

A Levegő Munkacsoport mint civil partner hozzászólása a Partnerségi Megállapodásnak a http://www.nth.gov.hu/files/download_files/623/PM_tervezet_20130701.pdf és a http://www.nth.gov.hu/files/download_files/624/PA_final_draft_EN_20130701.pdf címen elérhető változatához

Három magyar anyagot tett közzé a Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal honlapján a Nemzetgazdasági Minisztérium:

- I. Magyarország Partnerségi Megállapodása a 2014–2020-as fejlesztési időszakra – TERVEZET
- II. Hungarian Partnership Agreement - FINAL DRAFT
- III. Partnerségi Megállapodás: új utak az uniós források felhasználásában

I. Partnerségi Megállapodás: új utak az uniós források felhasználásában

A Levegő Munkacsoport által képviseltek szemszögéből az alábbi problémák merültek föl az anyaggal kapcsolatban. (Miután az anyagok védettek, az idézeteket képként jelenítjük meg ebben a dokumentumban.)

1. Az anyagnak a tényleges szövegben más a címe, mint a hivatkozásban.
2. Gyöngének találjuk Magyarországon ezen anyag szerint tervezett igazodását az éghajlat védelméhez, az EU 4. tematikus célkitűzéséhez. Úgy véljük, hogy Magyarországnak hathatósan és egyidejűleg az ország adottságait figyelembe véve kell végre elmozdulnia az alacsony széndioxid-kibocsátású gazdaság felé. Energiahatékony, nagyobb hozzáadott értéket termelő, vagyis a humán erőforrások jelentős fejlesztésére irányuló gazdasági szerkezetátalakításra van szükség. Ezzel csökkenthetjük egyidejűleg függőségünket a fosszilis energiától, üvegházgáz-kibocsátásunkat, és javíthatjuk a foglalkoztatási mutatóinkat. Például elfogadhatatlan, hogy miközben évek óta napirenden van az EU-ban az üvegházhatású gázok csökkentésére 2020-ra kitűzött célérték szigorítása, Magyarország mindössze azt kívánja vállalni, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátása 2005-höz képest legfeljebb 10 százalékkal nő. Azt kell megoldani, hogy a gazdaság növekedése a fosszilis energiaigények stagnálása, majd csökkenése mellett következzen be. Ez lehetséges, csupán politikai akarat kell hozzá. (A Levegő Munkacsoport már számos konkrét javaslatot készített a megvalósítására.¹) Számos felmérés igazolja, hogy az EU által 2020-ra kitűzött 20 százalékos energiahatékonyság-növelés csak az üvegházhatású gázok kibocsátásának jelentős, átlagosan 20 százalékos feletti csökkenésével párhuzamosan valósítható meg.

¹ Ld. például: http://levego.hu/kapcsolodo_anyagok/zold_gazdasagelenkites
http://www.levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/zoldkolts_tan_2008.pdf

3. Tévesnek tartjuk azt az irányt, amely a versenyképességet a gazdasági szereplők közvetlen támogatásával igyekszik növelni ahelyett, hogy magas színvonalú közszolgáltatásokkal, kiszámítható és korszerű szabályozással, valamint megfelelő intézményrendszerrel segítené a vállalkozásokat. Az állam piacot, keresletet tud teremteni (például a középületek felújításával, oktatási, egészségügyi, illetve szociális területeken) úgy, hogy közben nem torzítja a versenyt, a vállalatok egyenlő eséllyel indulhatnak a megrendelésekért.

A donor országok esetenként elismerik, hogy a kohéziós és strukturális alapok nemegyszer közvetlenül visszafolynak hozzájuk úgy, hogy gépeket, berendezéseket és know-how-t vásárolunk tőlük anélkül, hogy a támogatások kimutatható javulást eredményeznének a periférikus országok foglalkoztatásában, a GDP-arányok közelítésében, az egyenlőtlenségek csökkenésében.

Támogatjuk ugyanakkor azt a lehetőséget, hogy a vállalkozások – felelős döntéseket hozva – kamatkedvezménnyel vehessenek fel hitelt versenyképességük növelésére.

