



RANSZEURÓPAI HÁLÓZATOK – IRÁNYMUTATÁSOK

A transzeurópai közlekedési, energetikai és távközlési hálózatok fejlesztése az EU régióinak összekapcsolására és arra irányul, hogy hozzájáruljon a belső piac és a foglalkoztatás növekedéséhez. E hálózatok megerősítik a gazdasági, társadalmi és területi kohéziót. A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) az idők során továbbfejlődött, többek között 2013-ban alapvető reformon esett át, 2021-ben pedig jelentős felülvizsgálatát javasolták. Az energetikai infrastruktúrára (TEN-E) vonatkozó iránymutatásokat 2022-ben hozzáigazították az európai zöld megállapodáshoz.

JOGALAP

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 170–172. cikke és 194. cikke (1) bekezdésének d) cikke.

A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 2013. december 11-i [1315/2013/EU rendelet](#).

A 2022. május 30-i [\(EU\) 2022/869 rendelet](#) a transzeurópai energiaipari infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokról.

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. Kezdeti iránymutatások és elképzelések

A Bizottság 1993-ban előterjesztett, a növekedésről, a versenyképességről és a foglalkoztatásról szóló fehér könyve hangsúlyozta, hogy a transzeurópai hálózatok alapvető fontosságúak a belső piac, és különösen a munkahelyteremtés szempontjából, nemcsak magának az infrastruktúrának a kiépítése során, hanem ezt követően a gazdasági fejlődésben betöltött szerepe révén is. Az első kiemelt projekteket 1994-ben hagyták jóvá.



B. Ágazati szakpolitikai fejlemények és jogalkotási intézkedések

1. Közlekedés

a. Az 1996-os TEN-T 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. Kezdetben az Európai Tanács esseni ülésén elfogadott tizennégy közös érdekű projektet foglalta magában. 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 a 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 kapcsolatokban.

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

Míg a korábbi TEN-T politika főként az egyes kiemelt közlekedési projektek végrehajtását támogatta az uniós tagállamokban, a 2013-as felülvizsgálat szisztematikusabb, az egész EU-ra kiterjedő hálózati megközelítést vezetett be, amely közös szabályokat alkalmaz a hálózat kiépítésére és finanszírozására. A [hálózat](#) két rétegből tevődik össze: a fő útvonalak törzshálózatából (amelyet 2030-ig kell befejezni) és a törzshálózatba becsatlakozó átfogó összeköttetések hálózatából (amelyet 2050-ig kell befejezni). A törzshálózat kilenc, több országot összekötő multimodális közlekedési folyosóból áll. Két „horizontális prioritás” a tengeri összeköttetések fejlesztésére és a közös Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer (ERTMS) bevezetésére összpontosít.

Az [1315/2013/EU rendelet](#) a korábbi [vasúti árufuvarozási folyosókat](#) is beépítette a TEN-T-be, kötelező műszaki előírásokat állapított meg az infrastruktúra-fejlesztésre az egyes közlekedési módok tekintetében, és kiemelt cselekvési területeket határozott meg. A hálózat fejlesztése elsősorban a határokon átnyúló szakaszokon hiányzó összeköttetésekre, az infrastruktúra interoperabilitására, a multimodális összeköttetések javítására és a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-



kibocsátás csökkentésére összpontosít. A nem uniós országokkal, különösen Svájcjal, Norvégiával, Törökországgal és a nyugat-balkáni országokkal folytatott együttműködés hálózattal kapcsolatos eredményeit a későbbiekben elfogadott [felhatalmazáson alapuló bizottsági jogi aktusok](#) tükrözik. A TEN-T tengeri dimenzióját az EU-ból való brit kilépést követően kiigazították.

A közlekedési infrastruktúra tervezéséért, kiépítéséért és karbantartásáért továbbra is a tagállamok felelősek, míg a területrendezéssel és az engedélyek kiadásával gyakran a regionális hatóságok foglalkoznak. A Bizottság által kijelölt „európai koordinátorok” közvetítőként lépnek kapcsolatba a nemzeti döntéshozó hatóságokkal, a fuvarozókkal és a felhasználókkal, valamint a civil társadalom képviselőivel annak érdekében, hogy megkönnyítsék a hálózat folyosóinak fejlesztését és a horizontális prioritások megvalósítását.

A TEN-T végrehajtásának támogatása érdekében az EU az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön mint célzott finanszírozási programon, valamint az európai strukturális és beruházási alapokon, az [InvestEU](#) programon és az Európai Beruházási Bankon ([EBB](#)) keresztül kiegészíti a TEN-T projektek nemzeti finanszírozását. 2021-ben több tagállam is úgy döntött, hogy az uniós [helyreállítási és rezilienciaépítési finanszírozás](#) egy részét [TEN-T vasúti projektek](#) előmozdítására használja fel.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében a TEN-T projektek finanszírozására irányuló tevékenységeket központilag az Európai Éghajlat-politikai, Környezetvédelmi és Infrastrukturális Végrehajtó Ügynökség irányítja (a TEN finanszírozásával kapcsolatos további információkért lásd a [3.5.2](#) pontot).

d. 2021 TEN-T revision

A Bizottság 2021. december 14-én elfogadta a felülvizsgált TEN-T iránymutatásokat. A [javasolt rendelet](#) változtatásokat irányoz elő a 2013-as rendelethez képest a hálózat összehangolása, valamint a hálózat infrastruktúrájára és irányítására vonatkozó követelmények tekintetében. Ennek során törekszik a közlekedés dekarbonizációjának támogatására is, összhangban azzal a célkitűzéssel, hogy 2050-ig 90%-kal csökkenjen a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, amint az az európai zöld megállapodásban szerepel. A magas színvonalú hálózatot fokozatosan, három szakaszban kell befejezni: a törzshálózatot 2030-ig, (az újonnan bevezetett) kibővített törzshálózatot 2040-ig, az átfogó hálózatot pedig 2050-ig. A törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat legfontosabb folyosóit, amelyek a legnagyobb uniós hozzáadott értéket képviselik, kilenc európai közlekedési folyosóba csoportosították át. Az európai közlekedési folyosókba beépítették a korábbi törzshálózati folyosókat és vasúti áru fuvarozási folyosókat. Az egyéb új elemek közé tartozik különösen a vonatok sebességének növelése és a határokon átnyúló műveletek hatékonyságának javítása a személy- és áruszállítási törzshálózatokban és kibővített törzshálózatokban; az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelettel összhangban a közlekedésben használt alternatív üzemanyagokhoz szükséges elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítése a TEN-T hálózat egészében; az átrakodási csomópontok és multimodális utasterminálok számának növelése a városokban a multimodalitás



elősegítése érdekében; továbbá a nagy repülőterek összekapcsolása a vasúttal, illetve lehetőség szerint a nagysebességű vasúttal.

A TEN-T rendeletre irányuló javaslatot kiegészíti a „[Cselekvési terv a távolsági és a határokon átnyúló vasúti személyszállítási szolgáltatások fellendítésére](#)” című, 2021. december 14-i dokumentum, amelynek célja a nagysebességű vasúti kapacitás növelése és az Európai Beruházási Bank által a vasúti beruházásokhoz új támogatások nyújtása azzal az átfogó céllal, hogy megvalósuljon az európai zöld megállapodás nulla nettó kibocsátásra vonatkozó célkitűzése.

A Bizottság 2022. július 27-én [módosított javaslatot](#) terjesztett elő a módosított geopolitikai környezet tükrözése érdekében, beleértve négy európai közlekedési folyosó Ukrajnára és Moldovára való kiterjesztését. A Tanáccsal folytatandó tárgyalásokra vonatkozó parlamenti meghatalmazást 2023 áprilisában fogadták el.

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság 2023. április 14-én elfogadta a felülvizsgált TEN-T iránymutatásokról szóló jelentését. Ez a jelentés képezi a Parlament tárgyalási meghatalmazását a Tanáccsal 2023 áprilisában megkezdett intézményközi tárgyalások során.

2023. május 16-án a Bizottság a TEN-T hálózatot kiigazító magas szintű [megállapodásokat](#) írt alá Bosznia-Hercegovinával, Montenegróval, Észak-Macedóniával és Szerbiával, amelyek összekapcsolják a TEN-T-t a Nyugat-Balkánnal.

2. Energiaipar

a. Az 1996. évi iránymutatások

Az 1994-es esseni csúcstalálkozón több energiaprojekt is kiemelt szerepet kapott. Az 1996-os [1254/96/EK határozat](#) több iránymutatást is megfogalmazott a transzeurópai energiahálózatokra (TEN-E) vonatkozóan, hogy segítse a Közösség számára a támogatható, közös érdekű projektek meghatározását, és elősegítse az ezek megvalósításához kedvező környezet megteremtését, illetve megállapítsa a villamosenergia-ágazatra vonatkozó ágazati célkitűzéseket.

b. A jelenlegi iránymutatások

A [347/2013/EU rendelet](#) uniós iránymutatásokat határozott meg a transzeurópai energiainfrastruktúra fejlesztésére és interoperabilitására vonatkozóan, és hatályon kívül helyezte a korábbi iránymutatásokat. Meghatározta a közös érdekű projektek Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) keretében történő uniós pénzügyi támogatásra való jogosultságának feltételeit. A közös érdekű projektek az uniós energiapolitikai prioritások végrehajtásához szükséges infrastrukturális projektek, ideértve a nemzeti piacok jobb összekapcsolását, a nagyobb versenyképességet, az ellátás biztonságát és a megújuló energiaforrások támogatását.

Mivel az energetikai infrastruktúra az energetikai átállás központi tényezője, az [európai zöld megállapodásról](#) szóló és a „[Tiszta bolygót mindenkinek](#)” című bizottsági közleményeket követően szükség volt a TEN-E rendelet felülvizsgálatára. A Bizottság 2020-ban javaslatot tett a 2013. évi TEN-E rendelet felülvizsgálatára a határokon átnyúló európai energiainfrastruktúra korszerűsítésének jobb támogatása és a zöld megállapodás célkitűzéseinek elérése érdekében. A [felülvizsgált TEN-E rendelet](#) ((EU) 2022/869) hozzájárul az EU 2030-ra vonatkozó energia- és éghajlat-politikai céljainak



és a 2050-ig elérendő klímasemlegességi célkitűzésének eléréséhez. Segít biztosítani az összeköttetéseket, az energiabiztonságot, a piaci és a rendszerintegrációt, valamint a valamennyi tagállam számára előnyös versenyt, továbbá az energiaárak megfizethetőségét. Az iránymutatások többnyire megszüntetik az új földgáz- és olajprojektek uniós támogatását, és kötelező fenntarthatósági kritériumokat vezetnek be valamennyi közös érdekű projektre vonatkozóan. A 11 kiemelt folyosó a villamos energiát, a tengeri megújulóenergia-hálózatokat és a hidrogén-infrastruktúrát foglalja magában, míg a három kiemelt tematikus terület az intelligens villamosenergia-hálózatok kiépítésére, az intelligens gázhálózatokra és a (leválasztott) szén-dioxid határokön átnyúló hálózatára összpontosít. A közös érdekű projektek új szabályok alapján elfogadott első listája 2023 őszére várható.

3. Távközlés

Az 1995-ös [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-es [1336/97/EK határozat](#) a transzeurópai távközlési hálózatokra (TEN-Telecom) vonatkozó iránymutatásokat fogalmazott meg. Az elfogadott prioritások közé tartoztak a gazdasági és társadalmi kohéziót elősegítő alkalmazások, valamint az alaphálózatok, különösen a műholdas hálózatok kiépítése. Ezeket az iránymutatásokat 2002-ben némileg módosította az [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 „eEurópa 2005: Információs társadalom mindenkinek” néven ismert cselekvési terv kulcsfontosságú eszközeként – szintén 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.

2015-ben a Bizottság – [digitális egységes piaci stratégiájának](#) részeként – számos javaslatot tett az uniós távközlési szabályozási keret megreformálására. 2016-ban a Bizottság javaslatokat tett közzé, többek között az Európai Elektronikus Hírközlési Kódex (EEHK) létrehozásáról szóló irányelvre vonatkozóan. Az EEHK-ról szóló, 2018-ban hatályba lépett [\(EU\) 2018/1972 irányelv](#) korszerűsítette a meglévő uniós távközlési szabályokat ([2.1.8](#)).

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 sürgette 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.

A Parlament az elmúlt 15 évben részt vett a TEN-T-vel kapcsolatos, egymást átfedő jogszabályok felülvizsgálatában. A Tanáccsal közösen elfogadta a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló [1315/2013/ EU rendeletet](#).

A Parlament 2013-ban 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 TEN-T rendelet ((EU) 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-ös [állásfoglalásában](#) kiemelte, hogy a közlekedés fontos a gazdaság és uniós lakosok mobilitása szempontjából. A Parlament véleménye szerint a TEN-T kiépítése előfeltétele egy fenntartható és hatékony uniós közlekedési rendszernek, amit különösen az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében biztosított célzott uniós társfinanszírozás révén fel kell lendíteni.

A Bizottság 2018-ban rendeletjavaslatot terjesztett elő a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának előmozdítására irányuló intézkedések egyszerűsítéséről annak érdekében, hogy kezelje a közös érdekű projektek végrehajtásában folyamatosan tapasztalható késedelmeket. A Parlament és a Tanács közötti tárgyalások eredményeként kompromisszumos szöveg született, és az [irányelvet](#) 2021. július 20-án tették közzé.

2021. január 20-án a Parlament [állásfoglalást](#) fogadott el a transzeurópai közlekedési hálózatra (TEN-T) vonatkozó iránymutatások felülvizsgálatáról. Az állásfoglalás kiemeli a TEN-T hálózat időtállóságának fontosságát az uniós egységes piac megfelelő működésének és az egységes európai közlekedési térség további megvalósításának biztosítása szempontjából. Kiemeli továbbá az EU globális versenyképességének jelentőségét az elkövetkező évtizedekben, és támogatja az intelligens, fenntartható, hatékony és biztonságos mobilitásra való zöld és digitális átállást. Az állásfoglalás megismétli a Parlament azon felhívását, hogy elegendő beruházást kell eszközölni a TEN-T infrastruktúrába, különösen a TEN-T törzshálózat 2030-ig történő befejezése érdekében. Hangsúlyozza, hogy valamennyi releváns uniós alapot (CEF, InvestEU, európai strukturális és beruházási alapok, Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz, Horizont Európa stb.) és EBB-hitelezést a közlekedési ágazat sajátos igényeihez kell igazítani, és hogy a tagállamoknak elegendő finanszírozás biztosítására kell kötelezettséget vállalniuk.

A transzeurópai energiaipari infrastruktúrára vonatkozó iránymutatások felülvizsgálatáról szóló, 2020-as [állásfoglalásában](#) a Parlament olyan felülvizsgálatra



szólított fel, amely figyelembe veszi az Unió 2030-ra vonatkozó energia- és éghajlat-politikai célkitűzéseit, a hosszú távú dekarbonizációs kötelezettségvállalását és az energiahatékonyság elsődlegességének elvét. Az állásfoglalás rámutatott, hogy biztosítani kell, hogy a kiadások és a közös érdekű projektek kiválasztása összhangban legyen a Párizsi Megállapodás keretében tett kötelezettségvállalásokkal.

A transzeurópai energiaipari infrastruktúráról szóló felülvizsgált rendeletről szóló, 2022. április 5-i [jogalkotási állásfoglalásában](#) a Parlament felszólított az érdekelt felek fokozottabb bevonására a határokon átnyúló infrastruktúra-tervezésbe és a közös érdekű projektek kiválasztási folyamatába, valamint arra, hogy a konzultációk során különböző ágazatok is képviseltessék magukat. A Parlament szorgalmazta továbbá a tengeri megújulóenergia-projektek fellendítését és azok uniós hálózatokba való integrálásának megkönnyítését az EU nulla nettó kibocsátásra vonatkozó célkitűzésének elérése érdekében.

A Parlament az európai energiaárak emelkedésére adott uniós válaszról szóló, 2022. október 5-i [állásfoglalásában](#) azt is hangsúlyozta, hogy egy valóban ellenálló európai energiahálózat – beleértve új rendszerösszekötők építését is – rövid távon hozzájárulna a vállalkozásokra és a fogyasztókra nehezedő árnyomás enyhítéséhez, valamint hosszú távon az energiafüggetlenség és az ellenálló képesség megteremtéséhez. Elismerte, hogy a kulcsfontosságú infrastruktúráknak továbbra is az EU ellenőrzése alatt kell maradniuk, előmozdítva ezáltal a nyitott stratégiai autonómiát, és felszólította a Bizottságot és a tagállamokat, hogy az engedélyezési eljárás megkönnyítése révén gyorsítsák fel a megújuló energián és a tiszta hidrogéneken alapuló kulcsfontosságú infrastrukturális projekteket, kellő figyelmet fordítva a nyilvánosság részvételére és a környezeti hatásvizsgálati eljárásokra.

Az új uniós bővítési stratégiára vonatkozó, 2022. november 23-i [ajánlásában](#) a Parlament a tagjelölt országok és az EU közötti partnerségeknek a TEN-E és a TEN-T hálózatok keretében megvalósuló fő infrastrukturális projektek révén történő megerősítését javasolta. A Parlament támogatja, hogy tegyenek azonnali lépéseket a tagjelölt országoknak az európai energiaátviteli hálózathoz való hosszú távú és fenntartható csatlakozása érdekében, és vonják be őket az EU energiapolitikai stratégiáiba, azokra az országokra összpontosítva, amelyek nagymértékben függenek az orosz gáztól, és amelyeket az EU-val szembeni kedvező álláspontjuk súlyosan érint.

A témával kapcsolatos további információkért látogasson el a [Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság](#) és az [Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság](#) honlapjára.

Ariane Debyser / Kristi Polluveer
11/2023

