



EUROPAPARLAMENTET

2009–2014

---

*Utskottet för transport och turism*

---

**2010/2211(INI)**

26.1.2011

## **YTTRANDE**

från utskottet för transport och turism

till det särskilda utskottet för politiska utmaningar och budgetmedel för ett hållbart EU efter 2013

över de politiska utmaningarna och budgetmedlen för ett hållbart EU efter 2013  
(2010/2211(INI))

Föredragande: Brian Simpson

PA\_NonLeg

## FÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar det särskilda utskottet för politiska utmaningar och budgetmedel för ett hållbart EU efter 2013 att som ansvarigt utskott införliva följande förslag i sitt förslag till resolution:

### Inledning

1. Europaparlamentet påminner om att transporter utgör ryggraden i EU:s ekonomiska och sociala verksamhet. Transportsektorn bidrar med 4,6 procent av EU:s BNP och sysselsätter 9,2 miljoner människor. Sektorn möjliggör kommunikation mellan människor och orter, och utgör ett nätverk som skapar tillväxt i den interna europeiska handeln och därefter fullgörandet av den inre marknaden. Transportsektorn är också viktig för att säkra social, ekonomisk och territoriell sammanhållning, främja sysselsättning och handel, och stärka turistsektorn. Ett effektivt och säkert transportsystem kan dessutom bidra till att minska olyckorna, koldioxidutsläppen och oljeberoendet, föroreningarna och trafikstockningarna.
2. Europaparlamentet understryker transportsektorns betydelse för EU:s industripolitik, både med hänsyn till dess andel av bruttonationalprodukten och till antalet arbetstillfällen. Parlamentet betraktar dessutom EU som industriell ledare på det transporttekniska området (luftfartsindustrin, höghastighetståg, intelligenta transportförvaltningssystem, avancerade kontroll-, säkerhets- och driftskompatibilitetssystem, ERTMS, Sesar, säker och hållbar infrastrukturteknik etc.) och anser att EU därför bör anta en finansiell ram som gör det möjligt att upprätthålla och stärka unionens ledarskap inom denna industrisektor. Parlamentet anser att nästa finansieringsperiod bör ge EU:s transportsektor möjlighet att konsolidera sitt ledarskap inom grön, säker och intelligent teknik, som främjar ytterligare ekonomisk utveckling och större ekonomisk och social sammanhållning.
3. Europaparlamentet anser mot bakgrund av de politiska utmaningarna och budgetmedlen för perioden efter 2013 att det är uppenbart att nästan samtliga av EU:s antagna mål – oavsett om de fastställts inom ramen för Europa 2020 eller inom andra ramar – är beroende av en effektiv, hållbar och miljömässigt godtagbar samt tillgänglig transportsektor.
4. Europaparlamentet konstaterar att Europa 2020-strategin syftar till att uppnå en intelligent och hållbar tillväxt som kommer alla till del, fokuserad på kunskap och innovation, energieffektivitet som kan skapa en grön men samtidigt konkurrenskraftig ekonomi och främjande av territoriell och social sammanhållning som övergripande riktlinjer direkt kopplade till satsningar på transport- och turismsektorerna.
5. Europaparlamentet vidhåller att det är av största vikt att se till att EU:s budgetutgifter för transportpolitiska åtgärder medför ett verkligt mervärde, i synnerhet ur ett ekonomiskt ändamålsenligt perspektiv. Parlamentet konstaterar att man förvisso bör undvika fördubblade eller undanträngda investeringar som hellre bör vidtas på nationell och regional nivå. Samtidigt är det viktigt att inte försumma tillfällena att främja en hållbar tillväxt, vilket endast mervärdet från EU:s transportutgifter på nationell, regional och gränsöverskridande nivå kan erbjuda.

6. Europaparlamentet understryker de externa organens mycket viktiga roll för integreringen av transportsystemen med avseende på säkerhet, driftskompatibilitet och funktion. Parlamentet är bekymrat över den allt större skillnaden mellan deras ansvar och de budgetmedel som de tilldelas.
7. Europaparlamentet stöder kommissionens ståndpunkt att gränsöverskridande infrastruktur är ett av de bästa exemplen på områden där EU kan fylla luckor och nå resultat som medför ett mervärde. Parlamentet anser att målinriktat ekonomiskt stöd på EU-nivå kan hjälpa till att sätta fart på andra viktiga projekt, som ofta har stor kommersiell potential på lång sikt. Parlamentet konstaterar att länder nu drar igång enorma, ambitiösa projekt för investeringar i infrastruktur. Detta innebär att Europa, för att upprätthålla konkurrenskraften, har ett särskilt starkt strategiskt intresse av en effektiv infrastruktur som lägger grunden till ekonomisk tillväxt på längre sikt. Man kan då få ett europeiskt transportnät som ger energieffektivare transporter genom att bland annat gods- och passagerarflöden kan slussas över till mer hållbara och tillgängliga transportsätt. Parlamentet noterar att ett sådant stöd måste inriktas på de viktigaste prioriteringarna – att undanröja flaskhalsar på strategiska transeuropeiska transportleder, främja en utvidgning av dessa transportleder och bygga gränsöverskridande och intermodala anslutningar.
8. Med hänsyn till de fördelar som sjötransporter på Europas integrerade flod- och kanalnät erbjuder, till att EU har mer än 37 000 kilometer vattenvägar, som sammankopplar hundratals städer och industriområden, och till att 20 av de 27 medlemsstaterna har inre vattenvägar, uppmanar Europaparlamentet kommissionen och medlemsstaterna att överväga att utforma en integrerad EU strategi för de inre vattenvägarna och att bevilja tillräckligt stöd till denna strategi från EU:s och medlemsstaternas budgetar.
9. Med hänsyn till de miljöeffektiva transporternas potential att skapa nya arbetstillfällen, understryker Europaparlamentet behovet av att med EU-strategier och finansiella instrument stödja utvecklingen av nödvändig infrastruktur för elektriska fordon och deras integrering i ett EU-täckande intelligent energinät, som också skulle kunna utnyttja den energi som genereras lokalt från förnybara energikällor.

### **Transeuropeiska nät**

10. Europaparlamentet fäster särskilt uppmärksamheten på de transeuropeiska transportnätnets (TEN-T) mervärde. Här är samtliga prioriterade projekt transnationella och mervärdet är särskilt tydligt i samband med utvecklingen av ett effektivt, multimodalt och heltäckande transportnät i EU och hanteringen av problemen med bristande tillgänglighet och otillräcklig driftskompatibilitet mellan olika delar av EU, däribland hamnarnas anslutning till inlandet, samt inom delar av de gränsöverskridande projekten och i den hävstångseffekt som EU:s investeringar har när det gäller att främja privat och offentlig finansiering av strategiska projekt.
11. Europaparlamentet påminner om att finansieringsbehoven för perioden 1996–2020 har uppskattats till 900 miljarder euro för TEN-T, varav 500 miljarder återstår att finansiera, och till 395 miljarder euro för de 30 nuvarande prioriterade TEN T projekten, varav 270 miljarder euro återstår att finansiera.

12. Europaparlamentet konstaterar att EU:s totala utgifter på 47,4 miljarder euro (30,8 procent) för prioriterade TEN-T-projekt, förutom Galileo, renderar investeringar motsvarande 106,6 miljarder euro från andra källor för samma projekt under perioden för nuvarande budgetram. Parlamentet noterar att motsvarande belopp för hela TEN-T-nätet uppgår till 105 miljarder euro (27 procent) och 285 miljarder euro (73 procent).
13. Europaparlamentet påminner om att TEN-T-nätets viktigaste bidragsgivare är medlemsstaterna, regionerna och unionen. EU bidrar genom TEN-T-budgeten, samt genom Sammanhållningsfonden och strukturfonderna. Under nuvarande budgetperiod (2007–2013) har unionen finansierat 15 procent av de investeringar som krävts för att slutföra arbeten som skulle ha utförts inom denna tidsfrist. Kostnaderna för att genomföra större infrastrukturprojekt kommer sannolikt att öka. Därför kommer den övergripande finansieringsramen för transportinvesteringar i den fleråriga budgetramen för perioden efter 2014 att vara avgörande för genomförandet av TEN-T.
14. Europaparlamentet noterar särskilt att Europa 2020-strategin, som är inriktad på en smart och hållbar tillväxt för alla, omfattar bestämmelser för TEN-T i syfte att:
  - *”Använda EU:s finansieringsinstrument (bland annat de transeuropeiska näten) som en del av en konsekvent finansieringsstrategi där man sammanför EU-finansiering och privat och offentlig finansiering på nationell nivå.”*
  - *”Påskynda genomförandet av strategiska projekt med stort EU-mervärde för att ta itu med allvarliga flaskhalsproblem, särskilt gränsöverskridande avsnitt och intermodala knytpunkter (städer, hamnar, logistikplattformar).”*
15. Europaparlamentet efterlyser därför en ökning av de totala medlen samt en bättre samordning mellan medlen för TEN-T och medlen från Sammanhållningsfonden för transportprojekt (för närvarande 23,7 procent av sammanhållningsmedlen). Tilldelningen av dessa medel från Sammanhållningsfonden bör beviljas på villkor att de allmänna principerna för den europeiska transportpolitiken iakttas och finansieringen för TEN-T bör beviljas på villkor att den nationella finansieringen koncentreras till det centrala och övergripande TEN-T-nätet samt att man systematiskt tillämpar de verktyg som finns i direktiv 2008/96/EG.
16. Europaparlamentet kräver att man tar fram andra finansieringsinstrument för TEN-T, framför allt genom tilldelning av egna resurser från transportverksamhet (öronmärkning), användning av specifika instrument från EIB och förstärkning av de offentlig-privata partnerskapsmekanismerna, tillsammans med stöd till utformningen av dessa mekanismer.
17. Europaparlamentet anser att intäkterna från internaliseringen av de externa kostnaderna särskilt bör öronmärkas för rörlighet och därmed underlätta offentlig-privata partnerskap i samband med bland annat transportprojekt.
18. Europaparlamentet understryker att finansieringen av transportprojekt genom Sammanhållningsfonden bör fortsätta inom ramen för den nya budgetplanen och att medlemsstaterna bör göra tydliga åtaganden om att samfinansiera och genomföra dessa transportprojekt. Parlamentet vill också betona att sammanhållningspolitiken fortfarande är väsentlig för de länder som strävar efter att uppfylla konvergenskriterierna och att ett

