



Brüsszel, 2022. május 13.
(OR. fr)

8784/22

LIMITE

TRANS 265
CODEC 619

Intézményközi referenciaszám:
2021/0420(COD)

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága / a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 6840/1/22 REV 1 ST 7456/22 ST 7750/22 ST 7919/22
Biz. dok. sz.:	ST 15109/21
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről – Jelentés az elért eredményekről – Véleménycsere

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2021. december 14-én benyújtotta a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot¹. A javaslatot egy négy kezdeményezésből álló csomag részeként terjesztették elő, amelynek célja az uniós közlekedési rendszer korszerűsítése, valamint a tisztább, környezetbarátabb és intelligensebb mobilitásra való átállás támogatása a rendszer néhány kulcsfontosságú elemének – így például a transzeurópai közlekedési hálózatnak (TEN-T), az intelligens közlekedési rendszereknek, a határokon átnyúló és a távolsági vasúti közlekedésnek, valamint a városi mobilitásnak – a javítása révén.

¹ ST 15109/21.

2. A TEN-T fejlesztésére vonatkozó politika felülvizsgálatára irányuló javaslat célja, hogy 2050-re megbízható, zökkenőmentes és színvonalas transzeurópai közlekedési hálózat jöjjön létre, amely az Európai Unió egész területén biztosítja a fizikai hiányosságoktól, szűk keresztmetszetektől vagy hiányzó összeköttetésektől mentes, fenntartható összekapcsoltságot. E hálózat célja, hogy hozzájáruljon az Unió fenntartható mobilitással kapcsolatos célkitűzéseinek eléréséhez, a belső piac zavartalan működéséhez, valamint az EU gazdasági, társadalmi és területi kohéziójához. A hálózatot fokozatosan, szakaszonként kell kidolgozni, a 2030-ra, 2040-re és 2050-re vonatkozó javasolt határidőkkel.
3. A javaslat négy fő célkitűzése a következő:
 - i. a közlekedés környezetbarátabbá tétele azáltal, hogy megfelelő alpinfrastrukturákat biztosít a torlódások enyhítéséhez, az üvegházhatást okozó gázok (ÜHG) kibocsátásának és szélesebb értelemben véve a közlekedés negatív externáliáinak a csökkentéséhez;
 - ii. a zökkenőmentes és hatékony közlekedés elősegítése, a multimodalitás és a közlekedési módok közötti átjárhatóság előmozdítása, valamint a városi csomópontok jobb integrálása a hálózatba;
 - iii. a TEN-T-hálózat rezilienciájának növelése az éghajlatváltozás és más természeti veszélyek, illetve az ember okozta katasztrófák negatív hatásaival szemben;
 - iv. a TEN-T irányítási eszközei hatékonyságának javítása, valamint a TEN-T megvalósítására vonatkozó beszámolási és nyomonkövetési eszközök észszerűsítése.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN FOLYÓ MUNKA JELENLEGI ÁLLÁSA

4. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki az e javaslatért felelős bizottságnak, Dominique Riquet-t (Renew, Franciaország) és Barbara Thalert (EPP, Ausztria) pedig társelődóknak.
5. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2022. március 23-án véleményt fogadott el. A Régiók Bizottsága várhatóan 2022 októberében fogadja majd el a javaslatra vonatkozó véleményét.

III. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA JELENLEGI ÁLLÁSA

6. A javaslatot és a hatásvizsgálatot 2022. január 6-án, illetve 13-án terjesztették a közlekedési munkacsoport (intermodális kérdések és hálózatok) elé, ezt követően pedig a rendelkező rész részletes vizsgálatára 2022. január és május között került sor. E félév során a munkacsoport mintegy 15 ülést szentelt a javaslat vizsgálatának. Az egyes fejezetek januári és februári részletes áttekintését követően az elnökség feljegyzéseket készített, amelyekben kérdéseket intézett a delegációkhoz a javaslat legfontosabb szempontjairól, és felkérte a tagállamokat, hogy adjanak iránymutatást a tárgyaló témákkal kapcsolatban annak érdekében, hogy elősegítsék a szóban forgó kérdések egyéni és kollektív megértését.
7. Ezt követően az elnökség több, a javaslat jelentős részeire kiterjedő kompromisszumos javaslatot² dolgozott ki, és ennek során igyekezett figyelembe venni a tagállamok által tett észrevételek többségét.

IV. KULCSKÉRDÉSEK ÉS AZ ELÉRT EREDMÉNYEK

Általános megjegyzések

8. A delegációk általánosságban üdvözölték a rendelet felülvizsgálatát, ami lehetőséget ad a fenntartható, hatékony és reziliens egységes európai közlekedési térség kialakításának elősegítésére. Támogatták továbbá azt a javaslatot is, hogy e hálózat fejlesztésére, illetve korszerűsítésére három szakaszban kerüljön sor (a törzshálózat esetében 2030-ra, a kiterjesztett törzshálózat esetében 2040-re, az átfogó hálózat esetében pedig 2050-re).
9. A delegációk üdvözölték emellett azt a javaslatot, hogy az európai közlekedési folyosók létrehozása érdekében hangolják össze a vasúti árufuvarozási folyosókat a törzshálózati folyosókkal.

² ST 6840/1/22 REV 1.
ST 7456/22.
ST 7750/22.
ST 7919/22.

10. Több delegáció hangsúlyozta, hogy a TEN-T-re vonatkozó javaslat a közlekedéspolitikai területére vonatkozó egyéb javaslatokkal – különösen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelettel (AFIR) és az ITS-irányelvvel – való kölcsönhatást is magában foglal, valamint hangsúlyozták, hogy biztosítani kell a megfelelő összhangot ezekkel a javaslatokkal.
11. A delegációk általánosságban megállapították, hogy a javaslat jelentősen megnöveli a teljes hálózat tekintetében teljesítendő követelmények szintjét azzal a fő céllal, hogy egységes, rendkívül hatékony és teljes mértékben interoperábilis infrastruktúra jöjjön létre a dekarbonizációhoz és a multimodalitáshoz való hozzájárulás érdekében. Ennek megvalósítása érdekében a javaslat különösen azt irányozza elő, hogy a törzshálózatra jelenleg alkalmazandó vasúti teherszállítási infrastruktúrára vonatkozó követelmények többségét ki kell terjeszteni az új kiterjesztett törzshálózatra és az átfogó hálózatra, beleértve az utolsó kilométer megtételére szolgáló összeköttetéseket is. Ezen túlmenően a Bizottság azt javasolja, hogy a jelenlegi rendelethez képest előbbre kell hozni bizonyos kötelezettségek végrehajtását. Bár a tagállamok általában véve nem kérdőjelezték meg a szigorúbb követelmények elvét, sokan hangsúlyozták, hogy e követelményeknek továbbra is arányosaknak kell lenniük, és igazodniuk kell a várható funkciókhoz és forgalomszintekhez. Ezzel összefüggésben egyes tagállamok különös aggodalmuknak adtak hangot a kiterjesztett törzshálózattal és az átfogó hálózattal kapcsolatos egyre több követelmény miatt.
12. Emellett több tagállam megjegyezte, hogy a TEN-T-hálózat továbbfejlesztése – beleértve az új követelmények alkalmazását és bizonyos határidők előbbre hozatalát – jelentős beruházásokat igényelne a tagállamok részéről. Ezeket a beruházásokat a Bizottság a jelenlegi rendelet alapján évi 50 milliárd EUR-ra, a felülvizsgálatot követően pedig 2050-ig évente további 16 milliárd EUR-ra becsüli. Ezért több tagállam hangsúlyozta, hogy olyan realista hozzáállásra van szükség, amely figyelembe veszi a pénzügyi kapacitásaikat és azt, hogy támogatni kell ezeket az erőfeszítéseket azáltal, hogy a jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmenően megfelelő pénzügyi erőforrásokat biztosítanak, többek között a TEN-T kiterjesztett törzshálózatával és az átfogó hálózatával kapcsolatos projektek számára.

Konkrét kérdésekhez fűzött észrevételek

13. **Általános elvek és általános rendelkezések** (I. és II. fejezet): Az elnökség kidolgozott két kompromisszumos javaslatot, amelyekben – a bizottsági javaslat általános logikájának és céljainak megőrzése mellett – igyekszik pontosítani és egyértelművé tenni bizonyos aspektusokat, továbbá kezelni a tagállamok által megfogalmazott aggályok többségét. Ezek közül az egyik legfontosabb a projektek kiforrottságára, a jogi eljárások tiszteletben tartására és a pénzügyi erőforrások elérhetőségére vonatkozó rendelkezés újbóli bevezetése, a tagállamok pénzügyi kötelezettségvállalásainak sérelme nélkül. A legutóbbi kompromisszumban (ST 6840/1/22 REV 1) tett változtatásokat a delegációk viszonylag széles körben támogatták.
14. **Az egyes szállítási módokra vonatkozó követelményekkel kapcsolatos rendelkezések** (III. fejezet): A III. fejezet cikkei alapvető fontosságúak a javaslatban, mivel ezek határozzák meg az egyes szállítási módokra, valamint a multimodális áruterminálokra és a városi csomópontokra vonatkozó egyedi követelményeket.
- i. **Vasúti közlekedési infrastruktúrák:** A tagállamok széles körben elismerték, hogy a vasúti közlekedés döntő szerepet játszik a fenntartható európai közlekedéspolitika célkitűzéseinek elérésében, mind a teher-, mind pedig a személyszállítás esetében. Ugyanakkor kérdések és aggályok merültek fel az olyan új követelmények bevezetésével kapcsolatban, mint például a P400 rakszelvény, a legalább 740 m hosszú tehervonatok üzemeltetése a teljes hálózaton, a legalább 160 km/h minimális pályasebesség a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat személyszállító vonalai esetében, az ERTMS kiépítésének felgyorsítása a B. osztályú jelzőrendszereknek az egész hálózaton történő leszerelésével együtt, valamint a követelmények kiterjesztése az utolsó kilométer megtételére szolgáló valamennyi összeköttetésre. E követelmények végrehajtásához komoly beruházásokra és jelentős beavatkozásokra lesz szükség a már meglévő, sőt a közelmúltban befejezett vasútvonalakon is. Ezek a rendelkezések a későbbiekben mélyrehatóbb vizsgálatot igényelnek majd.

- ii. **Közúti közlekedési infrastruktúra:** A közúti közlekedésbiztonság javítása céljából a javaslat többek között előirányozza azon kötelezettségnek az átfogó hálózatra való kiterjesztését, hogy szintbeli keresztezések és a velük határos ingatlanok kiszolgálása nélküli, külön útpályákkal rendelkező utak kerüljenek kialakításra. Ez a rendelkezés kérdéseket vetett fel a tagállamok részéről: néhányan kiemelték, hogy bizonyos körülmények között ez aránytalan lenne, és emlékeztettek arra, hogy az infrastruktúra a közúti közlekedésbiztonság előmozdításának csupán az egyik tényezője.
- iii. **Légiközlekedési infrastruktúra:** A tagállamok általánosságban egyetértettek azzal a célkitűzéssel, hogy javítani kell a repülőtereknek a vasúti szállítási szolgáltatásokkal való összeköttetését. Az a célkitűzés azonban, hogy 2030-ra, illetve 2050-re összekapcsolják a törzshálózat összes repülőterét és az átfogó hálózat nagyobb repülőtereit a távolsági vasúthálózattal, egyesek számára nagyon ambiciózusnak és nehezen megvalósíthatónak tűnt. Ezért több delegáció kérte a mentességek kiterjesztését és pontosítását, néhány delegáció pedig azt javasolta, hogy vegyék figyelembe a tiszta közösségi közlekedési szolgáltatásokat a közvetlenül a repülőtéren kialakított vasúti összeköttetés lehetséges alternatívájaként.
- iv. **Belvízi közlekedési infrastruktúra:** Bár a belvízi közlekedés fellendítésének elvét széles körben támogatták, a tagállamok azon kötelezettsége, hogy legalább az év bizonyos időszakaiban, meghatározott referenciaszinteken biztosítsanak legalább 2,5 méter mély hajóutat és 5,25 méteres híd alatti magasságot, kétségeket ébresztett annak értelmezésével kapcsolatban. Néhány delegáció úgy vélte továbbá, hogy a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök túl szélesek, és korlátozni kellene őket. Ezek a rendelkezések a későbbiekben mélyrehatóbb vizsgálatot igényelnek majd.
- v. **Tengeri közlekedési infrastruktúra:** A tagállamok általánosságban nagyon kedvezően fogadták az európai tengeri térség koncepcióját, valamint az ugyanazon tagállam kikötői közötti rövid távú tengeri összeköttetéseknek az ebbe való bevonását. Egyes tagállamok aggodalmuknak adtak hangot az átfogó hálózat tengeri kikötői és a vasúti infrastruktúrák összekapcsolására vonatkozó kötelezettséggel kapcsolatban, mivel ez bizonyos esetekben jelentős beruházásokat igényelhet.

- vi. **Multimodális áruterminálok:** Általános egyetértés alakult ki arról, hogy a multimodális terminálok nagy jelentőséggel bírnak a szállítási módok közötti jobb integráció, valamint a hatékonyabb és fenntarthatóbb szállításra való átállás szempontjából. Bár összességében támogatták az ilyen terminálok telepítése elősegítésének és támogatásának elvét, a tagállamokra háruló azon kötelezettség, hogy 2040-re minden városi csomóponthoz biztosítsanak egy multimodális áruterminált, több delegáció részéről is aggályokat vetett fel. Többen rámutattak arra, hogy a multimodális áruterminálokat főként magánvállalkozások hozták létre és üzemeltetik, az állami hatóságokkal való szerződéses vagy jogi viszony nélkül. Következésképpen kétségeiknek adtak hangot azzal kapcsolatban, hogy a szigorú kötelezettségek a tagállamokra hárulnak.
- vii. **Városi csomópontok:** Általánosságban támogatták azt a célkitűzést, hogy a hálózatban jobban figyelembe vegyék a városi csomópontokat, különösen az utolsó kilométer megtételére szolgáló összeköttetések javítása érdekében, és elismerték a fenntartható városi mobilitási tervek által a fenntartható városfejlesztés megvalósításában betöltött szerepet. Ugyanakkor több tagállam úgy vélte, hogy jelentős kihívást jelentenek a fenntartható városi mobilitási tervek 2025. december 31-re történő megvalósítására és az adatok nyomon követésére vonatkozó követelmények, valamint a városi csomópontokat kiszolgáló multimodális áruterminálok létrehozására vonatkozó követelmény. Emellett több tagállam hangsúlyozta, hogy a fenntartható városi mobilitás tervezése a helyi hatóságok hatáskörébe tartozik, és ezért alkalmazni kellene a szubszidiaritás elvét.
15. **Az intelligens és reziliens közlekedésre vonatkozó rendelkezések (IV. fejezet):** Az infrastruktúrák rezilienciáját illetően a delegációk egyetértettek abban, hogy mennyire fontos e kihívás teljes körű figyelembevétele, ugyanakkor elismerték, hogy a közös érdekű projektek sokféleségére tekintettel – amelyek közül néhányat magánfejlesztők, illetve helyi önkormányzatok irányítanak – a tagállamokat aligha terhelheti kizárólagos felelősség e figyelembevétel garantálásához. Több delegáció számára a projektek jogbiztonságának garantálása érdekében pontosítani kellene az éghajlatváltozással szembeni rezilienciával kapcsolatos további követelményeket.

Az infrastruktúrák karbantartását illetően a delegációk többsége tisztában van azzal, hogy az meghatározó szerepet tölt be abban, hogy a TEN-T-infrastruktúrán színvonalas szolgáltatást és magas szintű biztonságot lehessen fenntartani. Ugyanakkor ezek a delegációk úgy vélték, hogy a rendelkezések számos olyan új kötelezettséget rónak a tagállamokra, amelyek jelentős hatással lennének az infrastruktúrák karbantartásának tervezésére és költségeire, miközben jelenleg kizárólag a tagállamokat terheli az ezzel kapcsolatos felelősség és finanszírozás.

A biztonsági és közrendi kockázatokról szóló cikket ebben a szakaszban nem vizsgálták meg részletesen.

16. **Az európai közlekedési folyosók és a horizontális prioritások megvalósítása – Irányítás** (V. fejezet): A tagállamok összességében támogatták az európai koordinátorok tevékenységét, különösen a TEN-T-hálózat megvalósításában betöltött semleges segítői szerepük tekintetében, és kedvezően nyilatkoztak tevékenységük kiszélesítéséről. Több tagállam azonban úgy vélte, hogy a javasolt feladatok némelyike jelentősen túlmutat ezen a szerepen, és túlterheltséghez vezethet a koordinátorok körében. Úgy vélték különösen, hogy el kell kerülni azt, hogy a koordinátort túlzott mértékben bevonják az üzemeltetési kérdésekbe, és egyértelműen tisztázni kell a vasúti árufuvarozási folyosók irányító szerveivel való feladatmegosztást.

Ezenkívül jelentős számú delegáció fenntartással élt azon rendelkezéssel kapcsolatban, amely felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy az európai közlekedési folyosókra vonatkozó mindegyik munkaterv és a két horizontális prioritás vonatkozásában végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el, mivel kételkednek az ebben rejlő hozzáadott értékben, tartanak ennek nehézkességétől, és kérdésesnek tartják a kötelező köztes mérföldkövek kiválasztásának módját, mert a tagállami infrastruktúraprojektek prioritási sorrendjének megállapítása és e projektek tervezése – az uniós iránymutatásoknak megfelelően – nemzeti hatáskörbe tartozik.

17. **Közös rendelkezések** (VI. fejezet): Bár tudatában vannak a jelentéstétel fontosságának, több tagállam aggodalmának adott hangot az adattovábbítással kapcsolatos egyre több kötelezettség miatt, és szorgalmazták, hogy – például a „csak egyszer mondjátok el nekünk” elv alkalmazásával – az adminisztratív terhek ne növekedjenek túlzott mértékben.

A nemzeti terveknek az uniós közlekedéspolitikával való összehangolására vonatkozó kötelezettséget illetően a delegációk elismerték annak fontosságát, hogy a nemzeti tervek összhangban legyenek az uniós szintű kötelezettségvállalásokkal. Hangsúlyozták továbbá, hogy ezeknek a terveknek gyakran szélesebb hatállyal kellene rendelkezniük, valamint szem előtt kellene tartaniuk az európai, a nemzeti és a helyi kihívásokat. Többen kijelentették továbbá, hogy nehéz lenne betartani az ahhoz előírányzott értesítési határidőket, hogy a Bizottsággal konzultálni lehessen a tervjavaslatokról azok elfogadását megelőzően. Végezetül a 913/2010/EU rendelet módosításairól szóló cikk részletes vizsgálatára még nem került sor.

Egyéb kérdések

18. **Mentességek:** A javaslat előíranyozza, hogy kellően indokolt esetekben és bizonyos feltételek mellett – különösen egy helyzetspecifikus társadalmi-gazdasági elemzés alapján – mentességet lehet kérni bizonyos követelmények alól. A mentességeket a Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén adná meg.

Bár a tagállamok nagyra értékelték, hogy mindig lehetőség van eltérések kérelmezésére, úgy vélték, hogy az ehhez javasolt eljárás nehézkesnek bizonyulhat, különösen a TEN-T-hálózat változatossága és kiterjedése, valamint a várhatóan magas követelményszint miatt.

Hatékonysági és kiszámíthatósági okok miatt, valamint mind a Bizottság, mind pedig az érdekelt felek adminisztratív terheinek csökkentése érdekében több tagállam egy olyan szélesebb körű és általánosabb mentességi rendszer kialakítását javasolta, amely a javaslat releváns rendelkezéseire vonatkozna.

19. **Térképek:** Több tagállam írásbeli észrevételt nyújtott be a javaslatához mellékelt térképekkel kapcsolatban, amely észrevételeket még nem vizsgálták meg. Az elképzelések szerint az elnökség júniusban tart ezzel kapcsolatban megbeszélést az érintett tagállamokkal, a munka folytonosságának biztosítása érdekében bevonva ebbe a soron következő elnökséget.

V. ÖSSZEGZÉS

Az elnökség úgy véli, hogy jelentős előrelépés történt a javaslattal kapcsolatban, és hogy az elvégzett munka szilárd alapot biztosít a Tanácsban végzendő tevékenységek folytatásához.

A TTE Tanács 2022. június 2-i ülésére tekintettel felkérjük a minisztereket, hogy nyugtázzák az elért eredményekről szóló jelentést, és folytassanak véleménycserét az e jelentés mellékletében szereplő két kérdésről.

Amint azt az elért eredményekről szóló jelentés mutatja, a Tanács keretében folytatott szakértői megbeszélések lehetővé tették a kérdések közös értelmezését. Annak érdekében, hogy további előrelépés történjen a Tanács közös álláspontja felé, az elnökség felkéri a minisztereket, hogy – felszólalásukat legfeljebb 3 percre korlátozva – adjanak iránymutatást az alábbi kérdésekkel kapcsolatban.

1. Milyen főbb észrevételeket szeretne megosztani a bizottsági javaslat öt horizontális fejezetével (I., II., IV., V., VI.), valamint az ezen öt fejezettel kapcsolatban eddig elvégzett munka irányával kapcsolatban?
2. A Bizottság a III. fejezetben meghatározza az egyes szállítási módokra, valamint a városi csomópontokra és a multimodális áruterminálokra vonatkozó egyedi követelményeket. Milyennek tartja a szóban forgó fejezetre vonatkozóan a Bizottság által javasolt megközelítést?