# Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az 1316/2013/EU rendeletnek az Egyesült Királyság Unióból való kilépésére figyelemmel történő módosításáról

*[COM(2018) 568 final – 2018/0299 (COD)]*

(2019/C 62/48)

Főelőadó: **Stefan BACK**

| | |
|---|---|
| Felkérés: | Európai Parlament, 2018.9.10. |
| | Tanács, 2018.9.11. |
| Jogalap: | az Európai Unió működéséről szóló szerződés 172. és 304. cikke |
| Illetékes szekció: | „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció |
| Elnökségi határozat: | 2018.9.18. |
| Elfogadás a plenáris ülésen: | 2018.10.17. |
| Plenáris ülés száma: | 538. |
| A szavazás eredménye: | 118/1/0 |
| (mellette/ellene/tartózkodott) | |

## 1. **Következtetések és ajánlások**

1.1. Az EGSZB üdvözli a felkészülési intézkedésként előterjesztett javaslatot, amely megfelel annak az igénynek, hogy garantálva legyen egy összefüggő TEN-T hálózat, az „Északi-tengeri–mediterrán” törzshálózati folyosó pedig felkészüljön egy olyan helyzetre, amelyben az Egyesült Királyság nem képezi a TEN-T részét.

1.2. Az EGSZB azt ajánlja, hogy az Európai Bizottság vegye figyelembe Írországnak az Egyesült Királyság kilépése utáni helyzetét, és komolyan vizsgálja meg az uniós és az ír gazdaság számára ennek nyomán keletkező potenciális negatív hatásokat. Azt ajánljuk, hogy ebben a kontextusban különleges körültekintéssel járjanak el a kiigazítások megtervezésekor.

1.3. Az EGSZB úgy véli, hogy a kontinentális EU és az Ír Köztársaság között egy vagy több közvetlen összeköttetésre van szükség ahhoz, hogy fennmaradjon az összefüggő „Északi-tengeri–mediterrán” törzshálózati folyosó, és garantálva legyen a határellenőrzés nélküli közlekedés Írország és a kontinentális EU között.

1.4. Az EGSZB véleménye szerint amikor az Egyesült Királyság már nem lesz a TEN-T része, és amikor a határellenőrzések miatt az Egyesült Királyságon keresztül áramló forgalom vélhetően lelassul, az Írországba, valamint az onnan kivezető közlekedés valószínűleg módosult útvonalakon zajlik majd.

1.5. Az EGSZB megjegyzi, hogy az Európai Bizottság által most javasolt folyosónyomvonalat a javaslat elkészítését megelőző konzultációs eljárás folyamán megkérdőjelezték, méghozzá több okból is. Észrevételeket tettek például azzal kapcsolatban, hogy megfelelőek-e a kiválasztott kikötők, valamint felvetődött, hogy felül kellene vizsgálni az „Atlanti” törzshálózati folyosót.

1.6. Az EGSZB emlékeztet arra, hogy a TEN-T célja a közlekedés kohéziójának, hatékonyságának és fenntarthatóságának biztosítása; a törzshálózat pedig ehhez stratégiai szempontból a legfontosabb elem.

1.7. Az EGSZB ezért megkérdőjelezi a javasolt új folyosószakasz nyomvonalát, mivel az esetleg nem felel meg a forgalom jövőbeli áramlásának, és így akadályozhatja a TEN-T törzshálózati folyosók azon célkitűzésének elérését, hogy megkönnyítsék a legfontosabb távolsági forgalom áramlását.

1.8. Az EGSZB megjegyzi továbbá, hogy néhány olyan kikötő, amely az új körülmények között előtérbe kerülhet, nem törzskikötő, így nem teljesíti a törzshálózati folyosó részévé válás egyik alapvető kritériumát. Ráadásul a TEN-T iránymutatásokról szóló rendelet felülvizsgálata 2023 előtt nincsen tervben.

1.9. Az EGSZB fenntartja, hogy valószínűleg még nem lehet bizonyossággal előre látni, hogy a forgalmi áramlatok miként fognak megváltozni egy olyan helyzetben, amelyben a javaslat alkalmazandó lesz.