4. A Környezeti és Energetikai **Hatékonyági** Operatív programba az éghajlatváltozásra való fölkészülés eszközeként, hiányosan, önálló címszóként került be az árvízvédelem. Az éghajlatváltozásra való fölkészülés véleményünk szerint átfogó vízkormányzási stratégiát igényelne. Fordítsuk a Kárpát-medencébe egyre hektikusabban befolyó vizek hasznát minél inkább a javunkra! Ennek pedig – bármilyen fontos is – csak egy eleme az árvízvédelem. A tavaszi esőzések, az azt követő árvizek, majd néhány héttel később a kegyetlen szárazság ma már nem rendkívüli jelenségek. Az előrejelzések szerint ez a tendencia erősödik fel éghajlatunkban a következő évtizedekben. Ezt a változást kell lekövetni egy hosszú távú stratégiával, és fokozatosan kiépíteni az alkalmazkodás elemeit.

5. A Környezeti és Energetikai Hatékonyági Operatív programban szerepel a stratégiai zajtérképek aktualizálása, pedig a 280/2004 (X.20.) Korm. rendelet értelmében 2013. december 31-ig kell azt az Európai Bizottságnak benyújtani.

6. A Környezeti és Energetikai Hatékonyági Operatív programban szó van második és harmadik generációs agroüzemanyagok előállítására fókuszáló projektekről. A kilencvenes évek óta ígérik a nem primer élelmiszer alapú agroüzemanyagok megjelenését. Mindaddig a fejlesztés nemzetközi szinten adós maradt a kérdés megoldásával. Úgy véljük, hogy ehelyett mindenekelőtt az árak helyretételére (a környezetszennyezés stb. költségeinek beépítésére az árakba) van szükség, továbbá az energiahatékonyság javítására. A megújuló energiákat illetően pedig olyan projektekre van szükség, amelyek egyszerre több problémát is enyhítenek. Ilyenek például a vidéken élők lakhatási költségeinek csökkentése, a vásárlóerőt helyben tartó, ezáltal a foglalkoztatást és a jövedelmi viszonyokat javító autonómiára törekvés, a K+F+I, a termékek, készülékek fejlesztése, a megújuló energia tárolása. Az EU tematikus célkitűzéseinek teljesítését elősegítve költse el Magyarország 2014-2020-ban az ESB alapokból ideáramló forrásokat.

7. Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programban kiemelten szerepel az M0 autópálya bezárása:

a Közép-Magyarországi Régióban, a fővárosnál kialakult hatágú TEN-T csomópont északnyugati összekötő ágának kiépítése (fővárosi körgyűrű bezárása)

Ezzel a projektelképzeléssel alapvető problémák vannak.

- A megvalósítása sok ezer négyzetkilométer erdő elpusztításával, a magyarországi népesség egyharmada életkörülményeinek jelentős romlásával járna.
- Jottányit sem segítené elő az EU 7. tematikus célkitűzésének teljesülését:
 - Egyrészt nem a fenntartható közlekedést mozdítaná elő, hanem a fenntarthatatlan, környezetszennyező közúti közlekedés kapacitását bővítené.
 - Másrészt egyáltalán nem javítana a közlekedés állapotán, hanem tovább rontaná azt.²

8. Szintén nem értünk egyet azzal, hogy az alábbi feladatok elvégzését közpénzből finanszírozzák:

A regionális közúti elérhetőség és közlekedés-biztonság fejlesztése

- a TEN-T kívüli térszerkezeti szempontból jelentős városok közötti kapcsolatainak fejlesztése (pl. rossz elérhetőségű középvárosok);
- a közúti közlekedésbiztonság (pl. halálos áldozatok, sérültek számának csökkentése) javítása

A közúthálózat fejlesztését és a közlekedésbiztonság javítását nem közpénzekből, hanem használatarányos útdíjból kell fedezni, összhangban „a használó fizet” és „a szennyező fizet” elvvel.

II. Magyarország Partnerségi Megállapodása a 2014-2020-as fejlesztési időszakra – Tervezet

1. Az anyag elején kiderül, hogy a Partnerségi Megállapodás alapvető részei, a projektértékelést meghatározó ex ante vizsgálatok és az indikátorokra vonatkozó javaslatok kidolgozása még folyamatban van. Ennek fényében különösen visszas, hogy a tervezettel párhuzamosan közreadnak egy olyan anyagot (l. feljebb), amelyben már konkrét projektjavaslatok szerepelnek. Ezt az ellentmondást több szervezet is szóvátette különböző fórumokon. Javasoljuk, hogy a szakszerűség és a döntéselőkészítés tisztaságának megőrzése érdekében, kerüljenek ki az anyagból a konkrét projektjavaslatok.
2. Az ex ante értékelés – elvben – még sok ponton módosíthat a megállapodástervezetten.
3. Ebben az anyagban előkerülnek bizonyos „nemzeti fejlesztési prioritások”, amely struktúra és elnevezés ellentétben van azzal, hogy a fő tematikus csoportosítást az Operatív Programok és azokon belül prioritástengelyek hordozzák. Ez nehezíti az anyag áttekintését és konzisztens vélemény kialakítását. Javasoljuk ezeknek a „nemzeti fejlesztési prioritásoknak” az átnevezését, még inkább a mellőzését és az EU tematikus célkitűzéseinek konzekvens követését.

² Részletes indoklását ld. itt: http://www.levego.hu/m0-10-es/images/m0-buda-civilallasf_0904.pdf, http://www.levego.hu/m0-10-es/images/megyeri-hid-forgcskill_0903.pdf

4. Véleményünk szerint ráadásul az öt *nemzeti prioritás* között túlreprezentált a gazdasági szereplők közvetlen támogatása. Három *nemzeti prioritás* is ezt célozza, az első, a második és az ötödik. „*Good Intentions Meet Reality: The Dire Consequences of Spending EU Taxpayers' Money in Hungary*” címmel 2013 áprilisában adtunk közre egy tanulmányt³, amely bemutatja, hogy az uniós támogatások jelenlegi rendszere mennyire torzítja a piacot, mennyire teszi kiszámíthatatlanná a versenyt a vállalkozások számára. Sajnos a Partnerségi Megállapodástervezet nemhogy orvosolná, inkább elmélyíti ezeket a problémákat.

Alapvetően elhibázott a következő megállapítás:

A fenntarthatóság mellett azonban legalább ekkora hangsúlyot kell, hogy kapjon a növekedés. Ezért a Magyarországra érkező erőforrásokat, így a 2014–2020-as tervezési ciklus európai uniós fejlesztési forrásait is - a jelenlegi tervezési ciklushoz képest - nagyságrendekkel nagyobb mértékben kell közvetlenül gazdaságfejlesztésre fordítani. Emellett a nem közvetlenül gazdasági jellegű fejlesztési programokat úgy célszerű felépíteni, hogy azok közvetve vagy áttételesen hozzájáruljanak a növekedés céljához.

A gazdasági növekedéshez nem a gazdasági szereplőknek kell pénzeket osztani, mert ez csak zűrzavart idéz elő a gazdaságban, és stagnáláshoz vagy recesszióhoz vezet. (Javasoljuk a Partnerségi Megállapodástervezet szerzőinek, hogy tanulmányozzák a Szovjetunió gazdaságtörténetét, és igyekezzenek az ott elkövetett hibákat nem megismételni.) Gazdaságunk növekedését az immateriális tőke növelésével lehet biztosítani, ezért az uniós forrásokat az ezt biztosító tevékenységek fejlesztésére kell fordítani.⁴

Ajánljuk továbbá a Partnerségi Megállapodás szerkesztőinek figyelmébe a Gazdasági és Szociális Tanács felkérésére 2010-ben készült 755 oldalas tanulmánykötetet, amely „*Zöld gazdaságélénkítés*” címmel azt mutatja be, hogy miként segítheti a kilábalást a gazdasági-pénzügyi válságból egy zöld gazdaságpolitikai fordulat.⁵ A résztanulmányok szinte valamennyi, a Partnerségi Megállapodás által érintett területen tartalmaznak olyan javaslatot, amelynek beépítésével növelhető annak az esélye, hogy megfordul a leszakadási folyamat, és 2020-ra Magyarország gazdasága közelebb kerül az EU átlagához.

Szintén ajánljuk figyelmükbe az Új Széchenyi Terv tervezetével kapcsolatos észrevételeinket.⁶

5. A 10. lapon kiderül, hogy a K+F ráfordítás megmagyarázhatatlanul alacsony. A jelenlegi kormány tovább súlyosbította az egyébként is alulfinanszírozott kutatás és fejlesztés helyzetét az innovációra szánt források zárolásával, a megítélt támogatások késleltetett

³ http://www.levego.hu/sites/default/files/eu_budget_hungary_130307.doc

⁴ Mi képezi a nemzetek vagyonát?

<http://www.levego.hu/sites/default/files/kapcsolodo/vilagbank-nemzetivagyon0804.pdf>

Levél Varga Mihály nemzetgazdasági miniszternek,

http://levego.hu/sites/default/files/level_varga_mihalynak_a_forraselvonasokrol.pdf

⁵ http://levego.hu/kapcsolodo_anyagok/zold_gazdasagelenkites

⁶ <http://levego.hu/sites/default/files/ujszechenyiterve-velemenyl009.pdf>,

http://levego.hu/sites/default/files/javaslat_az_uszt_tovabbfejlesztesere_1101.pdf

kifizetésével vagy ki nem fizetésével, a felsőoktatás támogatása egyharmad részének elvételével és például az egyetemi informatikai beruházások tilalmával.

Ahhoz, hogy bármilyen K+F stratégia működőképes legyen, szükség van innovációbarát jogszabályi környezetre és kormányzati munkára. Magyarországnak a tudástőke felhalmozása és hasznosítása az egyetlen esélye arra, hogy a gazdasága tartósan növekedni tudjon. A Levegő Munkacsoport már többször felhívta a kormányzat figyelmét arra, hogy a zöld gazdaságban milyen hatalmas fejlődési lehetőségek vannak, mégsem történt semmi annak érdekében, hogy tartós kereslet alakuljon ki Magyarországon a zöld innovációs termékek iránt.

6. Érthetetlennek tartjuk, hogy miközben a kormányzati kommunikáció folyamatosan szabadságharcról és a külföldi függőség felszámolásáról beszél, a megújuló energiatermelésre kevés figyelem jut. Kevésnek tartjuk azt, amit a Partnerségi Megállapodás a 4. tematikus cél elősegítése érdekében tartalmaz. Javasoljuk ezért a GINÁ-ban, a TOP-ban, a VEKOP-ban, a KEHOP-ban, a VP-ban és a MAHOP-ban az értékelési módszertanba beépíteni a pályázó által felhasznált fosszilis energiahordozókból származó energiafelhasználás-csökkentési, vagy a pályázó tevékenységéből eredő éves széndioxidkibocsátás-csökkentési és/vagy a megújuló energiából származó energiafelhasználás-növelési kötelezettségvállalást. (L. Az EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a Közös Stratégiai Kerethez tartozó Európai Regionális Fejlesztési Alapra, Európai Szociális Alapra, Kohéziós Alapra, Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról Brüsszel, 2012.9.11. COM(2012) 496 final 2011/0276 (COD) 24. cikkely 3. és 95. cikkely (7))

7. Nem értünk egyet az

EU TEMATIKUS CÉL 6: A környezetvédelem és erőforrás-felhasználás hatékonyság

fejezet azon megállapításával a 40. lapon, miszerint „*a szennyező vagy a felhasználó fizet*» elv következetes érvényesítése egyes területeken aránytalanul nagy terheket ró a lakosságra.”

Ebből a gondolatból egyenesen levezethető a hetvenes évek téves energiapolitikája, amikor a fosszilis energiahordozók világpiaci árának drasztikus emelkedését az országot eladósítva próbálták távol tartani a lakosságtól, de akár a kilencvenes évek elejének „háztartási tüzelőolaj” kategóriája is, aminek az eredményeképpen sikerült a szervezett bűnözést és a politikát mindmáig elválaszthatatlanul összekapcsolni Magyarországon.

Nyilvánvaló, hogy ahol egy szolgáltatás igénybevétele aránytalan terhet ró a lakosságra, ott az emberek jövedelmével és különösen magával a szolgáltatás módjával van a baj. Nincs választási lehetősége a lakosságnak, a „sárga csekket” a környezettudatos életmóddal egyáltalán nem, vagy csak kevéssé tudja befolyásolni. Példa erre a kis falvakra ráerőltetett csatornázás és a szennyvíz több tíz kilométeres szállítgatása esetenként szivattyúk közbeiktatásával ahelyett, hogy a kormányzat támogatta és bátorította volna a helyi komplex vízgazdálkodást, azt, hogy az emberek maguk oldják meg a vízkezelést költségkímélő, természetközeli módon. A napjainkban is megtapasztalt és erősödő éghajlatváltozás is ezt indokolja a szociális és nemzetgazdasági szempontok mellett.

Sok tanulmány és gyakorlati példa bizonyítja „a szennyező fizet” és „a használó fizet” elv gyakorlati alkalmazásának előnyeit.⁷ A szociális problémákat nem az árak mesterségesen történő alacsonyan tartásával, hanem – egyebek mellett – megfelelő pénzügyi kompenzációval kell kezelni.

Szükségesnek tartjuk, hogy a már meglévő kutatási eredményekre alapozva, kimutassák az egyes gazdasági tevékenységek valódi költségeit (beleértve a környezeti és egészségi károk költségeit, valamint egyéb piactorzító támogatásokat), és azokat hatékonyan ismertessék a lakossággal és a döntéshozókkal.

8. A 42. lapon kezdődik a Megállapodástervezetben a 7. EU tematikus cél – „*A fenntartható közlekedés előmozdítása és a kapacitáshiányok megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban*” – elősegítésével kapcsolatos helyzetértékelés.

Mindenekelőtt megjegyezzük, hogy az angol *bottleneck* kifejezésnek nagyon rossz fordítása a *kapacitáshiány*, a célkitűzés kifejezetten a szűk keresztmetszetek oldására és nem általában kapacitásbővítésre vonatkozik. Azért tartjuk ezt fontosnak megjegyezni, mert a mi értelmezésünkben jóval nagyobb jelentőséget kapnak a MÁV vonalak lassújelei, mint az M0 körgyűrű bezárásának „hiánya”, amit *szűk keresztmetszetnek* egyáltalán nem, de *kapacitáshiánynak* is csak igen erős torzítással lehet nevezni.

Tekintve, hogy a közlekedés a Levegő Munkacsoport egyik fő tevékenységi területe, a helyzetértékeléssel kapcsolatos megjegyzéseinket alpontokba szedtük.

- a) Hiányos az a helyzetértékelés, miszerint:

A limitált források miatt, a közlekedésfejlesztés EU támogatásokon túli finanszírozási lehetőségeinek feltárása mindenképpen vizsgálatra érdemes, bár e forrásbevonás több okból is nehézkes. A TEN-T hálózathoz tartozó autópályák PPP-konstrukciójú kiépítése államháztartási szempontból sikertelen volt (2030-ig 100-120 Mrd Ft/év kiadás a költségvetésben; NFM, 2013). A pénzügyi eszközök alkalmazását a közlekedési projektek hosszú megtérülése, és a közsférába tartozó kedvezményezettek magas kamatfelárai korlátozzák.

Annak említésére is szükség volna ugyanis, hogy miért és hogyan vannak mind a mai napig túlárak ezek a projektek. Ez az a pont, ahol azt is illenék megemlíteni, hogy az újonnan épített autópályákon a használó fizet elv alkalmazásának felszámolása, a fizetőkárok leszerelése vezetett a mai helyzethez. Ezt jól mutatja a tehergépkocsik 2013. július elsejével bevezetett útdíjából befolyó bevétel alakulása is. A Levegő Munkacsoport álláspontja szerint egyáltalán nem szabad uniós forrásokat vagy hazai közpénzeket útfejlesztésre fordítani. Ezeket a beruházásokat a használóknak kell fizetniük ugyanúgy, mint ahogy például a villamos távvezetékeket sem közpénzből építik, hanem az áramot használók fizetik meg. Különösen vissza a közúti közlekedés további támogatása, miközben már ma is a GDP 10 százalékának megfelelő állami támogatásban részesül⁸, hatalmas összegeket vonva el az ország fejlődéséhez alapvetően szükséges tevékenységektől (oktatás, egészségügy, K+F stb.).

⁷ A témáról sok anyagot tartalmaz a levego.hu honlap Államháztartási reform rovata.

⁸ Ld. http://www.levego.hu/sites/default/files/kozlekedes-koltseg-osszefogl_110619.pdf

b) Félrevezető az alábbi okfejtés:

aránya, 2010-ben több mint 50% ugyanaz az arány; Ász, 2012). A befektető magatartásban a fejlesztési helyszínek kedvező közúti kapcsolatai ugyanis hangsúlyos szempontként jelennek meg. A kiépült közúti főközlekedési utak mentén tapasztalt fejlődés az elérhetőségi viszonyok miatt nem tud kellően tovagyűrűzni az alacsonyabb rendű hálózati elemek mentén. Szinte állandó fejlesztési igényként merül fel az üzleti telephelyekhez vezető bekötőutak kiépítése is. Részben ez is az egyik oka annak, hogy a Világbank Logistics Performance Indexének infrastruktúra mutatójában Magyarország 2012-ben – a 2007–13-as időszak jelentős útfejlesztései ellenére – 52.-dik helyen állt.

Nem hisszük, hogy az elérhetőség nehézségei jobban akadályoznák a befektetéseket, mint a szabályozási környezet kiszámíthatatlansága és a „kreatív” adó- és járulékkivetési politika. A Logistics Performance Index Infrastruktúra összetevője tetszetős hivatkozás, de először is, Magyarország a logisztikai teljesítmény összesített sorrendjében a 40. helyen áll, ami nem nevezhető rossznak, másrészt a listából látható, hogy nincs szoros összefüggés ezen index és összetevői, valamint a gazdasági versenyképesség között.⁹ Egyetlen részindex kiemelése az összefüggések megvilágítása nélkül sajnos igencsak rontja egy ilyen fontos anyag, mint a Partnerségi Megállapodás alátámasztottságát.

- c) Abban egyetértünk, hogy az alsóbbrendű utak felújításra szorulnak, és ezt az anyagnak jobban kellene hangsúlyoznia ahelyett, hogy a TEN-T hálózat kapacitáshiányát emlegeti. Ugyanakkor ezen utak felújítását sem uniós forrásokból, hanem az úthálózat használói által befizetett összegekből kellene fedezni.
- d) A hajózhatóság kérdésről írottak ritka józanságról tanúskodnak. Mi úgy látjuk, hogy a belvízi hajózás részesedése az áruszállításban megfelelő, annak növelésénél jóval előbbre való a globális felmelegedés okozta ivóvíz- és öntözővíz-szűkösség oldása, a felszíni és földalatti vízkészlet védelme. Ráadásul amíg nem érjük el a vasúthálózat potenciális kapacitása teljes kihasználtságát, addig arra kell koncentrálni az erőket.
- e) Egyetértünk az alábbi megállapításokkal:

Területi egyenlőtlenségek: hiányok és potenciálok

A közszolgáltatások elérhetőségét, a munkába járást, a vállalkozások piacra jutását nem megfelelően támogató mobilitási lehetőségek ezen érintettek esélyegyenlőségét sértik, különösen az aprófalvas, hátrányos helyzetű és határ menti térségekben, valamint az agglomerációkban. A fővárostól távoli térségek jellemzően gyengébb minőségű vonalas közlekedési infrastruktúrájának következtében jelentős területek szenvednek elérhetőségi problémákkal. Szinte minden megyében találhatóak olyan perifériális térségek, ahol a megyeszékhelyek (Kecskemét, Miskolc, Nyíregyháza) közötti elérhetősége még napjainkban is meghaladja 100 percet (NVS, 2012).

A Levegő Munkacsoport – és tagszervezete, a Magyar Közlekedési Klub – több mint két évtizede folytat szélmalomharcot azok ellen a kormányzati intézkedések ellen, amelyekkel előidéztek ezt a helyzetet, és sajnos egyelőre nem látjuk, hogy elkötelezetté vált volna a központi államigazgatás tömegközlekedésiránt. Ez annál is inkább sajnálatos, mivel a nemzetközi tendenciák a tömegközlekedés növekedését mutatják. Míg a hatvanas években e téren jobban teljesítettünk nyugati szomszédainknál, mára a helyzet megfordult. Talán a Partnerségi Megállapodás eljut

⁹ <http://lpisurvey.worldbank.org/> lekérdezés 2013. augusztus 10.

gazdájának, az NGM-nek a magyar költségvetést tervező munkatársaihoz is, és ők megszívlelik a benne foglaltakat.

f) Általában egyetértünk a Fejlesztési szükségletek alponban megfogalmazottakkal, kivéve azzal, hogy szükséges lenne

- o a szűk keresztmetszetek felszámolásával, a hiányzó szakaszok kiépítésével a TEN-T hálózat utazási idejének csökkentése.

Az utazási idők csökkentésénél jóval fontosabbnak tartjuk a lakosság életminőségét rontó, súlyosan környezetszennyező kamionforgalom elterelését, illetve csökkentését többek között Tokaj¹⁰, Makó¹¹ és a 43-as¹² vagy a 86-os¹³ út mentén lévő települések belterületéről.

9. Ami az

1.2 Az operatív programok illetve a Partnerségi Megállapodás ex-ante értékelései

alponatot illeti, reméljük, hogy az ex ante értékelések képesek lesznek kiszűrni az operatív programokból az olyan konkrét, de értelmetlen és környezetpusztító projektjavaslatokat, mint az M0 bezárása. Reméljük azt is, hogy a partnerség kiterjed az ex ante értékelés szempontjaira, az indikátorrendszerre és az SKV-kra is.

1.3 A fejlesztések és elvárt eredményeik tematikus célkitűzésenkénti bemutatása

10. Korábban már írtuk, hogy az ebben az alponban is használt *Nemzeti Fejlesztési Prioritás* kifejezés helyett az EU tematikus céljainak leképezése a Partnerségi Megállapodásban kifejezést tartanánk kedvezőbbnek.

11. Általános megjegyzésünk, hogy gazdasági tevékenységet folytatnak esetenként vagy rendszeresen a különféle szociális szövetkezetek, civil szervezetek is. A pályázatoknál ezeknek a szervezeteknek az esélyegyenlőségét is garantálni kell. Ez a helyi foglalkoztatásra is jótékony hatással van.

12. A gazdasági szereplők versenyképességének az anyagban szereplő javítását elhibázottnak tartjuk, mert azzal, hogy ugyanazon a piacon tevékenykedő cégek közül egyeseket feltökésít, mozgatókéhez vagy infrastruktúrához juttat, míg másokat nem, torzítja a versenyt. Nem elfogadható a vissza nem térítendő támogatások mellett hangoztatott érv, hogy mindenki indulhat a pályázatokon. Számos kimutatásból kiderül, hogy a támogatások vagy „talált pénzek” egy amúgy is betervezett beruházás finanszírozásához, vagy felelőtlenül nagy kapacitásokat hozhat létre, amelyhez nincs piaci kereslet. Elképzelhető, hogy egy innovatív, jobban teljesítő kkv alulmarad a piacon egy nála rosszabbal szemben csak azért, mert az utóbbi a támogatásnak köszönhetően tudja

¹⁰ <http://levego.hu/node/3158>

¹¹ http://www.delmagyar.hu/mako_hirek/mako_ragaszkodik_a_40-es_tablakhoz/2304685/

¹² http://www.delmagyar.hu/mako_hirek/kamionaradattol_felnek_a_43-as_ut_menten_/2344935/

¹³

http://levego.hu/tanulsagos_ugyek/precedens_erteku_itelet_karterites_a_86-os_ut_forgalma_miatt

olcsóbban adni a portékáját. Azért is hibás az az érv, hogy „mindenki indulhat a pályázatokon”, mert azok a vállalkozások, amelyek korábban önerőből már színvonalas, keresett termékeket vagy szolgáltatásokat hoztak létre, vállalva ennek minden kockázatát, most olyanokkal szembesülnek, akik közpénzekből fejlesztik a magánvállalkozásukat.

Ugyanakkor például a szélessávú infrastruktúra fejlesztése, közösségi hozzáférési pontok létesítése állami feladat kellene, hogy legyen, nem pedig piaci. A piaci szereplők ilyen jellegű támogatásának elhibázott volta már többször bebizonyosodott, elegendő a Sulinet Expressz programra utalni, ami csak arra volt jó, hogy mesterségesen magasán tartsa Magyarországon egyes termékek árát. A hálózati infrastruktúraszolgáltató piaci szereplők támogatása csak arra jó, hogy konzerválja a magas magyarországi árakat.

Európai uniós támogatásból a kkv-k versenyképességét csak és kizárólag szektor- és vállalkozássemleges szabad növelni úgy, hogy az egyes intézkedésekből, befektetésekből valamennyi piaci szereplő egyformán részesedik. Ilyen támogatás mindenekelőtt az oktatás és a kultúra, valamint az egészségügy fejlesztése. Ezeket a fejlesztéseket természetesen célszerű úgy végezni, hogy a perifériákon, hátrányos helyzetű térségekben pozitív diszkriminációt alkalmaznak, ezzel segítve a társadalmi mobilitást, az ott élők munkaerőpiacra lépését, a kohézió erősödését.

Keresletet élénkítő hatásával előnyös a gazdaság szereplőinek is a piaci alapon nem finanszírozható tevékenységek támogatása: a műemlékvédelem, a rekultiváció, az öröklött szennyezések felszámolása, speciális otthonok, közszolgáltatásban dolgozók (pl. falusi iskolák) szolgálati lakásainak kialakítása, közös térségi és egyéb marketing tevékenységek, valamint a műszaki és természettudományos fejlődés, együttműködés, a mintaprojekt hálózatok kialakítása. Ezek a területek méltatlanul kis arányt képeznek jelenleg a tervezetekben.

