



A TRANSZEURÓPAI HÁLÓZATOK FINANSZÍROZÁSA

A transzeurópai hálózatok (TEN) megvalósítását részben az Európai Unió, részben pedig a tagállamok finanszírozzák. Az Unió által nyújtott pénzügyi támogatás katalizátorszerepet játszik, a támogatások nagyobb részét a tagállamoknak kell biztosítaniuk. A TEN finanszírozását a strukturális alapok, az EBB által nyújtott támogatás és a magánszektor hozzájárulásai is kiegészíthetik. A TEN jelentős reformjára került sor az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz 2013-as létrehozásával.

JOGALAP

Az Európai Unióról működéséről szóló szerződés XVI. címe, amelynek 171. cikke értelmében uniós támogatás nyújtható az iránymutatásokban megállapított követelményeknek megfelelő közös érdekű projektek részére.

Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i, 1316/2013/EU rendelete az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint a 680/2007/EK rendelet és a 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről.

CÉLKITŰZÉSEK

Az EU célzott pénzügyi támogatása révén hozzájárulni a transzeurópai hálózatok létrehozásához a közlekedés, az energiaipar és a távközlés terén [\(3.5.1.\)](#).

EREDMÉNYEK

A. A projektfinanszírozások általános feltételeinek meghatározása

Az EU által nyújtott támogatás általában katalizátorként szolgált a projektekhez. A finanszírozás nagyobb részét a tagállamoknak kell előteremteniük, kivéve a kohéziós alapok címén nyújtott támogatásokat, ahol az Unió hozzájárulása hagyományosan jelentősebb volt.

A finanszírozásra vonatkozó első alapelveket a transzeurópai hálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló, 1995. szeptember 18-i 2236/95/EK tanácsi rendelet határozza meg.

1. A projektek uniós támogatásának formája a következők közül egy vagy több volt:
 - projektekhez kapcsolódó tanulmányok és más technikai támogató intézkedések társfinanszírozása (általában az összes költség 50%-át meg nem haladóan);



- az Európai Beruházási Alap vagy más pénzügyintézmények által nyújtott hitelek garanciadíjaihoz való hozzájárulás;
- az Európai Beruházási Bank és más állami vagy magántulajdonban lévő pénzügyi szervek által nyújtott hitelek kamatainak támogatása;
- közvetlen befektetési támogatás kellően indokolt esetekben.

2. Az alábbi projektkritériumokat fokozatosan alakították ki:

- a távközlési és energiahálózatok esetében nyújtott támogatás nem okozhat torzulásokat az érintett ágazatban működő vállalkozások közötti piaci versenyben;
- a projekteknek elő kell segíteniük a hálózatok célkitűzéseinek elérését;
- a projekteknek gazdaságilag megvalósíthatóknak kell lenniük;
- a projekt előrehaladottsága és az uniós beavatkozás ösztönző hatása;
- a környezetre és a foglalkoztatásra gyakorolt közvetlen vagy közvetett hatások, fokozatosan egyre hiánytalanabb költség-haszon elemzésekkel, környezeti hatásvizsgálatokkal stb.;
- a különböző projektrészek időzítésének összehangolása, például határokon átnyúló projektek esetén.

A finanszírozott projekteknek meg kellett felelniük az uniós jognak és az uniós politikáknak, különösen a környezetvédelem, a verseny és a közbeszerzési szerződések odaítélése tekintetében. Az uniós finanszírozás odaítélésének általános szabályait lefektető egymást követő rendeletek számos új elemet vezettek be, többek között az alábbiakat:

- többéves és éves programok a közlekedés és az energia területén, uniós pénzügyi támogatás nyújtására a kiválasztott projekteknek;
- az Unió a projekt jellegétől függetlenül a tanulmányokhoz legfeljebb 50%-os pénzügyi támogatást nyújtott, a közlekedés területén kiemelt projektekhez pedig 10–30%-os támogatást (a kiemelt projektek határokon átnyúló szakaszai esetében 30% a maximum);
- a kockázati tőke is része volt és kapcsolódott az uniós pénzügyi támogatásokhoz;
- a 2007–2013-as időszak pénzügyi keretéből 8 168 millió eurót rendeltek a TEN-hez, amelyből 8 013 millió euró a TEN-T-re, 155 millió euró pedig a TEN-E-re jutott.

