



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2010/2001(BUD)

3.9.2010

VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Költségvetési Bizottság részére

a Tanács által módosított 2011. évi költségvetési tervezetről szóló parlamenti állásfoglalásról: III. szakasz – Bizottság (2010/2001(BUD))

A vélemény előadója: Dominique Riquet

PA_NonLeg

JAVASLATOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felhívja a Költségvetési Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. emlékeztet arra, hogy a közlekedés az európai gazdaság alapvető eleme, amely lehetővé teszi a személyek, áruk és ismeretek mozgását a határokon keresztül; kiemeli, hogy a közlekedés az egyenlőség és társadalmi mobilitás hordozója, különösen a fiatalok esetében, mivel lehetőséget teremt a cserékre az ismeretek és a képzés területén;
2. hangsúlyozza, hogy a közlekedés finanszírozásának hozzá kell járulnia az ágazat fokozottabb integrációjához, amely a gazdaság, a biztonság, a társadalmi érdekek és a környezetvédelem szempontjából eredményesebben működő társadalmat eredményez;
3. sajnálattal állapítja meg, hogy a Bizottság által a költségvetési tervezetben előterjesztett kötelezettségvállalási előirányzatok a szükséges minimumot tartalmazzák az Európai Unió közlekedési és idegenforgalmi politikája és jogszabályai végrehajtásának lendületben tartásához; véleménye szerint az Eyjafjallajökull vulkán kitörése miatti válsághelyzet, amely Európát teljes „üzemszünetre” kényszerítette, azt bizonyítja, hogy minden korábbinál sürgetőbb szükség van az európai közlekedési ágazat támogatásának felülvizsgálatára annak biztosítása érdekében, hogy a szükséges források rendelkezésre álljanak egy alternatív, kiegészítő hálózat létrehozásához, amely megakadályozná, hogy egy hasonló, a versenyképességet és a gazdasági növekedést veszélyeztető helyzet újból előálljon;
4. elismeri, hogy az új költségvetési eljárás és a gazdasági helyzet miatt kiemelt politikai célokat kell meghatározni; ugyanakkor hangsúlyozza, hogy fontos a kifizetési előirányzatok terén jelentkező hiány elkerülése, és szükség esetén költségvetés-módosítást kell elfogadni;
5. emlékeztet rá, hogy Európa gazdasági fellendülésével összefüggésben a közlekedésbe – különösen a transzeurópai közlekedési hálózatokon keresztül – történő beruházások kulcsszerepet játszanak a növekedés és a foglalkoztatás, valamint az Unió gazdasági érdekeinek előmozdításában; következésképpen úgy véli, hogy a lehető legtöbb projekt végrehajtásának lehetővé tétele érdekében minden lehetséges finanszírozási mechanizmust meg kell vizsgálni, többek között egy európai közlekedési alap létrehozásának lehetőségét is, amely alapot be kell illeszteni a többéves pénzügyi keretbe;
6. nagy jelentőséget tulajdonít a biztonság fokozása érdekében eszközölt beruházásoknak valamennyi közlekedési mód esetében;
7. hangsúlyozza, hogy a közlekedési ágazat nagy lehetőségeket rejt magában az éghajlatváltozás elleni küzdelem tekintetében, és felhívja a Bizottságot, hogy az integrált energiaügyi és éghajlat-változási csomag célkitűzései alapján biztosítson elsőbbséget a szén-dioxid-mentesítésnek minden közlekedési forma esetében, különösen a valamennyi szállítási mód közötti komodalitás ösztönzése és az ITS-technológia fokozott használata révén;

8. úgy véli, hogy a közlekedéssel foglalkozó ügynökségek uniós költségvetésből való támogatását többletfelelősségükkel, valamint a légi- és vasúti és közlekedés biztonságára és – a közelmúltbeli súlyos balesetek miatt – a tengeri szennyezés elleni küzdelemre vonatkozó politikai prioritással arányosan kell meghatározni;
9. rámutat annak szükségességére, hogy valamennyi utasnak azonos és átlátható jogokat kell biztosítani valamennyi közlekedési mód esetében; hangsúlyozza, hogy a szabad mozgás elősegítése érdekében szükség van egy egységes, mindenféle közlekedési módra vonatkozó tájékoztatót és foglalást lehetővé tévő felületre, amely világos tájékoztatást nyújt az utazásról és az utasok jogairól;
10. örömmel veszi tudomásul, hogy a Lisszaboni Szerződés lehetővé teszi egy többéves idegenforgalmi program létrehozását; úgy véli, hogy e program létrejöttéig alapvetően fontos meghosszabbítani és megerősíteni a meglévő előkészítő intézkedéseket.

RÖVID INDOKOLÁS

Bevezetés

2011 az ötödik pénzügyi év a 2007–2013-as többéves pénzügyi keretben, amely keret félidős felülvizsgálata a mai napig nem kezdődött el. A pénzügyi keret közlekedési és idegenforgalmi célokat szolgáló, „Versenyképesség a növekedésért és foglalkoztatásért” című 1a. alfejezetében a mozgástér 50,1 millió euró 2011-ben.

