

Miszlivetz Áron James

Az EU stratégiai versenyképességének visszanyerése

Hosszas egyezkedést követően az Európai Bizottság újonnan megválasztott biztosi kollégiuma december 1-jével fog felállni. Időközben Donald Trumpot immár másodjára is megválasztották, az Egyesült Államok 47. elnökének, miközben Németországnak, „Európa motorjának” széteső kormánykoalíciót kell kezelnie. Milyen kilátásai vannak az Európai Uniónak ebben a nemzetközi konfliktusokkal és potenciális gazdasági háborúval kiélezett helyzetben?

Miközben Ukrajnában egyre intenzívebb¹ harcok folynak, és a gázai helyzet is egyre fokozódik, továbbra sem látszik, hogy az EU megfelelően fel tud-e lépni saját védelme és biztonsága érdekében. A november 8-i budapesti nyilatkozat² új lehetőséget vázol fel, az erőltetett politikai unióval és túlszabályozással szemben a pragmatikusabb, emberközeli gazdasági unió megvalósítását helyezi előtérbe. A „több piac” elvét követve az egységes piac akadályait teljesen le kell bontani, és 2026-ig szeretné megvalósítani a közös biztosítási és megtakarítási piacot. A versenyképesség megőrzéséhez először a banki és tranzakciós költségek ársapkáját vagy akár eltörlését kell megvalósítani, hogy az EU-s állampolgárok költségek nélkül tudjanak hozzájutni a pénzügyi szolgáltatásokhoz. A nyilatkozat negyedik pontja szerint radikálisan le kell egyszerűsíteni a szabályozást és az adminisztratív terheket az EU-tagállamok állampolgárai és a vállalkozások részére. Ezek megvalósításában Stéphane Séjourné³ jólétért és iparstratégiaiért, valamint Raffaele Fitto kohézióért és reformért⁴ felelős biztosnak kell szorosan együttműködnie.

Az Európai Unió versenyképessége szempontjából két stratégiai ágazat töredezettségét kell mihamarabb megszüntetni, ez a pénzügyi/banki szektor, valamint a közlekedési/vasúti szektor. Az előbbi kapcsán a részvény- és tőkepiacokat kell megerősíteni. Az egységes kínai vagy amerikai piacnak köszönhetően olcsóbbak a hitelek, egykapus az ügyintézés és könnyebbek

¹ Putin Says Russia Hit Ukraine with New Intermediate-Range Missile 2024.

² European Council 2024.

³ Stéphane Séjourné–Mission Letter 2024.

⁴ Raffaele Fitto–Mission Letter 2024.

a befektetések az éltechnológiákba. A páneurópai kockázatok kezeléséhez létre kell hozni az európai betétbiztosítási rendszert,⁵ amely a tagállamok 100 000 eurós betétgaranciáját határokon át biztosítaná. Ennek legfőbb gátja a német alkotmányban is szereplő *Schuldenbremse*,⁶ vagyis adósságfék, amely eddig tabu volt Németországban. A szabály a bruttó GDP 0,35%-ában korlátozza a költségvetési hiányt. A mindenkori német kormány mellett a legfelsőbb bíróságnak⁷ és a Bundesbanknak is át kell gondolnia, hogy korlátozó döntései mennyire gátolják a gazdasági motor beindítását, ehhez a német társadalomnak kell egyezsége jutnia.

A vasút (amely fel tudja venni a versenyt a közúti árufuvarozókkal és más személyszállítási eszközökkel) katonai és polgári célú fejlesztése elengedhetetlen, hogy a kontinens növelje ipari teljesítményét és innovációját. A fent említett német adósságfék megszüntetése mellett szükség van az EU költségvetésének jelentős növelésére is, amely segítene a határokon átívelő infrastruktúrák gyors fejlesztésében, mivel sajnos a tagállamok közötti eltérő bürokratikus akadályok gátolják a hatékonyságot.

A közös piac nemcsak szabályok, rendeletek és folyamatok sokasága, hanem kézzelfogható eredmények együttese is. A közel 123 000 km TEN-T hálózathoz képest az EU vasúti hálózata 201 000 km hosszú. Az európai vasutakat tömörítő szervezet (CER) számítása szerint⁸ 2050-ig 1500 milliárd eurót kell betenni az európai vasútba, amelyhez képest elenyésző az EU 2021–2027 közötti Európai Hálózatfinanszírozási Eszközhöz rendelt 26 milliárd euró. Ez annyit jelent, hogy az EU-nak kétszer annyit kell költenie évente a vasútra, mint a 7 éves ciklus alatt összesen. A Letta-jelentésben⁹ foglaltak pedig rávilágítanak arra a tényre, hogy a jelenlegi nemzeti szintű adókedvezmények hátrányos helyzetbe hozzák a nemzetközi szereplőket. Az európai fővárosok gyorsvasúti összeköttetéséhez egységes európai jegyértékesítési rendszerre/applikációra van szükség, tovább kell fejleszteni az egységes európai vasútirányítási rendszert (ERTMS) a digitális kapacitásgazdálkodás megvalósításával. Ezek mellett a vasúti piac liberalizációját elő kell segíteni, amely gyorsabb, olcsóbb és magasabb minőségű utazást tesz lehetővé az utasok számára.

Az elégtelen finanszírozás mellett további probléma, hogy az utas- és árufuvarozási kapacitások kezelése nem tervezett és nem összehangolt a határokon

⁵ THOMADAKIS 2024.

⁶ D. Gy. 2024.

⁷ KASNYIK 2020.

⁸ Community of European Railway 2023.

⁹ LETTA 2024.

átívelően, mivel az EU-ban még mindig mintegy 800 nemzeti szabályozás létezik a vasúti közlekedésre vonatkozóan. Ráadásul az üzemeltetési követelmények eltérnek egymástól (például a vezetőfülkékben dolgozó személyzet létszámát illetően). Az új piaci belépők számára továbbra is fennállnak a piaci akadályok, magas pályahasználati díjakkal, valamint a berendezésekhez és a jegyértékesítési rendszerekhez való hozzáférés nehézségeivel kell szembesülniük. Ezek következtében az elmúlt két évtizedben alig nőtt a határokon átnyúló távolsági vasúti szolgáltatások száma Európában. Az utazóközönség a gyors összeköttetések hiányát, a foglalások bonyolultságát tapasztalja, valamint azt, hogy alacsony az utasjogok és a fogyasztóvédelem szintje. Ezek megoldásához a nemzeti vasúti vállalatok stratégiai területeken való integrációját kell megvalósítani (mint például jegyértékesítés, határokon átnyúló egységes színvonalú szolgáltatások, utasjogok). A fentiek mellett hangsúlyt kell fektetni az egységes európai vasúti képzésre, akár az európai vasútképzési/-fejlesztési akadémia létrehozásával, amely folyamatos képzést és utánpótlást biztosítana a tagállamok vasútvállalatainak. A fenti javaslatok nem teljes körűek, viszont elengedhetetlenek a gazdasági stagnálásból való kilábaláshoz az európai döntéshozók számára.

2024. november 25.

Felhasznált irodalom

- Community for European Railway (2023): *Challenges Faced by Rail Infrastructure Managers to Reach Green Deal and Sustainable and Smart Mobility Strategy Goals*. Online: www.cer.be/images/publications/positions/230328_CER_Position_Paper_IM_challenges_to_reach_Green_Deal_goals.pdf
- D. Gy. (2024): Németország elveszíti önmagát: Merkel legfontosabb örökségét is kukába dobja. *Világgazdaság*, 2024. november 22. Online: www.vg.hu/nemzetkozi-gazdasag/2024/11/nemetorszag-elvesziti-onmagat-merkel-legfontosabb-orokseget-is-kukaba-dobja
- European Council (2024): Budapest Declaration on New European Competitiveness Deal. *Consilium*, 2024. november 8. Online: www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/
- KASNYIK Márton (2020): A legrosszabbkor aknázza alá az európai gazdasági és jogi rendet a német alkotmánybíróság. *G7*, 2020. május 6. Online: <https://g7.hu/vilag/20200506/a-legrosszabbkor-aknazta-ala-az-europai-gazdasagi-es-jogi-rendet-a-nemet-alkotmanybirosag/>
- LETTA, Enrico (2024): *Much More Than a Market. Speed, Security, Solidarity. Empowering the Single Market to Deliver a Sustainable Future and Prosperity for All EU Citizens*. Online: www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf
- Putin Says Russia Hit Ukraine with New Intermediate-Range Missile (2024). *BBC*, 2024. november 21. Online: www.bbc.com/news/live/c20726y20kvt

Raffaele Fitto–Mission Letter (2024). *European Commission*, 2024. szeptember 17. Online: https://commission.europa.eu/document/1bf50cbe-45a4-4dc5-9922-52c6c2d3959f_en

Stéphane Séjourné–Mission Letter (2024). *European Commission*, 2024. szeptember 17. Online: https://commission.europa.eu/document/6ef52679-19b9-4a8d-b7b2-cb99eb384eca_en

THOMADAKIS, Apostolos (2024): Why We Need to Rewire Europe’s Financial Sector – To End Fragmentation and Bolster Integration. *Center for European Policy Analysis*, 2024. szeptember 17. Online: www.ceps.eu/why-we-need-to-rewire-europes-financial-sector-to-end-fragmentation-and-bolster-integration/