



2018/0166R(APP)

10.10.2018

OPINIÓN

de la Comisión de Transportes y Turismo

para la Comisión de Presupuestos

sobre el Informe provisional sobre el MFP 2021-2027 - Posición del
Parlamento con vistas a un acuerdo
(COM(2018)0322 – 2018/0166R(APP))

Ponente de opinión: Dominique Riquet

PA_Consent_Interim

SUGERENCIAS

La Comisión de Transportes y Turismo pide a la Comisión de Presupuestos, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en el informe que apruebe:

Introducción

1. Insiste en la importancia estratégica del marco financiero plurianual (MFP) para los sectores que dependen de las inversiones a largo plazo, como el sector del transporte; destaca que las infraestructuras de transporte constituyen la columna vertebral del mercado único y la base del crecimiento y la creación de empleo, y que son primordiales a la hora de garantizar las cuatro libertades fundamentales relativas a las personas, los capitales, las mercancías y los servicios; recuerda los asuntos clave y los condicionantes generales en relación con el próximo MFP, dado el incremento del volumen del transporte y el creciente número de retos, particularmente los relativos al medio ambiente que plantea el aumento de las emisiones de CO₂, de partículas finas y de gases contaminantes, a pesar del establecimiento de unos objetivos ambiciosos para preservar el clima y el medio ambiente en consonancia con el Acuerdo de París, y las necesidades en materia de investigación e innovación en relación con el desarrollo de los vehículos conectados y autónomos; recuerda también los retrasos por lo que respecta a las inversiones en nuevas infraestructuras para mejorar la conectividad y, especialmente, en el mantenimiento de las infraestructuras existentes;

MFP

2. Recuerda el éxito del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) en el marco del MFP vigente y que las solicitudes han triplicado la oferta convocada; acoge positivamente la reconducción del MCE en el próximo MFP; lamenta, no obstante, la disminución del 12 % en euros constantes del importe asignado al capítulo relativo al transporte y del 13 % de la contribución del Fondo de Cohesión; estima que el presupuesto del MCE no puede asignarse a otros programas fuera de sus objetivos específicos; pide que, para el componente relativo al transporte, el importe del MCE se restablezca en 17 746 millones de euros a precios constantes y, para la contribución del Fondo de Cohesión, en 10 000 millones de euros a precios constantes, teniendo en cuenta su impacto positivo en el desarrollo económico;
3. Hace hincapié en la eficacia de la estructura de gobernanza centralizada establecida mediante el Reglamento del MCE; constata que la parte del Fondo de Cohesión transferida al MCE ha tenido un resultado muy positivo y que la satisfacción de los Estados miembros interesados confirma que debe continuar dicho mecanismo dentro del próximo MFP y ser suficiente para completar los proyectos actualmente en curso financiados por la contribución del Fondo de Cohesión; propone, en consecuencia, que se pueda asignar una dotación de 20 000 millones de euros del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) al MCE, administrada bajo el mismo principio que la transferencia de la gestión del Fondo de Cohesión para el MCE, siendo accesible, no obstante, para todos los Estados miembros; considera que, habida cuenta del gran desfase existente entre la financiación disponible y las necesidades, ha de prestarse mayor atención a soluciones con un amplio valor añadido de la Unión, como las conexiones transfronterizas pendientes (por ejemplo, las ferroviarias), y que esta transferencia garantizaría que los proyectos de

RTE-T en Europa logran avances significativos;

4. Subraya que un MCE actualizado y más eficaz, en el marco del próximo MFP 2021-2027, debe abarcar todos los modos de transporte, alentar un cambio modal, animar a los Estados miembros a invertir en un transporte público inteligente, sostenible e integrado, dar prioridad a unas mayores conexiones entre redes globales, mejorar la interoperabilidad a través del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario y el pleno uso de la iniciativa del cielo único europeo, y contribuir al logro de los objetivos de seguridad vial de la Unión;
5. Recuerda que el MCE es un mecanismo de subvención y acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión Europea de clarificar esa cuestión incluyendo el instrumento financiero del MCE en el nuevo programa InvestEU; estima que la parte de la dotación del MCE correspondiente al transporte ejecutada como instrumento financiero no debe sobrepasar el 5 % del importe de dicha dotación; lamenta que, pese a la deplorable transferencia de fondos en beneficio del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE) y en detrimento del MCE, el porcentaje de las inversiones de transporte generado por el FEIE esté, cuantitativamente hablando, lejos del objetivo del 30 % y, cualitativamente hablando, lejos de cumplir los criterios de lo que constituye el valor añadido de la Unión; hace hincapié enérgicamente, en este sentido, en que no debe permitirse ninguna transferencia de fondos del programa Horizonte Europa en favor de InvestEU; subraya que, en el marco del próximo MFP, es importante que el programa InvestEU beneficie a proyectos con un auténtico valor añadido de la Unión, y felicita a la Comisión por haber propuesto que uno de los cuatro ámbitos de inversión elegidos sea el de las infraestructuras sostenibles;
6. Recuerda que reviste una gran importancia la creación de una línea presupuestaria para el turismo sostenible, habida cuenta de la importancia de dicho sector en la economía de la Unión, que en 2016 representó el 5 % del PIB, y de las responsabilidades de la Unión en virtud del artículo 195 del TFUE, a fin de avanzar hacia una auténtica política turística de la Unión que pueda resolver los problemas actuales de fragmentación y de acceso a los fondos, promover Europa como destino turístico e impulsar la industria del turismo, y contribuir así de manera significativa al crecimiento y a la creación de empleo;
7. Señala que la minimización de los costes externos debe integrarse como un principio rector en el MFP, ya que se trata de una medida rentable de reducción de la carga sobre los futuros presupuestos públicos;

Agencias

8. Celebra que se hayan asignado numerosas competencias nuevas a las agencias europeas del ámbito del transporte, concretamente la AESA, la AESM y la AFE, en beneficio de un auténtico valor añadido europeo; resalta la importancia de garantizar que todas las agencias del ámbito del transporte dispongan de recursos suficientes, estables en términos reales, para ejercer sus competencias y cumplir sus nuevas responsabilidades;
9. Se felicita por la propuesta de la Comisión para la creación de una autoridad laboral europea; resalta la importancia de garantizar que esta nueva autoridad disponga de recursos suficientes para ejercer sus competencias en el sector del transporte;

Investigación

10. Recuerda que es urgente y crucial apoyar la investigación y el desarrollo en el ámbito del transporte y la movilidad, habida cuenta de los retos que representan el incremento de las emisiones de CO₂, de partículas finas y de gases contaminantes como resultado del aumento del tráfico y la congestión, la necesidad de una transición energética y de una mayor seguridad en el transporte, y el desarrollo de los vehículos conectados y autónomos; destaca, por lo tanto, la importancia de mantener un vínculo directo entre Horizonte Europa y el despliegue a escala de la Unión de soluciones de transporte generadas a través de actividades de investigación y desarrollo; recuerda el éxito de las empresas comunes, como SESAR, Shift2Rail y CleanSky; estima que es importante seguir apoyando y financiando adecuadamente estas iniciativas en el marco del programa Horizonte Europa; subraya que, al apoyar la investigación y el desarrollo en el ámbito del transporte, debe aplicarse el principio de neutralidad tecnológica;

Recursos propios

11. Constata que todos los Estados miembros recaudan un volumen importante de ingresos fiscales y parafiscales que están relacionados directamente con el transporte y el turismo, y que con una transferencia, incluso mínima, de ese tipo de recursos a los recursos propios de la Unión se mejoraría la capacidad de respuesta de la propia Unión ante los nuevos retos que ha de afrontar; considera que volver a contar con un nivel de recursos propios más significativo, como se previó al crearse la Comunidad Europea, puede consolidar la capacidad de acción política y presupuestaria de la Unión.

PROCEDIMIENTO DE LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

Título	Informe provisional sobre el marco financiero plurianual 2021-2027 - Posición del Parlamento con vistas a un acuerdo
Referencias	2018/0166R(APP)
Comisión competente para el fondo	BUDG
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 13.9.2018
Ponente de opinión Fecha de designación	Dominique Riquet 27.6.2018
Examen en comisión	8.10.2018
Fecha de aprobación	9.10.2018
Resultado de la votación final	+: 35 -: 4 0: 8
Miembros presentes en la votación final	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Nicola Danti, Michael Detjen, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Innocenzo Leontini, Peter Lundgren, Georg Mayer, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Keith Taylor, Pavel Telička, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Kosma Złotowski, Luis de Grandes Pascual, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Claudia Țapardel
Suplentes presentes en la votación final	Francisco Assis, Jill Evans, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Ryszard Antoni Legutko, Marek Plura, Henna Virkkunen
Suplentes (art. 200, apdo. 2) presentes en la votación final	Angel Dzhambazki, John Howarth, Wajid Khan

VOTACIÓN FINAL NOMINAL EN LA COMISIÓN COMPETENTE PARA EMITIR OPINIÓN

35	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
GUE/NGL	Merja Kyllönen
PPE	Georges Bach, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Andor Deli, Luis de Grandes Pascual, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Renaud Muselier, Markus Pieper, Marek Plura, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
S&D	Francisco Assis, Inés Ayala Sender, Nicola Danti, Michael Detjen, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, John Howarth, Wajid Khan, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Claudia Țapardel
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jill Evans, Keith Taylor

4	-
ECR	Peter van Dalen
EFDD	Jill Seymour
GUE/NGL	Tania González Peñas, Marie-Pierre Vieu

8	0
ECR	Angel Dzhambazki, Jacqueline Foster, Ryszard Antoni Legutko, Peter Lundgren, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

Explicación de los signos utilizados

+ : a favor

- : en contra

0 : abstenciones