

Különjelentés

Az EU által támogatott városi tömegközlekedési projektek eredményessége

EURÓPAI
SZÁMVEVŐSZÉK

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tel. +352 4398-1

E-mail: eca-info@eca.europa.eu
Internet: <http://eca.europa.eu>

Twitter: @EUAuditorsECA
YouTube: EUAuditorsECA

Bővebb tájékoztatást az Európai Unióról az interneten talál (<http://europa.eu>).

Luxembourg: Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2014

ISBN 978-92-9241-664-5
doi:10.2865/32759

© Európai Unió, 2014

A sokszorosítás a forrás megjelölésével megengedett.

Az 1. kép bármilyen formában történő felhasználásához vagy sokszorosításához közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni.

Printed in Luxembourg

Különjelentés**Az EU által támogatott
városi tömegközlekedési
projektek
eredményessége**

(az EUMSZ 287. cikke (4) bekezdésének második
albekezdése alapján)

Bevezetés

Glosszár

I–III Összefoglaló

1–9 Bevezetés

1–3 A városi közlekedés előtt álló fő feladatok Európában

4–5 Az uniós városi közlekedéspolitika

6–9 Városi közlekedési projektek uniós támogatása

10–16 Az ellenőrzés hatóköre és módszere

17–48 Észrevételek

17–25 A projekteket a pályázatokban szereplő terveknek megfelelően valósították meg?

20 A legtöbb projekt fizikailag megvalósult

21–22 Négy infrastrukturális projekt végrehajtása jelentős késést szenvedett

23–25 Három projekt több mint 20%-kal túllépte a kezdeti költségvetést

26–34 Megfeleltek a projektek által nyújtott szolgáltatások a felhasználói igényeknek?

28–30 Az üzemeltetők monitoringmutatói pozitív visszajelzést adtak

31–32 Amennyiben rendelkezésre álltak felhasználói elégedettségi felmérések, azok pozitív eredményeket mutattak

33–34 A közlekedési szolgáltatások általában jól elérhetőek

35–48 Kihasznátlanság szempontjából elérték céljukat a projektek?

37–38 Kevés projektnek volt annyi felhasználó, amennyit vártak

39–41 A kihasznátlanság több oka kezelhető lett volna

42–43 A kihasznátlanság befolyásolhatja a várt előnyök megvalósulását...

44–46 ...amit nem kísérnek figyelemmel

47–48 ...és ami növelheti a hatóságokra nehezedő pénzügyi terhet

Tartalomjegyzék

49–57 **Következtetések és ajánlások**

50–52 **A projektek megvalósítása**

53 **A projektek által nyújtott szolgáltatások**

54–57 **A projektek kihasználtsága**

I. melléklet – Az EU városi közlekedési politikája: az elmúlt
évtized egymást követő dokumentumai

II. melléklet – Az ellenőrzött projektek áttekintése az ellenőrzés
idején

A Bizottság válaszai

Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA): az ERFA azzal a céllal nyújt pénzügyi támogatást, hogy előmozdítsa az EU régiói közötti gazdasági és társadalmi kohéziót. Az ERFA beavatkozásait elsősorban – nagyszámú projektet magukban foglaló – operatív programok keretében hajtják végre.

Irányító hatóság: a tagállam által egy adott operatív program irányítására kijelölt nemzeti, regionális vagy helyi közigazgatási szerv, illetve közjogi vagy magánjogi szerv.

Kohéziós Alap: a Kohéziós Alap azzal a céllal nyújt pénzügyi támogatást, hogy környezetvédelmi és közlekedési projektek finanszírozása révén erősítse a gazdasági és társadalmi kohéziót azokban a tagállamokban, ahol az egy főre jutó GNP nem éri el az uniós átlag 90%-át.

Operatív program (OP): uniós támogatásban részesülő beruházások bizottsági jóváhagyásban részesült tagállami programja; a program egymással összefüggő prioritások összességeként jelenik meg, és többéves intézkedések keretében társfinanszírozza a projekteket.

Programozási időszak: a strukturális alapok kiadásainak tervezésére és végrehajtására szolgáló többéves keret. Jelentésünk a 2000–2006-os és 2007–2013-as programozási időszakra terjed ki.

Projektgazda: olyan közjogi szervezet, amely valamely közlekedési infrastruktúra vagy kapcsolódó informatikai rendszer kiépítésére kedvezményezettként ERFA- vagy kohéziós támogatásban részesül. A projekt eredményeként létrejövő tömegközlekedési eszközt és berendezéseket gyakran nem a kedvezményezett, hanem más üzemeltető működteti.

Üzemeltető: a projektgazdával aláírt üzemeltetési szerződés alapján valamely közlekedési eszközt üzemeltető állami vagy magáncég. Az üzemeltető rendszerint támogatásban részesül az üzemeltetésből származó pénzügyi veszteség fedezésére.

I Európában a városi lakosság részaránya a 2010-es 73%-ról 2050-re várhatóan 82%-ra fog nőni. Ebben az időszakban az európai városoknak javítaniuk kell a mobilitást, és helyi mobilitási politikájuk révén csökkenteniük kell a forgalmi torlódásokat, a baleseteket és a környezetszennyezést. 2000 és 2013 között az EU 10,7 milliárd eurót különített el olyan projektek társfinanszírozására, amelyek révén a városok fejleszthetik tömegközlekedésüket, például metró-, villamos- és buszhálózataikat.

II A Számvevőszék azt mérte fel, hogy a projektek a tervek szerint valósultak-e meg, a felhasználói igényeknek megfelelő szolgáltatásokat nyújtanak-e, és a várt mértékben veszik-e igénybe őket. A Számvevőszék közvetlenül vizsgálta 26 városi tömegközlekedési projekt teljesítményét öt tagállam 11 városában. A Számvevőszék a következőket állapítja meg:

- a) A legtöbb projekt esetében az infrastrukturális és járműfejlesztések általában véve megfeleltek a projektelőírásoknak (20. bekezdés). Négy városi közlekedési projekt jelentős késést szenvedett el (21. és 22. bekezdés), három projektnél pedig jelentős költségtúllépés volt tapasztalható (23–25. bekezdés).
- b) Befejezése után szinte valamennyi ellenőrzött projekt kielégítette a felhasználók igényeit (26–34. bekezdés). A meghatározott időpontokra tervezett kihasználtság összevetése a tényleges kihasználtsággal azonban arra mutatott rá, hogy a projektek kétharmadát kihasználatlanság jellemzi (35–38. bekezdés), vagyis alulteljesítenek a gazdasági és társadalmi haszon (a környezet-szennyezés és a torlódások csökkentése stb.) szempontjából, és ezt a projektgazdák, illetve a tagállami hatóságok általában nem követik nyomon (42–46. bekezdés). Egyes esetekben ez pénzügyi egyensúlyhiánnyal is járhat a városi közlekedés fenntarthatóságát biztosítani hivatott hatóságok számára (47. és 48. bekezdés).

- c) A tömegközlekedés kihasználatlanságát elsősorban projekttervezési és mobilitáspolitikai hiányosságok okozzák. Ezek jó részét már a projekt tervezési szakaszában ki lehetett volna küszöbölni (39–41. bekezdés).

III

A Számvevőszék azt javasolja, hogy a Bizottság:

- a) a jóváhagyásától függő projektek esetében követelje meg olyan irányítási eszközök meglétét, amelyek révén a projekt működésbe lépését követően figyelemmel lehet kísérni a szolgáltatás minőségét és a felhasználói elégedettség szintjét;
- b) a jóváhagyásától függő projektek esetében követelje meg, hogy a támogatási megállapodások tartalmazzanak legalább minimális számú eredménymutatót és kapcsolódó célokat, valamint, hogy ezeket a későbbiekben mérijék;
- c) a jóváhagyásától függő projektek esetében követelje meg a várható felhasználók becsült számának szigorúbb elemzését, valamint azt, hogy az adott közlekedési eszköz kiválasztását a különböző közlekedési lehetőségek számszerű összehasonlításával igazolják;
- d) a jóváhagyásától függő projektek esetében követelje meg, hogy a városi közlekedési projektek jól megalapozott mobilitási politikába illeszkedjenek;
- e) követelje meg, hogy az a–d) pont alatt felsorolt szempontokat a tagállami hatóságok is figyelembe vegyék az uniós finanszírozású városi közlekedési projektek irányítása során.

A városi közlekedés előtt álló fő feladatok Európában

01

Európában a városi lakosság részaránya a 2000. évi 71%-ról 2010-re 73%-ra nőtt. Ez a tendencia várhatóan folytatódik, és 2050-re a városlakók aránya eléri a 82%-ot¹.

02

Az európai városok egyre súlyosabb közlekedési problémákkal néznek szembe. Mind több városlakó költözik külvárosokba, így olyan településszerkezet jön létre, amelyben megnőnek az utazási távolságok. A túlvárosiasodásnak ez a jelensége a gépjárműszám és az ingázóforgalom növekedésével jár.

03

Minden nagyváros azzal a feladattal szembesül, hogy a mobilitás javításával egyidőben csökkentse a forgalmi torlódásokat, a balesetek számát és a környezetszennyezést. A Bizottság szerint² a városi és városkörnyéki forgalmi torlódások az okozott késések és környezetszennyezés miatt évente közel 100 milliárd euró költséggel járnak (ez az uniós GDP 1%-a). Azt sem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy minden harmadik halálos baleset városi területen történik. A városi mobilitásból származik a közúti közlekedés összes CO₂-kibocsátásának 40%-a, az egyéb szennyező anyagoknak pedig akár 70%-a is. Egyre súlyosabb probléma a városi területeken a zaj, amelyet elsősorban a közúti forgalom okoz.

Az uniós városi közlekedéspolitika

04

Az elmúlt évtizedben a Bizottság több szakpolitikai dokumentumot bocsátott ki a városi közlekedésről (lásd: **I. melléklet**). Egy bizottsági közlemény szerint a fenntartható városi közlekedés céljai a következők: mozgásszabadság, egészség, biztonság és jó életminőség a jelenlegi és a jövő nemzedékek számára, valamint környezeti hatékonyság és inkluzív gazdasági növekedés, hozzáférés a lehetőségekhez és szolgáltatásokhoz mindenki, így a kevésbé tehető, idős vagy fogyatékkal élő polgárok számára is³.

05

E célból a Bizottság támogatja a kutatást, ösztönzi a jobb irányítást, és terjeszti az olyan legjobban bevált megoldásokat, mint amilyen a modális váltást – azaz a személygépkocsi-használat csökkentését és a tömegközlekedés gyakoribb használatát, valamint a nem motorizált kerékpározást és gyaloglást – támogató városi mobilitási tervek kidolgozása.

- 1 ENSZ Gazdasági és Szociális Ügyek Főosztálya, Népeségkutató Osztály, „World Urbanisation Prospects: The 2011 Revision” (A világ urbanizációs kilátásai: 2011-es felülvizsgálat) (<http://esa.un.org/unpd/wup/index.htm>).
- 2 Ennek a bekezdésnek az adatai a Bizottság „A városi mobilitás új kultúrája felé” című zöld könyvéből (COM(2007) 551 végleges, 2007. szeptember 25.) származnak.
- 3 COM(2004) 60 végleges, 2004. február 11., 45. o.

Városi közlekedési projektek uniós támogatása

06

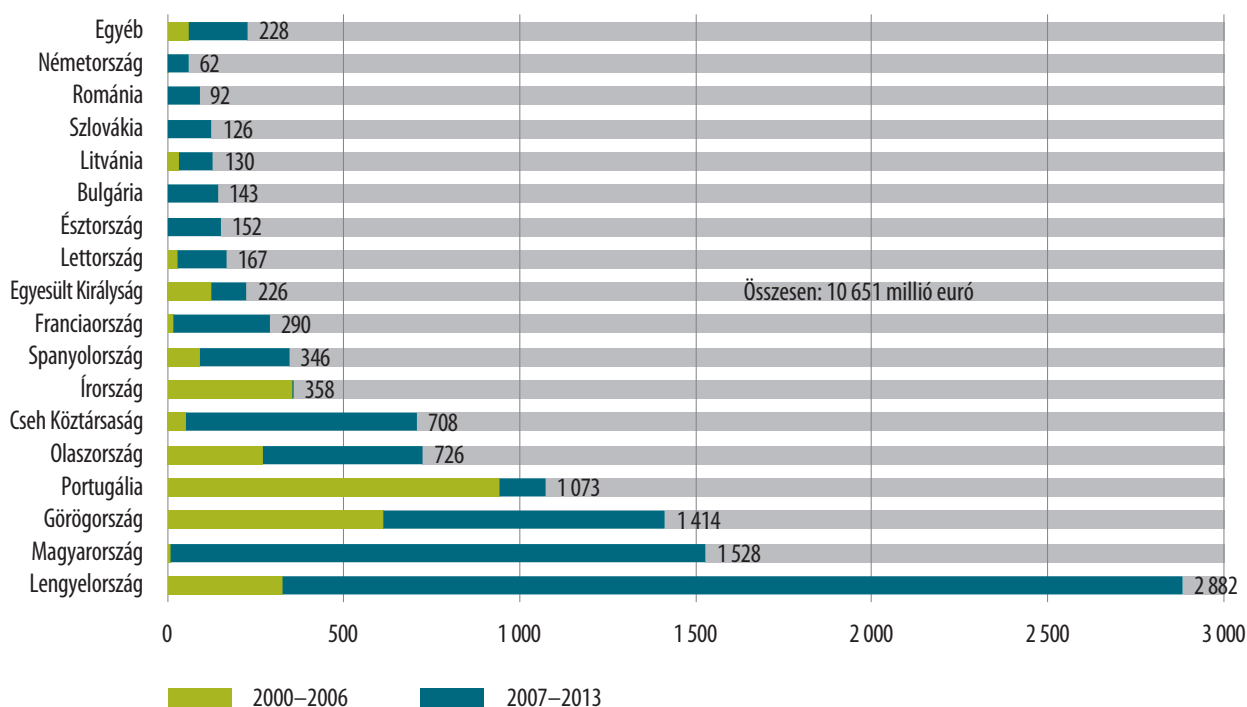
A tagállamok támogatásra jogosult régióiban az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) és a Kohéziós Alap társfinanszírozhatnak városi közlekedési projekteket. A városi közlekedési projekteknél az uniós hozzájárulás jellemzően a kapcsolódó támogatható kiadások 85%-át teszi ki.

07

A 2000–2006-os és a 2007–2013-as időszakokra a városi közlekedésre elkülönített uniós támogatás 2,9 milliárd euró, illetve 7,8 milliárd euró, összesen 10,7 milliárd euró. Az egyes tagállamok részadatait az **1. ábra** mutatja be.

1. ábra

A 2000–2006-os és a 2007–2013-as programidőszakokra a városi közlekedésre elkülönített ERFA- és kohéziós támogatás (millió euró)



Forrás: az Európai Bizottság adatain alapuló számvevőszéki számítások.

08

A társfinanszírozott városi közlekedési projekteket a tagállamok operatív programok (OP) részeként, megosztott irányítással hajtják végre. Ez elsősorban a következőket jelenti:

- a) a Bizottság megtárgyalja és jóváhagyja a tagállamok által javasolt programokat, és szétosztja az uniós finanszírozást;
- b) a tagállamok irányítják az operatív programokat, vagyis kiválasztják a projekteket, majd felügyelik és értékelik azokat;
- c) a Bizottság értékeli a nemzeti irányítási és kontrollrendszereket, felügyeli az operatív programok végrehajtását, kötelezettséget vállal az uniós pénzügyi hozzájárulásokra, majd a jóváhagyott kiadások alapján kifizeti azokat;
- d) a Bizottságnak jóvá kell hagynia a tagállamok által benyújtott egyes projekteket. A 2000 és 2006 közötti programozási időszakra nézve a Bizottság jóváhagyására volt szükség minden kohéziós projekthez a teljes költségtől függetlenül, valamint azokhoz az ERFA-projektekhez, amelyek összköltsége⁴ meghaladta az 50 millió eurót. A 2007–2013-as programozási időszakban az egyik változás az volt, hogy az 50 millió eurót⁵ nem meghaladó kohéziós projektekhez már nem volt szükséges a Bizottság jóváhagyása.

09

A városi közlekedés terén jelentős szerepet játszó két bizottsági főigazgatóság:

- a) a Regionális és Várospolitikai Főigazgatóság, amely az uniós költségvetésnek a városi közlekedési projekteket társfinanszírozó részéért felelős. Az egyes projektek értékelési folyamatának keretében a DG REGIO más főigazgatóságokkal is konzultál, különösen a Mobilitási és Közlekedési Főigazgatósággal;
- b) az uniós közlekedéspolitikáért felelős Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóság.

- 4 Az összköltség az egyes projektek támogatásigénylésében ekként feltüntetett összeg.
- 5 2007. január 1-jétől 2010. június 25-ig ez a határösszeg környezetvédelmi projektek esetében 25 millió euró volt.

Az ellenőrzés hatóköre és módszere

09

10

Teljesítmény-ellenőrzésünk fő célja az volt, hogy értékeljük az uniós strukturális alapok által társfinanszírozott városi tömegközlekedési projektek (a továbbiakban: projektek) megvalósítását és eredményességét.

11

A Számvevőszék a következő kérdésekre keresett választ:

- A projekteket a pályázatokban szereplő terveknek megfelelően valósították meg?
- Megfeleltek a projektek által nyújtott szolgáltatások a felhasználói igényeknek?
- Kihasználtság szempontjából elérték céljukat a projektek?

12

Az ellenőrzött minta az ERFA vagy a Kohéziós Alap által a 2000–2006-os és 2007–2013-as programozási időszakban társfinanszírozott 26 projektből állt⁶. A kiválasztott projektek öt tagállam (Spanyolország, Franciaország, Olaszország, Lengyelország és Portugália) 11 városában található. Az ebben az öt országban a városi közlekedésre elkülönített uniós támogatás (5,3 milliárd euró) az összes uniós támogatás (10,7 milliárd euró) 50%-át teszi ki. A mintában szereplő projektek a következőket célozták: új vasútvonal kiépítése, illetve meglévő vonal meghosszabbítása vagy korszerűsítése (három projekt), metró (nyolc projekt), könnyűmetró⁷ (négy projekt), villamos (hat projekt), valamint autóbusz (egy projekt). Némelyik projekt csak egy vonalra vagy szakaszra terjed ki, míg mások egy teljes hálózatra. A mintába belekerült négy kisebb – működtetési, információs vagy jegykiadó rendszerekkel kapcsolatos – informatikai projekt is (lásd: **II. melléklet**).

13

A 2000 és 2006, illetve a 2007 és 2013 közötti programozási időszakra nézve a Bizottság által jóváhagyandó projektek a városi közlekedésre elkülönített teljes ERFA- és kohéziós támogatás 66%-át, illetve 78%-át képviselték (lásd: 8. bekezdés d) pontja). Az ellenőrzési mintában 17 olyan projekt szerepelt, amelynek a Bizottság jóváhagyási folyamatán kellett átmennie. A fennmaradó kilenc projektet, köztük a négy kisebb informatikai projektet, a tagállami irányító hatóságok hagyták jóvá.

14

Az ellenőrzés idején a 26 projekt közül 20 volt befejezett és működőképes állapotban. Három projekt még nem készült el, kettő csak részben volt befejezett és működőképes, egy pedig nemrég elkészült ugyan, de még nem volt működőképes.

15

Annak érdekében, hogy megismerje a városi közlekedés területére érvényes ellenőrzési standardokat és bevált gyakorlatot, a Számvevőszék a városi közlekedés terén szakértőnek számító olyan szervezetekkel konzultált, mint az UITP⁸ (Union Internationale des Transports Public), a CERTU⁹ (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques), és a Polis¹⁰.

- A kiválasztási kritériumok a következők voltak: a projekt költsége, a projekt típusa és a tervezett végrehajtási határidő.
- A „könnyűmetró” a villamos és a metró közötti átmeneti rendszer, amelyet közepes kapacitású gyors személyszállítási rendszernek is lehet tekinteni.
- Az UITP tömegközlekedési hatóságokat és szolgáltatókat, politikai döntéshozókat, tudományos intézeteket, valamint a tömegközlekedés szállító és szolgáltató ágazatát tömörítő nemzetközi hálózat.
- A CERTU feladata az, hogy a francia állam, illetve helyi önkormányzatok, állami szervek, közszolgáltatás ellátásával megbízott vállalatok vagy illetékes szakmabéliek részére tanulmányokat készítsen a városi hálózatok, a közlekedés, a várostervezés és a közszolgáltatások témájában (1994. február 9-i 94/134 rendelet).
- A Polis olyan európai városok és régiók hálózata, amelyek a fenntarthatóbb mobilitást célzó innovatív technológiák és szakpolitikák kibontakoztatásában működnek együtt.

Az ellenőrzés hatóköre és módszere

16

Vizsgálócsoporthunk minden projekt esetében találkozott az egyes tagállamokban az illetékes irányító hatóság képviselőivel, az uniós támogatásban részesülő projektgazdákkal (általában helyi önkormányzatok), valamint az adott közlekedési eszköz üzemeltetőjével (állami vagy magánvállalatok). A vizsgálócsoporthoz maga is kipróbálta a társfinanszírozott létesítményeket, és felkeresett üzemeltető és karbantartó központokat.

1. fénykép

Könnyűmetró Portugáliában



© Metro Transportes do Sul.

A projekteket a pályázatokban szereplő terveknek megfelelően valósították meg?

17

Annak értékelésekor, hogy a projekteket a pályázatokban szereplő terveknek megfelelően valósították-e meg, a Számvevőszék három szempontot vett figyelembe, mégpedig azt, hogy a fizikai megvalósítás, a határidők betartása és a költségvetés megfelelt-e a támogatási határozat előírásainak.

18

Négy projektet már a támogatás igénylése előtt befejeztek¹¹, ezért ezek nem tartoztak az elemzés tárgykörébe. Egy másik projektet azért nem vizsgáltunk, mert annak befejezését eredetileg 2015-re tervezték. Több más projektnél továbbá nem vizsgáltuk mindhárom szempontot, vagy késések miatt, vagy azért, mert még nem véglegesítették a projekt összköltségét.

19

Végül e kérdés értékelésekor az ellenőrzés 18 projektet vizsgált a fizikai megvalósítás (20. bekezdés), 21 projektet a tervezett befejezési határidők betartása (21. és 22. bekezdés), 19 projektet pedig az összes felmerült költség (23–25. bekezdés) tekintetében.

A legtöbb projekt fizikailag megvalósult

20

14 projekt esetében az infrastruktúra, a berendezések és a járművek rendelkezésre bocsátása a projektleírásokkal összhangban történt, míg három esetben néhány egészen kis eltérést észleltünk. Egy másik projektnél a 2008-ban leszállított 70 információs táblának kb. egyharmadát még mindig nem helyezték ki. Az érintett települések különböző okok miatt nem adták meg a szükséges engedélyt, közülük néhány például díjat akart fizettetni.

Négy infrastrukturális projekt végrehajtása jelentős késést szenvedett

21

Nyolc projektnél betartották a határidőket, míg hét projekt kilenc hónapnyi vagy annál kisebb csúszást szenvedett.

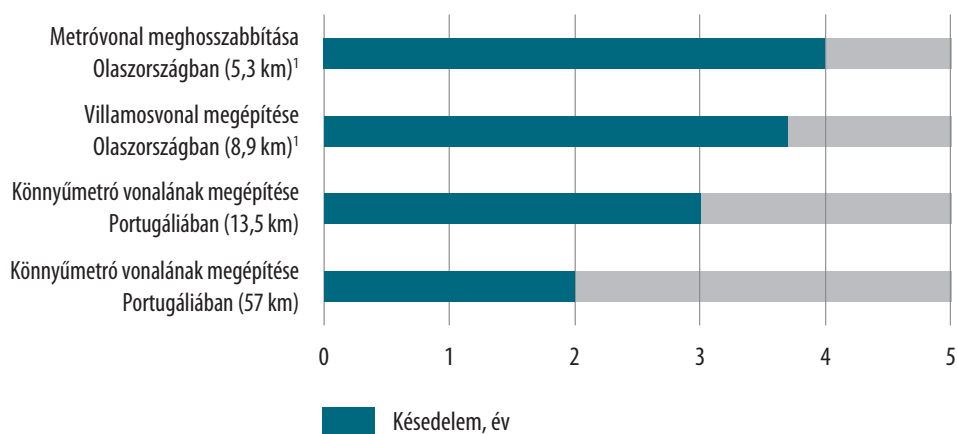
22

Hat projekt erősen csúszott, köztük négy infrastrukturális projekt (lásd: **2. ábra**); a legfrissebb előrejelzések szerint kettő–négy év közötti késedelemlről van szó. A projekteket érintő jelentős késedelmekre az **1. háttéranyag** szolgál néhány példával.

11 Befejezett projektek uniós finanszírozása esetén felléphet a „talált pénz” effektus, és e kockázat miatt az ilyen támogatás uniós hozzáadott értéke is kétes. A Számvevőszék megállapítja, hogy a Bizottság a 2014–2020-as pénzügyi keretre vonatkozó jogalkotási javaslatok keretében már foglalkozott ezzel a kérdéssel.

2. ábra

Jelentős végrehajtási késedelmet szenvedő infrastrukturális projektek



1 Előrejelzések.

Forrás: az Európai Számvevőszék számítása, a projektgazda adatai alapján.

1. háttérmagyarázat

Jelentős projektkésedelmek: néhány példa

- Egy könnyűmetró teljes körű üzembe helyezésére (Portugália) 2008 novemberében került sor, vagyis három évvel az eredetileg tervezett időpont után. Ezt elsősorban az okozta, hogy nehézségek merültek fel a szükséges földterület rendelkezésre bocsátásával kapcsolatban, noha az önkormányzati tulajdonban volt.
- Egy villamosprojekt első vonalát (Olaszország) 2010 februárjában kisebb, három hónapos késéssel fejezték be. Két további vonalat eredetileg 2012 júniusára terveztek befejezni. Egy helyi népszavazás nyomán a villamos útvonalát jelentősen módosították úgy, hogy elkerülje a történelmi városközpontot. Ennek eredményeképp a végrehajtás időtartama négy teljes évvel kitolódott.

Három projekt több mint 20%-kal túllépte a kezdeti költségvetést

23

Kilenc projektet az eredeti költségvetésen belül sikerült befejezni.

a költség túllépés. A költség túllépéseket leginkább a következő tényezők okozták: a talajviszonyok miatt fellépő technikai nehézségek, régészeti feltárás, adminisztratív problémák, a szerződéses árak vagy magának a projektnek a módosítása. A **2. háttér-magyarázat** néhány példával szolgál az egyes projektek költség túllépéseire.

24

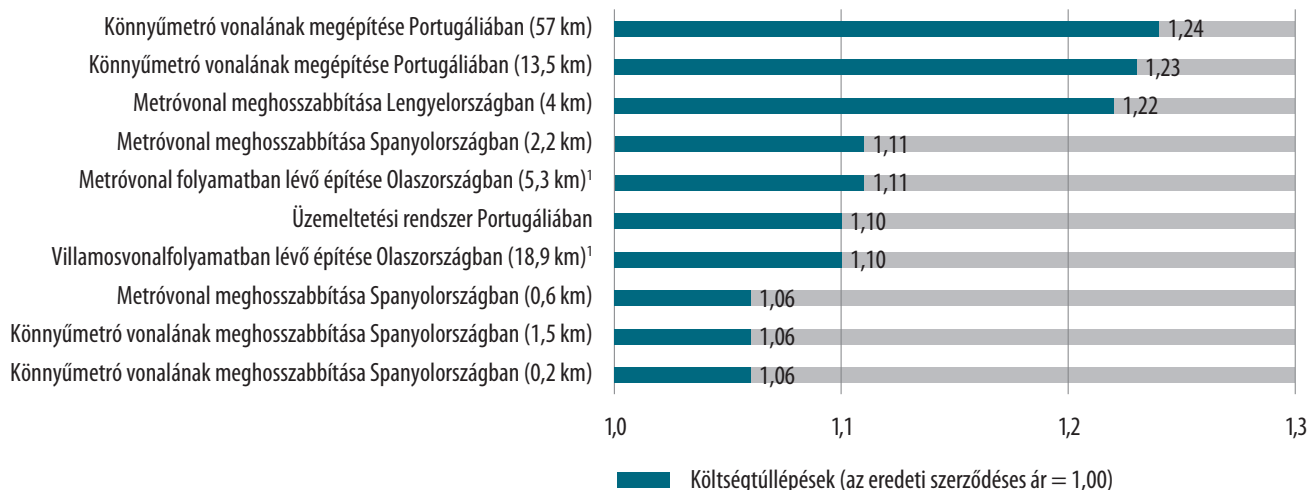
Tíz projekt túllépte az eredeti költségvetést (lásd **3. ábra**): ezek közül nyolc volt befejezett projekt, kettő pedig még folyamatban volt az ellenőrzés idején, noha már be kellett volna fejezni őket. Három befejezett projekt-nél jelentős, az eredeti költségvetést legalább 20%-kal meghaladó volt

25

Az ezekhez a projektekhez kapcsolódó költség túllépések növelhetik a tagállami hatóságokra nehezedő pénzügyi terheket, a kifizetendő teljes uniós támogatás összegét azonban nem befolyásolják (lásd: 47. és 48. bekezdés).

3. ábra

Egyes projektek költség túllépései



¹ Előrejelzések.

Forrás: Európai Számvevőszék, a projektgazda adatai alapján.

Egyes projektek költségtúllépései: néhány példa

- Egy metróvonal meghosszabbításánál (Lengyelország) egész sor nehézség merült fel, amelyek 47 millió euróval (+ 22%) megnövelték a költségeket. Ilyen nehézség volt többek között: a rendkívül kedvezőtlennek bizonyult talajviszonyok; a szolgáltatások és építőanyagok árának kivételesen nagymértékű emelkedése; épülettetők átalakítása az új jogszabályi előírásoknak megfelelően; korszerű rezgéscsillapító módszerek alkalmazása, illetve egy épület kijelölt funkciójának megváltozása.
- Egy könnyűmetróvonal (Portugália) teljes költsége 399 millió euró volt, vagyis az eredeti költségvetésnél 75 millió euróval (+ 23 %) több. A költségtúllépést az állami költségvetés viselte: ebből 48 millió euró ármódosításokból és pótmunkákból adódott, 27 millió euróval pedig az üzemeltetőt kártalanították a közterület rendelkezésre bocsátásának több mint három éves késedelméből adódó bevételkiesése miatt (lásd: **1. háttérmagyarázat**, első példa).

Megfeleltek a projektek által nyújtott szolgáltatások a felhasználói igényeknek?

26

E témakörben 21 projekt felülvizsgálatára került sor (26–34. bekezdés), többek között egy villamosprojektére, ahol három vonal közül még csak egy volt üzemben. A többi öt projekt az ellenőrzés idején nem volt működőképes.

27

Az ellenőrök által áttekintett elemzések, valamint a projektgazdák és az üzemeltetők visszajelzései szerint a felhasználók akkor tartják kielégítőnek a tömegközlekedési szolgáltatásokat, ha azokat a pontosság, gyakoriság, megbízhatóság, kényelem, biztonságosság, tisztaság, jó elérhetőség, megfizethetőség és megfelelő tájékoztatás jellemzi. Áttekintették az ellenőrök az üzemeltetők monitoringmutatóit, valamint felhasználói elégedettségi felmérések eredményeit is annak megállapításához, hogy a projektek által nyújtott szolgáltatások megfeleltek-e a felhasználói igényeknek. Figyelembe vették azt a szempontot is, hogy milyen a tömegközlekedési eszköz elérhetősége.

Az üzemeltetők monitoringmutatói pozitív visszajelzést adtak

28

A projektek közül 18 rendelkezett az üzemeltetők által meghatározott és felügyelt mutatókkal (pl. pontosság, járműtisztaság, utastájékoztatás), amelyek szerint a projektek által nyújtott szolgáltatások összhangban álltak a vonatkozó célokkal. Az egyes projektekénél alkalmazott mutatók nagymértékben eltértek egymástól; egyes esetekben csak alapszintűek vagy korlátozott értékűek voltak. A nyújtott szolgáltatásoknál két esetben mutatkoztak hiányosságok (lásd: **3. háttérmagyarázat**).

Vonat Lengyelországban



Forrás: Európai Számvevőszék.

A nyújtott szolgáltatásokban mutatkozó hiányosságok

- Egy metróvonal pontosságát hátrányosan befolyásolta a legalább öt perccel késő szerelvények számának növekedése (Olaszország). Az ellenőrzés megállapította azt is, hogy az utazóközönségnek sem az állomásokon, sem a szerelvényeken nem állt rendelkezésére vasúti menetrend. A projekt eredményeként megépült négy metróállomás egyikén sem voltak a várható várakozási időt mutató elektronikus kijelzők. Késés esetén az utasok sem vizuális úton, sem hangbemondás útján nem kaptak tájékoztatást.
- Az EU által társfinanszírozott pályaszakaszon (Lengyelország) közlekedő szerelvények száma 25%-kal alacsonyabb volt a tervezettnél (óránként négy szerelvény helyett csak három), mivel a város központján áthaladó csatlakozó pályaszakasz korlátozott kapacitása torlódásokhoz vezethet.

29

Az ilyen mutatók lehetővé teszik, hogy az üzemeltetők szükség szerint korrekciós intézkedésekkel javítsák az utasoknak nyújtott szolgáltatást. Hasznosak lehetnek a mutatók az üzemeltetők számára a működési hatékonyság szempontjából is. Hét esetben például a mutatóknak köszönhetően sikerült a tényleges igényekhez igazítani a személyszállítási szolgáltatásokat.

30

Öt esetben a projektgazda szerződésben kötötte ki olyan mutatók meglétét, amelyek a szolgáltatás minőségétől tették függővé az üzemeltető díjazását. Erre a követendő gyakorlatra a **4. háttérmagyarázat** szolgál példával.

A díjazás függővé tétele a szolgáltatás minőségétől: egy követendő példa

Egy metróvonal üzemeltetési szerződésében (Portugália) számos mutató és célkitűzés szerepel a nyújtott szolgáltatásra vonatkozóan, például a késésekre, a mozgólépcsők működésére, a fényerő szintjére, az állomások és járművek tisztaságára, valamint a meghibásodások és a jelzőberendezések problémáinak számára nézve. Eleinte nem sikerült elérni a kitűzött célokat. Leginkább a pontossággal akadtak gondok, de alkalmanként a tisztasággal is, és meghibásodások is történtek. Ezért az üzemeltetőt havi 10 000 és 30 000 euró közötti összegű büntetéssel sújtották. A helyzet ezután fokozatosan javult, és minden mutató tekintetében rendszeresen sikerült elérni a célértékeket.

Amennyiben rendelkezésre álltak felhasználói elégedettségi felmérések, azok pozitív eredményeket mutattak**31**

A felhasználói elégedettségi felmérések mérhetővé teszik a felhasználók által érzékelt minőséget, és segítségével mód nyílik a közlekedési szolgáltatások javítására: egyaránt rámutathatnak az elégedettségre leginkább okot adó szempontokra, illetve a megoldandó kérdésekre. A felmérések ki tudják mutatni a felhasználói elégedettség szintjének időbeli változását is, és néha érdekes összehasonlításra adnak módot egyazon hálózat különböző vonalai között.

32

Az ellenőrzött projektek közül kilencnél álltak rendelkezésre felhasználói elégedettségi felmérések. Az egyes felmérésekben adott pontszámok az utasközönség nagyfokú elégedettségét jelezték.

A közlekedési szolgáltatások általában jól elérhetőek**33**

A fizikai vizsgálat azt mutatta, hogy a projektekhez köthető állomások és járművek általában könnyen elérhetőek gyalogosok, babakocsik és kerekesszékek számára.

34

A nyilvánosan (pl. Interneten) közzétett információ áttekintéséből kitűnt, hogy az ellenőrzött projektekben valamennyi szolgáltató kedvezményes jegyárat biztosít a felhasználók bizonyos csoportjai, például a diákok és az álláskeresők számára.

Kihasználtság szempontjából elérték céljukat a projektek?

35

Ezt a kérdést hat projekt esetében a projekt elkészültségi szintje miatt nem vizsgáltuk. A 36–48. bekezdés ezért 20 projektre vonatkozik.

36

A tömegközlekedés teljesítményének értékelésekor a felhasználói igények kielégítésének szempontja mellett (lásd: 28–34. bekezdés) a legfontosabb szempont a kihasználtság, amelyet általában utasszámmal, a megtett utak, illetve kilométerek számával, valamint férőhely-kihasználtsággal szokás jellemezni. A tömegközlekedés sikerét jelezheti a modális váltás mértéke is, vagyis az, hogy hányan „szállnak át” például személygépkocsiról villamosra.

Kevés projektnél volt annyi felhasználó, amennyit vártak

37

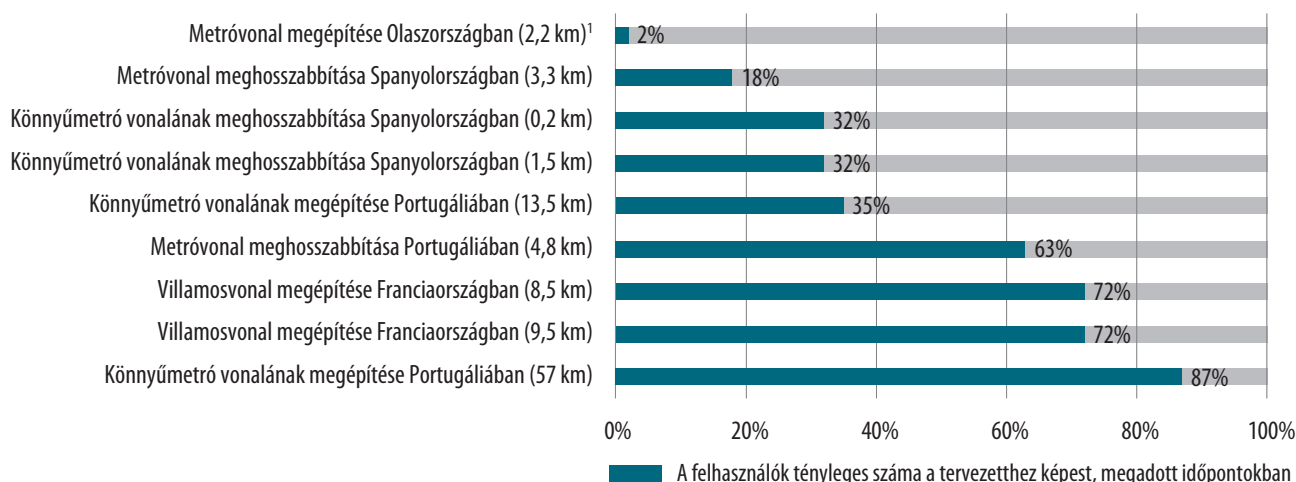
Az ellenőrzött projektek közül 12-nél álltak rendelkezésre célértékek és az azoknak megfelelő kihasználtsági adatok. A meghatározott időpontokra tervezett kihasználtság összevetése a tényleges kihasználtsággal arra mutatott rá, hogy csak kettőnél sikerült elérni a kitűzött célt (lásd: **5. háttér-magyarázat**). A 10 többi projekt, köztük kilenc infrastrukturális projekt nem érte el a megcélzott kihasználtsági szintet, sőt, egyes esetekben drámaiak nevezhető a kihasználatlanságuk (lásd: **4. ábra**).

5. háttérmagyarázat

Két olyan projekt, ahol rendelkezésre álltak a célértékek és a vonatkozó adatok, és amelyeknél teljesültek a célkitűzések

- Egy új villamosvonal (Olaszország) 2012-ben 12,2 millió utast szállított, ami a kitűzött cél (10,8 millió) 113%-a. A projektgazda szerint ez az eredmény elsősorban az autóbusz-hálózattal történt jó összehangolásnak és a viteldíj-integrációnak volt köszönhető.
- Egy autóbusz-hálózaton (Franciaország) az éves utazásszám 99,2%-a volt annak, amit egy 2009-ben elvégzett társadalmi-gazdasági elemzés alapján 2011-ben feltételeztek. Az utazások száma a 2008-as (ekkor lépett működésbe a projekt) 4,3 millióról 2011-re (a legutóbbi mérés idejére) 12%-kal, vagyis 4,8 millióra nőtt.

Infrastrukturális projektek a vártnál kevesebb felhasználóval



¹ A projektgazda szerint a helyzet a metró többi szakaszának befejezésével javulni fog.

Forrás: Európai Számvevőszék, a projektgazda adatai alapján.

38

A fennmaradó nyolc, célkitűzések vagy megfelelő adatok híján lévő projekt esetében a Számvevőszék egyéb információforrások alapján állapította meg, hogy kielégítő volt-e

a kihasználtságuk. Négy ilyen projekt-nél megfelelő teljesítményre utaló jelek mutatkoztak (példák: **6. háttér-magyarázat**), míg a másik négy projekt-nél a jelek gyenge teljesítményre utaltak.

Olyan projektek, ahol nem álltak rendelkezésre célkitűzések, de a jelek megfelelő teljesítményre utaltak: két példa

- Egy projekt keretében két villamosvonal-szakasz korszerűsítésére került sor (Lengyelország). Az egyik szakaszon a projektet megelőzően, illetve a projekt után vizsgált adatok 49%-os utasszám-növekedést mutattak csúcsforgalomban, illetve 29%-osat egy munkanap egészére nézve.
- Egy másik villamosprojekt (Lengyelország) új útszakaszára nézve az adatok szerint óránként 2500 utas volt csúcsforgalomban, illetve 35 700 munkanaponként, ami egy indikatív viszonyítási alaphoz képest kielégítőnek minősült¹².

¹² Villamosvonalak esetében az óránkénti 2500 utas összhangban van az UITP által a különféle városi közlekedési módokra megállapított kapacitáspektrummal: http://www.btrust.org.za/library/assets/uploads/documents/2_Resource%20docs_Making%20the%20Right%20Choice.pdf

A kihasználatlanság több oka kezelhető lett volna

39

Azok a fő tényezők, amelyek az ellenőrzött projektek esetében kihasználatlansághoz vezettek, és amelyeket a projektgazda, illetve a helyi hatóságok közvetlenül befolyásolhattak volna¹³, két csoportba sorolhatóak: projekttervezési hiányosságok (nem megfelelő, többek közt az utasszámot túlbecsülő megvalósíthatósági tanulmányok), illetve – még jelentősebb módon – a mobilitási politika hiányosságai (az egyes közlekedési módok, illetve a parkolási politika közötti összehangolás hiánya, városi mobilitási terv hiánya).

40

Ezek a tényezők az értékelés által kihasználatlannak talált 14 projekt közül 11-nek a kihasználtsági fokát befolyásolták (37. és 38. bekezdés)¹⁴. Ezek közül hét projektet a Bizottság, négyet pedig a tagállamok hagytak jóvá. A kihasználatlanság okaira a **7. háttéranyag** szolgál néhány példával.

41

A projektkialakítási és a tervezési szakaszban alaposabb elemzésnek lehetett volna alávetni a kihasználatlanság okait.

13 A városi közlekedési projektek kihasználtságát külső tényezőként befolyásolhatta a nemzetközi gazdasági és pénzügyi válság is.

14 Mivel egy projektnél több tényezőnek is lehet hatása, a 11 projektnél összesen 23 ilyen tényezőt tártunk fel.

A kihasználatlanság okai: néhány példa

- Egy autóbusz-hálózat egy részét kiváltó könnyűmetró-hálózat (Portugália) 58 állomását illetően a projektgazda szerint 30%-kal túlbecsülték a felhasználók számát, mivel nem volt megbízható rendszer a busszal utazók számának megállapítására. A megvalósíthatósági tanulmány szerint a parkolási politikának döntő szerep jutott abban, hogy sikerül-e megteremteni a feltételezett igényt, illetve elérni az egyéni közlekedésről a közösségi közlekedési módokra való átállást. Ennek ellenére az észak–déli vonal két végállomásán nem alakítottak ki P+R parkolót, illetve a városon kívüli végállomást a helyközi buszoknak. Ráadásul a belvárosban is kedvező áron lehetett parkolni (a városközpontban a parkolási tarifa megegyezett a P+R tarifával, és ez utóbbihoz még hozzá kell számolni egy metrójegy árát). A metróhálózat kihasználtsága elmarad a várakozástól mind az utasszámot (87%), mind a más közlekedési módokról áttérő utasok számát (55%), mind a férőhely-kihasználtságot (62%) tekintve. Az utolsó három állomáson a vonal férőhely-kihasználtsága 5% alatt marad.
- Egy új metróállomás (Spanyolország) abból a társadalmi igényből kiindulva épült, hogy véget vessen a környék szociális elszigeteltségének. A projektet megelőző mobilitási igényfelmérés nem adott számszerű összehasonlítást a különböző közlekedési lehetőségekről. A felhasználók száma a kitűzött célértéknek csupán 18%-a.
- Egy új villamoshálózat (Franciaország) évente 8,3 millió utast szállított, ami a 11,6 milliós célszám 72%-a. Ezzel párhuzamosan a magángépkocsi-használat részaránya az 1997-es 60%-ról 2011-re 65%-ra nőtt, pedig a városi mobilitási tervben kitűzött cél szerint már 2005-ben 59%-ra kellett volna csökkennie. A közlekedési hatóság szerint a villamoshasználók igényeit befolyásolja az autóbusz-hálózat gyenge kínálata, valamint az elégtelen parkolási politika. A belvárosi parkolóhelyek száma 2005 és 2012 között 17%-kal nőtt, pedig azt már a 2005-ös *Plan de Déplacement Urbain* (városi közlekedési terv) is túlzottnak tekintette.

A kihasználatlanság befolyásolhatja a várt előnyök megvalósulását...

42

A Bizottsághoz jóváhagyásra benyújtott minden projekt támogatási kérelmében a kihasználtsági szinten kívül más olyan várható előnyök is szerepelnek, mint a légszennyezésnek, a zajnak, a forgalmi torlódásoknak, a balesetek számának és a kőolajfogyasztásnak a csökkentése, amitől nagyobb mérvű pozitív hatás várható a környezet védelmére, a közegészségügyre, a növekedésre és a foglalkoztatásra nézve, elsősorban a torlódások csökkenése következtében.

43

Ezeket a várható előnyöket a projektgazdák olyan fő mutatók alapján becsülik meg, mint pl. a személygépkocsi-használatról tömegközlekedésre áttérő utasok száma. Ezért ha egy tömegközlekedési projekt kihasználtsági aránya nem éri el a kitűzött célt, az kihatással lehet ezekre az előnyökre is.

...amit nem kísérnek figyelemmel

44

A várható előnyöket figyelembe veszik a társadalmi-gazdasági értékelés során. Ezek az előnyök fontos tényezőként befolyásolják az arra irányuló döntéseket, hogy közpénzeket városi közlekedési projektekbe ruházzanak be, hiszen az ilyen projektek jellegüknél fogva pénzügyileg nem életképesek.

45

Kezdetben sor került ugyan a várható előnyökre vonatkozó becslésre, később azonban szisztematikus nyomon követés híján nem lehetett meghatározni, hogy sikerült-e ezeket elérni az érintett projekteknel.

46

A felkeresett városok közül kettőben az ellenőrök mégis azt állapították meg, hogy ezekben meghatároztak és figyelemmel kísérték a társfinanszírozott projektek által befolyásolt tényezőkre vonatkozó mutatókat.

Villamos Olaszországban



Forrás: Európai Számvevőszék.

...és ami növelheti a hatóságokra nehezedő pénzügyi terhet

47

A működésből származó bevétel az ellenőrzött, jellegükénél fogva pénzügyileg nem életképes projektek egyikenél sem fedezte teljes mértékben az üzemeltetési és karbantartási költségeket; a hiányt állami támogatásból finanszírozták¹⁵.

48

A 14 kihasználatlan projekt esetében a használóknak az előrejelzettől elmaradó száma miatt alacsonyabban voltak a jegyeladásból származó bevételek is. Ezt állami támogatás ellensúlyozta, amely csak egy esetben nem volt nagyobb a tervezettnél: itt a tényleges működési bevétel a megemelt jegyár miatt haladta meg a várakozásokat.

¹⁵ Például az egyik könnyűmetró-hálózat esetében az állami támogatások teszik ki az éves költségvetés 9%-át, egy másiknál a 66%-át (a várt 0%-kal szemben), egy villamoshálózatnál 68%-ot, egy autóbushálózatnál pedig 75%-ot.

Villamos és autóbusz Franciaországban



Forrás: Európai Számvevőszék.

49

Ellenőrzésünk általános következtetése szerint az uniós társfinanszírozású városi közlekedési projekteket megfelelően valósítják meg, és ezek rendszerint kielégítik a felhasználók igényeit, viszont gyakran kihasználatlanok, és ez kihat az általános teljesítményükre.

A projektek megvalósítása

50

A legtöbb projekt esetében az infrastrukturális és járműfejlesztések általában véve megfeleltek a projektelőírásoknak (20. bekezdés).

51

Jelentős, a legfrissebb előrejelzések szerint kettő és négy év közötti késés négy projektnél lépett fel. A késéseket természeti és régészeti akadályok, késői módosítások, koordinációs problémák és egyes földterületek késedelmes hozzáférhetővé tétele okozták (21. és 22. bekezdés).

52

Jelentős, 20%-ot meghaladó költség-túllépés három projektnél merült fel, ezeket késedelmek, technikai nehézségek, adminisztrációs problémák és a koordináció hiánya okozta (23–25. bekezdés).

A projektek által nyújtott szolgáltatások

53

Amint azt az üzemeltetők által figyelemmel kísért mutatók és – rendelkezésre állásuk esetén – a felhasználói elégedettségi felmérések tanúsítják, a projektek megfelelnek a használók igényeinek. Nem minden ellenőrzött projektnél alkalmaztak azonban ilyen irányítási eszközöket. Néhány jól bevált gyakorlatra mégis rá lehetett mutatni, például arra, hogy a projektgazda és az üzemeltető közötti üzemeltetési szerződésbe belevették a mutatókat, így az üzemeltető díjazása attól függ, hogy milyen eredményeket ér el. A projektek által létrehozott létesítmények és szolgáltatások elérhetősége általában jó volt (26–34. bekezdés).

A projektek kihasználtsága

54

Az értékelt projektek 40%-ánál nem voltak hasznosítási célok, illetve adatok. Emiatt nem lehetett megmérni a projektek kihasználtsági arányát, pedig ez a tömegközlekedési projektek teljesítményértékelésénél kulcsfontosságú teljesítménymutatónak számít (37. bekezdés).

55

Ha nem álltak rendelkezésre információk a kihasználtságról, akkor a Számvevőszék más forrásokból származó adatok alapján vont le következtetést a projekt teljesítményéről. Összességében a Számvevőszék úgy ítéli meg, hogy a projektek kétharmadát jellemzi kihasználatlanság (37. és 38. bekezdés).

56

Két fő tényező, amelyek az ellenőrzött projektek többségénél kihasználatlansághoz vezettek, és amelyeket a projektgazda, illetve a helyi hatóságok közvetlen módon befolyásolhatnak: a projekttervezési hiányosságok, illetve a mobilitási politika hiányosságai (39–41. bekezdés).

57

A vártnál alacsonyabb utasszám a gazdasági és társadalmi haszon (pl. a környezetszennyezés és a forgalmi torlódások csökkenése) tekintetében is alulteljesítést jelent. Ezt azonban a projektgazdák, illetve a nemzeti hatóságok általában nem követik figyelemmel (42–46. bekezdés). Ebből az is következik, hogy az érintett városi közlekedési projektek pénzügyi fenntarthatóságát biztosítandó további közfinanszírozásra is szükség lehet (47. és 48. bekezdés).

1. ajánlás

A Bizottság a jóváhagyásától függő projektek esetében követelje meg olyan irányítási eszközök meglétét, amelyek révén a projekt működésbe lépését követően figyelemmel lehet kísérni a szolgáltatás minőségét és a felhasználói elégedettség szintjét. Ilyen eszközök például:

- az üzemeltetési szerződésekbe foglalt minimális számú eredménymutató, és – amennyiben ez lehetséges – az, hogy az üzemeltető díjazása függjön az elért eredményektől;
- a felhasználói elégedettségi felmérések, amelyek révén megfelelő intézkedésekkel lehet javítani a használók elvárásainak való megfelelést.

2. ajánlás

A Bizottság a jóváhagyásától függő projektek esetében követelje meg, hogy a támogatási megállapodások tartalmazzanak minimális számú eredménymutatót és kapcsolódó célokat, valamint, hogy ezeket a későbbiekben mérjék, és így:

- kísérjék figyelemmel és értékeljék a tömegközlekedésben a kihasználtsági arányt, amely kulcsfontosságú mutató az ilyen típusú projekteknel;
- kísérjék figyelemmel és értékeljék az olyan elvárt hasznok alakulását, mint a légszennyezésnek, a zajnak és a forgalmi torlódásoknak a csökkenése, illetve a jobb közúti biztonság.

3. ajánlás

A Bizottság a jóváhagyásától függő projektek esetében követelje meg a várható felhasználók becsült számának szigorúbb elemzését, valamint azt, hogy az adott közlekedési mód kiválasztását a különböző közlekedési lehetőségek számszerű összehasonlításával igazolják.

4. ajánlás

A Bizottság a jóváhagyásától függő projektek esetében követelje meg, hogy a projektek olyan mobilitáspolitikába illeszkedjenek, amely:

- a) a városi agglomeráció egészében igyekszik összehangolni az összes közlekedési módot és eszközt, valamint a parkolási politikát;
- b) bizonyítja a projekt prioritás jellegét és azt, hogy a legalkalmasabb projektről van szó;
- c) jelzi, hogy az milyen mértékben fog hozzájárulni a mobilitáspolitikai átfogó céljaihoz (pl. modális váltás).

5. ajánlás

A Bizottság követelje meg azt is, hogy, az 1–4. ajánlásban említett szempontokat a tagállami hatóságok is vegyék figyelembe az uniós finanszírozású városi közlekedési projektek irányítása során.

Ezt a jelentést Henri GRETHEN számvevőszéki tag elnökletével a II. kamara a 2014. február 5-i ülésén, Luxembourgban fogadta el.

a Számvevőszék nevében



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
elnök

Az EU városi közlekedési politikája: az elmúlt évtized egymást követő dokumentumai

01

2001-es Fehér könyv: Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni, COM(2001) 370 végleges.

02

A Bizottság közleménye a Tanácsnak, az Európai Parlamentnek, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: A városi környezetre vonatkozó tematikus stratégia kialakítása felé, COM(2004) 60 végleges.

03

A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról, COM(2005) 718 végleges.

04

A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek: Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata, COM (2006) 314 végleges.

05

A Bizottság közleménye: Energiahatékonysági cselekvési terv: a lehetőségek kihasználása (COM(2006) 545 végleges.

06

A Bizottság zöld könyve: A városi mobilitás új kultúrája felé, COM(2007) 551 végleges.

07

A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: A városi mobilitás cselekvési terve, COM(2009) 490 végleges.

08

Fehér könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144 végleges.

Az ellenőrzött projektek áttekintése az ellenőrzés idején

Ország/ Város	Projekt	Mióta működik	Teljes vég- leges ³ költség	Támo- gatható költség (A)	Uniós támogatás		Ki hagyta jóvá a projektet: a Bizottság vagy a tagállam
			millió euró		az (A) %-ában		
Spanyolország							
Barcelona	A 3-as metróvonal meghosszabbítása 0,6 km-rel és 1 állomással	2001. május	82,5	19,3	5,5	28,5%	Tagállam
	A 3-as metróvonal meghosszabbítása 2,2 km-rel és 2 állomással	2008. szeptember	106,9	40,5	9,6	23,7%	Tagállam
	A 11-es metróvonal meghosszabbítása 1,5 km-rel és 2 állomással	2003. december	51,8	22,7	6,8	30,0%	Tagállam
	A 11-es metróvonal meghosszabbítása 0,2 km-rel és 2 állomással	2003. december	56,9	16,7	4,4	26,3%	Tagállam
Madrid	A 11-es metróvonal meghosszabbítása 3,3 km-rel és 1 állomással	2010. október	167,6	113,9	50,3	44,2%	Bizottság
Franciaország							
Le Havre	13 km villamosvonal megépítése	Még nem működik ²	394,7	249,5	10,0	4,0%	Bizottság
	Üzemeltetési és információs rendszer	Részben működik	1,9	0,7	0,3	47,1%	Tagállam
Val de Sambre	8,4 km autóbusszáv kiépítése	2008. december	88,7	50,7	15,9	31,4%	Bizottság
Valenciennes	9,5 km villamosvonal megépítése, 1. szakasz	2006. július	263,7	106,1	5,1	4,8%	Bizottság
	8,5 km villamosvonal megépítése, 2. szakasz	2007. szeptember	67,8	45,4	7,5	16,5%	Bizottság
Olaszország							
Firenze	18,9 km villamosvonal megépítése az 1-es, 2-es és 3-as vonalon	Részben működik	688,0	159,9	53,3	33,3%	Bizottság
	Információs rendszer	2012. május	0,3	0,3	0,1	33,3%	Tagállam
Nápoly	Az 1-es metróvonal meghosszabbítása 5,3 km-rel és 6 állomással	Még nem működik	1 524,0	1 015,0	507,0	50,0%	Bizottság
	Egy 2,2 km-es szakasz és 4 állomás megépítése a 6-os metróvonalon	2007. február	140,9	122,3	61,2	50,0%	Bizottság
	A 6-os metróvonal meghosszabbítása 3,3 km-rel és 4 állomással	2015-re várható	643,0	173,1	86,5	50,0%	Bizottság

Ország/ Város	Projekt	Mióta működik	Teljes vég- leges ³ költség	Támo- gatható költség (A)	Uniós támogatás		Ki hagyta jóvá a projektet: a Bizottság vagy a tagállam
			millió euró		az (A) %-ában		
Lengyelország ¹							
Krakkó	4 km villamosvonal korszerűsítése/újjaépítése és 24 villamosszerelvény beszerzése	2008. május	63,7	51,9	25,7	49,5%	Bizottság
	5,4 km villamosvonal korszerűsítése/újjaépítése és 24 villamosszerelvény beszerzése	2011. június	107,2	92,0	54,2	58,9%	Bizottság
Varsó	Az 1-es metróvonal meghosszabbítása 4 km-rel és 4 állomással	2008. október	261,7	189,8	80,1	42,2%	Bizottság
	A repülőtérre vezető vasútvonalon 14 km korszerűsítése	2008. szeptember	65,1	52,5	13,7	26,1%	Tagállam
	A repülőtérre vezető 2 km-es vasútvonalszakasz megépítése, alagúttal	Még nem működik ²	91,5	72,1	50,5	70,0%	Bizottság
	13 szerelvény beszerzése a repülőtérre vezető vasútvonalra	2011. november	86,2	69,7	41,1	59,0%	Bizottság
Portugália							
Lisszabon	A B metróvonal meghosszabbítása 4,8 km-rel és 5 állomással	2004. március	295,1	266,0	100,0	37,6%	Bizottság
	Könnyűmetró 13,5 km-es vonalának megépítése 19 állomással	2008. november	352,9	265,0	79,5	30,0%	Bizottság
Porto	Könnyűmetró 57 km-es vonalának megépítése 58 állomással	2006. március	1 962,0	890,4	320,2	36,0%	Bizottság
	Integrált jegykiadó rendszer	2005. december	11,2	8,1	4,4	54,3%	Tagállam
	Üzemeltető és információs rendszer	2006. december	11,2	9,7	5,3	54,6%	Tagállam
Összesen	26 ellenőrzött projekt		7 586,50	4 103,30	1 598,23	39,6%	

1 A lengyelországi projekteknél szereplő összegeket 1 euró = 4 lengyel zloty átlagos árfolyammal számítottuk át.

2 Ez a két projekt 2012 végén lépett működésbe.

3 A dőlt betűs számadatok a projekt pályázati szakaszában jóváhagyott összegeknek felelnek meg.

Összefoglalás

II a)

A Bizottság üdvözli a Számvevőszék értékelését, mely szerint a projektek zömének végrehajtása összhangban állt a projektelőírásokkal.

A Bizottság üdvözli, hogy a megvizsgált 21 projekt közül 15 időben vagy 9 hónapot meg nem haladó késéssel kezdte meg működését, amely késés a Bizottság megítélése szerint csekély az ilyen jellegű projektek esetében. A jelentős infrastrukturális projekteknél némi késedelem gyakran elkerülhetetlen.

A Bizottság nézete szerint a négy említett projektben a projektgazdán és a Bizottságon kívül álló különleges okok miatt következtek be késések.

A Bizottság hangsúlyozza, hogy az uniós költségvetés nem érintett, hiszen a költségátültépést a nemzeti költségvetésből kell fedezni. A Bizottság véleménye szerint számos költségátültépés a projektgazdán kívül álló technikai nehézségekre vezethető vissza.

II b)

A Bizottság üdvözli a felhasználók igényeire vonatkozó ellenőrzési eredményeket.

Öt ellenőrzött projektet az infrastruktúra jelentős kihasználatlansága jellemez, ezekben az esetekben a kihasználtság nem érte el az elvárt mérték 35%-át. A többi vizsgált projektet tekintve a kihasználtság meghaladja a felhasználók várt létszámának 60%-át.

A projekt végrehajtásában előforduló késések a kihasználtságra vonatkozó célkitűzések elérését is késleltethetik.

A tömegközlekedés alkotja a fenntartható városi közlekedés gerincét, emellett elősegíti a nagymértékű társadalmi befogadást. Ebben az összefüggésben a hatóságtól érkező támogatás gyakran szándékolt igény.

II c)

A Bizottság elismeri a kihasználatlanság felsorolt okait. Ugyanakkor meg kell említeni, hogy a közlekedés iránti kereslet származékos, és szorosan összefügg a gazdasági helyzettel. A nemzetközi gazdasági és pénzügyi válság lehetséges hatásai nem voltak előrejelezhetőek akkor, amikor a projektek kialakítási és tervezési fázisa során elemzések készültek. Ezen hatások egyike éppen a mobilitási igényeket érinti, és ez hozzájárulhatott a kihasználatlansághoz, mivel a városi mobilitás iránti kereslet számottevő visszaesését a projekt-előkészítés fázisában még nem lehetett sejteni.

A válság hatással volt továbbá a városok pénzügyi helyzetére is, és valószínűleg a közszolgáltatások fenntartásával, illetve finanszírozásával kapcsolatos képességre, ami kedvezőtlenül hatott a kihasználtságra. Minden esetben igaz, hogy az ellenőrzésekre a projektek időtartamának korai szakaszában került sor, így még mindig lehet kiegészítő lépéseket tenni a kihasználtság jövőbeni javítása érdekében.

III a)

Az első négy ajánlás kapcsán a Bizottság kiemeli, hogy a 2014–2020 közötti programozási időszakra szóló jelentős projektek értékelési és elfogadási eljárása lehetővé fogja tenni, hogy a projektmenedzsment, a költség-haszon elemzés és a technikai/műszaki kérdések területén jártas szakértők már a korai szakaszban előzetes értékelést készítsenek a projektről. A Bizottság felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokat készít elő, amelyek az összes jelentős projektben betartandó minőségi elemeket határoznak meg. Emellett kiad egy útmutatót a költség-haszon elemzésről, amely gyakorlati tanácsokkal látja el az egyes ágazatokat, illetve esettanulmányokat mutat be annak érdekében, hogy a kedvezményezettek a legnagyobb uniós hozzáadott érték irányába tudják terelni projektjeiket.

A Bizottság által jóváhagyott valamennyi projektnek minőségi felülvizsgálaton kell átesnie, amelyet meghatározott kritériumrendszer alapján a Bizottság vagy független szakértők (a bizottsági technikai segítségnyújtásból finanszírozott JASPERS vagy a tagállamok által kinevezett és a Bizottság által jóváhagyott más szervezetek) végeznek.

Az új kohéziós politikai keretet az eredményközpontúság jegyében alakították ki, és ez tetten érhető a jelentős projektek bizottsági értékelésének módjában is. Az igénylőlap (amelyet bizottsági végrehajtási jogi aktus formájában fognak közzétenni) kijelölt részén kell majd feltüntetni a projektek várható hozzájárulását a prioritási tengelyen szereplő eredmény- és teljesítménymutatókhoz.

A végrehajtási jogi aktusban a Bizottság minőségi felülvizsgálati követelményekre tesz majd javaslatot, amelyeket a tagállamoknak teljesíteniük kell, a teljesítést pedig alá kell támasztaniuk a minőségi felülvizsgálati jelentésben. Ez többek között magában foglalja a projekt szükségességét és a projektlétesítmények átfogó kapacitását igazoló keresletelemzés megvalósíthatóságát és megbízhatóságát.

Az új programozási időszakra vonatkozó szabályozási keretnek megfelelően – szükség esetén – valamennyi projekt tartalmazni fogja a közös teljesítménymutatókat. Az eredménymutatókat a programokról folytatott tárgyalások során határozzák meg, és a prioritási tengely szintjén jelölik ki őket, majd a végrehajtási szakaszban nyomon követik alakulásukat. Ugyanakkor az értékelési és nyomonkövetési rendszer konkrét módoszatai, és különösen az irányító hatóságok és az üzemeltetők közötti szerződéses megállapodások az 1303/2013/EU rendelet 125. cikke (3) bekezdésének c) pontjával összhangban az irányító hatóság hatáskörébe tartoznak. Adott esetben a Bizottság javasolni fogja, hogy a jelentős projektek legalább alapvető mutatórendszerrel rendelkezzenek, és az üzemeltető teljesítményalapú javadalmazásban részesüljön.

Amennyiben a projektcélok szempontjából lényeges, a Bizottság javasolni fogja, hogy a projektagzák készítsenek felmérést a felhasználók elégedettségéről.

III b)

A projektek minőségi felülvizsgálata révén a Bizottság biztosítja, hogy az általa jóváhagyott projektek által az előrehaladás nyomon követésére meghatározott eredménymutatókra gyakorolt hatás jól láthatóvá váljon.

A kihasználtsági arány nem tartozik azon közös mutatók közé, amelyeket a tagállamoknak nyomon kell követniük. Ennek ellenére a programokról folytatott tárgyalások során a Bizottság – szükség esetén – ragaszkodni fog ahhoz, hogy a „tömegközlekedés kihasználtsági arányát” beépítsék a tömegközlekedéssel foglalkozó operatív programokba, és ebből következően a tagállamok által kidolgozott nyomonkövetési rendszerekbe is.

A Bizottság egyetért a Számvevőszékkel abban, hogy a projekteredmények nyomon követése kulcsfontosságú ahhoz, hogy meg lehessen győződni a program helyes végrehajtásáról. Az irányító hatóságoknak – az értékelési tervnek megfelelően – értékelést kell készíteniük arról, hogy az uniós finanszírozású projektek milyen hatást gyakorolnak a prioritási tengely célkitűzéseinek elérésére, amely célkitűzések viszont a támogatási megállapodásban nem szerepelnek. Ezt követően az eredményeket ismertetik és értékelik az egyes operatív programokról készített tagállami éves, illetve záró végrehajtási jelentésekben, ahol ezeket az elemeket az operatív program eredménymutatóiként jelenítik meg.

III c)

A Bizottság a pályázatok minőségi felülvizsgálatán keresztül biztosítja, hogy elemzés készüljön a fő alternatívákról, és a legkedvezőbb lehetőséget válasszák ki megvalósításra; a választást meg is kell indokolni.

A Bizottság emellett azt is biztosítja, hogy a kereslet-elemzés (vagy termelő beruházás esetében az üzleti terv) az adott ágazat fő demográfiai tendenciáival és fejleményeivel összhangban lévő, megbízható becslésekre alapuljon, és ezáltal igazolni tudja a projekt szükségességét és a projektlétesítmények átfogó kapacitását.

III d)

Valamennyi jelentős projekt esetében igazolni kell, hogy a projekt hozzájárul a programszinten meghatározott, a fenntartható multimodális városi mobilitás előmozdítására irányuló célkitűzésekhez, az 1301/2013/EU rendelet (az ERFA-rendelet) 5. cikke (4) bekezdésének e) pontjával, valamint az 1300/2013/EU rendelet (a Kohéziós Alapról szóló rendelet) 4. cikke a) pontjának v. alpontjával összhangban.

III e)

A Bizottság egyetért azzal, hogy ezeket a szempontokat az irányító hatóságoknak is figyelembe kell venniük, és ösztönözni fogja ennek gyakorlati megvalósulását.

Megjegyzések

20

A Bizottság üdvözlöi a Számvevőszék értékelését, mely szerint a projektek zömének végrehajtása összhangban állt a projektelőírásokkal.

21

A Bizottság üdvözlöi, hogy a megvizsgált 21 projekt közül 15 időben vagy 9 hónapot meg nem haladó késéssel kezdte meg működését, amely késés a Bizottság megítélése szerint csekély az ilyen jellegű projektek esetében. A jelentős infrastrukturális projekteknel némi késedelem gyakran elkerülhetetlen.

A Bizottság nézete szerint a lényeges késésekre az adott projekthez kapcsolódó különleges, elkerülhetetlen körülmények miatt került sor, mint például régészeti feltárások, a pótlólagos tereprendezés szükségessége vagy a politikai vezetésben történt változások. Sem a programgazda, sem a Bizottság nem számolhatott előzetesen ilyen okokkal.

1. háttérmagyarázat – Második francia bekezdés

A Számvevőszék által említett olaszországi villamosprojekt vonalának eredeti tervét nyilvános konzultációt követően hagyták jóvá. A helyi önkormányzatban bekövetkezett politikai változások, majd az ezt követő 2010-es népszavazás eredményeként a második és a harmadik villamosvonal eredeti tervén lényeges módosításokat kellett végrehajtani. Sem a programgazda, sem a Bizottság nem számolhatott előzetesen ezzel a fejleménnyel.

24

A Bizottság mindig ügyel a költségtúllépésekre, mivel ezek a projekt gazdaságosságára is hatással lehetnek. A nagy infrastrukturális projektek esetében azonban az alapos tervezés, a felmérések és a talajvizsgálatok ellenére is gyakran nehéz elkerülni a többletköltségeket (lásd a 2. háttérmagyarázatban szereplő példákat).

25

A Bizottság hangsúlyozza, hogy az uniós költségvetés nem érintett, hiszen a költségtúllépést a nemzeti költségvetésből kell fedezni.

28

A Bizottság üdvözlöi azt a megállapítást, hogy a projektek keretében nyújtott szolgáltatásokat a vizsgált 21 esetből 18 esetben nyomon követték, és azok összhangban álltak a vonatkozó célokkal.

3. háttérmagyarázat – Első francia bekezdés

A Számvevőszék által említett, olaszországi metróvonalra vonatkozó megállapítás azzal a ténnyel magyarázható, hogy a metróvonal és a kiegészítő információk rendszer kiépítése még nem fejeződött be. 2015-re a jelenleg elszigetelt szakasz egy nagyobb metróhálózatba fog beágyazódni.

3. háttérmagyarázat – Második francia bekezdés

A Számvevőszék által említett lengyelországi vasúti projekttel kapcsolatos megállapítást illetően a Bizottság elismeri, hogy a vonatjáratok gyakorisága nem felel meg a projekttervezés alapjául szolgáló feltételezéseknek. A Bizottság a program nyomon követésének keretében a lengyel hatóságok elé fogja terjeszteni az ügyet, és érdeklődni fog a módosítás mögött meghúzódó okokról.

4. háttérmagyarázat

A Bizottság üdvözlöi, hogy a Számvevőszék rámutatott a bevált gyakorlatokra. A Bizottság útmutatást fog készíteni a 2014–2020 közötti időszakra szóló programok költség-haszon elemzéséről, az útmutatásban egy esettanulmány is szerepel majd a városi közlekedésről.

32

A Bizottság üdvözlöi, hogy valamennyi rendelkezésre álló felmérés a nyújtott szolgáltatásokkal való nagymértékű elégedettségre utal.

A 33. és 34. bekezdésre adott közös válasz

A Bizottság üdvözlöi a kedvező megállapításokat.

37

A Bizottság meglátása szerint a kedvezményezetteknek nagyobb hangsúlyt kellene fektetniük a kulcsfontosságú teljesítménymutatók meghatározására.

Öt ellenőrzött projektet az infrastruktúra jelentős mértékű kihasználatlansága jellemez, ezekben az esetekben a kihasználtság nem érte el az elvárt szint 35%-át. Az olaszországi projekt vonatkozásában a helyzet 2015 végén előreláthatólag javulni fog, mikor a vonalat a terveknek megfelelően bekapcsolják a hálózatba.

A többi vizsgált projektet tekintve a kihasználtság meghaladja a várt felhasználói létszám 60%-át.

A projekt végrehajtásában előforduló késések a kihasználtságra vonatkozó célkitűzések elérésében is késésekhez vezethetnek.

Lásd a 39. és 40. bekezdésre adott választ.

A 39. és 40. bekezdésre adott közös válasz

A Bizottság elismeri a kihasználatlanság felsorolt okait. Ugyanakkor a nemzetközi gazdasági és pénzügyi válság lehetséges hatásai nem voltak előrejelezhetőek akkor, amikor a projektek kialakítási és tervezési fázisa során elemzések készültek. Ezen hatások egyike éppen a mobilitási igényeket érinti, és ez hozzájárulhatott a kihasználatlansághoz, mivel a városi mobilitás iránti kereslet számottevő visszaesését a projekt-előkészítés fázisában még nem lehetett sejteni. A válság hatással volt továbbá a városok pénzügyi helyzetére is, és valószínűleg a közszolgáltatások fenntartásával, illetve finanszírozásával kapcsolatos képességükre, ami kedvezőtlenül hatott a kihasználtságra. Minden esetben igaz, hogy az ellenőrzésekre a projektek időtartamának korai szakaszában került sor, így még mindig lehet kiegészítő lépéseket tenni a kihasználtság jövőbeni javítása érdekében.

Lásd a 37. bekezdésre adott választ.

41

Lásd a 39. és 40. bekezdésre adott választ.

7. háttérmagyarázat – Harmadik francia bekezdés

A Bizottság elismeri, hogy a franciaországi projektek lezárását követően jobban össze kellett volna hangolni az autóbusz-szolgáltatásokat, és ezzel egyidejűleg csökkenteni kellett volna a parkolóhelyek számát. A francia hatóságok 2013 végén korrekciós intézkedéseket jelentettek be. Új tömegközlekedési vonalak megnyitását irányozták elő azzal a céllal, hogy kiterjesszék a tömegközlekedési hálózatot, és csökkentsék a parkolóhelyeket a városközpontban.

47

A tömegközlekedés alkotja a fenntartható városi közlekedés gerincét, emellett elősegíti a nagymértékű társadalmi befogadást. Ebben az összefüggésben a hatóságoktól érkező támogatás gyakran szándékolt igény.

Következtetések és ajánlások

49

A Bizottság üdvözli, hogy az ellenőrzés átfogó eredménye szerint a projektek általában véve kielégítették a felhasználók igényeit.

A Bizottság elismeri a kihasználatlanság felsorolt okait. Ugyanakkor látni kell, hogy a közlekedés iránti kereslet származékos, és szorosan összefügg a gazdasági helyzettel. A nemzetközi gazdasági és pénzügyi válság lehetséges hatásai nem voltak előrejelezhetőek akkor, amikor a projektek kialakítási és tervezési fázisa során elemzések készültek. Ezen hatások egyike éppen a mobilitási igényeket érinti, és ez hozzájárulhatott a kihasználatlansághoz, mivel a városi mobilitás iránti kereslet számottevő visszaesését a projekt-előkészítés fázisában még nem lehetett sejteni. A válság hatással volt továbbá a városok pénzügyi helyzetére is, és valószínűleg a közszolgáltatások fenntartásával, illetve finanszírozásával kapcsolatos képességükre, ami kedvezőtlenül hatott a kihasználtságra. Minden esetben igaz, hogy az ellenőrzésekre a projektek időtartamának korai szakaszában került sor, így még mindig lehet kiegészítő lépéseket tenni a kihasználtság jövőbeni javítása érdekében.

50

A Bizottság üdvözli a Számvevőszék értékelését, mely szerint a projektek zömének végrehajtása összhangban állt a projektelőírásokkal.

51

A Bizottság üdvözli, hogy a megvizsgált 21 projekt közül 15 időben vagy 9 hónapot meg nem haladó késéssel kezdte meg működését, amely késés a Bizottság megítélése szerint csekély az ilyen jellegű projektek esetében. A jelentős infrastrukturális projekteknel némi késedelem gyakran elkerülhetetlen.

A Bizottság nézete szerint a négy említett projektben a projektgazdán és a Bizottságon kívül álló különleges okok miatt következtek be késések.

52

A Bizottság hangsúlyozza, hogy az uniós költségvetés nem érintett, hiszen a költségűllépést a nemzeti költségvetésből kell fedezni. A Bizottság véleménye szerint számos költségűllépés a projektgazdán kívül álló technikai nehézségekre vezethető vissza (lásd a 24. bekezdést).

53

A Bizottság üdvözli azt a megállapítást, hogy a projektek keretében nyújtott szolgáltatásokat a vizsgált 21 esetből 18 esetben nyomon követték, és azok összhangban álltak a vonatkozó célokkal, továbbá minden elérhető felmérés a nyújtott szolgáltatásokkal való nagymértékű elégedettségre utalt, és a projektek által nyújtott lehetőségek és szolgáltatások általában könnyen hozzáférhetőek voltak.

54

A Bizottság egyetért azzal, hogy a kedvezményezetteknek nagyobb hangsúlyt kellene fektetniük a kulcsfontosságú teljesítménymutatók meghatározására.

55

Öt ellenőrzött projektet az infrastruktúra jelentős kihasználatlansága jellemez, ezekben az esetekben a kihasználtság nem érte el az elvárt szint 35%-át. Egy projekt vonatkozásában a helyzet 2015 végén előreláthatólag javulni fog, mikor a vonalat a terveknek megfelelően bekapcsolják a hálózatba.

A többi vizsgált projektet tekintve a kihasználtság meghaladja a várt felhasználói létszám 60%-át.

A projekt végrehajtásában előforduló késések a kihasználtságra vonatkozó célkitűzések elérését is késleltethetik.

56

Lásd a Bizottság 49. bekezdésre adott válaszát.

57

A tömegközlekedés alkotja a fenntartható városi közlekedés gerincét, emellett elősegíti a nagymértékű társadalmi befogadást. Ebben az összefüggésben a hatóságoktól érkező támogatás gyakran szándékolt igény.

1. ajánlás

Az első négy ajánlás kapcsán a Bizottság kiemeli, hogy a 2014–2020 közötti programozási időszakra szóló jelentős projektek értékelési és elfogadási eljárása lehetővé fogja tenni, hogy a projektmenedzsment, a költség-haszon elemzés és a technikai/műszaki kérdések területén jártas szakértők már a korai szakaszban előzetes értékelést készítsenek a projektről. A Bizottság felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusokat készít elő, amelyek az összes jelentős projektben betartandó minőségi elemeket határoznak meg. Emellett kiad egy útmutatót a költség-haszon elemzésről, amely gyakorlati tanácsokkal látja el az egyes ágazatokat, illetve esettanulmányokat mutat be annak érdekében, hogy a kedvezményezettek a legnagyobb uniós hozzáadott érték irányába tudják terelni projektjeiket.

A Bizottság által jóváhagyott valamennyi projektnek minőségi felülvizsgálaton kell átesnie, amelyet meghatározott kritériumrendszer alapján a Bizottság vagy független szakértők (a bizottsági technikai segítségnyújtásból finanszírozott JASPERS vagy a tagállamok által kinevezett és a Bizottság által jóváhagyott más szervezetek) végeznek.

Az új kohéziós politikai keretet az eredményközpontúság jegyében alakították ki, ez hatással van a jelentős projektek bizottsági értékelésének módjára is. Az igénylőlap (amelyet bizottsági végrehajtási jogi aktus formájában fognak közzétenni) kijelölt részén kell majd feltüntetni a projektek várható hozzájárulását a prioritási tengelyen szereplő eredmény- és teljesítménymutatókhoz.

A végrehajtási jogi aktusban a Bizottság minőségi felülvizsgálati követelményekre tesz majd javaslatot, amelyeket a tagállamoknak teljesíteniük kell, a teljesítést pedig alá kell támasztaniuk a minőségi felülvizsgálati jelentésben. Ez többek között magában foglalja a projekt szükségességét és a projektlétesítmények átfogó kapacitását igazoló keresletelemzés megvalósíthatóságát és megbízhatóságát.

1. ajánlás a) pont

Az új programozási időszakra vonatkozó szabályozási keretnek megfelelően – szükség esetén – valamennyi projekt tartalmazni fogja a közös teljesítménymutatókat. Az eredménymutatókat a programokról folytatott tárgyalások során határozzák meg, és a prioritási tengely szintjén jelölik ki őket, majd a végrehajtási szakaszban nyomon követik alakulásukat. Ugyanakkor az értékelési és nyomonkövetési rendszer konkrét módoszatai és különösen az irányító hatóságok és az üzemeltetők közötti szerződéses megállapodások az 1303/2013/EU rendelet 125. cikke (3) bekezdésének c) pontjával összhangban az irányító hatóság hatáskörébe tartoznak. Adott esetben a Bizottság javasolni fogja, hogy a jelentős projektek legalább alapvető mutatórendszerrel rendelkezzenek, és az üzemeltető teljesítményalapú javadalmazásban részesüljön.

1. ajánlás b) pont

Amennyiben a projektcélok szempontjából lényeges, a Bizottság javasolni fogja, hogy a projektgazdák készítsenek felmérést a felhasználók elégedettségéről.

2. ajánlás

A projektek minőségi felülvizsgálata révén a Bizottság biztosítja, hogy az általa jóváhagyott projektek által az előrehaladás nyomon követésére meghatározott eredménymutatókra gyakorolt hatás jól láthatóvá váljon.

2. ajánlás a) pont

A kihasználtsági arány nem tartozik azon közös mutatók közé, amelyeket a tagállamoknak nyomon kell követniük. Ennek ellenére a programokról folytatott tárgyalások során a Bizottság – szükség esetén – ragaszkodni fog ahhoz, hogy a „tömegközlekedés kihasználtsági arányát” beépítsék a tömegközlekedéssel foglalkozó operatív programokba, és ebből következően a tagállamok által kidolgozott nyomonkövetési rendszerekbe is.

2. ajánlás b) pont

A Bizottság egyetért a Számvevőszékkel abban, hogy a projekteredmények nyomon követése kulcsfontosságú ahhoz, hogy meg lehessen győződni a program helyes végrehajtásáról. Az irányító hatóságoknak – az értékelési tervnek megfelelően – értékelést kell készíteniük arról, hogy az uniós finanszírozású projektek milyen hatást gyakorolnak a prioritási tengely célkitűzéseinek elérésére, amely célkitűzések viszont a támogatási megállapodásban nem szerepelnek. Ezt követően az eredményeket ismertetik, és értékelik az egyes operatív programokról készített tagállami éves, illetve záró végrehajtási jelentésekben, ahol ezeket az elemeket az operatív program eredménymutatójaként jelenítik meg.

3. ajánlás

A Bizottság a pályázatok minőségi felülvizsgálatán keresztül biztosítja, hogy elemzés készüljön a fő alternatívákról, és a legkedvezőbb lehetőséget válasszák ki megvalósításra; a választást meg is kell indokolni.

A Bizottság emellett azt is biztosítja, hogy a keresletelemzés (vagy termelő beruházás esetében az üzleti terv) az adott ágazat fő demográfiai tendenciáival és fejleményeivel összhangban lévő, megbízható becslésekre alapuljon, és ezáltal igazolni tudja a projekt szükségességét és a projektlétesítmények átfogó kapacitását.

4. ajánlás

Valamennyi jelentős projekt esetében igazolni kell, hogy a projekt hozzájárul a programszinten meghatározott, a fenntartható multimodális városi mobilitás előmozdítására irányuló célkitűzésekhez, az 1301/2013/EU rendelet (az ERFA-rendelet) 5. cikke (4) bekezdésének e) pontjával, valamint az 1300/2013/EU rendelet (a Kohéziós Alapról szóló rendelet) 4. cikke a) pontjának v. alpontjával összhangban.

5. ajánlás

A Bizottság egyetért azzal, hogy ezeket a szempontokat az irányító hatóságoknak is figyelembe kell venniük, és ösztönözni fogja ennek gyakorlati megvalósulását.

HOGYAN JUTHAT HOZZÁ AZ EURÓPAI UNIÓ KIADVÁNYAIHOZ?

Ingyenes kiadványok:

- egy példány: az EU Bookshopból (<http://bookshop.europa.eu>),
- több példány, valamint plakátok, térképek rendelése:
az Európai Unió képviseltei keresztül (http://ec.europa.eu/represent_hu.htm),
nem uniós országokban a küldöttségektől (http://eeas.europa.eu/delegations/index_hu.htm),
a Europe Direct szolgáltatáson keresztül (http://europa.eu/europedirect/index_hu.htm)
vagy a 00 800 6 7 8 9 10 11 telefonszám tárcsázásával (ingyenesen hívható az EU egész területéről) (*).

(*) A legtöbb hívás és a megadott információk ingyenesek (noha egyes mobiltelefon-szolgáltatókon keresztül, telefonfülkékből és hotelekből a számot csak díjfizetés ellenében lehet hívni).

Megvásárolható kiadványok:

- az EU Bookshopból (<http://bookshop.europa.eu>).

Előfizetési kiadványok:

- az Európai Unió Kiadóhivatalának forgalmazó partnereitől
(http://publications.europa.eu/others/agents/index_hu.htm).

2000 és 2013 között az Európai Unió 10,7 milliárd eurót különített el olyan projektek társfinanszírozására, amelyek révén a városok fejleszthetik tömegközlekedésüket, például metró-, villamos- és buszhálózataikat. Ebben a jelentésben a Számvevőszék azt mérte fel, hogy a projektek a tervek szerint valósultak-e meg, a felhasználói igényeknek megfelelő szolgáltatásokat nyújtanak-e, és a várt mértékben veszik-e igénybe őket.



EURÓPAI
SZÁMVEVŐSZÉK



Kiadóhivatal