A válság és a megszorítások mellett ezt a gazdasági évet a Lisszaboni Szerződés hatálybalépése határozza meg. A szerződés számottevő mértékben módosítja a költségvetési eljárást, amely ezentúl már csupán egyetlen olvasatból és az azt követő lehetséges egyeztetésből áll, és amelyben a Parlament a Tanáccsal egyenrangú félként vesz részt. Ezenfelül az idegenforgalom teljes egészében az Európai Unió hatáskörébe került, ami jogalapot jelent finanszírozásához.

A gazdasági válság által különösen súlyosan érintett közlekedési és idegenforgalmi ágazat, amely a GDP több mint 10%-át képviseli, és a teljes uniós szén-dioxid-kibocsátás több mint 20%-áért felelős, kiemelt figyelmet érdemel e költségvetési évben.

I. A közlekedésre vonatkozó költségvetés

Az Európai Bizottság költségvetésének „Mobilitás és közlekedés” elnevezésű 6. címe¹ alatt található az Európai Unió közlekedéspolitikájára vonatkozó összes költségvetési jogcím. Az Európai Bizottság által kidolgozott, 2011. évre vonatkozó költségvetési tervezet a kötelezettségvállalási előirányzatok 10,5%-os növelését javasolja, amelyek így a 2010. évi 1 407,5 millió euróról 1 555,4 millió euróra nőnek 2011-ben. A kifizetési előirányzatok esetében azonban 1,7%-os csökkentést javasol, így azok a 2010. évi 1 224,2 millió euróról 1 203,1 millió euróra csökkennek 2011-ben.

1) Igazgatási kiadások (06 01. alcím)

A Bizottság erőfeszítést tett arra, hogy az igazgatási kiadásokat 2,4 millió euróval csökkentse, az ügynökségek magasabb összegű finanszírozásának lehetővé tétele érdekében².

A transzeurópai közlekedési hálózatok végrehajtó hivatala részére a költségvetési tervezetben előirányzott források megfelelőnek tűnnek.

2) Ügynökségek

¹ 2011-ben a 6. cím kizárólag a közlekedéssel foglalkozik, míg az előző költségvetési években az energiaügy is itt szerepelt.

² Ha az összeg a kötelezettségvállalási vagy kifizetési előirányzatokra vonatkozó pontosítás nélkül szerepel, akkor nem differenciált előirányzatokról van szó, amelyek esetében a kötelezettségvállalási és kifizetési előirányzatok összege azonos.

Az Európai Bizottság hangsúlyozza, hogy a 2007-2013-as pénzügyi keret 1a. alfejezetében a Galileo program finanszírozása érdekében tett elvonások miatt a közlekedés területén működő három ügynökség komoly (20 millió euróra becsült) finanszírozási hiánnyal küzd majd 2011-ben, 2012-ben és 2013-ban, annak ellenére, hogy megbízatásukat az elmúlt években kibővítették.

– Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (06 02 01. jogcímcsoport)

A költségvetési tervezet 2011-re összesen 34,4 millió eurós uniós hozzájárulást irányoz elő. E források 2011-ben valamivel több mint 92 millió euróra rúgnak.

Az ügynökség véleménye szerint az Unió hozzájárulásának 37,7 millió eurónak kellene lennie 2011-ben, biztosítandó a 2008-ban és 2009-ben elfogadott légiközlekedési csomagok¹ operatív végrehajtását 2012-ben és 2013-ban és ennek előkészítését.

– Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (06 02 02. jogcímcsoport)

A költségvetési tervezet 2011-re összesen 54,9 millió eurós uniós hozzájárulást irányoz elő. Az ügynökség véleménye szerint ennek az összegnek 56,6 millió eurónak kellene lennie a kötelezettségvállalási előirányzatok tekintetében, és 57,6 millió eurónak a kifizetési előirányzatok tekintetében annak érdekében, hogy az általa 2011-ben kezelendő adatbázisok (SafeSeaNet, THETIS, EQUASIS stb.) növekvő terheivel megbirkózhasson.

– Európai Vasúti Ügynökség (06 02 08. jogcímcsoport)

A 2011-es költségvetési tervezet szerint az uniós hozzájárulás teljes összege 25,3 millió euró lenne, az ügynökség becslése szerint azonban ennek az összegnek 27 millió eurónak kellene lennie. Az ügynökség megfelelő finanszírozása elengedhetetlenül fontos olyan jelentős európai projektek fejlesztéséhez, mint a Safety, az Interop és az ERTMS, tehát a kölcsönös átjárhatóság és a biztonság terén tett előrelépéshez.

3) Marco Polo program (06 02 06. és 06 02 07. jogcímcsoport)

A költségvetési tervezet a Marco Polo II program esetében 1,9 millió euróval növeli a kötelezettségvállalási előirányzatokat, a kifizetési előirányzatokat változatlanul hagyja – a jelenlegi szükségletek fényében ez megfelelő finanszírozásnak tűnik. Noha a program jól érzékelhetően lelassult a gazdasági válság miatt, az előirányzatok felhasználásának kilátásai 2010-től javulhatnak. Azonban továbbra is fokozott figyelmet kell fordítani a program alakulására.

4) Transzeurópai hálózatok (06 03. alcím)

A költségvetési tervezet a kifizetési előirányzatok 2010-es 900 milliós összegét változatlanul hagyja 2011-re, míg a kötelezettségvállalási előirányzatok esetében a költségvetés jelentős

¹ A Tanács 216/2008. és 1108/09. számú rendelete, amelyek kiterjesztik az ügynökség megbízatását a repülőterekre, a légiforgalmi szolgáltatásra és a légi-navigációs szolgálatokra. Az új megbízatás konkrétan a szabályozást és a szabványosítási vizsgálatokat foglalja magában.

mértékben emelkedik (+17,1%). Az összeg a 2010. évi 1 048,8 millió euróról 2011-re 1 228,2 millió euróra emelkedik.

A kiemelten fontos hálózatok, nevezetesen a határállomások finanszírozása elmarad a szükséges mértéktől. A TEN-T-nek szánt külön alapok mellett fontolóra kellene venni az összehangolt fellépést e terület finanszírozási lehetőségeinek bővítése érdekében.

5) Az európai közlekedéspolitikát és az utasjogokat támogató tevékenységek (06 02 03. jogcímcsoport)

A költségvetési tervezet e tevékenységekre a 2010. évihez képest nagyjából változatlan költségvetést irányoz elő.

6) SESAR közös vállalkozás (06 03 05. jogcímcsoport és 06 06 02 03. jogcím)

A 6. címben két költségvetési sor vonatkozik a SESAR közös vállalkozásra, ezek biztosítják a 2007–2013-as időszakban a finanszírozást két forrásból: a kutatási keretprogramból és a TEN-T programból.

A költségvetési tervezetben előirányzott összegek kielégítőnek tűnnek. Céljuk lényegében a kutatási, fejlesztési tevékenység, valamint a légiforgalmi szolgáltatás (ATM) új rendszereinek jóváhagyásához kapcsolódó tevékenység finanszírozása.

7) A közlekedéshez kapcsolódó kutatás (06 06. alcím)

A költségvetési tervezetben szereplő kötelezettségvállalási és kifizetési előirányzatok csökkentését a Galileo program kutatási kiadásainak a bizottsági költségvetés vállalkozáspolitikának szentelt 2. címe alá történő átcsoportosítása indokolja.

8) Kísérleti projektek és előkészítő intézkedések

Kallas alelnök felvetése és a közelmúltbeli vulkánkitörés példája nyomán hasznos lehet fontolóra venni egy integrált európai információs és foglalási rendszer létrehozását, amely az utasok szállítására használt minden közlekedési módra kiterjedne. E fellépést megfelelő kísérleti projekt formájában kellene kezdeményezni.

II. Az idegenforgalmi költségvetés

Jóllehet az idegenforgalom a Lisszaboni Szerződés hatálybalépése óta teljes egészében az Európai Unió hatáskörébe tartozik, a költségvetési tervezetben mégsem jelenik meg saját költségvetéssel. A Bizottság e területen csupán a meglévő előkészítő intézkedéseket folytatja, amelyek a bizottsági költségvetés „Vállalkozáspolitikája” címet viselő 2. címe alatt találhatóak.

Az EU idegenforgalom területén tett fellépésének fejlesztése érdekében az „Európai szociálturizmus” és a „Fenntartható turizmus” előkészítő intézkedéseket 2011-ben folytatni kellene, sőt megerősíteni. Ezenkívül két új kísérleti projekt: az „Ipari turizmus” és az „Európai turizmus és a kulturális örökség útjai” igazi hozzáadott értéket képviselne a kultúra és a kulturális örökség sajátosságainak népszerűsítése terén.

Záró megjegyzések

A fenti észrevételek a 2011. évi költségvetési tervezet alapján készültek. Várjuk a Tanács álláspontját, amelynek elfogadására július közepén kerül sor. Az előadó főbb módosítási javaslatai erre az álláspontra vonatkoznak majd. Különösen azokban az esetekben kíván módosítási javaslatokat tenni, ahol a Tanács nem differenciált átalányösszegű csökkentéseket eszközöl, anélkül, hogy figyelembe venné a valós helyzetet és szükségleteket, valamint az Európai Parlament egyes költségvetési jogcímekre vonatkozó selektív prioritásait.

A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

Az elfogadás dátuma	2.9.2010
A zárószavazás eredménye	+ : 31 - : 4 0 : 1
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Dominique Vlasto, Artur Zasada
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Philip Bradbourn, Anne E. Jensen, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Jan Mulder, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Laurence J.A.J. Stassen, Nuno Teixeira, Oldřich Vlasák, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke