

EVROPSKI PARLAMENT

2004



2009

Odbor za promet in turizem

2006/2086(INI)

4.4.2006

MNENJE

Odbora za promet in turizem

za Odbor za regionalni razvoj

o kohezijski politiki za podporo rasti in novim delovnim mestom: Strateške smernice Skupnosti, 2007–2013
(2006/2086(INI))

Pripravljavec osnutka: Zsolt László Becsey

PA_NonLeg

PREDLOGI

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za regionalni razvoj, kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje predloge:

1. pozdravlja sporočilo Komisije kot prvi ukrep pri določanju strateških smernic za kohezijsko politiko za podporo rasti in novim delovnim mestom.
2. v tem smislu ugotavlja, da uravnotežene konkurenčnosti in policentričnega razvoja prostora Skupnosti, ki morata voditi k večji teritorialni koheziji in se odražata v treh prednostnih nalogah, ki jih določa Komisija, tj. izboljšanju ekonomske privlačnosti držav članic, regij in mest na trajnostni način, spodbujanju inovacij, podjetništva in ekonomije znanja ter ustvarjanju več in boljših delovnih mest, ni mogoče doseči brez učinkovitega, integriranega in trajnostnega prometnega sistema, katerega vzpostavitvi je treba nameniti znatnejšo finančno podporo Skupnosti ter jo podpreti z ustreznimi stopnjami naložb in razvijati v okviru lizbonske strategije.
3. se zato strinja, da je treba dati prednost 30 projektom evropskega interesa, ki so v državah članicah in regijah, upravičenih v skladu s konvergenčnim merilom, in nasprotuje vsakemu poskusu zmanjšanja števila prednostnih projektov. Vendar obžaluje, da so stopnje naložb EU v prometna omrežja, ki jih predlaga Svet za obdobje 2007 do 2013, v celoti neprimerne za doseganje izboljšanih infrastruktur in posledične konvergence, in ocenjuje, da jih je zato treba okrepiti. Prav tako vztraja, da morajo priključne ceste za projekte vseevropskih omrežij prejeti podporo vseh finančnih instrumentov kohezijske politike, če morajo projekti vseevropskih omrežij uspeti.
4. priznava pomembnost čezmejnih projektov in transnacionalnega sodelovanja za povečanje transnacionalne integracije, interoperabilnosti in kohezije, ki jih je treba spodbuditi s finančno pomočjo, da bi se izognili železniškim linijam ali cestam, ki se končajo znotraj državnih meja, ter pomembnost čezmejnih projektov, ki prispevajo k odstranjevanju ovir, ki jih predstavljajo naravne meje (Alpe in Pireneji), so naklonjeni medmodalnemu prenosu s ceste na železnico in ponujajo rešitve problemov v zvezi s preobremenitvijo in varnostjo, še posebej, ko gre za prevoz blaga.
5. poziva EU in nacionalne organe, da ne spregledajo, koliko lahko prispevajo celinske plovne poti.
6. se strinja s Komisijo, da je pri izbiri projekta treba uporabiti merilo donosnosti naložbe ob popolnem upoštevanju lokalnih in regionalnih ravni gospodarske dejavnosti in obstoječih strukturnih predpisov; v tem smislu priznava, da so naložbe javno-zasebnih partnerstev mogoče le, kadar ravni gospodarske dejavnosti že zagotavljajo tržno donosnost naložbe in kjer ta partnerstva, zasnovana pregledno, tudi upoštevajo načelo ekonomske donosnosti v skladu s strategijama iz Lizbone in Göteborga.
7. poudarja pomembnost podpore strukturnih in kohezijskih skladov in za mestni in primestni promet, vključno s prometnimi sistemi ali ponovnimi naložbami v obstoječe sisteme, kot so tramvaji, primestne železnice, integrirani sistemi in vozni park, ki s tem, ko na trajnostni način spodbuja gospodarsko dejavnost, pomembno prispeva k reševanju

socialnih in okoljskih težav na mestnih območjih. Meni, da morajo biti za doseganje tega strateškega cilja „mestna območja“ opredeljena v uredbi o skladih.

