

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye A transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól és a 2236/95/EK tanácsi rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslatról

COM(2004) 475 final – 2004/0154 (COD)

(2005/C 234/14)

2005. március 9-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 156. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

Az EGSZB ide vonatkozó munkáival megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2005. február 21-én elkészítette véleményét (előadó: **Virgilio RANOCCHIARI**).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. március 10-én tartott 415. plenáris ülésén 112 szavazattal, 8 szavazat ellenében, 6 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt.

1. Bevezetés

1.1 2000-ben az Európai Unió energiafogyasztása elérte a világ fogyasztásának 15 %-át; így az EU vált a legnagyobb importőrré, és az USA után a második legnagyobb fogyasztóvá. Elsődleges energia iránti igénye 1990 és 2000 között 10 %-kal nőtt. Ugyanezen időszak alatt a tíz új tagállam közül több felülvizsgálta és átszervezte politikai-gazdasági rendszerét, aminek következtében elsődleges energia iránti igényük 17 %-kal csökkent. A 25 uniós tagország energiaszükséglete így átlagosan 6 %-kal emelkedett az említett évtizedben.

1.2 A 2000-2030-as időszakra vonatkozó forgatókönyv szerint 19,3 %-os átlagos növekedésre számíthatunk; ezen belül a tíz új tagállamban nagyobb mértékű (26 %-os) az emelkedés, mint a 15-ök Európájában.

1.3 Azt, hogy a rendszer javult a tíz új tagállamban, jelzi az energaintenzitás⁽¹⁾ alakulása, amely az előrejelzések szerint a 2000-2030-as időszakban a 25-ök Európájában évi 1,7 %-kal nő, azaz az emelkedés megegyezik az elmúlt évtizedben (1990-2000) észlelttel. Ez a szám azonban a tíz új tagállamban évi 2,6 %-os emelkedésnek (az elmúlt évtizedben 3,5 %) felel meg, a 15-ök Európájában pedig évi 1,7 %-os csökkenésnek.

1.4 Végül az is megjegyzendő, hogy ez a forgatókönyv az elkövetkező 25 évre a fosszilis tüzelőanyagokkal szembeni tartós függőséggel számol – ez 2020-ban még mindig csaknem 90 %-os lesz.

1.5 Ami a közlekedést illeti, amely a rendeletjavaslat fő témája, nem szabad megfeledkezni arról, hogy ez az energiafogyasztás mintegy 32 %-át képviseli, egyszersmind az uniós GDP

több mint 10 %-át állítja elő. Az áru- és utasforgalom megkettőződött az elmúlt 30 évben. E szektor jelenleg 10 millió dolgozónak ad munkát. A teljes forgalom 2020-ig várhatóan megkettőződik. Az áruforgalom a 15-ök Európájában 70 %-kal emelkedik, a tíz új országban pedig, amely 2004-ben lépett be az EU-ba, körülbelül 100 %-kal. Ez a tendencia a teherszállítás 185 %-os, illetve a személyszállítás 145 %-os emelkedését követi, amelyre az elmúlt 30 évben került sor. Ez a jelentős növekedés számos negatív következménnyel is járt, amilyen például az utak telítettsége, amely évi 5 %-os terhet ró a GDP-re, és amelynek összege 2010-re valószínűleg kétszerezésére nő, és eléri a 80 milliárd eurót. Naponta 7500 kilométernyi úton – a 15-ök Európája transzeurópai hálózatának mintegy 15 %-án és a vasúthálózat körülbelül 20 %-án – alakul ki torlódás vagy bénul meg a forgalom⁽²⁾.

1.6 Az Európai Unió növekvő igényeihez alkalmazkodó közlekedési (TEN-T) és energetikai infrastruktúra-hálózat (TEN-E) kialakítása már több mint tíz éve része az uniós stratégiáknak, és – joggal – rendkívül fontos szakasznak tekintik az egységes piac kiteljesítése, majd a lisszaboni célok elérése felé vezető úton. Az Európai Tanács a TEN-T és a TEN-E hálózatot már 2003 decemberében a növekedés érdekében tett intézkedési középpontjába állította.

2. A jelenlegi helyzet

2.1 A létező problémák és a későbbi új szükségletek világos meghatározásának ellenére az érintett intézmények, mindenekelőtt pedig a tagállamok, semmilyen megfelelő intézkedést nem tettek. Említésre érdemes, hogy abból a 14 nagy közlekedési projektből, amelynek 2010-ig történő megvalósítását az Európai Tanács 1994-es esseni ülésén a tagállamok vállalták,

⁽¹⁾ Egy GDP-egységre jutó elsődlegesenergia-szükséglet piaci árforlyamon

⁽²⁾ „Energia és közlekedés – 2000-2004-es mérleg”.

2003 végéig csak három készült el, és a határokon átnyúló forgalomhoz szükséges beruházásoknak csupán negyedét sikerült előteremteni. Ha a beruházások a jelenlegi ütemben folytatódnak, újabb húsz évre is szükség lehet a program elvégzéséhez.

2.2 Az energiaprobléma épp ilyen jelentős, még ha itt – amint az alábbiakban látni fogjuk – az Európai Unió részéről érkező pénzügyi támogatásra lényegesen kevésbé van is szükség. Félő, hogy a 2007-re tervezett liberalizációnak, amely lehetővé tenné a villamos energia valódi belső piacának kialakítását, korlátozott lesz a hatása, ha a fő szükségletek kielégítése érdekében nem kerül sor az energetikai infrastruktúrák megfelelő adaptálására. Arról sem szabad megfeledkezni, hogy a megújítható energiaforrások fejlesztése alkalmi befektetéseket igényelhet a meglévő energetikai rendszerekbe és hálózataikba.

2.3 Egy 2003-as közleményében ⁽³⁾ az Európai Bizottság az alábbiakban határozta meg és összegezte annak okait, miért születtek eddig ilyen szerény eredmények a TEN-T projektek keretében.

- a politikai akarat hiánya a tagállamok döntéshozói részéről;
- a transeurópai hálózatokra fordított pénzügyi források elégtelen volta;
- a projektekért felelős egységek elaprózottsága.

2.4 Az a jelentés, amelyet Karel Van MIERT (volt versenyügyi biztos) elnökletével egy magas szintű csoport készített 2003 júniusában, megerősítette, hogy aggasztó a helyzet, de érdekes javaslatokat is tett a válság leküzdésére. A jelentés a problémának nemcsak a pénzügyi aspektusaival foglalkozott, hanem azokkal a szervezési és koordinációs szükségletekkel is, amelyek az Európai Unió bővítése nyomán merülnek fel.

2.5 A Van MIERT-jelentés alapján az Európai Bizottság 2003 októberében javaslatot dolgozott ki a TEN-T-vel kapcsolatos iránymutatások felülvizsgálatára, amelyben 30-ra növelték a kiemelt projektek számát, beleértve az Essenben elhatározott 14 projektet. A javaslatot a Parlament és a Tanács 2004. április 29-én végül megvitatta és elfogadta. Mostanra tehát elfogadták az új iránymutatásokat és prioritásokat, valamint a projektek jellemzőit az előrelátható költségek tekintetében.

3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 A szóban forgó rendeletjavaslat olyan jogi eszközt ad az Európai Bizottság kezébe, amely – a teljes 2007-2013-as időszakra szóló biztonságos, megbízható finanszírozásnak

⁽³⁾ „A transeurópai közlekedési hálózat fejlesztése: Innovatív finanszírozási formák című, 2003.4.23-i közlemény. Az elektronikus útdíjbeszedő rendszerek együttműködő képessége”.

köszönhetően – lehetővé teszi számára a pénzügyi támogatásra vonatkozó általános, a fentiek alapján felülvizsgált szabályok alkalmazását.

3.2 Világosan kiderült, hogy mind mennyiségileg – a jelenleginél magasabb támogatási szinttel –, mind minőségileg – új pénzügyi eszközök igénybevételével – optimalizálni kell a közösségi társfinanszírozás hatását; mindez várhatóan ösztönzi a magánbefektetéseket az állami és magán partnerség (PPP) egyre érzékeltetőbb fejlődése nyomán.

3.3 A projektek csak akkor részesülhetnek közösségi támogatásban, ha közös érdekűek, a határon átnyúló összekapcsolódásra irányulnak, és hozzájárulnak a kibővített Európai Unió piacának integrációjához, valamint ha – a közlekedés tekintetében – különös figyelmet fordítanak a környezetre gyakorolt hatásra; ezenkívül az is fontos, hogy a nagysebességű vonalak kapacitást szabadítsanak fel a teherszállítás számára annak a folyamatnak a részeként, amely a közlekedés szerkezeti átrendeződésére irányul. Ebből a megfontolásból a finanszírozás mintegy 80 %-át nem közúti közlekedési eszközökre szánják. Az energetikai ágazat prioritásai: a hálózat folyamatossága, kapacitásának optimalizálása, továbbá a belső piac integrációja és a megújítható energiaforrásokkal való összeköttetések.

3.4 A kitűzött célok világos, objektív társfinanszírozási kritériumok megállapításával érhetőek el. Az első kritérium a feltételek megszabása, ami azt jelenti, hogy a támogatást olyan szelektivitási és koncentrációs elvek szerint ítélik oda, amelyek a legnagyobb közösségi hozzáadott értéket nyújtó csatlakozásokat részesítik előnyben. További kritérium az, hogy a támogatásnak arányosnak kell lennie: a határon átnyúló szakaszokra vonatkozó projekt teljes költségeinek 30 %-át (kivételes esetekben 50 %-át) érheti el. A tagállamoknak cserében megfelelő biztosítékokat kell nyújtaniuk egy pénzügyi terv, valamint arra vonatkozó szilárd elkötelezettségük alapján, hogy a projektet a meghatározott határidőn belül befejezik.

3.5 A támogatási arány a TEN-T-vel és a TEN-E-vel kapcsolatos tanulmányok esetében egyaránt 50 %-ot tehet ki, a TEN-T kiépítésének maximális mértéke 30 % lesz a kiemelt projektek bizonyos részeinél (a határon átnyúló szakaszok esetében kivételesen 50 %), a többi közös érdekű projektre pedig 15 %. Az energia esetében a társfinanszírozás maximális mértéke – akárcsak a jelenlegi rendelet szerint – 10 % marad, de bizonyos pénzügyi problémák és szomszédos országokkal való csatlakozások esetén kivételesen 20 %-ra növelhető. Az, hogy az energia támogatási mértéke alacsonyabb, mint a közlekedésé, valamint a két költségvetés közti számottevő különbség azzal magyarázható, hogy az energetikai ágazatban más közösségi eszközök (strukturális alapok, az EBB hitelei) is igénybe vehetők, és magasabb fokú a verseny a nyilvánvalóan piacorientált ágazat szereplői között. Ezenkívül közlekedési hálózattal kapcsolatos kérélmeket csak a tagállamok terjeszthetnek be, az energetikai ágazatban viszont a piac magánszereplői is megtehetik ezt.

3.6 A jelenlegi rendelet alapján a 2000-2006-os időszakra rendelkezésre álló források összege alig több mint 4,6 milliárd euró, – ebből 4,2 milliárdot a közlekedésre fordítanak, – ezt 2004-től a bővítés miatt 225 millióval növelik. Ez a gyakorlatban körülbelül évi 600 millió eurót jelent.

3.7 A vizsgált javaslat a TEN-T költségvetését a 2007-2013-as időszakra 20,350 milliárd euróra, azaz évi 2,9 milliárdra növelné, szemben az előző időszak 600 milliójával. Külön a TEN-E költségvetése 340 millió lesz, így a TEN teljes közösségi költségvetése 20,690 milliárd euróra változik.

3.8 A közösségi támogatás szintjeinek növekedésén kívül az az újdonság, hogy közösségi finanszírozással a kiépítés utáni szakaszban is fedezni lehet annak kockázatait, hogy bizonyos események csökkenthetik a várt bevételt. Ez a garancia ösztönzi a magánszektor részvételét a projektek finanszírozásában, de a kezdeti szakaszra korlátozódik, és az érintett tagállamok jelentős mértékben hozzájárulnak.

3.9 A többi újdonság a projektek irányításával kapcsolatos. Az Európai Bizottság jelentős szerepet szán a tagállamoknak a technikai ellenőrzésben és a költségek igazolásában. Az Európai Bizottság fenntartja magának a jogot, hogy a program irányításának bizonyos feladatait egy majdani „transzeurópai közlekedési hálózatok végrehajtó ügynökségére” ruházza, miközben a tervezéssel kapcsolatos felelősségi köreit megtartaná.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az EGSZB üdvözlöi az Európai Bizottság javaslatát, amely – ha nem is teljes mértékben – magában foglalja azokat az észrevételeket és ajánlásokat, amelyeket az EGSZB korábbi véleményeiben rendszeresen megfogalmazott⁽⁴⁾.

