



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság*

---

**2012/2092(BUD)**

7.9.2012

# VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Költségvetési Bizottság részére

az Európai Unió 2013-as pénzügyi évre vonatkozó általános költségvetéséről –  
összes szakasz  
(2012/2092(BUD))

A vélemény előadója: Gesine Meissner

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. hangsúlyozza, hogy az EU közlekedéspolitikája kulcsfontosságú az Európa 2020 stratégia fenntartható fejlődéssel kapcsolatos elsődleges céljának – és azon belül a „20–20–20” célkitűzés és a biztonsági célok – eléréséhez, az uniós belső piac működésének megkönnyítéséhez, a szolgáltatások minőségének javításához és a területi kohézió erősítéséhez; emlékeztet rá, hogy a közlekedési ágazat az uniós GDP 6,3%-át adja, és mintegy 13 millió munkahelyet biztosít;
2. emlékeztet a legtöbb tagállam által a nemzeti költségvetésekben végrehajtott költségvetési kiigazításokra; úgy ítéli meg, hogy a költségvetési tervezet megfelelő és ésszerű egyensúlyt tart egyrészt a pénzügyi megszorító intézkedések, másrészt az uniós programok végrehajtására és uniós többletérték létrehozására irányuló igény között; rámutat arra, hogy a megszorító politikák csak akkor vezetnek eredményre, ha a növekedést serkentő intézkedésekkel járnak együtt;
3. felhívja a Tanácsot a fennmaradó kifizetések fedezéséhez szükséges költségvetési előirányzatok rendelkezésre állásának biztosítására;
4. hangsúlyozza, hogy a TEN-T program a magas európai többletértéket magában hordozó infrastruktúrába való befektetés révén lényeges az egész EU versenyképességének növeléséhez azáltal, hogy megszünteti a szűk keresztmetszeteket, és kiépíti, valamint fejleszti a határokon átnyúló infrastruktúrát – például a vasúti összeköttetéseket – a belső piacon; kiemeli, hogy a meglévő infrastrukturális projektek fejlesztése és korszerűsítése hozzájárul a hatékonyabb beruházáshoz a foglalkoztatás ösztönzése révén; hangsúlyozza a TEN-T programnak az uniós közlekedési hálózatok jövőbeni fenntarthatóságának biztosítása révén az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodásra irányuló cél teljesítésében, valamint a gazdasági növekedésre és a kohézióra irányuló célkitűzések, illetve a belső piac közlekedési ágazaton belüli kiteljesítésével kapcsolódó célkitűzések megvalósításában betöltött szerepét; megfelelő finanszírozást kér a Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatala számára, hogy meg tudjon birkózni az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz végrehajtásához szükséges előkészítő munkával;
5. hangsúlyozza, hogy költségvetési megszorítások idején a magánszféra megtakarításai nagyobb hányadának mozgósítása és az infrastrukturális projektek számára rendelkezésre álló pénzügyi eszközök választékának javítása érdekében sürgősen innovatív megoldásokra van szükség, fokozva a köz- és magánszféra partnersége keretében megvalósuló projektek előmozdítását; a projektkötvényekkel kapcsolatos kezdeményezés nemrégiben elfogadott kísérleti szakaszának gyors végrehajtását kéri; emlékeztet rá, hogy a kísérleti szakasz eredményei kulcsfontosságúak az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz hatálya alá tartozó kezdeményezés működési szakaszának végrehajtásához a 2014 és 2020 közötti időszakban;
6. rámutat az új tagállamokon belüli közlekedési infrastruktúra fejlesztésének jelentőségére az egységes európai közlekedési térség létrehozása érdekében; felszólít a szükséges

finanszírozás biztosítására az új tagállamok közlekedési infrastruktúra-fejlesztéssel kapcsolatos fokozott szükségleteinek kielégítéséhez és ezen államok infrastruktúráinak az Unióval szomszédos államok infrastruktúráival való összekapcsolásához; kéri, hogy az új tagállamok közlekedési infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatos szükségletei megfelelően tükröződjenek a 2012-es pénzügyi évben;

