



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru transport și turism*

---

**2010/2211(INI)**

26.1.2011

## **AVIZ**

al Comisiei pentru transport și turism

destinat Comisiei speciale privind provocările politice și resursele bugetare pentru o Uniune Europeană sustenabilă după 2013

referitor la provocările politice și resursele bugetare pentru o Uniune Europeană sustenabilă după 2013  
(2010/2211(INI))

Raportor pentru aviz: Brian Simpson

PA\_NonLeg

## SUGESTII

Comisia pentru transport și turism recomandă Comisiei speciale privind provocările politice și resursele bugetare pentru o Uniune Europeană sustenabilă după 2013, competentă în fond, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

### Introducere

1. amintește că transporturile stau la baza activității economice și sociale din Europa, că sectorul transporturilor reprezintă 4,6% din PIB-ul Uniunii Europene, aici lucrând 9,2 milioane de persoane, și că, pe lângă faptul că facilitează comunicarea între oameni și comunități și pune la dispoziție rețeaua care permite creșterea comerțului intraeuropean, iar apoi finalizarea pieței interne, acest sector este important în ceea ce privește posibila sa contribuție la asigurarea coeziunii sociale, economice și teritoriale, la impulsivitatea ocupării forței de muncă și la consolidarea sectorului turismului, precum și contribuția pe care o poate avea un sistem eficient și fiabil de transport la reducerea accidentelor, a emisiilor de carbon, a dependenței de petrol, a poluării și a aglomerărilor din trafic;
2. ia act de importanța sectorului transporturilor în cadrul politicii industriale a UE în ceea ce privește atât contribuția acestuia la produsul intern brut, cât și crearea de locuri de muncă; consideră, în plus, că Uniunea Europeană este liderul industrial în ceea ce privește tehnologia în domeniul transporturilor (industria aeronautică, transportul feroviar de mare viteză, sisteme inteligente de gestionare a transporturilor, sisteme avansate de control, siguranță și interoperabilitate, ERTMS, SESAR, inginerie de infrastructură sigură și durabilă etc.) și că UE ar trebui, prin urmare, să adopte un cadru financiar care să îi permită să își mențină și să își consolideze poziția de lider în acest sector industrial; este de părere că următoarea perioadă de finanțare ar trebui să permită sectorului transporturilor din UE să își consolideze poziția de lider în ceea ce privește tehnologiile ecologice, sigure și inteligente care contribuie la continuarea dezvoltării economice și la creșterea gradului de coeziune economică și socială;
3. consideră că este evident că, din punctul de vedere al modificărilor politicilor și al resurselor bugetare pentru perioada de după 2013, aproape toate obiectivele adoptate ale UE, exprimate în legătură cu Europa 2010 sau în alte cadre, depind de un sector al transporturilor eficient, sustenabil, acceptabil din punct de vedere al protecției mediului și accesibil;
4. observă că prin Strategia UE 2020 se urmărește realizarea unei creșteri inteligente, sustenabile și incluzive prin cunoaștere și inovare, prin eficiență energetică capabilă să creeze o economie ecologică și totuși competitivă și prin promovarea coeziunii teritoriale și sociale ca orientări transversale legate în mod direct de susținerea sectorului transporturilor și a sectorului turismului;
5. insistă asupra faptului că, mai ales dintr-o perspectivă a eficienței financiare, necesitatea asigurării unei valori adăugate reale pe baza cheltuielilor bugetare ale UE legate de aspectele privind politica în domeniul transporturilor prezintă o importanță esențială; observă că, pe de-o parte, trebuie evitată dublarea sau mutarea investițiilor și a cheltuielilor care sunt efectuate mai bine la nivel național și regional, iar, pe de altă parte,

este vital să nu se rateze șansele de facilitare a creșterii sustenabile pe care le poate oferi numai valoarea adăugată adusă de cheltuielile UE în domeniul transporturilor la nivel național, regional și transfrontalier;

6. subliniază rolul esențial al agențiilor în integrarea sistemelor de transport în ceea ce privește securitatea, interoperabilitatea și funcționarea; își exprimă preocuparea cu privire la discrepanța din ce în ce mai mare dintre responsabilitățile acestora și resursele bugetare alocate lor;
7. susține punctul de vedere al Comisiei conform căruia infrastructura transfrontalieră reprezintă unul dintre cele mai bune exemple de domenii în care UE poate elimina diferențele și înregistra rezultate mai bune; consideră că asistența financiară specifică la nivelul UE poate contribui la demararea altor proiecte importante, care au adesea un potențial comercial pe termen lung ridicat; observă că unele țări lansează în prezent inițiative importante și ambițioase de investiții în infrastructură, că menținerea competitivității denotă faptul că Europa este deosebit de interesată din punct de vedere strategic să aibă o infrastructură eficientă, cu scopul de a pune bazele unei creșteri economice pe termen lung, și că rezultatul ar fi o rețea europeană de transport de bază care să asigure un sector al transporturilor mai eficient din punct de vedere energetic, ceea ce ar include transferul fluxurilor de mărfuri și de pasageri către moduri de transport mai sustenabile și mai accesibile; observă că această asistență trebuie să fie orientată către necesitățile-cheie – eliminarea blocajelor de pe axele transeuropene strategice, încurajarea extinderii acestora și realizarea de conexiuni transfrontaliere și intermodale;
8. luând în considerare avantajele oferite de transportul naval în cadrul rețelei integrate de râuri și canale din Europa și având în vedere că UE are peste 37 000 de km de căi navigabile care conectează sute de orașe și regiuni industriale și că 20 din cele 27 de state membre au căi navigabile interioare, solicităm Comisiei și statelor membre să aibă în vedere dezvoltarea unei politici integrate a UE privind căile navigabile interioare și aceasta să fie susținută corespunzător prin bugetele UE și ale statelor membre;
9. având în vedere potențialul de generare de noi locuri de muncă oferit de transportul eco-eficient, subliniază necesitatea susținerii, prin politicile și instrumentele financiare ale UE, a dezvoltării infrastructurii necesare pentru vehiculele electrice precum și integrarea acestora în cadrul unei rețele energetice inteligente paneuropene care să fie în măsură să utilizeze și energia produsă pe plan local din surse de energie regenerabilă;

## **Rețelele transeuropene**

10. atrage atenția în mod deosebit asupra valorii adăugate aduse de Rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), ale cărei proiecte prioritare sunt toate de natură transnațională și a căror valoare adăugată este deosebit de clară în contextul dezvoltării unei rețele de transport eficiente, multimodale și vaste în UE și al soluționării problemei legate de lipsa accesibilității și de interoperabilitatea scăzută între diverse părți ale UE, inclusiv conexiunea hinterlandului cu porturile, în ceea ce privește secțiunile transfrontaliere ale proiectelor și efectul de levier pe care îl au investițiile UE în încurajarea finanțării private și publice ale proiectelor strategice;

11. reamintește că necesitățile de finanțare pentru proiectele legate de TEN-T pentru perioada 1996-2020 se ridică la o valoare estimată de 900 de miliarde de euro, din care mai trebuie finanțate 500 de miliarde de euro, și la 395 de miliarde de euro pentru cele 30 de proiecte prioritare actuale legate de TEN-T, din care mai trebuie finanțate 270 de miliarde de euro;
12. observă, în acest context, că, în ceea ce privește proiectele prioritare legate de TEN-T, cu excepția proiectului Galileo, o sumă totală a cheltuielilor UE de 47,4 miliarde de euro (30,8%) implică investiții de 106,6 miliarde de euro provenind din alte surse pentru aceleași proiecte pentru perioada perspectivei financiare actuale și că cifrele echivalente globale pentru rețeaua TEN-T se ridică la 105 miliarde de euro (27%) și la 285 de miliarde de euro (73%);
13. amintește că principalele surse de finanțare a rețelei TEN-T sunt statele membre, regiunile și Uniunea, ultima contribuind prin bugetul alocat acestei rețele și prin fondurile de coeziune și structurale, că, în perioada bugetară actuală (2007 – 2013), 15% din investițiile necesare finalizării activităților care trebuiau să aibă loc în această perioadă de timp provin din finanțări și că, deoarece costurile de realizare a proiectelor de infrastructură importante vor crește probabil, pachetul global alocat investițiilor în domeniul transporturilor în cadrul financiar multianual (CFM) de după 2014 va fi esențial pentru implementarea TEN-T;
14. observă, mai ales, că, în contextul Strategiei Europa 2020, care se concentrează pe creștere inteligentă, sustenabilă și incluzivă, în legătură cu TEN-T se prevăd următoarele:
  - ...,„mobilizarea instrumentelor financiare ale UE (între altele TEN) ca parte a unei strategii solide de finanțare, care îmbină finanțarea UE cu finanțarea publică și privată națională”;
  - ...,„accelerarea punerii în aplicare a unor proiecte strategice cu o valoare adăugată ridicată pentru Europa în vederea eliminării principalelor blocaje, în special în secțiunile transfrontaliere și nodurile intermodale (orașe, porturi, platforme logistice)”;
15. solicită, prin urmare, creșterea fondurilor globale, precum și o coordonare sporită între fondurile destinate TEN-T și fondurile de coeziune pentru proiecte în domeniul transporturilor (în prezent 23,7% din resursele destinate coeziunii) și ca alocarea acestei sume din fondul de coeziune să depindă de respectarea principiilor generale ale politicii europene în domeniul transporturilor, iar finanțarea TEN-T să fie condiționată de concentrarea fondurilor naționale asupra rețelei TEN-T de bază, precum și de aplicarea sistematică a instrumentelor Directivei 2008/96/CE pentru aceste rețele;
16. solicită dezvoltarea altor instrumente de finanțare pentru TEN-T, în special prin alocarea de resurse proprii provenite din activități de transport (alocare), utilizarea instrumentelor specifice BEI și îmbunătățirea mecanismelor privind PPP, precum și a ajutoarelor acordate pentru ingineria acestor mecanisme;
17. consideră că veniturile provenind din internalizarea costurilor externe ar trebui alocate în mod special mobilității și ar trebui astfel să faciliteze încheierea de PPP, între altele în ceea ce privește proiecte din domeniul transporturilor;
18. subliniază că în cadrul noii perspective financiare ar trebui alocate în continuare fonduri de coeziune pentru proiecte din domeniul transporturilor, statele membre asumându-și

angajamente clare cu privire la cofinanțarea și implementarea proiectelor respective din domeniul transporturilor, că politica de coeziune este în continuare esențială pentru țările care depun eforturi pentru a întruni criteriile de convergență și că succesul implementării proiectelor din domeniul transporturilor în țările respective depinde într-o mare măsură de existența unor fonduri de coeziune

19. observă că doar 0,5% din bugetul TEN-T pentru perioada 2007-2013 rămâne nealocat, dar insistă asupra faptului că UE nu se poate angaja să finanțeze pe o perioadă nedeterminată proiectele care nu avansează deoarece până în 215 nu sunt puse la dispoziție fondurile echivalente necesare provenind din bugetele naționale;

### **Marco Polo**

20. reamintește că programul Marco Polo are ca scop eliberarea drumurilor din Europa de un volum anual de 20 de miliarde de tone/kilometru de marfă, echivalentul a peste 700 000 de camioane care parcurg pe an drumul dintre Paris și Berlin, prin transferarea mărfurilor către alte modalități de transport; subliniază importanța acestui program pentru tranziția către o economie cu emisii reduse de carbon, o tranziție care va necesita fonduri considerabile și bine coordonate; amintește, de asemenea, că, în cadrul unui buget de 450 de milioane de euro alocat programului pentru perioada 2007-2013, pentru fiecare euro cheltuit se generează beneficii sociale și de mediu de aproximativ 10 euro și că la nivelul statelor membre nu există niciun echivalent imediat al programului Marco Polo;
21. recomandă să se analizeze posibilitatea introducerii unor garanții pentru împrumuturi ca instrument al programului Marco Polo;
22. subliniază că Regulamentul Marco Polo II, adoptat de Parlament în 2009, vizează facilitarea accesării fondurilor destinate acestui program pentru întreprinderile mici și mijlocii și că criteriile de finanțare au fost adaptate la condițiile de piață;

### **Galileo**

23. insistă asupra faptului că Galileo este un proiect de mare importanță strategică pentru Uniunea Europeană, în special ținând cont de angajamentul de a investi în sisteme similare din bugete militare naționale arătat de alte economii precum China, India și Rusia, și că nu e de dorit un scenariu în care întreprinderile europene nu pot beneficia de pe urma șanselor multiple legate de economie, de mediu, de inovare, de cercetare și de ocupare a forței de muncă oferite de existența în Europa a unui sistem de navigație prin satelit; consideră, de asemenea, că, dacă un serviciu este redus sau eliminat, perturbările care ar putea apărea, între altele, pentru întreprinderi, pentru sectorul bancar, pentru cel al transporturilor, pentru aviație, pentru comunicații etc. ar fi foarte costisitoare (de exemplu în ceea ce privește veniturile întreprinderilor, securitatea rutieră etc.); amintește că autoritatea bugetară a recunoscut acest lucru atunci când a majorat plafoanele pentru rubrica 1A din perspectiva financiară actuală pentru a prevedea continuarea investițiilor în programul Galileo;
24. invită Comisia și statele membre să analizeze posibilitatea unei majorări deosebite a fondurilor destinate cercetării în domeniul aplicării GNSS pentru a da industriei europene, IMM-urilor și tuturor părților interesate o ocazie de a-și crește nivelul de

absorbție pe piața GNNS globală și pentru a asigura independența UE într-un sector pe care se bazează peste 6% din întregul PIB al UE;

25. observă că Galileo va contribui în principal la dezvoltarea și aplicarea practică a sistemelor de transport inteligente și a sistemelor mondiale de navigație prin satelit;
26. insistă asupra faptului că, având în vedere perioadele îndelungate de timp necesare realizării proiectelor precum Galileo sau Cerul european unic, cu componenta tehnologică SESAR a acestuia, precum și nivelurile de investiții de capital deja angajate pentru aceste proiecte, este necesar să se ia un angajament suficient și consecvent cu privire la planificarea financiară pe perioade de planificare financiară, pentru a se asigura realizarea cu succes a acestora și obținerea unor beneficii suplimentare și, mai precis, pentru a se asigura realizarea SESAR ca și condiție pentru finalizarea deplină a Cerului european unic;
27. observă că implementarea accelerată a proiectului privind cerul european unic și, mai exact, aplicarea componentei sale tehnologice SESAR, prevăzute să înceapă în 2014, au fost definite ca o prioritate-cheie în vederea realizării unui sistem de transport aerian eficient și sustenabil în Europa și că proiectul SESAR va permite reducerea costurilor de gestionare a traficului aerian cu 50%, îmbunătățindu-se nivelurile de siguranță cu un factor de 10 și reducându-se cu 10% impactul fiecărui zbor asupra mediului;

## **ERTMS**

28. ia act de importanța proiectului privind ERTMS pentru interoperabilitatea feroviară și pentru transformarea transferului modal în realitate; consideră că implementarea ERTMS a fost, ca multe alte proiecte de infrastructură în domeniul transporturilor, afectată de recesiunea economică în ceea ce privește nivelul și volumul investițiilor din sectorul public; recunoaște dimensiunea europeană și valoarea adăugată a acestui proiect și solicită, prin urmare, ca ERTMS, și în special secțiunile sale transfrontaliere, să devină o prioritate bugetară a UE în anii care urmează;

## **Politica maritimă**

29. consideră că politica maritimă integrată trebuie aplicată și orientată către abordarea provocărilor cu care se confruntă zonele de coastă și bazinele maritime și către susținerea „creșterii albastre” în conformitate cu strategia UE 2020; insistă asupra necesității de a pune la dispoziția acestei politici mijloacele bugetare adecvate;

## **Noi instrumente de finanțare**

30. solicită dezvoltarea unor noi instrumente de finanțare, atât prin revizuirea politicii Băncii Europene de Investiții pentru a aloca mai multe împrumuturi pentru proiecte inovatoare din domeniul transporturilor, cât și prin utilizarea veniturilor provenite din taxarea vehiculelor grele și din licitarea cotelor de emisii de CO<sub>2</sub> din sectorul aviatic pentru a finanța proiecte comune destinate reducerii amprentei ecologice a acestor moduri de transport.

## **Turismul**

31. amintește importanța turismului pentru economia europeană, pentru moștenirea naturală și culturală din Europa și pentru anumite țări și regiuni în care acesta reprezintă un pilon economic și social; atrage atenția asupra importanței noilor dispoziții privind turismul incluse acum în Tratatul de la Lisabona, care conferă, pentru prima oară, Parlamentului competențe legislative în domeniul turismului și asupra necesității exercitării competențelor respective pentru ca acest sector să devină mai competitiv; își exprimă din nou îngrijorarea cu privire la faptul că nicio rubrică bugetară destinată susținerii dezvoltării turismului nu a fost creată pentru a reflecta această nouă provocare și insistă ca în viitor să se pună la dispoziție un nivel corespunzător de asistență UE pentru turism prin crearea unei rubrici bugetare specifice pentru dezvoltarea economică sustenabilă, moștenirea industrială, protejarea moștenirii naturale și culturale, susținute, după caz, prin fondurile structurale și prin alte fonduri;



## REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

<b>Data adoptării</b>	25.1.2011
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 36 -: 0 0: 3
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hella Ranner, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Anne E. Jensen, Petra Kammerevert, Guido Milana, Dominique Riquet, Peter van Dalen, Janusz Władysław Zemke