4.2 A javaslat formába önti a közösségi hozzájárulás remélt növelését, ami mind a tagállamoknak, mind a magán befektetőknek nagyobb biztonságot jelent az állami-magán partnerség (PPP) keretei között. Az EGSZB ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy a tervezett növelést – amely az előző időszakhoz képest kétségtelenül jelentős – a fentiekben említett megnövekedett igények tükrében kell értékelni. Emlékeztetünk rá, hogy a harminc kiemelt közlekedési projekt 225 milliárd eurónyi támogatást igényel, amelyből 140 milliárdra a 2007-2014-es időszak folyamán lesz szükség.

4.3 Az EGSZB ezenkívül az említett közösségi támogatás odaítélésével kapcsolatos általános elvek meghatározását is helyesli, és üdvözlöi, hogy ezen elvek alkalmazási módjairól – a folyamat egyszerűsítése érdekében – komitológiai eljárás alapján döntenek.

⁽⁴⁾ Feltáró vélemény a „Transzeurópai hálózatokra vonatkozó tervek listájának 2004. évi felülvizsgálata” (HL C 10., 2004.1.14.) tárgyában és vélemény a transzeurópai hálózatok esetén nyújtott közösségi pénzügyi támogatás általános szabályairól (HL C 125., 2002.5.27.)

4.4 Az EGSZB azt is örömmel fogadja, hogy nemcsak a vizsgálatokra és az építési szakaszra irányoztak elő támogatást, hanem – igaz, csak kivételes esetekben – a projekt beindítására is. Nem szabad alábecsülni sem a közlekedési ágazat helyzetének bonyolultságát – amelynek immár közismert következményeiről az EGSZB többször is állást foglalt – sem az energiaellátás nehézségeivel, valamint az energetikai hálózat átjárhatósága megteremtésének szükségességével kapcsolatos kockázatokot.

5. Egyedi észrevételek és következtetések

5.1 Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy igen szigorú politikát kell folytatni a tagállamokkal szemben annak érdekében, hogy ne késlekedjenek az Európai Unió által meghatározott infrastruktúrák kiépítésében, valamint hogy az esetleg felmerülő politikai és/vagy gazdasági jellegű váratlan kiadásokkal szemben is tiszteletben tartsák vállalt kötelezettségeiket. Szükséges esetekben bírságok kiszabásáról, sőt annak lehetőségéről is intézkedni kellene, hogy az Európai Bizottság visszakövetelhesse az odaítélt összegeket, és olyan infrastruktúrákra fordíthassa őket, amelyek kivitelezése a megszabott határidőn belül megtörténik.

5.2 Ezzel szemben az EGSZB attól tart, hogy a rendelkezésre álló források még a tervezett emelésekkel együtt sem lesznek mindig elegendők a beruházások ösztönzéséhez és a vállalt kötelezettségek visszafordíthatatlanná tételéhez. Ezért az EGSZB továbbra is érvényesnek tekinti az „Európai közlekedési infrastruktúrális alap”⁽⁵⁾ létrehozására tett javaslatát, amelyet a 25-ök Európájának közútjain felhasznált üzemanyag igen szerény megadóztatásából finanszíroznának, és a tagállamok kezelésében lenne. Természetesen ez nem jelenthetne számukra a későbbiekben ürgyvet az üzemanyagokra vonatkozó adórendszer módosítására. Korlátozottabb, de igazságosabb és épp oly jelentős eredménnyel járna, ha a javaslat csak azokra a tagállamokra vonatkozna, melyek részt vesznek a TEN-T projektekben.

5.3 A tárgyal rendeletjavaslat a 2007-2013-as időszakra vonatkozik; eddig az időpontig a jelenlegi rendelet marad hatályban, a fentiekben említett költségvetéssel. Ez azzal a veszéllyel jár, hogy az új feltételekre várva késések fordulnak elő, és egyes tételeket más célokra fordítanak. Kedvezőbb lenne, ha a rendelet minél előbb hatályba lépne, hogy a munkák azonnal megkezdődhessenek. Hangsúlyozni kell, hogy a munkák elvégzésével kapcsolatos technikai határidők miatt a közlekedési ágazatban minden bizonytalannál tovább nő a közúti forgalom, amíg az új – más közlekedési eszközöket is érintő – infrastruktúrák nem állnak rendelkezésre. Ez nem segíti elő a harmonikus, kiegyensúlyozott fejlődést.

⁽⁵⁾ Feltáró vélemény a „Transzeurópai hálózatokra vonatkozó tervek listájának 2004. évi felülvizsgálata” (HL C 10., 2004.1.14.) tárgyában. Véleményében az EGSZB literenként 1 eurocent járulékkal számolt a 25-tagú Unió áru- és személyfoglalmában elfogyasztott üzemanyag vonatkozásában. A jelenlegi (kb. 300 millió tonnányi) fogyasztás mellett évente mintegy 3 milliárd euro folya be az alapba.

5.4 Az EGSZB üdvözlí az Európai Bizottság javaslatát, amely a támogatások odaítélésére vonatkozó szabályok alkalmazási módjainak meghatározásához a komitológiai eljárást, nem pedig az együttdöntést venné igénybe. Ezek a döntések elősegítik az eljárások régóta óhajtott meggyorsítását és egyszerűsítését. Abban viszont nem biztos az EGSZB, hogy az esetleges „transzeurópai közlekedési hálózatok végrehajtó ügynöksége” megfelel ugyanennek a követelménynek, és nem kell-e attól tartani, hogy az érintett intézmények mellett párhuzamosan végeznék el ugyanazt a munkát. Segítene e kétségek eloszlatásában, ha az Európai Bizottság előzetesen tisztázná, milyen feladatokkal bízná meg az ügynökséget.

5.5 Az EGSZB teljes mértékben támogatja az Európai Bizottság irányvonalait, de ismételt hangsúlyozza, hogy növelni kell a rendelkezésre álló alapokat. A tervezett infra-

struktúrák megvalósítása hozzájárul a fenntartható fejlődéshez, mivel a projektek 80 %-a nem közúti közlekedési eszközökkel kapcsolatos, így csökken a káros anyagok kibocsátása és az utakon tapasztalható torlódás. Arról sem szabad megfeledkezni, hogy a projektek középtávon kedvezően hatnak a foglalkoztatásra, hosszútávon pedig javulnak az európai polgárok – különösen a jelentős forgalmú övezetekben lakók – életkörülményei, ami nem kevésbé fontos.

5.6 Mindent összevetve, az EGSZB ismét kinyilvánítja, hogy teljesen meg van győződve arról, hogy stratégiailag szükség van transzeurópai közlekedési hálózatra, mert az integrált és versenyképes Európai Unió – a környezetvédelemmel összeegyeztethető fejlődés elveinek tiszteletben tartásával – másképp nem alakítható ki.

Brüsszel, 2005. március 15.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND

MELLÉKLET

az európai gazdasági és szociális bizottság véleményéhez

A következő módosító indítvány a plenáris ülésen folytatott vita során elutasításra került, azonban elnyerte a szavazatok legalább egynegyedének támogatását.

5.2. pont

A pont a következőképpen módosul:

„5.2. Ezzel szemben az EGSZB attól tart, hogy a rendelkezésre álló források még a tervezett emelésekkel együtt sem lesznek mindig elegendők a magánberuházások ösztönzéséhez és a vállalt kötelezettségek visszafordíthatatlanná tételéhez. ~~Ezért az EGSZB továbbra is érvényesnek tekinti az »Európai közlekedési infrastrukturális alap« létrehozására tett javaslatát, amelyet a 25-ök Európájának közútjain felhasznált üzemanyag igen szerény megadótatásából finanszíroznának, és a tagállamok kezelésében lenne. Korlátozottabb, de igazságosabb és épp oly jelentős eredménnyel járna, ha a javaslat csak azokra a tagállamokra vonatkozna, melyek részt vesznek a TEN-T projektekben.~~”

Indokolás:

Ahogy az előadó joggal megjegyzi, az adóügyek a tagállamok illetékességi körébe tartoznak. Az EGSZB nem tehet adóügyi javaslatokat a tagállamok számára, és nincs is ehhez joga.

A szavazás eredménye

Igen szavazat: 43

Nem szavazat: 65

Tartózkodás: 9
