

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Utskottet för transport och turism

2004/2001(BUD)

6.9.2004

YTTRANDE

från utskottet för transport och turism

till budgetutskottet

över förslaget till Europeiska unionens allmänna budget för budgetåret 2005
(C6-0300/2004 - 2004/2001(BUD))

Avsnitt III - Kommissionen

Föredragande: Mathieu Grosch

PA_Leg

KORTFATTAD MOTIVERING

Inledning och översikt

Budgetförfarandet för 2005 kännetecknas av det faktum att det är det första hela budgetår då EU har 25 medlemsstater. Delvis som en följd av detta har de totala beloppen i det preliminära budgetförslaget (PBF) ökat, även för land-, luft-, och sjötransport. Generellt sett ökar betalningsbemyndigandena mer än åtagandebemyndigandena, även om detta inte så tydligt framgår när det gäller land-, luft-, och sjötransport.

För större delen av transportutgifterna för att främja utveckling av de transeuropeiska näten har det faktiskt skett en viss minskning av anslagen jämfört med 2004, både i fråga om åtagandebemyndiganden och betalningsbemyndiganden.

Förändringarna i det mönster som gäller transportrelaterade utgifter bör ställas mot den övergripande utvecklingen av föreslagna budgetutgifter. För budgetförslaget i dess helhet ökar betalningsbemyndigandena med 9,7 procent, vilket innebär totala utgifter på 109,5 miljarder euro. Åtagandebemyndigandena för den totala budgeten ligger på 117,2 miljarder, en ökning med 5,2 procent. Betalningsbemyndigandena för land-, luft-, och sjötransport ökar med 42,6 procent i det utvidgade EU till 105,8 miljoner euro, och åtagandebemyndigandena ökar med 41,9 procent till 127,4 miljoner euro. Men för de transeuropeiska transportnäten som inriktas på infrastrukturåtgärder skärs betalningsbemyndiganden ned med 5 procent till 670 miljoner euro och åtagandebemyndigandena med 1,5 procent till 661,4 miljoner euro.

När man lägger samman de utgifter som syftar till att främja utveckling av de transeuropeiska näten och de som avser land-, luft-, och sjötransport, ser man en liten ökning på 5,9 procent för åtagandebemyndiganden och en ökning på strax över en procent för betalningsbemyndiganden.

Land-, luft-, och sjötransport

I det preliminära budgetförslaget föreslås rejäla ökningsar för säkerhetsbyråerna för flyg, sjötransport och järnväg. Detta återspeglar det faktum att byråerna nu kommit igång med sin verksamhet. För den europeiska byrån för luftfartssäkerhet kommer utgifterna nästan att dubbleras 2005. Utgifterna för den europeiska sjösäkerhetsbyrån kommer nästan att tredubblas och den europeiska järnvägsbyrån för säkerhet och driftskompatibilitet kommer att få 13,67 miljoner euro under sitt första verksamhetsår. Utgifterna till Marco Polo-programmet för att främja alternativ till internationella transporter på väg ökar med 10 procent, samtidigt som åtagandebemyndigandena för denna budgetpost ökar med nästan 50 procent till 29,9 miljoner euro. De totala utgifterna för transportsäkerhet ökar något, det vill säga till 16,3 miljoner euro, och utgifterna för hållbar rörlighet ökar till 9,5 miljoner euro.

När det gäller den europeiska byrån för luftfartssäkerhet kan det noteras att EU-finansieringen visserligen ökar, men att EU ändå inte står för största delen av finansieringen. Inkomster av tjänster är den största finansieringskällan och de kommer att öka från 5,2 miljoner euro 2004 till 39,57 miljoner euro 2005.

Även om anslagen till den europeiska sjösäkerhetsbyrån har ökat undrar jag som föredragande om de resurser som föreslås för 2005 verkligen är tillräckliga för att hjälpa till att skydda den marina miljön och kusterna i Europa. Byrån har nya uppgifter och det är inte helt säkert att det tagits någon hänsyn i budgeten till dessa uppgifter. En annan aspekt är byråernas ansvar att tillhandahålla föroreningsbekämpande fartyg i fyra nyckelområden till sjöss (Östersjön, Medelhavet, Engelska kanalen och Atlantkusten) för att komplettera medlemsstaternas insatser.

När det gäller politiken för hållbar rörlighet och mer i detalj passagerarnas rättigheter är jag som föredragande förbryllad över att se att åtagandebemyndigandena i det utvidgade EU minskar på dessa båda områden. Den tanke som ligger närmast till hands är ju att det på dessa områden behövs mer information, reklam och samordning, snarare än mindre.

Transeuropeiska nät

År 2003 antogs en uppdatering av gemenskapens riktlinjer för utvecklingen av de transeuropeiska näten och listan över projekt reviderades 2004. Ändå minskar både åtagandebemyndiganden och betalningsbemyndiganden från 2004 om man jämför med det preliminära budgetförslaget. I väntan på ytterligare diskussion om detta skulle jag som föredragande vilja föreslå ändringar för att återföra båda dessa slags bemyndiganden till den nivå de låg på 2004.

Förslag till ändringar

Som föredragande har jag pekat på vissa aspekter i det preliminära budgetförslaget, som jag anser kan bli föremål för ändringar efter förslag från utskottet. Förslag till ändringar som återger dessa aspekter bifogas. Det är frågan om inledande anvisningar som kan ändras. **Utskottet har naturligtvis rätt att föreslå eller dra tillbaka ändringar mot bakgrund av rådets första behandling av budgeten och antagande av budgetförslaget fredagen den 16 juli, inte minst när det gäller att återinföra belopp som rådet minskat, så att de motsvarar de belopp som föreslogs i det preliminära budgetförslaget.**

Alla dessa ändringar ligger inom den ram som ges i budgetplanen för 2005.