B. Kiegészítő támogatási lehetőségek

1. Az európai strukturális és kohéziós alapok

A 2000–2006-os időszakban ezek az alapok körülbelül 26 milliárd euróval járultak hozzá a TEN projektekhez – Görögországban, Írországban (2003-ig), Portugáliában, Spanyolországban és az EU-10 tagállamokban főként a Kohéziós Alap révén. Az utóbbiak számára 2,48 milliárd euró előcsatlakozási támogatás jutott, valamint 4,24 milliárd euró a Kohéziós Alapból és 2,53 milliárd euró más strukturális alapokból. Az összes előcsatlakozási és kohéziós támogatásból hozzávetőleg 50%, azaz 3,9 milliárd euró jutott a TEN-T projektekre.



2. Az Európai Beruházási Bank által nyújtott támogatás

Az EBB hiteleire nem vonatkoznak területi korlátozások, mivel azokat banki kritériumok szerint nyújtják, többek között a projekt pénzügyi (visszafizetési képesség), műszaki és környezeti megvalósíthatósága alapján. Például az 1995–2005 közötti időszakban az EBB a TEN-projektekhez összességében körülbelül 65 milliárd euró hitelt nyújtott.

C. 2007–2013-as pénzügyi keret

A 2007–2013 közötti pénzügyi időszakban a Bizottság a Parlament támogatásával kezdetben 20,35 milliárd eurót indítványozott a TEN-T-re és 0,34 milliárd eurót a TEN-E-re. A Tanács azonban ragaszkodott ezen összegek drasztikus csökkentéséhez, és a TEN pénzügyi kerete végül 8,01 milliárd eurót tartalmazott a közlekedés és 0,16 milliárd eurót az energia területén (azaz az eredetileg javasolt összeg csupán 40%-át a közlekedés területén és 45%-át az energia területén). A források szűkössége miatt a 680/2007/EK rendelet rögzítette, hogy a nemzeti (állami és magán) finanszírozási források kiegészítése érdekében az uniós forrásokat a hálózat egésze szempontjából legnagyobb hozzáadott értéket biztosító projektkategóriákra kell összpontosítani (például a határokon átnyúló szakaszokra és a szűk keresztmetszetek megszüntetésére irányuló projektekre). Az általános kohéziós politika Bizottság által elfogadott operatív programjaiból a TEN-T projektek részére nyújtott hozzájárulás összege további 43 milliárd euró volt.

EURÓPAI HÁLÓZATFINANSZÍROZÁSI ESZKÖZ

2013 decembere óta az EU-nak új TEN infrastrukturális politikája van, amely a 2020-ig tartó időszakra több mint 30,4 milliárd eurós költségvetéssel rendelkezik: az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) célja szinergiák elérése a közlekedési, távközlési és energiaágazatban, az uniós fellépés hatékonyságának növelése és a végrehajtási költségek optimalizálásának lehetővé tétele. Célja a beruházások felgyorsítása a transzeurópai hálózatok területén, a magán és az állami szektorból származó támogatások ösztönzése a jogbiztonság fokozása és a technológiasemlegesség elvének tiszteletben tartása mellett.

A. Általános célkitűzések

A CEF célja:

- olyan közös érdekű projektek végrehajtásának támogatása, amelyek új infrastruktúrák és szolgáltatások kifejlesztését és létrehozását vagy a meglévő infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztését célozzák a közlekedési, távközlési és energiaágazatokban;
- hozzájárulás azon projektek támogatásához, amelyek hozzáadott európai értékkel és jelentős társadalmi előnyökkel rendelkeznek, de nem részesülnek megfelelő piaci finanszírozásban;
- hozzájárulás az Európa 2020 stratégiához a jövőben várható forgalmat figyelembe vevő transzeurópai hálózatok fejlesztésével, valamint a magán, állami és vegyes beruházásokat ösztönző környezet létrehozásával;



— annak lehetővé tétele, hogy az Unió teljesíthesse a fenntartható fejlődéssel kapcsolatos céljait, hozzájárulva ezzel a közép és hosszú távú széndioxidkibocsátás-csökkentési céljai teljesüléséhez.

1. A közlekedési ágazatban csak az alábbiakat célzó közös érdekű projekteket fogják támogatni:

- szűk keresztmetszetek felszámolása, hiányzó kapcsolatok kialakítása és különösen a határokon átnyúló szakaszok fejlesztése;
- hosszú távon fenntartható és hatékony közlekedési rendszerek létrehozása, felkészülve a jövőben várható forgalomra, és lehetővé téve valamennyi közlekedési mód dekarbonizációját; valamint
- a közlekedési módok integrálásának és összekapcsolásának optimalizálása, valamint a közlekedési szolgáltatások átjárhatóságának javítása mellett a közlekedési infrastruktúra akadálymentességének biztosítása.

2. Az energiaágazatban a támogatás célja:

- a versenyképesség növelése a belső energiapiac további integrációjának, valamint a villamosenergia- és gázhálózatok határokon átnyúló átjárhatóságának előmozdítása révén;
- az Unió energiaellátása biztonságának a javítása; valamint
- hozzájárulás a fenntartható fejlődéshez a megújuló forrásokból származó energia integrálásával a szállítási hálózatokba, valamint intelligens energiahálózatok és szén-dioxid-hálózatok kialakítása.

3. A távközlési ágazatban a CEF az alábbiakat támogatja:

- az általános szolgáltatások, alapszolgáltatási platformok és programtámogatási intézkedések támogatások és/vagy közbeszerzés révén történő finanszírozása;
- a szélessávú hálózatokkal kapcsolatos intézkedések pénzügyi eszközök révén történő finanszírozása.

B. A CEF 2014–2020-as költségvetése

A CEF végrehajtásához biztosított pénzügyi keretösszeg a 2014–2020-as időszakra 33,2 milliárd euró. Ezt a kezdeti összeget azonban 2015-ben 30,4 milliárd euróra csökkentették, mert 2,8 milliárd eurót átcsoportosítottak az újonnan létrehozott Európai Stratégiai Beruházási Alapba (ESBA). Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz költségvetése az alábbiak szerint oszlik el:

- közlekedési ágazat: 24,05 milliárd euró, ebből 11,3 milliárd eurót a Kohéziós Alapból csoportosítottak át, amelyet a Kohéziós Alapból támogatható tagállamokban az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel szemben az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel szemben kell felhasználni;
- távközlési ágazat: 1,04 milliárd euró;
- energetikai ágazat: 5,35 milliárd euró.



A CEF teljes költségvetésének mintegy 80–85%-át többéves programokon alapuló projektekre fordítják (alaphálózati folyosók mentén a horizontális prioritások figyelembe vételével), 15–20%-a pedig éves programokban szereplő célokat fog szolgálni (rövid távú jelleggel, az évenkénti kiigazítás lehetőségével).

A projektek többsége versenypályázati felhívásokat követő támogatásoknak köszönhetően a CEF révén kerül társfinanszírozásra. Ugyanakkor a CEF teljes költségvetésének 8,4%-nál nem lehet többet az innovatív pénzügyi eszközök által társfinanszírozott projektekre fordítani, például a garanciákra és projektkötvényekre (a CEF hitelfinanszírozási eszköze). Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközön belül felhasznált pénzügyi eszközöknek általában olyan speciális piaci igényeken alapuló fellépéseket kell támogatniuk, amelyek egyértelmű európai hozzáadott értékkel bírnak és nem szabad kiszorítaniuk a magánfinanszírozást. Javítaniuk kell az uniós költségvetési kiadások tőkeáttételi hatását, és magasabb multiplikátorhatást kell kiváltaniuk a magánfinanszírozás bevonásával.

A közlekedési ágazatban a CEF költségvetési keret nagy részét, azaz 22,5 milliárd eurót kell támogatások révén a projektgazdák részére eljuttatni. A Bizottság eddig öt pályázati felhívást jelentett be kizárólag a közlekedés területén, és egy felhívást a közlekedési és az energiaágazatban megvalósítandó szinergiára. A 2014-ben és 2015-ben bejelentett első két pályázat rendelkezik a legnagyobb költségvetéssel (11,93 milliárd euró, illetve 7,6 milliárd euró). A Bizottság mindkét alkalommal arról számolt be, hogy a projektgazdák által igényelt támogatások teljes összege meghaladja az előirányzott összeget.

C. A CEF 2021–2027-es időszakra szóló költségvetése

A 2021 és 2027 közötti időszakra vonatkozó uniós költségvetés keretében 2018. június 6-án a Bizottság javasolta a CEF program 2020 utánra történő kiterjesztését azzal az átfogó céllal, hogy a közlekedési, az energetikai és a távközlési ágazatokban támogassák az európai infrastrukturális hálózatokba történő beruházásokat. A CEF javasolt teljes költségvetése (folyó árakon) 42,3 milliárd euró, és külön 30,6 milliárd eurót különít el a közlekedésre, 8,7 milliárd eurót az energiára és 3 milliárd eurót a digitális hálózatokra. A három ágazat közötti szinergiák és a határokon átnyúló fokozott együttműködés a megújuló energia területén a 2020 utáni CEF azon kulcsfontosságú területei közé tartoznak, amelyek célja az uniós gazdaság digitalizálásának és dekarbonizációjának felgyorsítása. A Bizottság továbbá azt javasolja, hogy a CEF teljes költségvetésének 60%-át az éghajlat-politikai célkitűzésekre fordítsák.

A közlekedésben a CEF célja, hogy felgyorsítsa a TEN-T két rétegének kiépítését, az európai forgalomirányítási rendszerek, például az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS) és az „egységes európai égbolt” légiforgalmi szolgáltatási kutatás (SESAR) megvalósítását, valamint az alternatív üzemanyagok töltőinfrastruktúrája európai hálózatának bevezetésével támogassa az intelligens, fenntartható, inkluzív, biztonságos és védett mobilitásra való átállást. A javaslat szerint az új CEF a polgári-katonai kettős felhasználású közlekedési infrastruktúrát is támogatni fogja annak érdekében, hogy Európa közlekedési hálózatait katonai követelményekhez igazítsa, és javítsa a katonai mobilitást az EU-ban.



A CEF javasolt közlekedési költségvetése három összetevőből áll:

- 12,8 milliárd eurós általános keret;
- 11,3 milliárd eurós hozzájárulás a Kohéziós Alapból;
- 6,5 milliárd euró a katonai mobilitás támogatására.

AZ EURÓPAI PARLAMENT SZEREPE

A TEN-ek támogatása kapcsán a Parlament folyamatosan amellett érvelt, hogy a támogatások odaítélése során elsőbbséget kell biztosítani a környezetbarátabb közlekedési módoknak, az infrastrukturális projektek támogatása keretének több mint 50%-ot a vasúti projektek számára biztosítva (beleértve a kombinált szállítást is), valamint legfeljebb 25%-ot fordítva a közúti projektekre. A Parlament továbbá folyamatosan hangsúlyozta, hogy a Bizottságnak biztosítania kell az uniós költségvetés, az EBB, a Kohéziós Alap, az ERFA vagy más uniós finanszírozási eszközök hozzájárulásai révén finanszírozott projektek összehangolását és koherenciáját.

Azt követően, hogy 2005 végén a Tanács az eredeti bizottsági javaslatához képest jelentős csökkentéseket fogadott el, a Parlament a javaslat pénzügyi aspektusairól szóló tárgyalásokon a TEN-hez rendelt összegek növelését szorgalmazta. A Tanáccsal kötött végleges megállapodásban a Parlamentnek sikerült elérnie az összeg 500 millió euróval történő növelését, valamint az EBB részéről a TEN megvalósítására irányuló többletfinanszírozás biztosítását.

Végezetül a Parlament a közúti szállításra kivetett díjakkal kapcsolatos szabályozás (euomatrix-irányelv) 2011. június 7-i felülvizsgálatának részeként támogatta a Tanáccsal való megállapodást, amely előírja, hogy a tagállamok által kivetett külsőköltség-díjból és az infrastruktúradíjból származó bevételek legalább 15%-át a TEN-T projektek finanszírozására kell fordítani, lehetővé téve ezáltal a közlekedés fenntarthatóságának a javítását. Ez a százalékarány fokozatosan növekedni fog.

A Parlament az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközről szóló rendelet kialakításában vállalt szerepével (három előadó együttes erőfeszítése révén két parlamenti bizottságban és valamennyi képviselőcsoportban) jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy a TEN számára komoly uniós forrásokat biztosítsanak a 2014–2020-as időszakban.

Az éves uniós költségvetésekről szóló döntések során a Parlament figyelmet szentel a CEF és a Horizont 2020 számára elkülönített előirányzatoknak. A 2016. évi költségvetés tervezetéről szóló háromoldalú egyeztetésre vonatkozó megbízatásról szóló, 2015. július 8-i állásfoglalásában a Parlament üdvözölte a kötelezettségvállalásokra vonatkozó összesített kerettartalék igénybevételét a 8 milliárd eurós kerettel rendelkező ESBA-garanciaalap egy részének finanszírozása érdekében ahelyett, hogy a garanciaalap csak a CEF és a Horizont 2020 csökkentésére támaszkodna. A Parlament azonban emlékeztetett végső céljára, amely szerint a lehető legkisebbre kell korlátozni a két programra gyakorolt befolyást. Ennek megfelelően ragaszkodott a CEF-et és a Horizont 2020 programot érintő



csökkentések további ellensúlyozására, hogy azok teljes mértékben megvalósíthassák célkitűzéseiket.

Továbbá a 2017. évi költségvetés elkészítésére vonatkozó általános iránymutatásokról szóló, 2016. március 9-i állásfoglalásában a Parlament ismételten hangsúlyozza elkötelezettségét a Horizont 2020 és a CEF éves költségvetési eljárás keretében történő megerősítése iránt, az Európai Stratégiai Beruházási Alapról szóló tárgyalások során meghatározott csökkentések lehető legnagyobb mértékű ellensúlyozása érdekében.

A 2020 utáni CEF-ről szóló bizottsági javaslatra válaszul a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság (TRAN) és az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság (ITRE) közös jelentéstervezetet készített. A három előadó egyetértett abban, hogy a Bizottság javaslata nem eléggé ambiciózus a közlekedésre vonatkozó CEF-források tekintetében, és kiemelte az ágazat beruházási igényeit, azon előnyök mellett, amelyeket a jobb összeköttetés biztosíthat az EU számára. Többek között hangsúlyozták, hogy tovább kell egyszerűsíteni a CEF szabályait és biztosítani kell a közlekedési, az energia- és a digitális ágazatban megvalósuló projekteket támogató különböző uniós alapok közötti koherenciát. Az előadók hangsúlyozták, hogy meg kell erősíteni a CEF prioritásainak parlamenti ellenőrzését, és javítani kell annak nyomon követését.

A két bizottság 2018 novemberében fogadta el az együttes jelentést, amely a közlekedési projektekre elkülönített költségvetés mintegy 10% -os növekedését tartalmazta. A Parlament 2019. áprilisban első olvasatban elfogadta a határozatot, és folyamatban van az együttdöntési eljárás ([2018/0228\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
04/2019