7. kéri az összes közlekedési mód közötti együttműködés kialakítását és az intelligens közlekedési rendszerek további fejlesztését, lehetővé téve különösen a logisztika intelligens használatát, továbbá szorgalmazza az elektromos járművekhez szükséges infrastruktúra fejlesztését; úgy véli, hogy a közlekedési ágazat szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése és az ágazat fenntarthatóvá tétele érdekében innovációra, új technológiákra és pénzügyi forrásokra van szükség;
8. hangsúlyozza, hogy a programoknak elegendő költségvetési juttatásra van szükségük az egységes európai égbolt, az egységes európai vasúti térség, az integrált tengerpolitika, a belvízi utakkal való összeköttetések, a több közlekedési módot is érintő elektronikus helyfoglalás és jegyvásárlás, az alternatív üzemanyagok, a megújuló energiaforrások és a városi mobilitás továbbfejlesztéséhez; megismétli, hogy csalódott az idegenforgalomra vonatkozó költségvetési sor hiánya miatt, és sajnálja a közúti biztonságra szánt költségvetési juttatások állandó csökkenését;
9. aggodalmának és csalódottságának ad hangot a 2013-as költségvetési tervezetről a Tanács által 2012. július 24-én elfogadott álláspont miatt, mivel az veszélyezteti a Bizottság arra való képességét, hogy eleget tegyen az uniós jogszabályokból eredő, közlekedéssel kapcsolatos kötelezettségeinek;
10. hangsúlyozza, hogy az uniós ügynökségek költségvetési előirányzatai egyáltalán nem csak igazgatási kiadásokból állnak, de hozzájárulnak az Európa 2020 stratégiában foglalt célok és általában az uniós célkitűzések eléréséhez is, – miközben nemzeti szinten megtakarításokra törekednek – a jogalkotási hatóság által meghatározottak szerint; emlékeztet rá, hogy az Unión belül biztosítani kell a legmagasabb szintű biztonságot a közlekedés területén, amit az EASA (Európai Repülésbiztonsági Ügynökség), az EMSA (Európai Tengerbiztonsági Ügynökség) és az ERA (Európai Vasúti Ügynökség) lát el uniós szinten, és amit korábban 27 nemzeti közigazgatás kezelt;
11. elismeri, hogy az uniós ügynökségek költségvetését és személyzeti létszámát alaposan át kell gondolni, szem előtt tartva a rájuk ruházott feladatok és felelősségi körök nagyságrendjét és kiterjedését, valamint azt, hogy nem lehet az összes ügynökséget egyazon költségvetési keret alá vonni; az uniós ügynökségek nem egyformák, és az esetükben felmerülő kockázatok, illetve a feladataik végrehajtásához kapcsolódó esetleges felelősség nagymértékben különbözhet;
12. hangsúlyozza, hogy a jogalkotó által ráruházott, 2012-től, illetve 2013-tól végrehajtandó új feladatokra és felelősségi körökre tekintettel az EASA-t „új feladatokat ellátó” ügynökségnek, nem pedig a Bizottság besorolása szerinti „normál működésű” ügynökségnek kell tekinteni;
13. hangsúlyozza, hogy a Bizottság 2013-ra vonatkozó jelenlegi költségvetési és személyzeti javaslatai alapján az EASA-ra szánt uniós költségvetés – a címzett bevételeket is

beleértve – a 2012-es szinten maradna, az ügynökség által elsősorban az új feladatok végrehajtásához kért mind a 12 új álláshelyet pedig megvonnák, továbbá két meglévő álláshelyet is leépítenének; rámutat, hogy a 12 új álláshely közül kilenc közvetlenül az Unión belüli légi forgalom és a repülőterek biztonságának szavatolásához kapcsolódik.

## RÖVID INDOKOLÁS

### Bevezetés

A gazdasági növekedés és a munkahelyteremtés az EU 2013. évi tevékenységének központi elemét fogja képezni. A 2013-as év a jelenlegi programozási időszak utolsó éve lesz, így a kifizetések tekintetében be kell hozni a lemaradásokat, ahogy az mindig is történt a pénzügyi tervek végén, a 2007–2013-as programok lezárási folyamatának megkezdése miatt. Következésképpen a 2013-ra szóló költségvetési tervezet a kifizetések jelentős növekedésével tervez (+6,8%) a beruházások által érintett legfontosabb szakpolitikai területeken.

A kötelezettségvállalások oldalán a Bizottság általában a kötelezettségvállalások névleges befagyasztását javasolja 2012 és 2013 között. Az Európa 2020 stratégia szempontjából fontos egyes programok, különösen a TEN-T esetében azonban növelést javasolt.

### I. A közlekedésre vonatkozó költségvetés

Az Európai Bizottság 2013. évi költségvetési tervezetének „Mobilitás és közlekedés” elnevezésű 6. címe alatt található az Európai Unió közlekedéspolitikájára vonatkozó összes költségvetési jogcím. A költségvetési tervezet a kötelezettségvállalási előirányzatok 4,4%-os növelését (a 2012. évi 1664 milliárd euróról 2013-ban 1740 milliárd euróra), míg a kifizetési előirányzatok 1%-os csökkentését (a 2012. évi 1079 milliárd euróról 2013-ban 1069 milliárd euróra) javasolja. A kifizetési előirányzatok főleg a 2006 előtti programok 2012-ben történő lezárása miatt csökkennek. Az igazgatási kiadások szintén csökkentek a költségvetési tervezetben.

Az előadó különösen az alábbiakra szeretné felhívni a figyelmet:

#### **Transzeurópai közlekedési hálózatok** (06 03. alcím)

Ez a közlekedés szempontjából alapvető költségvetési sor. A 2007–2013 közötti időszakban a TEN-T 30 kiemelt projektre összpontosít. A kötelezettségvállalási előirányzatok 1410 milliárd eurót tesznek ki, amely megfelel a jelenleg folyamatban lévő projektek megvalósításának finanszírozásához szükséges összegnek. Ez 2012-höz képest 6,4%-os növekedést jelent a program általánosan jó végrehajtásának tükrözésére.

A kifizetési előirányzatok 3,6%-kal, 763 milliárd euróra csökkennek. Ez a 2006 előtti programok 2012-ben történő lezárására vezethető vissza.

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

A költségvetési tervezetben ezen a soron mind a kötelezettségvállalási előirányzatok (a 2012-es 31 770 000 euróról 2013-ban 25 000 000 euróra), mind a kifizetések (16 307 145 euróról 15 126 157 euróra) csökkennek.

#### **Marco Polo II program** (06 02 06. jogcímcsoport)

A kötelezettségvállalások csökkennek (4,5%-kal 60 milliárd euróra), míg a kifizetési előirányzatok jelentősen növekednek (24 187 314 euróról 50 milliárd euróra).

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

Két külön költségvetési sor vonatkozik a SESAR közös vállalkozásra, ezek biztosítják a finanszírozást két forrásból: a kutatási keretprogramból és a TEN-T programból. A pénzügyi programozással összhangban a SESAR közös vállalkozás a TEN-T programból nem kap új kötelezettségvállalási előirányzatokat. A SESAR kutatási keretprogramra vonatkozó sorból való finanszírozása azonban folytatódik 45 millió euró kifizetési előirányzattal (10%-kal magasabb, mint 2012-ben). A költségvetési tervezetben előirányzott összegek kielégítőnek tűnnek. Céljuk lényegében a légiforgalmi szolgáltatás (ATM) új rendszereire irányuló kutatások és fejlesztések, illetve ezek jóváhagyásának finanszírozása.

### **A közlekedéshez kapcsolódó kutatás (06 06. alcím)**

A kötelezettségvállalási és kifizetési előirányzatok költségvetési tervezetben foglalt csökkentése a 2006 előtti programok lezárásából ered. A költségvetési tervezetben előirányzott összegek (60 980 795 kötelezettségvállalási és 60 088 742 kifizetési előirányzat) kielégítőnek tűnnek.

### **Ügynökségek**

Fontos, hogy az ügynökségek elegendő forrással rendelkezzenek feladataik ellátásához. Az Európa 2020 stratégia és a Bizottság közlekedési stratégiája, amelyet a közlekedésről szóló, „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című 2011. évi fehér könyv határoz meg, az európai közlekedési ügynökségeket az elkövetkező években végrehajtandó európai fellépés központi pillérévé teszik. Az EASA, az EMSA és az ERA kiemelt európai célnak minősülő fellépéseket és szakpolitikákat hajt végre, amelyeket politikailag támogat az Európai Unió és a tagállamok. Ezek az ügynökségek a lehető legmagasabb szintre emelik a tagállamok finanszírozásának hatékonyságát és eredményességét, és hozzájárulnak az összkiadások csökkentéséhez a polgárokhoz közel álló közpolitika egyik központi területén, a közlekedésbiztonság területén azáltal, hogy uniós szinten nyújtják azt, amit korábban 27 nemzeti közigazgatás nyújtott. Ez egyértelműen európai többletértéket jelent, amelyet az uniós költségvetésből kell finanszírozni. Hangsúlyozni kell azt is, hogy ezek az ügynökségek olyan területeken tevékenykednek, amelyekben az európai integráció elmaradásának költsége magas lenne. A média és a nyilvánosság közlekedésbiztonság iránti érdeklődése folyamatosan jelentős, amelyet tovább erősít a média és a politika részéről a repülőgép-, hajó- és vonatbaleseteknek tulajdonított kiemelt figyelem.

