítanánk a központi figyelmet, hogy igény van a már meglévő infrastruktúrák kapacitásának bővítésére, annak érdekében, hogy a folyosókat használhatóbbá és hatékonyabbá tegyük ahelyett, hogy pusztán az e folyosókon belüli óriásprojektek hosszú távú megvalósítására várnánk.

Az előadó elismeri a tagállamok alapvető szerepét a közlekedési infrastruktúra meghatározásában, tervezésében és finanszírozásában, beleértve a határokon átnyúló európai koordinációt és együttműködést is, és azt várja az Európai Tanácstól, hogy biztosítson nagyobb összhangot a TEN-T projektekkel kapcsolatos kívánalmak és a TEN-T költségvetéseire vonatkozó döntések között.

¹ COM(2008)0800.

13.2.2009

VÉLEMÉNY A REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

a TEN-T hálózat jövőjéről szóló zöld könyvről
(2008/2218(INI))

Előadó: Iratxe García Pérez

JAVASLATOK

A Regionális Fejlesztési Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. úgy véli, hogy a TEN-T-ről szóló zöld könyvben bevezetett, az infrastruktúrához kapcsolódó szolgáltatás fogalma stratégiai jelentőségű a versenyképesség és a foglalkoztatás lisszaboni menetrenddel és az európai foglalkoztatási stratégiával összhangban történő fokozásához az EU-ban; felszólítja a Bizottságot, hogy összpontosítson a jó minőségű szolgáltatások előmozdítására és a meglévő infrastruktúra hatékonyabb felhasználására;
2. hangsúlyozza, hogy a strukturális alapok – különösen a Kohéziós Alap – hatékonyabban tudnak hozzájárulni a TEN-T célkitűzéseihez, ha regionális fejlesztési és közlekedési politika sokkal nagyobb hatásfokkal rendelkezik, és ha a prioritások jobban összpontosulnak, a finanszírozás pedig a szűk keresztmetszetekre és a projektek határokon átnyúló szakaszaira, valamint a közlekedést érintő új kihívásokra – nevezetesen az éghajlatváltozásra és az energiaellátásra – összpontosít;
3. hangsúlyozza, hogy a TEN-T projekteknek összhangban kell állniuk a kiegyensúlyozott fejlődéssel kapcsolatos, kohéziós politikai célkitűzéssel és hozzá kell járulniuk a területi egyenlőtlenségek felszámolásához; úgy véli, hogy ez csak akkor sikerülhet, ha figyelembe veszik a többközpontú fejlődés európai alapelveivel kapcsolatos követelményeket;
4. hangsúlyozza, hogy a jövőbeni TEN-T projektek kiválasztásának alapos közlekedési előrejelzéseken, a különböző piaci igényeken és tendenciákon, valamint a gazdaságilag és

ökológiailag fenntartható üzleti modelleken kell alapulnia;

5. hangsúlyozza, hogy ökológiai és gazdasági szempontból számos esetben csak az olyan multimodális közlekedési rendszerek életképesek és fenntarthatóak a jövőben is, amelyek egy adott szállítási útvonalon lehetővé teszik a különböző közlekedési eszközök használatát;
6. véleménye szerint a tagállamoknak el kell magukat kötelezniük a hosszú távú hálózattervezési és infrastrukturális fejlesztési programok mellett, biztosítva a projektek gyorsabb és biztosabb elvégzését, ami a munkahelyteremtés megkönnyítése érdekében lehetővé teszi a magánszektor megfelelőbb részvételét;
7. hangsúlyozza, hogy az eljárások egyszerűsítése és a pénzügyi garanciáknak – különösen a KKV-k tekintetében – a vállalkozói kockázat csökkentése céljából történő bevezetése létfontosságú a magántőke bevonásához, valamint az eredményes állami–magán partnerségek létrehozásához, amelyek elengedhetetlenek a projektek végrehajtásához; hangsúlyozza, hogy a köz- és magánszféra közötti partnerségek esetében egyértelmű és átlátható etikai szabályokra van szükség az állami intézmények és vállalatok tevékenysége tekintetében;
8. emlékezteti a tagállamokat, hogy az EU területi kohéziója függ a régiók közötti jó összekapcsolódás biztosítására irányuló képességtől is, továbbá hogy a hatékony közlekedési hálózatok megvalósítása fontos szerepet játszik az EU hátrányos helyzetű régióinak társadalmi és gazdasági fejlődésében; arra sürgeti a tagállamokat, hogy gyorsítsák fel a meglévő projektek határokon átnyúló szakaszaival kapcsolatos előrehaladást és biztosítsák a szükséges nemzeti finanszírozást;
9. hangsúlyozza, hogy az újonnan kibővített schengeni térségben a Nyugat- és Kelet-Európa közötti közlekedési infrastruktúra rendkívül nagy jelentőséggel bír a gazdasági növekedés lehetősége szempontjából, különösen az ehhez kapcsolódó új tagállamokban; felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy Kelet- és Nyugat-Európa között építsék ki és támogassák a nemzetközi közúti és vasúti összeköttetéseket, és a helyi, regionális és nemzeti hatóságokkal együttműködésben végrehajtott egyedi cselekvési programon keresztül támogassa különösen a határokon átnyúló közlekedési infrastruktúrát; ugyancsak rámutat arra, hogy a TEN-T hálózatok és a harmadik országok közlekedési hálózatai közötti összeköttetések javításával különösen javulni fog a határ menti területek helyzete, továbbá ez hozzáadott értéket teremt a régiók közötti együttműködés és az egész EU számára;
10. úgy ítéli meg, hogy tekintettel az EU-nak az energiaellátás tekintetében a szomszédos országoktól való függőségére és az ebből fakadó kockázatokra, különösen létfontosságú, hogy az Európai Bizottság megújítsa az energiaszükséglet biztosítására irányuló erőfeszítéseit az új és meglévő csővezeték-hálózatokba való beruházások, új csővezeték-hálózatok – például a kikötőket a szárazfölddel összekötő, cseppfolyós gáz szállítására alkalmas – tervezése, új tároló létesítmények építése és alternatív szállítási útvonalak megteremtése formájában;
11. annak biztosítására sürgeti a Bizottságot, hogy a TEN-T hálózattal kapcsolatos jövőbeni terveket – nem feledkezve meg arról, hogy a hangsúly határozottan a vasúti fuvarozáson

van – a társadalmi és a területi kohézió szempontjából sokkal hatékonyabban dolgozzák ki, elkerülve az infrastruktúra már egyébként is sűrűn lakott területeken való túltelítődését és összeomlását, tudatosabban az egész terület szervezethez való javítására összpontosítva, és figyelembe véve a nagy kiterjedésű és ritkán lakott vagy teljesen elnéptelenedő területekkel kapcsolatos lehetőségeket;

12. hangsúlyozza, hogy a peremrégiók és a földrajzi hátrányokkal küzdő régiók (hegyvidéki régiók, szigetek, ritkán lakott területek, a legkülső régiók és a távoli határvárosok) jelentős hátrányt szenvednek a TEN-T folyosókhoz való korlátozott hozzáférésük miatt; ajánlja, hogy a tagállamok javítsák helyi összekapcsolódásaikat a peremhelyezettel összefüggő költségek minimalisra csökkentése érdekében, továbbá hogy biztosítsák a TEN-T hálózatoknak az EU egész területére való kiterjedését; ezzel összefüggésben hangsúlyozza a nemzetközi közúti összeköttetéseknek a helyi és regionális fejlődés tekintetében betöltött kimagasló szerepét;
13. rámutat arra, hogy a TEN-T hálózat a legkülső régiók szempontjából döntő jelentőséggel bír, mivel ezek a régiók teljes mértékben a közlekedési eszközökre vannak utalva gazdasági fejlődésük megvalósítása és hozzáférhetőségük biztosítása szempontjából;
14. véleménye szerint egy, a regionális és helyi hatóságoknak, a vállalatoknak, a civil társadalmi érdekelteknek és a helyi lakosságnak a döntéshozatali és tervezési folyamatba való teljes körű bevonásával zajló, tényleges, alulról felfelé irányuló megközelítés előfeltétele a TEN-T projektek gyors végrehajtása, valamint hosszú távú tartósságuk biztosításának; szorgalmazza, hogy ez az előfeltétel egyaránt vonatkozzon a TEN-T projektekkel kapcsolatos összes különféle finanszírozási formára és finanszírozási forrásra;
15. úgy véli, hogy a TEN-T finanszírozás felhasználására, valamint az abból származó előnyökre vonatkozó információk gyakran nem eléggé láthatók a polgárok számára; ennél fogva felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki olyan intézkedéseket, amelyek növelik az átláthatóságot e pénzeszközök elosztása és az elért eredmények tekintetében.

A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

Elfogadás dátuma	12.2.2009
A zárószavazás eredménye	+: 43 -: 0 0: 2
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Emmanouil Angelakas, Elspeth Attwooll, Stavros Arnautakis, Rolf Berend, Victor Boștinaru, Wolfgang Bulfon, Giorgio Carollo, Bairbre de Brún, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Monica Giuntini, Ambroise Guellec, Pedro Guerreiro, Gábor Harangozó, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Mieczysław Edmund Janowski, Gisela Kallenbach, Evgeni Kirilov, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Florencio Luque Aguilar, Jamila Madeira, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Maria Petre, Markus Pieper, Giovanni Robusti, Wojciech Roszkowski, Bernard Soulage, Catherine Stihler, Margie Sudre, Oldřich Vlasák
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Emanuel Jardim Fernandes, Stanisław Jałowiecki, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Christa Prets, Flaviu Călin Rus, Richard Seeber, László Surján, Iuliu Winkler
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (178. cikk (2) bekezdés)	Sepp Kustatscher, Toine Manders

A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

Az elfogadás dátuma	31.3.2009
A zárószavazás eredménye	+ : 34 - : 0 0 : 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zile
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)	Elisabeth Schroedter