



Brüsszel, 2015. április 28.
(OR. en)

8331/15

FIN 314
TRANS 145
MAR 54

FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Az Európai Számvevőszék 01/2015. számú különjelentése – Tanácsi következtetések elfogadása

1. Az Európai Számvevőszék 2015. március 3-án közzétette 01/2015. sz. különjelentését, melynek címe: „Belvízi szállítás Európában: 2001 óta nem történt jelentős javulás a modális részesedés és a hajózhatóság feltételeinek terén”.
2. Az Európai Számvevőszék által készített különjelentések vizsgálatának javításáról szóló tanácsi következtetésekben¹ foglalt szabályoknak megfelelően az Állandó Képviselők Bizottsága 2015. március 11-én felkérte a tengeri szállítási munkacsoportot, hogy vizsgálja meg a jelentést².
3. A hajózási munkacsoport a 2015. március 27-i és április 24-i ülésén megvizsgálta a 01/2015. sz. különjelentést, és megállapodott a mellékletben található tanácsi következtetéstervezetről. UK parlamenti vizsgálati fenntartással élt a tervezetre vonatkozóan.

¹ 7515/00 FIN 127 + COR 1.

² 6916/15 FIN 189 TRANS 82 MAR 28.

4. Felkérjük ezért az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy hagyja jóvá a mellékelt tanácsi következtetéstervezetet és továbbítsa azt a Tanács részére, hogy egyik soron következő ülésén „A” napirendi pontként elfogadhassa azt.
-

TERVEZET –
A TANÁCS KÖVETKEZTETÉSEI

Az Európai Számvevőszék

„Belvízi szállítás Európában: 2001 óta nem történt jelentős javulás a modális részesedés és a hajózhatóság feltételeinek terén” című 01/2015. számú különjelentéséről

1. A Tanács tudomásul veszi az Európai Számvevőszék belvízi szállításról készített 01/2015. sz. különjelentését. A Tanács kiemeli, hogy a különjelentés megállapítása értelmében az európai belvízi szállítási stratégiák végrehajtása nem volt hatékony, és az uniós társfinanszírozású projektek nem voltak eredményesek a belvízi utak hajózhatóságának javítása és a szállítási volumen növelése tekintetében, mivel a tagállamok által javasolt és végrehajtott projektek száma igen alacsony volt.
2. A Tanács általánosságban üdvözli az Európai Számvevőszék jelentését. A belvízi szállítás ösztönzése fontos része az Unió közlekedéspolitikájának, és a jelentés értékes információkkal szolgál a Tanács számára, amelyeket szakpolitikai vitájában fel tud használni.
3. A Tanács úgy véli, hogy a belvízi szállítás piaci feltételei különösen nehezek. Az ipari szerkezetátalakítás eredményeképpen csökkent a kereslet a hagyományosan belvízen szállított ömlesztett áruk iránt; a belvízi szállítás lassú; a háztól házig történő szállítás pedig csak kivételes esetekben lehetséges. A közúti szállítás ugyanakkor továbbra is kimagaslóan versenyképes. A Tanácsnak az a meglátása, hogy az elmúlt évtized során tett szakpolitikai erőfeszítések, amelyeknek az volt a célja, hogy modális elmozdulást eredményezzenek a belvízi szállítás irányában, pozitív lendületet adtak az ágazatnak. Ezeknek a belvízi szállítást előmozdító szakpolitikai törekvéseknek a hiányában az ágazat modális részesedése ugyanis jelentősen romlott volna, így viszont a statisztikák azt mutatják, hogy minimális növekedést sikerült elérni. A Tanács ezért úgy véli, hogy az intézkedések hatékonyságának értékelését robusztus elemzésekre kell alapozni, méghozzá úgy, hogy a közlekedéspolitikai intézkedések hatásait, illetve az általános gazdasági és társadalmi tendenciák hatásait külön-külön kell mérlegelni.

4. A Tanács véleménye szerint a szűk keresztmetszetek felszámolása segíthet a belvízi szállítás infrastruktúráinak fejlesztésében. Hozzáteszi azonban, hogy a belvízi folyosók esetében általában több szűk keresztmetszet is nehezíti a helyzetet, és bizonyos esetekben ahhoz, hogy a beruházások valóban eredményesek legyenek, minden egyes szűk keresztmetszetet ki kell iktatni. Ezzel összefüggésben figyelembe kell venni az egyes esetek sajátos jellemzőit is, valamint a projektek közötti esetleges kapcsolódási felületeket.
5. A Tanács egyetért azzal, hogy a szakpolitikai intézkedéseket tovább kell finomítani. Tudomásul veszi az Európai Számvevőszék ajánlásait és a Bizottság ezekre adott válaszait.
6. A Tanács hangsúlyozza, hogy a projektek priorizálása alapvetően fontos ahhoz, hogy a legjobb szakpolitikai megoldások szülessenek, figyelembe véve azt is, hogy a rendelkezésre álló finanszírozás korlátozott. A Tanács rámutat arra, hogy a törzshálózati folyosók rendszerének keretében lehetőség nyílik e priorizálásra.
7. Végül a Tanács megerősíti, hogy a belvízi útvonalak karbantartása kulcsfontosságú eszköze a jó hajózhatósági feltételek megőrzésének. A belvízi útvonalak karbantartásának megtervezése és megvalósítása ugyanakkor jelentős gazdasági vonzatokkal jár. A Tanács újólág megerősíti, hogy az erre irányuló intézkedések finanszírozása elsősorban tagállami költségvetésből történik; olyan követelményeket megállapítani, amelyek végső soron költségvetési kötelezettségvállalásokhoz vezetnének, nem lenne összhangban az uniós politikák alapelveivel. A belvízi útvonalak karbantartásának elvégzése tekintetében további ösztönzést adna, ha a karbantartási műveleteket szélesebb körben is bevonnák az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretébe.