



Komisja Transportu i Turystyki

2017/2044(BUD)

31.8.2017

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Budżetowej

w sprawie projektu budżetu ogólnego Unii Europejskiej na rok budżetowy
2018
(2017/2044(BUD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Evžen Tošenovský

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Budżetowej, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. podkreśla, że środki budżetowe przeznaczone na transport i turystykę powinny odzwierciedlać znaczenie tych sektorów oraz ich wkład w generowanie wzrostu gospodarczego, sprzyjanie zrównoważonemu rozwojowi i interesom użytkowników oraz zapewnianie dobrej jakości miejsc pracy w Unii; w związku z tym ubolewa nad tym, że Rada obniżyła środki w liniach budżetowych dotyczących sektora transportu w dziale 1a i apeluje o przywrócenie pierwotnych poziomów tych środków;
2. ponownie podkreśla znaczenie instrumentu „Łącząc Europę” dla ukończenia sieci TEN- T i dla utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu; podkreśla, że w przyszłości należy unikać cięć budżetowych, jakich w przeszłości dokonano w przypadku tego instrumentu z powodu konieczności sfinansowania Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS); ubolewa, że nie udało się w pełni odzyskać środków przeznaczonych na instrument „Łącząc Europę”; zwraca się do Komisji o zaproponowanie nowych inicjatyw i zasad finansowych dotyczących łączenia dotacji w ramach instrumentu „Łącząc Europę” – Transport i finansowania z Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych;
3. uważa, że „Łącząc Europę” to ważny instrument charakteryzujący się znaczną wartością dodaną dla Unii, dzięki któremu możliwa jest optymalizacja sieci transportowej w całej Unii poprzez tworzenie nowych połączeń lub modernizację istniejącej infrastruktury transportowej oraz poprzez zapewnienie interoperacyjności usług transportowych; uważa, że należy zabezpieczyć niezbędne środki, aby osiągnąć główny cel instrumentu „Łącząc Europę” – Transport dotyczący sieci bazowej; podkreśla, że konieczna jest usprawniona koordynacja między państwami członkowskimi w celu zapewnienia spójności projektów transgranicznych w ramach podstawowej infrastruktury kolejowej, lotniczej i drogowej; zwraca też uwagę na znaczenie finansowania planów mających na celu w szczególności restrukturyzację infrastruktury najbardziej narażonej na zużycie, takiej jak mosty i wiadukty; podkreśla znaczenie inwestowania w regionalne porty lotnicze będące katalizatorem skuteczności i wydajności przedsiębiorstw oraz regionalnego rozwoju gospodarczego;
4. podkreśla potrzebę dalszego wspierania projektów w zakresie kolei dużych prędkości w celu połączenia zachodnich i wschodnich części Europy; ponownie podkreśla, jak ważne jest uzupełnienie brakujących elementów w ramach zlikwidowanych regionalnych transgranicznych połączeń kolejowych, a także modernizacja i utrzymanie istniejącej infrastruktury transportowej, aby umożliwić lepszą współpracę między państwami członkowskimi lub krajami trzecimi, np. z myślą o utworzeniu makroregionu Morza Czarnego; z zadowoleniem przyjmuje podejście Komisji do współfinansowania przywracania regionalnych transgranicznych połączeń kolejowych, które zlikwidowano lub porzucono; wskazuje, że zoptymalizowana infrastruktura ma kluczowe znaczenie dla rozwoju słabiej rozwiniętych regionów Unii i wzywa Komisję do opracowania specjalnych instrumentów budżetowych wspierających tę infrastrukturę; zachęca państwa członkowskie, regiony transgraniczne i Komisję do dalszego intensyfikowania owych

oddolnych projektów;

5. uważa, że w związku z ostatnimi inicjatywami Komisji i Europejskiego Banku Inwestycyjnego na rzecz priorytetowego traktowania pożyczek i nowych instrumentów finansowych należy przeznaczyć wystarczające zasoby na dotacje, gdyż to właśnie one w dalszym ciągu stanowią podstawowy instrument finansowy w sektorze transportu, zwłaszcza w przypadku projektów infrastrukturalnych i innych projektów, w szczególności takich, w odniesieniu do których nie można liczyć na inwestycje prywatne; przypomina, że aby osiągnąć cele programu TEN-T, ważne jest, aby na projekty zaawansowane technologicznie, takie jak europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), przeznaczać odpowiednie zasoby, w tym dzięki wykorzystaniu możliwości oferowanych przez partnerstwo publiczno-prywatne za pośrednictwem systemu EFIS, aby pozyskać niezbędne środki na pozostałą część bieżących wieloletnich ram finansowych; podkreśla jednak znaczenie efektów synergii między różnymi programami finansowymi, takimi jak instrument „Łącząc Europę”, EFIS i europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne, aby zmaksymalizować efekty uzyskiwane dzięki środkom finansowym Unii;
6. zwraca się do Komisji o przedłożenie sprawozdania na temat wdrażania i poziomu absorpcji funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności w projektach dotyczących infrastruktury, z wyszczególnieniem tych, które przyczyniają się do rozwoju sieci bazowej, korytarzy oraz sieci kompleksowej; domaga się, aby Komisja przedstawiała Parlamentowi i Radzie roczne przeglądy wszystkich współfinansowanych ze środków Unii konkretnych projektów w dziedzinie transportu i turystyki, w tym szczegółowe informacje na temat odpowiednich kwot; w odniesieniu do niedawno opublikowanego pakietu dotyczącego mobilności ponownie wzywa Komisję do przedstawienia przeglądu istniejących i planowanych bezpiecznych i chronionych parkingów dla kierowców samochodów ciężarowych; zwraca się do Komisji, aby przedstawiła szacunki kosztów modernizacji istniejących i budowania nowych bezpiecznych i chronionych parkingów oraz by zbadała możliwe warianty finansowania na poziomie europejskim;
7. podkreśla znaczenie celów ustanowionych przez COP 21 w zakresie transportu z myślą o walce ze zmianą klimatu; podkreśla, że należy udostępnić środki finansowe w celu umożliwienia przejścia z transportu drogowego na zrównoważone środki transportu (takie jak transport kolejowy, morski i rzeczny), a także w celu optymalizacji połączeń multimodalnych i wprowadzenia cyfrowych usług transportowych; podkreśla znaczenie wzmocnienia niskoemisyjnej gospodarki transportowej poprzez rozwój kolejowych korytarzy towarowych, co jest kluczowe dla przenoszenia przewozów towarowych z transportu drogowego na kolejowy oraz dla wzmocnienia zrównoważonego charakteru transportu kolejowego; uważa, że należy wprowadzić europejski system ERTMS w celu zmaksymalizowania korzyści z punktu widzenia interoperacyjności w ramach jednolitego europejskiego obszaru kolejowego; zachęca państwa członkowskie do inwestowania w inteligentny, zrównoważony i zintegrowany transport publiczny; zaleca również zwrócenie uwagi na redukcję hałasu w transporcie celem zapewnienia obywatelom środowiska o wysokiej jakości; zachęca Komisję, by finansowała i wspierała projekty, w ramach których rozwija się i usprawnia transport rzeczny, takie jak projekt pogłębiania i oczyszczania rzeki Dunaj;
8. podkreśla decydujące znaczenie europejskich globalnych systemów nawigacji satelitarnej,

czyli systemu Galileo i europejskiego systemu wspomagania satelitarnego EGNOS, dla systemu transportowego, zwłaszcza dla bezpieczeństwa, w tym również w sektorze transportu lotniczego, drogowego, kolejowego i morskiego, a także z punktu widzenia rozwoju i eksploatacji multimodalnych i autonomicznych systemów transportowych; ponownie podkreśla znaczenie wystarczającego wsparcia finansowego dla zastosowań wyższego i niższego szczebla w budżetach europejskich programów GNSS i „Horyzont 2020”; ubolewa, że zasoby przeznaczone na europejskie systemy nawigacji satelitarnej – Galileo i EGNOS – obniżono o 9,6%; apeluje o przywrócenie środków w liniach budżetowych przeznaczonych na europejskie programy kosmiczne, które to środki mają zostać zmniejszone o dodatkowe 5%, do ich pierwotnej wysokości oraz o odpowiednie finansowanie programów kosmicznych w przyszłości, gdyż ich kosztów nie należy bagatelizować;