Piacot teremt, ezért a kkv-k hatékony támogatása a kamatmentes lakossági hitelkonstrukció az épületek energetikai korszerűsítésére.

Ugyanez vonatkozik a gazdasági növekedést segítő, helyi és térségi együttműködést serkentő fejlesztésekre is.

Nemzeti Fejlesztési Prioritás 3: Energia- és erőforráshatékonyság növelése

Végül három területre külön is felhívjuk a figyelmet, amelyeket nagyon fontosnak találunk hazánk versenypozícióinak javítása és általában a fenntartható fejlődés útjára lépés érdekében.

- 1) Napjainkban az információ a legnagyobb érték. Számos egyenlőtlenség, visszaélés az információ hiányából, asszimetriájából adódik. A költségvetés rengeteg forrást takaríthat meg hasznosabb célokra a lakosság megfelelő hozzáállásával, felelősségteljes magatartásával. Ezért javasoljuk, hogy a kommunikáció megkülönböztetett figyelmet kapjon a következő fejlesztési időszakban. Szakítani kell a projektekhez jelenleg előírt gyakorlattal. 2007-2009 között a projektek kommunikációjára 2%-ot kellett elkölteni (mindeközben a műszaki tervezésre 4%-ot). Később az arányt lecsökkentették 1%-ra, de hasonló tartalommal. A kommunikáció elemei, minősége, célszerűsége finoman szólva meglehetősen egyenetlen volt.

Emellett voltak még kifejezetten szemléletet formáló, a civil társadalmat mozgósító pályázatok is. Az előbbieknél, véleményünk szerint, nagyobb eredményekkel. Mindkét kommunikációval kapcsolatban érdemes lenne levonni a következtetéseket a jövőre nézve.

A kommunikációra fordítható jelentős összegeket a következő időszakban a lakosság, a vállalkozók, a helyi közigazgatás környezeti, műszaki, gazdasági és szociális ismeretei bővítésére, fenntartható irányú magatartásának megkönnyítésére, a fenntarthatóság megértésére kell fordítani. A kommunikációs forrásokat mérhetően, költséghatékonyan kell az EU kiemelt célkitűzései és a nemzeti prioritások hatékonyabb teljesítésének szolgálatába állítani.

- 2) A K+F+I jelentőségéről az előbbieken többször tettünk említést. E területnek különös figyelmet kell szentelni a pályázatokat előkészítő uniós tárgyalásokon. Ne fordulhasson elő, hogy adminisztrációs félreértések korlátozzák az innovációs pályázatok támogatását. Magyarország nem képes nagy tőkeigényű high-tech kutatásokat egyedül végezni. Sajnos a nemzetközi kutatási programokban is a régióknak folyamatosan alulreprezentált, csak morzsák jutnak az uniós pénzekből térségünk kutatóinak. A kutatás-fejlesztés kockázatos, ugyanakkor a közjót is szolgáló tevékenység, ezért minden eszközzel bátorítani érdemes. A gazdasági kockázatokat meg kell osztani a vállalkozások és a közösségek között. Fontos, hogy az uniós forrásokból minél nagyobb arányban, kiszámítható módon támogassanak termékfejlesztést, komplett kutatási és fejlesztési valamint innovációs projekteket. Továbbá olyan szabályozási és intézményi háttérrel kell kialakítani (az engedélyező és ellenőrző hatóságok folyamatos felkészítésével), amely ugyancsak bátorítja az innovatív megoldásokat.
- 3) A non-profit és civil szervezetek, az önkéntesek munkáját is beleszámítva, jelentős nemzetgazdasági hasznot termelnek, és javítják a foglalkoztatást. Sok területen, elsősorban a szociális szférában, a környezet- és természetvédelemben, a lakossági szemléletformálásban nélkülözhetetlen szerepet játszanak. Ezt a pályázatok kialakításánál is figyelembe érdemes venni.

Az ördög a részletekben van, reméljük, hogy a partnerség értelmezése azokra is kiterjed majd.

Budapest, 2013. augusztus 13.

Vargha Márton
közlekedési témafelelős

Beliczay Erzsébet
elnökhelyettes

Lukács András
elnök