8. ugotavlja tudi pomembnost trajnostnega turizma za veliko regij, vključno s podeželskimi regijami, ter poudarja potrebo po celostnem in finančno ustrezno podprtem pristopu k javnemu prevozu zlasti za podeželske, notranje, oddaljene in najbolj oddaljene regije, da lahko izkusijo koristi kohezijske politike; ugotavlja tudi pomembno vlogo regionalnih železnic in regionalnih letališč za ta uspeh;
9. poudarja potrebo po okrepitvi posebnih ukrepov, že sprejetih na podlagi člena 299(2) Pogodbe ES, s katerimi bi ublažili škodljive učinke omejitev, značilnih za najbolj oddaljene regije, zlasti v zvezi s "pomorskimi avtocestami", ter drugih ukrepov, povezanih s prevozom med najbolj oddaljenimi regijami in evropsko celino, katerih cilj je zmanjšanje dodatnih stroškov, ki jih omenjene regije imajo zaradi svoje zemljepisne lege.

OBRAZLOŽITEV

Sedanje ozadje kohezijske politike

Odločba, ki jo je Evropski svet sprejel dne 15. decembra 2005, če je nespremenjena, bo pomenila, da bo znesek, ki je na voljo za vseevropsko prometno omrežje (TEN-T), zmanjšan z 20 milijard EUR, ki jih je zahtevala Komisija, na približno 6 milijard EUR za obdobje 2007–2013. To je pomembno za obravnavanje kohezijske politike, ker se bodo sedanje velike neporavnane obveznosti v projektih poslabšale, če se to zmanjšanje izvede ob upoštevanju, da ta javno-zasebna partnerstva (JZP) ne morejo izboljšati vseh izpadov v financiranju. Kar zadeva kohezijo, je kupna moč novih držav članic sorazmerno slaba, kar otežuje in zapleta javno-zasebna partnerstva ter druge dogovore.

Nove možnosti financiranja s strani Evropske investicijske banke in Evropskega investicijskega sklada ter tudi morebitne ureditve jamstva bi bile dobrodošle, če so pogoji za naložbo v razvitejše države članice in kohezijske države resnično ugodni.

Primerjava EU 15 in EU 10

Obstaja obžalovanja vredno neravnotežje med starimi in novimi državami članicami pri uporabi TEN-T. Nove države članice do lanskega poletja niso uporabile nobenega denarja TEN-T, razen pripravljanih stroškov. V vseh novih državah članicah obstaja zelo malo projektov TEN-T, obstoječe projekte pa so v veliki meri financira kohezijski sklad.

Niti določbe nove predlagane uredbe o ravneh finančne pomoči za vsak projekt ne bodo dovolj, da se ustavi večanje neporavnanih obveznosti projektov v novih državah članicah. To omogoča nadaljnje poudarjanje pomembnosti priključnih cest v novih državah članicah pri doseganju kohezijskih ciljev. Razen tega je treba preučiti stične točke med različnimi projekti vseevropskih omrežij (TEN-T, energija in telekomunikacija), da se opredeli, kje so možnosti sodelovanja, na primer povezanost med prometom po celinskih plovni poteh, pomorskimi pristanišči in dobavitelji energetskih omrežij.

Javna storitev in možnosti financiranja

Javno storitev je treba vzdrževati in razvijati ter ponovno preučiti njen prispevek k različnim vidikom kohezijske politike, kar počne Odbor za promet in turizem v smislu poročila našega sodelavca Erika Meijerja.

Kot je v poročilu navedel naš sodelavec Markus Ferber v zvezi s poštnimi storitvami, torej tudi javnim prometom, še drži, da je bil „preverjen in preskušen finančni instrument za splošne storitve v državah članicah v preteklosti rezerviran sektor in je bilo malo izkušenj z drugimi finančnimi modeli“. Zato mora Komisija takšne modele natančno preučiti.

Stvarno ravnotežje med načini

Treba je okrepiti mestni, in tudi primestni promet na oddaljenih območjih z majhnimi vasmi, zaradi njegove prevladujoče vloge pri pomoči teritorialni in socialni koheziji ob prispevanju k razvoju in uporabi okolju prijaznih infrastruktur.

Razen tega mora Komisija v smislu izvajanja kohezijske politike več pozornosti nameniti osnovni prometni infrastrukturi, zlasti celinskim plovnim potem in železnici. V zvezi z železnico je treba posebno poudariti železniško infrastrukturo in vozni park, v novih državah članicah pa se izdatki za vozni park ne smejo obravnavati kot strošek poslovanja.

Prednostne naloge

Spodbujanje konkurenčnosti pri razvoju prometnih omrežij mora biti osnovno pravilo, vendar to vključuje ustrezno upoštevanje razlik med starimi in novimi državami članicami.

Obravnavanje železnice kot glavne in skupne prednostne naloge bi bilo zmotno, ker so v novih državah članicah ustrezne neopornane obveznosti v razvoju cest precej večje kot v železnici.

Čezmejne projekte je treba obravnavati kot veliko prednostno nalogo, posebno glede na širitev in nove sosedске politike v EU; čezmejni projekti imajo neprecenljivo vlogo pri zaključitvi razvoja prometnega omrežja.

Vseeno je 50-odstotno financiranje projekta EU za TEN-T prenizko. Za čezmejne projekte bi morale dosegati 70–80 %. Upoštevati je treba, da so vse nove države članice tranzitne države.

Pri razvoju prometa, povezanega s kohezijo, mora obstajati sodelovanje med različnimi politikami Skupnosti, kot je razvoj podeželja, SKP in obdavčitev; v zvezi s tem je treba dati posebne davčne olajšave za uporabo biodizla, zlasti glede na ukrajinsko krizo v zvezi s plinom. Infrastrukturni razvoj lahko prav tako podpira nadomestna sredstva in metode oskrbe z energijo (npr. utekočinjeni zemeljski plin).

Z regionalnega vidika je treba podpirati regionalna letališča v novih državah članicah, ker so cestne in železniške infrastrukture v več regijah teh držav tako nerazvite, da so regionalna letališča bistvena. Delujejo lahko kot gonilna sila za razvoj celotnega regionalnega prometnega omrežja; v zvezi s tem je treba podpreti pozitivni vpliv na lokalni, nacionalni in čezmejni turizem.

POSTOPEK

Naslov	Kohezijska politika za podporo rasti in novim delovnim mestom: Strateške smernice Skupnosti, 2007–2013	
Št. postopka	KOM(2005)0299 – 2006/2086(INI)	
Pristojni odbor	REGI	
Mnenje pripravil Datum razglasitve na zasedanju	TRAN	
Okrepljeno sodelovanje – datum razglasitve na zasedanju		
Pripravljavec/-ka mnenja Datum imenovanja	Zsolt László Becsey 30.8.2005	
Nadomeščeni/-a pripravljavec/-ka mnenja		
Obravnava v odboru	21.2.2006	21.3.2006
Datum sprejetja	21.3.2006	
Izid končnega glasovanja	+: 34 -: 2 0: 0	
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Ioannis Kasoulides, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Michael Henry Nattrass, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool	
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	Zsolt László Becsey, Guy Bono, Nathalie Griesbeck, Anne E. Jensen, Jelko Kacin, Sepp Kusstatscher, Francesco Musotto, Vladimír Remek, Luis Yañez-Barnuevo García	
Namestniki (člen 178(2)), navzoči pri končnem glasovanju		
Pripombe (na voljo samo v enem jeziku)		