

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2006/2018(BUD)

13.9.2006

VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Költségvetési Bizottság részére

az Európai Unió 2007-es pénzügyi évre vonatkozó általános költségvetési
tervezetéről
(C6-0000/2006 – 2006/2018(BUD))

III. szakasz – Bizottság

A vélemény előadója: Anne E. Jensen

PA_NonLeg

RÖVID INDOKOLÁS

Bevezetés

Ez a költségvetési év a 2007–2013 közötti időszakra vonatkozó új pénzügyi keret első éve. Az előzetes költségvetési tervezet (EKT) alakulását, különösen a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) tekintetében a pénzügyi tervről szóló intézményközi megállapodás elfogadása határozta meg. Számos, a 2007. évi költségvetési eljárásán belül rendezendő megoldatlan kérdés van, többek között a TEN-T és a közlekedéssel kapcsolatos ügyekkel foglalkozó ügynökségek megfelelő finanszírozása.

A Tanács 2006 júliusában elfogadta a költségvetési tervezetet, és a vélemény előadója ez utóbbi dokumentum alapján készíti el módosító javaslatát. Amennyiben az ellenkezőjét nem indokolják meggyőző érvekkel, a vélemény előadója az előzetes költségvetési tervezetben szereplő összegek visszaállítását célzó módosításokat javasol majd. Az EKT alábbi elemzése és a többi szereplőkkel – többek között a közlekedéssel foglalkozó ügynökségekkel – folytatott megbeszélése alapján további módosítások benyújtását is megfontolja.

Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (06 02 01)

Az EKT 15,6%-os növekedést javasol a kifizetési és kötelezettségvállalási előirányzatokban az 1. (személyzet és kapcsolódó kiadások) és a 2. címnél (infrastruktúra és igazgatási kiadások), ezzel összesen előirányzat-típusonként 14 200 000 euróra növelve azokat. A 3. cím (típusalkalmassági vizsgálatok és más működési kiadások) növekménye 6,3%. A címekhez tartozó összesen 24 530 000 eurós kötelezettségvállalási előirányzatok összege 2 470 000 euróval kevesebb az ügynökség által igényeltnél. Ez az összeg az ügynökség 2007. évi bevételének 35,5%-a. Az ügynökség díjakkal és költségekkel kapcsolatos rendszerének megvalósításával már 2005-ben és 2006-ban is voltak problémák. A bevételek akadozó beáramlását eredményező problémákra, úgy tűnik, az Európai Gyógyszerügynökség esetében alkalmazotthoz hasonló megoldás megfelelő lenne.

Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség 2007-ben ki szándékozik terjeszteni tevékenységét a légi műveletek, a repülőszemélyzet engedélyezése és a külföldi repülőgépek biztonságának értékelése terén. A médiában felvetették a kérdést, vajon az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség megfelelő forrásokkal rendelkezik-e e feladatok ellátására.

Európai Tengerhajózási Biztonsági Ügynökség (06 02 02)

Az Európai Tengerhajózási Biztonsági Ügynökség EKT-ban szereplő igazgatási finanszírozása 13,5%-kal nőtt, a működési kiadások ugyanakkor mindössze 1,5%-kal nőttek. A környezetszennyezés elleni intézkedések előirányzatai pedig ténylegesen 16%-kal csökkennek. A kötelezettségvállalási és kifizetési előirányzatok összege 43 100 000 euró. Az Európai Tengerhajózási Biztonsági Ügynökséget teljes egészében az EU finanszírozza. A Bizottság javaslata tulajdonképpen kis mértékben nagyobb összegű az ügynökség által igényeltnél.

Az ügynökség fő célkitűzése a 2007. évre egy állandó, „24 órás” operatív központ létrehozása. Ehhez 15 fővel nagyobb személyzet szükséges. Az olajgyűjtő hajók általi lefedettséget a hároméves szerződések alapján kiterjesztik az Északi-tengerre, az Ír-tengerre és a Fekete-tengerre. Ez teljessé teszi a hálózatot.

Európai Vasúti Ügynökség a biztonságért és kölcsönös átjárhatóságért (06 02 08)

Az 1. és a 2. címhez tartozó igazgatási előirányzatok 12,2%-kal, 12 400 000 euróra növekednek (kötelezettségvállalások és kifizetések), míg a 3. címhez tartozó működési kiadások, a kötelezettségvállalások és a kifizetések egyaránt, 24,9%-kal, 4 245 000 euróra emelkednek. Harmadik országokból befolyó kiadási hozzájárulások egyelőre még nincsenek.

2007-ben a cél az ügynökség szakértelmének megerősítése annak érdekében, hogy támogassa a Bizottságot a vasutak kölcsönös átjárhatóságáról szóló közösségi jogszabályok végrehajtásában és az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer megvalósításában.

Az 1. és a 2. címhez tartozó előirányzatok mindhárom fenti ügynökség esetében indulási kiadásokhoz, székhelyváltáshoz, a terv szerinti működéshez szükséges feltételek megteremtéséhez, valamint a tevékenységi területükön a tervek szerint felvett új feladatok ellátásához kapcsolódnak.

Transzeurópai közlekedési hálózatok — Végrehajtó hivatal (06 01 04 31)

Ennek az ügynökségnek jelenleg még nincs jogalapja. A Bizottság nem differenciált előirányzatokban 8 617 000 eurót javasol 2007-re, ami 28,3%-os növekedést jelent. Az ügynökség irányító és műszaki szerv lesz, amely a projektek támogatási szabályoknak való megfelelőségét is ellenőrzi.

Közlekedésbiztonság (06 02 03)

Itt a Bizottság markáns, a kötelezettségvállalási előirányzatokban 44,7%-os, a kifizetési előirányzatokban 15,1%-os csökkentést javasol (18 080 000 euróról 10 000 000 euróra, illetve 17 080 000 euróról 14 500 000 euróra). E sor előirányzatai a korábbiakban alacsony kihasználtságúak voltak. A Bizottság érvelése szerint a különböző ügynökségek számos feladatot átvettek, és kevés olyan európai projektre született javaslat, amelyre e forrásokat fel lehetne használni. Mindazonáltal a kötelezettségvállalásokra szánt összeg kevesebb, mint a 2005-ben felhasznált összeg.

Marco Polo II program (06 02 06)

Ez az új program a 2007–2013 közötti időszakra szóló pénzügyi kereten belül indul. A javaslat a program első évében 55 775 000 eurót irányoz elő kötelezettségvállalásokban és 5 000 000 eurót kifizetésekben. A cél a forgalom közötti közlekedésről más közlekedési módokra történő átvitelének megkönnyítése és „tengeri gyorsforgalmi utak” kialakítása. Ha összeadjuk a Marco Polo II programra és a Marco Polo I programra a 2007. évre javasolt kifizetési előirányzatokat, a kiadások 29%-kal növekszenek. Ehhez kapcsolódó sor a következő:

Belső piac és a közlekedési rendszerek optimalizálása (06 02 04 01)

E sor a kölcsönös átjárhatóságot és az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztését segítő adatgyűjtésre és statisztikák összeállítására szolgál. A kötelezettségvállalási előirányzatok 27,8%-os, 9 000 000 euróról 6 500 000 euróra történő csökkenést mutatnak.

Galileo Felügyeleti Hatóság (06 02 09 01)

Az EKT az 1. és a 2. címhez tartozó igazgatási kiadások kötelezettségvállalási és kifizetési előirányzatainak igen markáns, 159%-os növelését tartalmazza. Mindkettő a 2006-os 2 500 000 euróról 5 800 000 euróra növekszik 2007-ben. A 3. cím előirányzatainál javasolt 5%-os, azaz 2 500 000 euróról 2 625 000 euróra történő emelés jelentősen szerényebb. A teljes növekedés alatta marad az ügynökség által igényeltnél. Az ügynökséget teljes mértékben a Közösség finanszírozza.

A megnövekedett kiadásokat az álláshelyek átcsoportosítása és számának a Galileo vállalkozástól a felügyeleti hatósághoz történő áthelyezése miatti növekedése eredményezi. Úgy tűnik, a létszám – a szerződéses személyzettel együtt – tisztán 39-ről 53-ra nő. A működési költségeket főként tudományos és műszaki tanulmányokra fordítják.

Galileo program (06 02 10)

2007. az első év, amelyben kiadások jelennek meg ebben a sorban. Mind a kötelezettségvállalási, mind a kifizetési előirányzatoknál 100 000 000 euró jelenik meg. A cím bizonyos mértékig megtévesztő, mivel a sor két programot, a Galileót és az EGNOS-t fedezi. Ezeket a pénzeszközöket a Felügyeleti Hatóság használhatja fel a kezdeti kiépítési és hasznosítási fázisok támogatására. A programot állami és magánforrásokból finanszírozzák.

Transzeurópai közlekedési hálózat (06 03 01 és 06 03 03)

Az első, 06 03 01. számú sor a meglévő rendelkezések értelmében és az 1999–2006. közötti pénzügyi terv keretében finanszírozott projekteket érinti. Ezek magukban foglalják a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosításáról szóló 2004. április 29-i, 884/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban¹ kijelölt 30, prioritással rendelkező projektet. A javaslat 2007-re nem irányoz elő további kötelezettségvállalásokat, és a kifizetési előirányzatok is 48,1%-kal csökkennek. 2007-ben a legtöbb pénzügyi tevékenység az új, 06 03 03. soron belül zajlik majd. A legnagyobb kiadási tételek a közelmúltban a Galileo, valamint a Mt. Cenis-alagútra (Franciaország) vonatkozó tanulmányok, a Madrid–Barcelona–Perpignan–Montpellier nagy sebességű vasút, valamint a Brenner-alagút voltak.

Az új sor kötelezettségvállalási előirányzataira javasolt összeg 2007-ben 817 383 000 euró. Kifizetési előirányzatot a javaslat nem tartalmaz. A két sort összeadva a kötelezettségvállalási előirányzatok 22%-kal nőnek, a kifizetési előirányzatok pedig 42%-kal csökkennek. Ez részben annak tudható be, hogy a Galileo program immár saját kiadási sorral rendelkezik. Az EKT nem részletezi a prioritásokat, illetve a 2007. utáni finanszírozást. Úgy tűnik azonban, hogy a maximális beavatkozás szintje alacsonyabb lesz a Bizottság által eredetileg javasoltnál; a kiadások a projektek határokon átnyúló szakaszaira az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszerre; az európai légiforgalmi szolgáltatási rendszerre (SESAR); a folyami információs szolgáltatásokra és a TEN-T hitelgarancia-eszközre összpontosulnak.

A TEN-T EU-költségvetésből történő finanszírozásával kapcsolatban két megoldatlan kérdés van. Az első kérdés, hogy – tekintettel arra, hogy a finanszírozás a 2007–2013. közötti időszakra az eredetileg szükségesnek ítélt összeg megközelítőleg harmadára csökkent – miként használják fel a forrásokat, mely szakaszok és projektek kapnak elsőbbséget, és azt hogyan állapítják meg. A második kérdés, hogy – mivel a beruházások nagy többségének a nemzeti költségvetésekből kell származnia – mik a tagállamok prioritásai a TEN-T keretében végrehajtott beruházások esetében. A költségvetés elfogadásához és az EU pénzeszközeiről való végleges döntéshez elengedhetetlen e két kérdéskör jelentős mértékű tisztázása. A vélemény előadója megfontolja, megfelelő megoldás lenne-e bizonyos összegeket e sorban tartalékként elkülöníteni, amíg e kérdéseket nem sikerül tisztázni.

Közlekedésbiztonság (06 07 02)

A kötelezettségvállalások 4 500 000 euróról 4 000 000 euróra csökkennek, a kifizetési előirányzatok pedig változatlanok maradnak (3 500 000 euró). 2005-ben ebből a sorból a légi

¹ HL L 167., 2004.4.30., 1. o.

közlekedési hatóságok és repterek körében 24 helyszíni ellenőrzést, illetve 10 tengerészeti ellenőrzést finanszíroztak. Figyelembe véve a jelenleg a Parlament által tárgyalt, a légi közlekedés biztonságáról szóló új rendeletre irányuló javaslatot, nehezen érthető, miért csökkenthetők a kifizetési előirányzatok.

A transzeurópai közúti hálózat biztonságával kapcsolatos kísérleti projekt (06 07 02)

Ezt a sort a Parlament módosító javaslata alapján hozták létre. 2007-re a javaslat nem tartalmaz kötelezettségvállalást, a kifizetéseket pedig 3 600 000 euróra csökkenti (5 500 000 euróról), ami 100%-os, illetve 34,5%-os csökkentést jelent a megfelelő előirányzatnál. A Bizottság költségvetési dokumentációjában erre semmilyen indokolás nem található.

A vélemény előadója a kísérleti projekt előrehaladásáról szóló jelentéstől függően mérlegeli, hogy szükség lehet-e kötelezettségvállalásokra 2007-ben.

ELJÁRÁS

Cím	Az Európai Unió 2007-es pénzügyi évre vonatkozó általános költségvetési tervezete – III. szakasz – Bizottság		
Eljárás száma	2006/2018(INI)		
Illetékes bizottság	BUDG		
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN		
Megerősített együttműködés – a plenáris ülésen való bejelentés dátuma			
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Anne E. Jensen 24.2.2006		
A vélemény korábbi előadója			
Vizsgálat a bizottságban	20.6.2006	11.7.2006	12.9.2006
Az elfogadás dátuma	12.9.2006		
A zárószavazás eredménye	+: –: 0:	27 1 0	
A zárószavazáson jelen lévő képviselők	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Robert Navarro, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Dirk Sterckx, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool		
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Den Dover, Anne E. Jensen, Zita Pleštinská, Willem Schuth		
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)	Othmar Karas, Brian Simpson		
Megjegyzések (egy nyelven állnak rendelkezésre)			