### **Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (06 02 01. jogcímcsoport)**

Az EASA költségvetéséhez való uniós hozzájárulás 33 296 776 euróról 34 555 811 euróra emelkedne, ami 3,8%-os növekedést jelent.

### **Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (06 02 02. jogcímcsoport)**

A költségvetési tervezetben az EMSA-ra javasolt összegek a kötelezettségvállalási előirányzatok 1,2%-os átfogó növelését jelentik 53 871 513 euróra. A növelés célja a szennyezés csökkentésére irányuló intézkedések támogatása, és főleg a TEN-T működési sorából történő átcsoportosításból kerül fedezésre. A kifizetési előirányzatok 9,6%-kal 50 191 174 euróra csökkennek.

## **Európai Vasúti Ügynökség (06 02 08. jogcímcsoport)**

Az ERA részére juttatott európai uniós támogatás 2013-ban 384 000 euróval 24 871 400 euróra emelkedik, mind a kötelezettségvállalási, mind a kifizetési előirányzatokat érintve.

## **II. Idegenforgalom**

Az idegenforgalom költségvetése a „Vállalkozáspolitiká” elnevezésű 2. cím alá tartozik. A költségvetési tervezetben nem rendelkezik különálló sorral. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság megállapodott az idegenforgalommal kapcsolatos két meglévő előkészítő intézkedés 2013-ban való folytatásáról. A 2014–2020 közötti új programozási időszakot illetően az Európai Parlament „Európáról, a világ első számú idegenforgalmi célpontjáról – az európai turizmus új politikai keretéről” című 2011. szeptember 27-i állásfoglalásában külön idegenforgalmi cél belefoglalását kérte a versenyképességről és a kkv-król szóló programba.

## **III. Kísérleti projektek és előkészítő intézkedések**

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság támogatta a három meglévő projekt folytatását. Ezek a következők: Európai és nemzetközi idegenforgalmi termékek támogatása, különös tekintettel a kulturális és ipari jellegű termékekre, Idegenforgalom és hozzáférhetőség mindenki számára és Európai közlekedési tájékoztató és közlekedési módokat átfogó helyfoglalási felület.

## **IV. Lehetséges módosítások**

Az előadó elismeri a legtöbb tagállam által a pénzügyi és költségvetési válság miatt végrehajtott költségvetési kiigazításokat, ezért felelős, valószínű és eredményorientált költségvetés elfogadását kéri. Ugyanakkor az előadó hangsúlyozza, hogy az uniós költségvetés az uniós többletértéket felmutató, valamint a gazdasági növekedést és a munkahelyteremtést támogató szakpolitikákba irányuló beruházást jelent. A jelenlegi, 2006–2013 közötti programozási időszak a végéhez közelít, és a közlekedéshez kapcsolódó minden program teljes mértékben működik. Ezért be kell hozni a kifizetések terén tapasztalható lemaradásokat a szerződéses kötelezettségek és az uniós kötelezettségvállalások teljesítése érdekében.

A Bizottság költségvetési tervezetének általános szintje megfelelő és ésszerű egyensúlyt tart egyrészt a pénzügyi megszorító intézkedések, másrészt az uniós szakpolitikák végrehajtására és uniós többletérték létrehozására irányuló igény között.

Az előadó elsősorban a három meglévő előkészítő intézkedés folytatására irányuló módosításokat fog előterjeszteni. A Tanácsnak a költségvetési tervezetről kialakított álláspontjától függően az előadó fenntartja magának a jogot arra, hogy visszaállítsa a költségvetési tervezetet az egyes költségvetési sorokon a Parlament fellépésekkel kapcsolatos elsődleges céljainak figyelembevételére érdekében. Ez különösen a TEN-T-ről, a SESAR-ról, a biztonságos közlekedésről, a közlekedési kutatásról és az utasjogokról szóló költségvetési sorokat érinti. Meg kell jegyezni azt is, hogy a Bizottság már szigorú megközelítést fogadott el az ügynökségek költségvetésével kapcsolatban a költségvetési tervezetben. A Tanács által



az ügynökségek költségvetésében végrehajtandó bármely csökkentés veszélyeztetheti a jogalkotási hatóság által kitűzött uniós közlekedési szakpolitikák zökkenőmentes végrehajtását. Az előadó ezért erre válaszként a költségvetési tervezet visszaállítását javasolná.

Az előadó nem javasolna növelést a költségvetési tervezethez képest.

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	6.9.2012
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :                34 - :                1 0 :                3
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Petri Sarvamaa, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommara Uggias, Artur Zasada, Roberts Zile
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Anna Rosbach, Ramon Tremosa i Balcells, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke