



2015/2347(INI)

21.4.2016

YTTRANDE

från utskottet för regional utveckling

till utskottet för transport och turism

över förbättring av transportinfrastrukturens anslutningar och tillgänglighet i
Central- och Östeuropa
(2015/2347(INI))

Föredragande av yttrande: Joachim Zeller

PA_NonLeg

FÖRSLAG

Utskottet för regional utveckling uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

1. Europaparlamentet anser att införandet av tematiska mål har haft ett positivt inflytande som incitament för medlemsstaterna att inrikta sin investeringspolitik på att bygga ut sin transportinfrastruktur. Parlamentet anser att förhandsvillkoren för utarbetandet av översiktsplaner för transport har hjälpt medlemsstaterna med prioriteringen av investeringarna på transportområdet. När kommissionen godkänner och medlemsstaterna planerar transportinfrastrukturen uppmanar parlamentet dem att verkligen se till att översiktsplanerna för transport och de investeringar från ESI-fonderna som går till transportsektorn i högre grad överensstämmer med kommissionens vitbok om transporter med avseende på de huvudsakliga målen. Parlamentet anser att de ansvariga avdelningarna vid kommissionen bör utvärdera översiktsplanerna och se till att de följs upp, särskilt i syfte att se till att de ingår i en övergripande strategi för hållbar rörlighet och utsläppsminskning inom transportsektorn.
2. Europaparlamentet uppmanar med eftertryck medlemsstaterna i Central- och Östeuropa att sörja för samordning och synergi mellan de befintliga europeiska struktur- och investeringsfonderna (ESI-fonderna), Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), Horisont 2020, Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi) och medel från EIB och EBRD när projekt genomförs som syftar till att förbättra transportinfrastrukturens anslutningar och tillgänglighet i regionen. Parlamentet påminner om att 11 305 500 000 euro överfördes från Sammanhållningsfonden till FSE för investeringar i transportsektorn i de medlemsstater som får stöd från Sammanhållningsfonden. Parlamentet understryker, särskilt med tanke på den nuvarande utnyttjandegraden, att användningen av alla de medel som redan finns tillgängliga bör ges företräde framför investeringar från tredje part om sådana investeringar snarare styrs av politiska överväganden än av affärsintressen. Parlamentet ser gärna att man utnyttjar den potential som finns i europeiska privata investeringar i järnvägssektorn, eftersom sådana skulle kunna bidra till en högre utnyttjandegrad och bättre kvalitet på transporttjänsterna.
3. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att gå mot ett mer effektivt utnyttjande av bidrag i kombination med finansieringsinstrument för inkomstbringande större projekt finansierade genom ESI-fonderna.
4. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna i Central- och Östeuropa att garantera en hög grad av öppenhet och en noggrann granskning när det gäller hur dessa medel används, och att så snart som möjligt offentliggöra uppgifter om hur de fördelas.
5. Europaparlamentet betonar att ESI-fonderna kan användas för att upprätta förbindelser som saknas i gränsområdena i Central- och Östeuropa och för att stärka den befintliga infrastrukturen, i syfte att garantera fullständigt tillträde till den inre marknaden och skapa ännu bättre förutsättningar för ekonomisk tillväxt. Eftersom transport är nyckeln till regional utveckling, betonar parlamentet i detta sammanhang att bra och lämpligt finansierad lokal infrastruktur är en grundläggande och oumbärlig förutsättning för ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Parlamentet påminner om att prioritet bör ges åt gränsöverskridande projekt som hänför sig både till stomnätsskorridorerna i det

transeuropeiska nätet (TEN) i regionen och till de förbindelser som saknas, i syfte att bygga bort flaskhalsar och investera för att koppla samman olika transportsätt på ett mer effektivt sätt. I detta sammanhang anser parlamentet att fortsatta insatser bör göras för att införa gemensamma normer för infrastruktur, särskilt för järnvägen, så att målet om en effektiv driftskompatibilitet i hela Europa ska kunna nås snabbare. Parlamentet betonar dessutom behovet av mer storskalig användning av och sammankoppling mellan kombinerade transportslag, i synnerhet vad gäller godstransport på väg och järnväg.

6. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att rationalisera och förenkla upphandlingsförfarandena, ta fram riktlinjer för offentlig-privata partnerskap, se till att det finns ett fungerande ramverk för statliga stöd och att förenkla tillståndsförfarandena så att det blir enklare att genomföra transportprojekt, särskilt gränsöverskridande sådana.
7. Europaparlamentet betonar att det behövs en satsning på nord-sydliga transportkorridorer, såsom vägen Via Carpathia, bland annat för att sammanbinda norra och södra Östeuropa. Detta skulle dessutom förebygga ökade regionala skillnader. Parlamentet välkomnar kommissionens arbete med att utöka det transeuropeiska transportnätet till kandidatländerna på västra Balkan, eftersom man därmed minskar deras infrastrukturbrister och får bort flaskhalsarna mot medlemsstaterna och andra hinder som är kopplade till en framtida utvidgning av Schengenområdet. Parlamentet uppmanar med eftertryck kommissionen att överväga denna framgångsrika modell även när det gäller länderna i det östliga partnerskapet. Parlamentet betonar särskilt vikten av att man moderniserar och rustar järnvägsinfrastrukturen/järnvägsnätet så att sådana potentiella hinder kan övervinnas, vilket skulle gynna hela Central- och Östeuropa. Parlamentet påpekar att ovannämnda insatser kan bidra till den ekonomiska utvecklingen i de berörda länderna genom att ny verksamhet och nya sysselsättningsmöjligheter skapas i små och medelstora företag, handelsutbytet gynnas och vetenskap, forskning och innovativ teknik främjas.
8. Europaparlamentet uppmanar regionerna och medlemsstaterna att vidta, eller fortsätta med, åtgärder för att skapa transportalternativ som är mer miljövänliga. Parlamentet ser gärna att man utnyttjar ESI-fonderna för projekt som syftar till att öka efterfrågan på kollektivtrafik och mer hållbara transportalternativ, till exempel att man gör det enklare att köpa biljetter för gränsöverskridande resor och investerar i system med laddningsstationer.
9. Europaparlamentet understryker behovet av att öka investeringarna för bättre kvalitet på järnvägen så att den blir ett mer attraktivt alternativ för både person- och godstransporter och för att öka utnyttjandet av den.
10. Europaparlamentet noterar att Central- och Östeuropa har en betydande utvecklingspotential när det gäller regionens inre vattenvägar och även dess flod- och kustområden. Parlamentet anser att denna potential endast kan utnyttjas om man respekterar EU:s regelverk om skyddet av miljö, biologisk mångfald och vatten och att en starkare betoning på utnyttjandet av hamnar och järnvägar skulle kunna främja målet att förbättra de multimodala transporterna i regionen. Parlamentet betonar i detta sammanhang att det är viktigt och nödvändigt att utnyttja den kapacitet för transport på inre vattenvägar som Rhen–Main–Donau-korridoren erbjuder och att ansluta järnvägsnätet till korridoren mellan Nordsjön och Östersjön, eftersom detta är huvudförbindelsen mellan

östra och västra Europa. Dessutom skulle förbindelserna mellan Oder, Elbe och Donau kunna ha en positiv effekt på transport- och kommunikationskapaciteten i hela regionen längs den nord-sydliga axeln.

11. Europaparlamentet påpekar att en förbättring av transportinfrastrukturens anslutningar och tillgänglighet i Central- och Östeuropa är ett sätt att uppnå sammanhållningspolitikens mål, särskilt för att skapa en önskvärd ekonomisk utveckling i gränsområden.
12. Europaparlamentet uppmärksammar med eftertryck kommissionen på dess åtagande i 2011 års vitbok om transport fram till 2020, i vilken den antog en färdplan med 40 konkreta initiativ för att utveckla ett konkurrenskraftigt och hållbart europeiskt transportsystem. Parlamentet påminner om att ett av de långsiktiga målen är att flytta över 30 procent av vägtransporterna på en sträcka längre än 300 km till järnväg eller sjötransporter fram till 2030 och mer än 50 procent av sådana transporter fram till 2050, vilket avsevärt skulle avlasta även transportererna i Central- och Östeuropa.
13. Europaparlamentet rekommenderar starkt att man bättre utnyttjar de befintliga politiska åtgärderna och instrumenten för regionalt samarbete, till exempel det europeiska territoriella samarbetet, Interreg och framför allt de europeiska grupperingarna för territoriellt samarbete (EGTS), för att utarbeta och genomföra gemensamma projekt som utformats för att förbättra de gränsöverskridande transportererna mellan regioner och få bort flaskhalsar. Parlamentet uppmanar med eftertryck medlemsstaterna att stödja sådana lösningar på lokal och regional nivå, påskynda färdigställandet av förbindelser mellan järnvägsnäten i gränsområden, se till så att EU-medlen används på ett sätt som är förenligt med de övergripande målen, bland annat när det gäller sådant som förbättring av järnvägen, samtrafik och driftskompatibilitet, och engagera lokala och andra aktörer som en del i en insynsvänlig process. Parlamentet anser att makroregionala strategier, liknande dem för Donauområdet, Östersjöområdet, den adriatisk-joniska regionen och Alpregionen, bör användas för att driva på transnationella infrastrukturprojekt och förberedelser för potentiella nya makroregionala strategier i Central- och Östeuropa, till exempel strategin för Karpatregionen.
14. Europaparlamentet påminner om att ESI-fonderna även skulle kunna användas för att öka de förmedlande organens och stödmottagarnas administrativa kapacitet, eftersom EU:s stöd för investeringar på transportområdet i regionen annars skulle kunna undergrävas. Parlamentet noterar att särskilt stödmekanismen Jaspers hittills har visat sig vara värdefull i detta sammanhang och man därför borde överväga en mer permanent, institutionell struktur för denna mekanism och inte enbart fortsätta användningen av den i dess nuvarande form. Parlamentet betonar att det tekniska stöd som erbjuds genom Europeiska centrumet för investeringsrådgivning bör kunna hjälpa offentliga och privata initiativtagare till projekt att skapa en kontinuerlig ström av genomtänkta och välstrukturerade projekt som gör att man kan dra nytta av finansieringsinstrumenten under lång tid. Parlamentet påminner om att de europeiska samordnarna för stamnätskorridorer visserligen har politiskt mandat, men otillräcklig administrativ kapacitet. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att vidta åtgärder för att effektivisera den offentliga förvaltningen av sådana medel så att onödig byråkrati kan undvikas.
15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och Europeiska investeringsbanken att förbättra sitt samarbete och samordna sina insatser för att se till att alla berörda aktörer

konsulteras när det gäller finansiering av transportinfrastruktur, utbyte av bästa praxis, främjande av finansieringsinstrument och tidig kartläggning av potentiella projekt samt att regelbundet informera Europaparlamentet om detta. Parlamentet betonar med eftertryck att alla åtgärder i samband med projekt för förbättring av transportinfrastrukturens anslutningar och tillgänglighet bör vidtas så skyndsamt som möjligt.

16. Europaparlamentet understryker att alla insatser på transportområdet i Central- och Östeuropa bör göras på ett prestations- och resultatriktat sätt och vara inriktade på att finna ekonomiskt fördelaktiga transportlösningar med hänsyn till miljön och på underhåll av den befintliga infrastrukturen, eftersom denna region skulle ha särskilt mycket att vinna på en väl avvägd samordning av ovannämnda finansiering, inte minst när det gäller skyddet av strategiska EU-intressen.
17. Europaparlamentet betonar vikten av att utveckla ett bättre fungerande system med mer regelbundna förbindelser för flygtrafik mellan mindre medlemsstater i EU:s utkanter och större, mer centralt belägna städer. Parlamentet påpekar att det nuvarande flygtrafiksystemet inte fungerar bra, eftersom förbindelserna ofta är tidskrävande och inte går regelbundet.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I DET RÅDGIVANDE UTSKOTTET

Antagande	19.4.2016
Slutomröstning: resultat	+: 33 -: 3 0: 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Pascal Arimont, Franc Bogovič, Victor Boștinaru, Mercedes Bresso, Andrea Cozzolino, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Krzysztof Hetman, Ivan Jakovčić, Constanze Krehl, Sławomir Kłosowski, Andrew Lewer, Louis-Joseph Manscour, Iskra Mihaylova, Jens Nilsson, Andrey Novakov, Konstantinos Papadakis, Mirosław Piotrowski, Stanislav Polčák, Julia Reid, Monika Smolková, Ruža Tomašić, Ramón Luis Valcárcel Siso, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Derek Vaughan, Kerstin Westphal
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Daniel Buda, Salvatore Cicu, Viorica Dăncilă, Andor Deli, Ivana Maletić, Maurice Ponga, Davor Škrlec