9. wzywa Komisję do zagwarantowania środków finansowych na rozwój i udostępnienie infrastruktury i usług w zakresie globalnej radionawigacji satelitarnej dla systemów Galileo i EGNOS; ponownie podkreśla, jak ważne jest przeznaczenie w 2018 r. odpowiednich środków finansowych na systemy Galileo i EGNOS w celu szybkiego świadczenia niezakłóconych usług GNSS z myślą o inteligentnych drogach, pojazdach podłączonych do internetu oraz inteligentnym zarządzaniu flotą, frachtem i ruchem, na przykład w ramach zarządzania ruchem lotniczym (ATM), europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym czy usług w systemie „eCall”; uważa, że należy zapewnić niezbędne finansowanie systemu EGNOS w celu umożliwienia rozszerzenia zakresu EGNOS w pierwszej kolejności na Europę Wschodnią i Południowo-Wschodnią, a następnie na Afrykę i Bliski Wschód, a także w celu nabycia niezbędnych stacji nadzoru nad sygnałem i jego integralnością (RIMS) i ich podłączenia do systemu;
10. wskazuje na niezwykle ważne zadania Agencji Europejskiego GNSS (GSA) w odniesieniu do systemu Galileo i EGNOS, a także na istotny wkład tej agencji na rzecz konkurencyjności Unii i innowacji technologicznych; wyraża obawy, że GSA otrzymała niewystarczające zasoby, aby wypełnić swój mandat, a także jest zdania, że GSA musi dysponować odpowiednim personelem, w tym wysoce wyspecjalizowanymi ekspertami, aby zagwarantować sprawne funkcjonowanie i wykorzystywanie europejskich programów GNSS; ponadto podkreśla istotny wkład Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) jako organu certyfikacji usług świadczonych w ramach systemu EGNOS oraz jej wkład w działania przygotowawcze konieczne do nadzorowania wyników Galileo;
11. podkreśla znaczenie europejskich agencji transportowych dla właściwego funkcjonowania europejskiego obszaru transportu; uważa, że należy przydzielić im odpowiednie środki budżetowe, zgodnie z niedawnymi lub przewidywanymi zmianami w ich obowiązkach;
12. zwraca uwagę na konieczność skutecznego i ostatecznego rozwiązania kwestii przepływów migracyjnych odbywających się zarówno drogą morską, jak i lądową; apeluje o odpowiednie finansowanie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej oraz Frontexu, aby umożliwić ochronę i monitorowanie granic zewnętrznych Unii;
13. zwraca uwagę na wyzwania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w dziedzinie lotnictwa i na znaczenie wkładu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w tej dziedzinie, w szczególności w odniesieniu do zagrożeń związanych z bezpieczeństwem

cybernetycznym i pogodą kosmiczną, jak również w zakresie bezpieczeństwa pasażerów lotów w przestrzeni powietrznej poza Unią; podkreśla, jak ważne jest przekazanie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego odpowiednich środków finansowych, aby mogła ona z powodzeniem wywiązywać się z nowych obowiązków, określonych we wniosku dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008¹;

14. ponownie podkreśla, że EASA zmniejszyła już o 5% liczbę stanowisk w ciągu pięciu lat zgodnie z porozumieniem międzyinstytucjonalnym; uważa wobec tego, że wszelkie dalsze cięcia proponowane przez Radę mogłyby stanowić zagrożenie dla właściwego funkcjonowania EASA i uniemożliwić jej wypełnianie zadań już przydzielonych i tych, które zostaną przydzielone przez władzę ustawodawczą; podkreśla ponadto, że nowe stanowiska w EASA, które są wymagane w celu realizacji dodatkowych zadań zgodnie z nowymi kierunkami polityki i nowymi przepisami, muszą być uwzględniane niezależnie od celów w zakresie redukcji;
15. podkreśla, że stanowiska w EASA (w tym powiązane emerytury), które są w pełni finansowane przez branżę i w związku z tym nie mają wpływu na budżet Unii, nie powinny podlegać redukcji przewidzianej w porozumieniu międzyinstytucjonalnym;
16. podkreśla, że podniesienie w ciągu roku budżetowego liczby stanowisk w pełni finansowanych przez branżę w zależności od zmieniającego się obciążenia pracą, wynikającego z zapotrzebowania branży, powinno leżeć w gestii EASA; podkreśla, że w tym celu władza budżetowa powinna, oprócz stanowisk finansowanych z opłat i należności już zatwierdzonych poprzez przyjęcie budżetu EASA, wskazać również dodatkowy odsetek stanowisk (w ramach górnego limitu wynoszącego 10%), które mogłyby zostać zatwierdzone przez zarząd EASA na wniosek EASA w celu zareagowania na nieprzewidzianą zmianę popytu na rynku; podkreśla ponadto, że decyzja zarządu powinna być oparta na udokumentowanej ocenie nieoczekiwanego obciążenia pracą i kryteriów wydajności;
17. podkreśla znaczenie programu „Horyzont 2020” dla promowania i wspierania projektów dotyczących badań naukowych i innowacji w zakresie inteligentnego zarządzania logistyką transportu i mobilnością, w zakresie pojazdów autonomicznych, mobilności publicznej i współdzielonej oraz bezpieczeństwa w transporcie; ubolewa z powodu obniżenia środków finansowych w programie „Horyzont 2020” na badania i innowacje dotyczące transportu; uważa, że wprowadzenie bezpiecznych, sprawnych, inteligentnych i zintegrowanych środków transportu stanowi istotną unijną wartość dodaną w kwestii wzmocnienia europejskiego systemu transportu; podkreśla potrzebę zwiększenia wkładu z programu „Horyzont 2020” i instrumentu „Łącząc Europę” oraz z innych odpowiednich unijnych źródeł finansowania na rzecz projektów dotyczących bezpieczeństwa, ochrony, innowacji i cyfryzacji w dziedzinie lotnictwa, w ścisłej współpracy z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego przy odnośnych zamówieniach i ich realizacji;
18. ponownie podkreśla znaczenie zapewnienia odpowiedniego finansowania wspólnych przedsięwzięć, takich jak m.in. SESAR, SHIFT2RAIL i CLEAN SKY; uważa, że w

¹ COM(2015)0613.

ramach wspólnego przedsięwzięcia SHIFT2RAIL należy priorytetowo potraktować projekty dotyczące interoperacyjności oraz maksymalizować korzyści dla interoperacyjności w jednolitym europejskim obszarze kolejowym; uważa, że ważne jest, aby przydzielać środki finansowe, które umożliwią utrzymanie infrastruktury i przestrzeganie kryteriów jakości, aby zagwarantować lepszą ochronę konsumentów i bezpieczeństwo;

19. podkreśla konieczność precyzyjnego finansowania wdrażania poszczególnych elementów systemu SESAR w celu uruchomienia tych funkcji zarządzania ruchem lotniczym, które są uznawane za niezbędne dla poprawy skuteczności unijnego systemu zarządzania ruchem lotniczym;
20. apeluje do Komisji o przedstawienie wyników udanych projektów pilotażowych i działań przygotowawczych finansowanych w minionych latach z budżetu ogólnego Unii; w szczególności zwraca się do Komisji o przedstawienie stanu prac nad projektem pilotażowym dotyczącym czystszej przestrzeni kosmicznej dzięki deorbitacji i innowacyjnym materiałom dla sprzętu kosmicznego, aby zwiększyć skuteczność przyszłej wspólnej inicjatywy technologicznej w odniesieniu do sektora kosmicznego;
21. zachęca Komisję do podtrzymania priorytetu, jakim jest finansowanie środków bezpieczeństwa i ochrony we wszystkich środkach transportu, które to środki mogłyby mieć wpływ na przepływy pasażerów; zachęca Komisję do skupienia się na bezpieczeństwie narażonych na zagrożenie użytkowników dróg, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści; zachęca Komisję do wspierania inicjatyw, które mogłyby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, a tym samym przyczynić się do osiągnięcia strategicznego celu, jakim jest zmniejszenie do 2020 r. o połowę liczby ofiar śmiertelnych na europejskich drogach, a także liczby poważnych obrażeń; apeluje do Komisji o zwrócenie uwagi na znaczne różnice w jakości infrastruktury między regionami słabiej rozwiniętymi a pozostałą częścią Europy i wzywa do zwiększenia inwestycji w tych regionach;
22. podkreśla, że należy wspierać zrównoważoną turystykę i jednocześnie chronić jej źródła w ramach dziedzictwa przyrodniczego, kulturowego, historycznego i przemysłowego; podkreśla znaczenie przejścia na zrównoważoną turystykę, co wymaga lepszej koordynacji projektów z zakresu turystyki i infrastruktury; podkreśla, że promowanie sieci EuroVelo w połączeniu z siecią kolejową TEN-T oferuje interesujące korzyści dla gospodarki i środowiska, zwłaszcza dla małych i średnich przedsiębiorstw; podkreśla, że MŚP w sektorach transportu i turystyki mają trudności w dostosowaniu się do transformacji cyfrowej i potrzebują wsparcia; apeluje o zwiększenie finansowania w sektorze turystyki, w szczególności na rzecz MŚP i ich cyfryzacji; uważa, że należy wyasygnować środki na obszary górskie, wiejskie, przybrzeżne, wyspiarskie i oddalone, aby zapewnić dalszy rozwój turystyki na tych terenach;
23. jest przekonany, że nadal należy rozwijać wolny od barier dostęp do usług turystycznych dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się; wzywa Komisję do wspierania różnych możliwości finansowania działań zapewniających dostępność usług transportowych, środków transportu, infrastruktury i intermodalnych węzłów transportowych, a także dalszych działań podejmowanych w celu poprawy dostępności transportu dla osób niepełnosprawnych;

24. z zadowoleniem przyjmuje nową inicjatywę InterRail i uważa, że mogłaby ona umożliwić młodszemu pokoleniu doświadczenie wolności podróżowania w sposób przyjazny dla środowiska, a także apeluje o bezpośrednie ujęcie tego projektu, tak jak i innych projektów w dziedzinie turystyki, w specjalnej linii budżetowej, niezależnie od działu 1a, który dotyczy sektora transportu i innych sektorów ważnych z punktu widzenia konkurencyjności Unii i jej wzrostu gospodarczego; ponownie wzywa Komisję do przedłożenia odpowiednich wniosków w tym względzie;
25. zachęca Komisję do promowania rewitalizacji wygodnych europejskich pociągów nocnych jako zrównoważonej alternatywy dla przelotów na krótkich dystansach i długich podróży samochodem.

INFORMACJE O PRZYJĘCIU OPINII W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Data przyjęcia	31.8.2017
Wynik głosowania końcowego	+: 39 -: 1 0: 2
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Matt Carthy, Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Markus Ferber, Maria Grapini, Kateřina Konečná, Werner Kuhn, Franck Proust, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

39	+
ALDE	Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Evžen Tošenovský, Roberts Zile, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Matt Carthy, Kateřina Konečná
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Markus Ferber, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Franck Proust, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Wim van de Camp.
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Miltiadis Kyrkos, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, István Ujhelyi.
Verts/ALE	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Keith Taylor.

1	-
EFDD	Peter Lundgren

2	0
ECR	Jacqueline Foster
EFDD	Daniela Aiuto

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się