1.10. Az EGSZB ezért egyetért azzal, hogy a javaslatban foglalt nyomvonal megfelelő a helyzet ideiglenes kezelésére mindaddig, ameddig nem konkretizálódnak a forgalomáramlás változásai.

1.11. Mindazonáltal az EGSZB sajnálja, hogy nem végeztek hatásvizsgálatot a javasolt nyomvonal megfelelőségének ellenőrzésére pl. a romlandó áruk esetén, illetve annak megvizsgálására, hogy melyik lenne a leghatékonyabb és legmegfelelőbb nyomvonal az egyesült királyságbeli szárazföldi híd – az Írországot az EU-val összekötő TEN-T kapcsolódási pont – kiváltására.

1.12. Az EGSZB ezért azt ajánlja, hogy a javaslatot egészítsék ki egy külön felülvizsgálati záradékkal, amely kiköti, hogy az Európai Bizottságnak a hatálybalépést követő két éven belül felül kell vizsgálnia az elfogadott rendeletet. A felülvizsgálatnak az Ír Köztársaság és a kontinentális EU közötti tényleges közlekedési áramlatok módosulásainak értékelésére kell támaszkodnia, és alapul kell szolgálnia az érintett TEN-T törzshálózati folyosók kiigazításához.

1.13. A felülvizsgálat elvégzéséig az EGSZB nem lát okot a javaslat tartalmának érdemi megváltoztatására, szem előtt tartva, hogy a módosítás következtében a La Manche csatorna – jelenleg az „Északi-tengeri–mediterrán” vagy az „Atlanti” törzshálózati folyosó részét képező – törzskikötői közül egynek sem változik meg a helyzete.

1.14. Az EGSZB nem érti, hogy a javaslat miért nem tartalmazza az Egyesült Királysággal létező összeköttetések és az országon átvezető nyomvonalak felszámolását. Ha a TEN-T-vel kapcsolatos jogszabályok nem vonatkoznak az Egyesült Királyságra, akkor nem lesz jogalapja az ilyen összeköttetések használatának sem. Okosabb lenne tehát megszüntetni őket.

## 2. **A javaslat**

2.1. Az Egyesült Királyság Európai Unióból való kilépésének (brexit) előkészítése érdekében tervbe vett intézkedések részeként az Európai Bizottság javaslatot terjesztett elő az 1316/2013/EU rendeletnek az Egyesült Királyság Unióból való kilépésére figyelemmel történő módosítására (a továbbiakban: „a javaslat”).

2.2. Miután az Egyesült Királyság 2017. március 29-én értesítette az EU-t kilépési szándékáról, az EUSZ 50. cikke értelmében 2019. március 30-ával hagyja majd el az Uniót. Az uniós jogszabályok 2019. március 30-ától kezdődően nem alkalmazandók többé az Egyesült Királyságra, kivéve, ha egy kilépésről rendelkező, ratifikált megállapodás ettől eltérő időpontot határoz meg. Az Egyesült Királyság ezt követően nem lesz többé uniós tagállam, így kívül esik a TEN-T hálózaton és nem képezi részét a TEN-T törzshálózati folyosóknak sem.

2.3. A „Felkészülés az Egyesült Királyságnak az Európai Unióból 2019. március 30-án való kilépésére” című közleményben (COM(2018) 556) az Európai Bizottság kiemelte, hogy fontos felkészülni a folyamatban levő kilépési tárgyalások összes lehetséges kimenetelére, így arra is, hogy nem sikerül megállapodásra jutni.

2.4. A vizsgált javaslat azt a helyzetet kívánja kezelni, amikor az Egyesült Királyság és az EU által jelenleg tárgyalt, a kilépésről rendelkező megállapodás nem határoz meg átmeneti rendelkezéseket. Konkrétan az a szándék, hogy az „Északi-tengeri–mediterrán” törzshálózati folyosón belül – az Egyesült Királyságon keresztül vezető folyosórész által jelentett kapcsolódási pont megszűnése után – továbbra is közvetlen összeköttetés maradjon fenn az Ír Köztársasággal.

2.5. A javaslat a folyosó vonalát a „Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam” szakasz beillesztésével módosítja. A módosítást attól a naptól kell alkalmazni, amelyen az 1316/2013/EU rendelet az Egyesült Királyságra már nem alkalmazandó.

## 3. **Általános megjegyzések**

3.1. Az EGSZB üdvözli az intézkedésként előterjesztett javaslatot, amely megfelel annak az igénynek, hogy garantálva legyen egy összefüggő TEN-T hálózat, és akkor is megmaradjon az „Északi-tengeri–mediterrán” törzshálózati folyosó, ha nem vezetnek eredményre a kilépésről és az átmeneti megállapodásról szóló tárgyalások az EU és az Egyesült Királyság között. A javaslat tehát annak a forgatókönyvnek a része, melyet az Európai Bizottság a legrosszabb esetre dolgoz ki, azaz ha az Egyesült Királyság megállapodás nélkül lépne ki az EU-ból.

3.2. A javaslat, ha elfogadják, attól a naptól kezdve lesz érvényben, amikor az Egyesült Királyság kilép az EU-ból és az uniós jog többé nem vonatkozik rá, következésképpen az Egyesült Királyság már nem része a TEN-T-nek.

3.3. Az EGSZB megjegyzi, hogy a kontinentális EU és az Ír Köztársaság között egy vagy több közvetlen összeköttetésre van szükség ahhoz, hogy fennmaradjon az összefüggő „Északi-tengeri–mediterrán" törzshálózati folyosó, és garantálva legyen a határellenőrzés nélküli közlekedés Írország és a kontinentális EU között.

3.4. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy Írország gazdasági és jóléti szempontból igen súlyos helyzetbe kerül, különösen ott, ahol a változásoknak előre látható és előre nem látható következményei is lesznek.

3.5. Ezért rendkívül fontos, hogy minden új kiigazítás erősítse Írország összeköttetését a kontinentális EU-val. Az ír közúti árufuvarozók jelenleg jórészt az Egyesült Királyságon keresztül jutnak el a kontinentális Európába, ezért mindenképpen új tengeri útvonalakat kell kiépíteni a legfontosabb ír kikötők (Dublin és Cork) és az „Északi-tengeri–mediterrán" folyosó kontinentális kikötői között.

3.6. Az EGSZB megjegyzi, hogy a javaslat egy olyan forgatókönyv szerint alakítja ki a folyosót, amelyben az Egyesült Királyság már nem a TEN-T része, a határellenőrzések miatt az Egyesült Királyságon keresztül áramló forgalom lelassul, és ebben az új helyzetben valószínűleg módosul az Írországba irányuló és onnan kivezető forgalom.

3.7. Az EGSZB megjegyzi továbbá, hogy a folyosó Európai Bizottság által most javasolt kiigazítása vitatott – mind részleteiben, mind a fő vonalakat tekintve. A javaslatot megelőző konzultációs folyamatban több a La Manche csatorna déli részén elhelyezkedő kikötő, valamint a francia kikötők és regionális önkormányzatok szövetsége is megkérdőjelezte azt az úthálózati térképet, melyet a javaslat jórészt átvett. Felvetették, hogy Dunkerque, Calais, Le Havre, Roscoff és Brest kikötőit csatolják be az „Északi-tengeri–mediterrán" folyosó javasolt útvonalába, és módosítsák az „Atlanti" törzshálózati folyosó kiigazítását. Különféle ír érdekcsoportok hasonlóképpen kétségbe vonták az Egyesült Királyságon keresztül haladó „szárazföldi híd" helyébe lépő hosszú tengeri összeköttetés hatékonyságát, mivel rövidebb tengeri útvonalak is rendelkezésre állnak, például Írországból egyes bretagne-i kikötők felé. Kitartottak amellett, hogy – például a romlandó áruk számára – jobban megfelelnek a rövidebb tengeri útvonalak.

3.8. A TEN-T célja a közlekedés kohéziójának, hatékonyságának és fenntarthatóságának a biztosítása. Stratégiai szempontból a törzshálózat jelenti a legfontosabb elemet e célok eléréséhez, miközben a törzshálózati folyosók feladata, hogy megkönnyítsék a legfontosabb távolsági forgalom áramlását a törzshálózatban ([1]).

