



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2020. október 12.  
(OR. en)

11749/20

TRANS 457  
FIN 734

## AZ ELJÁRÁS EREDMÉNYE

|                 |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Küldi:          | a Tanács Főtitkársága                                                                                                                                                                                                                                           |
| Címzett:        | a delegációk                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Előző dok. sz.: | 10810/20 TRANS 395 FIN 619                                                                                                                                                                                                                                      |
| Tárgy:          | Az Európai Számvevőszék „Uniós közlekedési infrastruktúrák: nagyobb fokozatba kell kapcsolni a megaprojektek megvalósítását, hogy időben felléphessenek a hálózati hatások” című, 10/2020. sz. különjelentése<br>– A Tanács következtetései (2020. október 12.) |

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az Európai Számvevőszék „Uniós közlekedési infrastruktúrák: nagyobb fokozatba kell kapcsolni a megaprojektek megvalósítását, hogy időben felléphessenek a hálózati hatások” című, 10/2020. sz. különjelentéséről szóló tanácsi következtetéseket, amelyeket a Külügyek Tanácsa a 2020. október 12-i ülésén jóváhagyott.

**Tervezet – A Tanács következtetései  
az Európai Számvevőszék 10/2020. sz. különjelentéséről:**

***„Uniós közlekedési infrastruktúrák:***

***nagyobb fokozatba kell kapcsolni a megaprojektek megvalósítását, hogy időben felléphessenek a hálózati hatások”***

**AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA:**

1. NYUGTÁZZA az Európai Számvevőszéknek az „Uniós közlekedési infrastruktúrák: nagyobb fokozatba kell kapcsolni a megaprojektek megvalósítását, hogy időben felléphessenek a hálózati hatások” című, 10/2020. sz. különjelentését;
2. MEGÁLLAPÍTJA, hogy a különjelentés azt vizsgálja, hogy a Bizottság miként gondoskodik arról, hogy az EU által társfinanszírozott, határokon átnyúló „kiemelt közlekedési infrastruktúrák” (TFI) tervezése a TEN-T hálózaton belül megfelelő legyen és megvalósításuk hatékonyan történjen, ugyanakkor MEGJEGYZI, hogy a TFI-konceptió nem része a TEN-T hálózatra irányadó jelenlegi jogszabályi keretnek;
3. EMLÉKEZTET a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) megvalósítása és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) közlekedési programja terén elért haladásról szóló, 2017. decemberi tanácsi következtetésekre, amelyekben a Tanács ismételten kijelentette, hogy a tagállamok elkötelezettek a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósítása iránt, és sürgette, hogy valamennyi kedvezményezett megfelelő időben hajtsa végre a projekteket<sup>1</sup>;
4. KIEMELI, hogy fontos optimalizálni a közlekedési rendszer egészének használatát a személy- és áruszállítás tekintetében egyaránt. E tekintetben HANGSÚLYOZZA, hogy az ellenőrzött projektek elősegítik a hatékonyabb és alacsony szén-dioxid-kibocsátású közlekedési módokra való átállást, valamint a szűk keresztmetszetek felszámolását és a hiányzó összeköttetések megteremtését a törzshálózati folyosók mentén, és ezért KIEMELI az ellenőrzött projektek fontosságát abból a szempontból, hogy javuljon az uniós közlekedési törzshálózat konnektivitása, és teljes mértékben megvalósuljanak a jól működő hálózathoz fűződő előnyök;

---

<sup>1</sup> ST 15425/17.

5. MEGISMÉTLI általában véve az uniós pénzügyi támogatás fontosságát a TEN-T hálózat fejlesztése szempontjából, mivel az biztosítja a hosszú távú kötelezettségvállalást és stabil környezetet teremt a projekt megvalósításához. KIEMELI továbbá az uniós pénzügyi támogatás jelentős multiplikátorhatását az egymást követő programozási időszakok során a döntéshozatal és különösen az olyan projektek megvalósítása tekintetében, amelyek a legfontosabb hiányzó összeköttetések megteremtésére és a legszűkebb keresztmetszetek felszámolására irányulnak;
6. MEGJEGYZI, hogy az MFF pénzügyi időszaka rövidebb ideig tart a nagyszabású infrastrukturális projektek végrehajtásához szükséges időnél;
7. HANGSÚLYOZZA, hogy a különjelentésben ellenőrzött projektekhez hasonló projektek – különösen ha azok határokon átnyúló jellegűek – mind rendkívül összetettek, ami méretüket, technikai és pénzügyi tervezésüket, valamint végrehajtásukat illeti, így szoros és folyamatos együttműködést igényelnek az érintett tagállamok különböző érdekelt felei között, aminek során figyelembe kell venni a politikai véleményeket és a nyilvánosság véleményét is;
8. MÉLTÁNYOLJA a Bizottság elkötelezett részvételét a TEN-T hálózat megvalósításában, és ELISMERI a Bizottság arra irányuló erőfeszítéseit, hogy többféle meglévő eszközt és erőforrást alkalmazzon a tagállamok támogatásához a közlekedési infrastruktúrákra irányuló projektek kivitelezése során;
9. NYUGTÁZZA a Számvevőszéknek a Bizottsághoz intézett ajánlásait, EMLÉKEZTETVE a TEN-T megvalósítása terén a múltban elért eredményekre, és arra ÖSZTÖNZI a Bizottságot, hogy a jelenlegi jogszabályok, illetve azok továbbfejlesztése alapján mozdítsa elő a megfelelőbb hosszú távú tervezést;
10. NYUGTÁZZA a jelentés fő megállapításait és következtetéseit az alábbiakkal kapcsolatban: az ellenőrzött projektek 2030-ig megvalósítandó, teljes működési kapacitása, a projektek előkészítéséhez alkalmazott tervezési eszközök, köztük a forgalmi előrejelzések és a költség-haszon elemzések, a projektek végrehajtásának hatékonysága és a Bizottság felügyeleti szerepe; továbbá EMLÉKEZTET azokra a releváns észrevételekre és reakciókra, amelyeket a tagállamok és a projektgazdák foglalmaztak meg a Számvevőszék számára arra vonatkozóan, hogy pontosítsa és megfelelőbben definiálja a jelentésben szereplő bizonyos adatokat;

11. OSZTOZIK a Bizottság által tett, a különjelentésben szereplő észrevételek jelentős részében, különösen a következőket illetően:

- a Bizottság válasza az ellenőrzött projektek 2030-ig megvalósítandó működési kapacitására vonatkozóan, illetve az egyedi projektek megvalósításának aktuális állásával kapcsolatban;
- az abból adódó kihívások, hogy a projektek költségeire és késedelmekre vonatkozóan olyan előzetes tanulmányok alapján végeznek összehasonlításokat, amelyek időpontjában a projektek hatálya és/vagy tervezése még jelentős módosításokon ment keresztül, különösen a nyilvános konzultációk és a környezeti hatásvizsgálatok miatt;
- az újonnan épült infrastruktúra és ezáltal az állami finanszírozás optimális felhasználásának garantálását célzó intézkedések, így például az előre jelzett forgalmi szintek vagy a költség-haszon elemzések, amelyeket az ilyen volumenű infrastrukturális projektek esetében az idő előrehaladtával egy kezdeti elemzés alapján, a hatály vagy a műszaki követelmények esetleges változásaival összhangban aktualizálnak;
- az uniós finanszírozásnak már a folyamat korai szakaszában való biztosítása, ami jelentős multiplikátorhatást fejt ki a prioritások felállítása és a finanszírozás tekintetében helyi és nemzeti szinten, emlékeztetve ugyanakkor arra, hogy az ezekhez a nagyszabású projektekhez nyújtott minden finanszírozásnak összhangban kell állnia a költségvetési rendelet és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel szóló rendelet rendelkezéseivel, amelyek nem biztosítanak előre elkülönített, célzott finanszírozási prioritást e nagyszabású projektek számára.