3.9. Az EGSZB ezért megkérdőjelezi az új folyosószakasz kiigazítását, és úgy véli, hogy a folyosó kiigazításának módosítása nem feltétlenül felel meg a forgalom jövőbeli áramlásának, és így akadályozhatja a TEN-T törzshálózati folyosók azon célkitűzésének elérését, hogy megkönnyítsék a legfontosabb távolsági forgalom áramlását ([2]).

3.10. Az EGSZB megjegyzi, hogy néhány olyan kikötő, amely az új körülmények között előtérbe kerülhet (például Brest vagy Roscoff), nem törzskikötő, így nem teljesíti a törzshálózati folyosó részévé válás egyik alapvető kritériumát. Ráadásul a TEN-T iránymutatásokról szóló rendelet felülvizsgálata 2023 előtt nincsen tervben.

3.11. Az EGSZB úgy véli továbbá, hogy valószínűleg még nem lehet bizonyossággal előre látni, hogy a forgalmi áramlatok miként fognak megváltozni egy olyan helyzetben, amelyben a javaslat alkalmazandó lesz.

3.12. Az EGSZB ezért egyetért azzal, hogy a javaslatban foglalt nyomvonal megfelelő a helyzet ideiglenes kezelésére mindaddig, ameddig nem konkretizálódnak a forgalomáramlás változásai.

3.13. Mindazonáltal az EGSZB sajnálja, hogy nem végeztek hatásvizsgálatot a javasolt nyomvonal megfelelőségének ellenőrzésére pl. a romlandó áruk esetén, illetve annak megvizsgálására, hogy melyik lenne a leghatékonyabb és legmegfelelőbb nyomvonal az egyesült királyságbeli szárazföldi híd – az Ír Köztársaság és a kontinentális EU közötti legfontosabb TEN-T összeköttetés – kiváltására, szem előtt tartva, hogy nehéz előre látni, miként változik majd a forgalomáramlás, ha az Egyesült Királyság kilépési megállapodás nélkül lép ki az EU-ból.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelet 38. cikke (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).
([2]) Az 1315/2013/EU rendelet 43. cikkének (1) bekezdése.

3.14. Az EGSZB szerint a javasolt intézkedés lehetséges gazdasági, társadalmi és környezeti következményei elég jelentősek ahhoz, hogy indokolják a hatásvizsgálatot, ahogy az a jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodásban is szerepel ([3]).

3.15. Az EGSZB ezért azt ajánlja, hogy a javaslatot egészítsék ki egy külön felülvizsgálati záradékkal, amely kiköti, hogy az Európai Bizottságnak a hatálybalépést követő két éven belül felül kell vizsgálnia az elfogadott rendeletet. A felülvizsgálatnak az Ír Köztársaság és a kontinentális EU közötti tényleges közlekedési áramlatok módosulásainak értékelésére kell támaszkodnia, és alapul kell szolgálnia a megfelelő TEN-T törzshálózati folyosók kiigazításához.

3.16. A felülvizsgálat elvégzéséig az EGSZB nem lát okot a javaslat megváltoztatására, szem előtt tartva azt is, hogy a módosítás következtében a La Manche csatorna jelenleg a folyosó részét képező törzskikötői közül egynek sem változik meg a helyzete.

4. **Részletes megjegyzések**

4.1. Az EGSZB nem érti, hogy a javaslat miért nem tartalmazza az Egyesült Királysággal létező összeköttetések és az országon átvezető nyomvonalak felszámolását. Ha a TEN-T-vel kapcsolatos jogszabályok nem vonatkoznak az Egyesült Királyságra, akkor ezeket az összeköttetéseket nem lehet jogszerűen használni az uniós jog keretében. Okosabb lenne tehát megszüntetni őket.

Kelt Brüsszelben, 2018. október 17-én.

*az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság*
*elnöke*
Luca JAHIER

([3]) HL L 123., 2016.5.12., 1. o. Lásd még a jogalkotás minőségének javításáról szóló európai bizottsági közleményt (COM(2016) 615 final) és a minőségi jogalkotási program megvalósításáról szóló európai bizottsági közlemény (COM(2017) 651 final) 2.3. pontját.