framgångsrikt genomförande av transportprojekten i dessa länder i hög grad beror på tilldelningen av anslag från Sammanhållningsfonden.

19. Europaparlamentet konstaterar att endast en halv procent av TEN-T-budgeten för perioden 2007–2013 ännu inte har tilldelats, men vidhåller att EU:s finansieringsåtagande inte får ha ett öppet slutdatum för de projekt som inte går framåt eftersom motsvarande bidrag från de nationella budgetarna blir tillgängliga först 2015.

### **Marco Polo**

20. Europaparlamentet påminner om att Marco Polo-programmet syftar till att minska den årliga transportvolymen på Europas vägar med 20 miljarder tonkilometer gods genom att överföra godset till andra transportsätt. Detta motsvarar mer än 700 000 lastbilar som årligen trafikerar sträckan mellan Paris och Berlin. Parlamentet noterar betydelsen av att övergå till en ekonomi med låga koldioxidutsläpp, vilket kommer att kräva en omfattande och väl samordnad finansiering. Parlamentet påminner om att programbudgeten på 450 miljoner euro för 2007–2013 genererar sociala och miljömässiga fördelar motsvarande omkring 10 euro för varje spenderad euro. Det är också viktigt att komma ihåg att det inte finns någon motsvarighet till Marco Polo-programmet på medlemsstatsnivå.
21. Europaparlamentet rekommenderar att man utforskar möjligheten att införa lånegarantier som ett instrument inom Marco Polo-programmet.
22. Europaparlamentet påpekar att förordningen om Marco Polo II, som parlamentet antog 2009, har utarbetats för att små och medelstora företag lättare ska kunna söka stöd ur programmet. Stödkriterierna har också anpassats till marknadsförhållandena.

### **Galileoprogrammet**

23. Europaparlamentet vidhåller att Galileoprogrammet är ett projekt med stor strategisk betydelse för EU, särskilt med hänsyn till det åtagande om att investera i liknande system genom nationella militära budgetar som andra ekonomier har visat, t.ex. Kina, Indien och Ryssland. Det är inte önskvärt att få ett scenario där det europeiska näringslivet inte har möjlighet att dra nytta av de mångahanda möjligheter på områdena för ekonomi, miljö, innovationer, forskning och sysselsättning som unionen erbjuder genom sitt eget satellitnavigationssystem. Parlamentet anser också att en begränsad eller indragen tjänst skulle kunna innebära en mycket kostsam störning för företag, bankverksamhet, transportsektor, lufttrafik, kommunikationer etc., (t.ex. när det gäller intäkter för företag, trafiksäkerhet etc.). Parlamentet påminner om att budgetmyndigheten kände till detta när den höjde taken för rubrik 1A inom den nuvarande finansramen för att tillgodose fortsatta investeringar i Galileoprogrammet.
24. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att överväga en drastisk ökning av anslagen till forskning om GNSS-tillämpningar för att ge den europeiska industrin, de små och medelstora företagen och alla berörda parter en möjlighet att stärka sitt inflytande på den globala GNSS-marknaden och att garantera EU:s oberoende inom en sektor som representerar mer än sex procent av EU:s BNP.

25. Europaparlamentet konstaterar att man i samband med utvecklingen och den praktiska tillämpningen av intelligenta transportsystem och globala system för satellitnavigering kommer att ha stor behållning av Galileo.
26. Europaparlamentet vidhåller att det krävs en konsekvent och engagerad finansiell planering under de finansiella planeringsperioderna eftersom projekt som Galileo eller det gemensamma europeiska luftrummet, med sin tekniska del Sesar, medför långa ledtider och man redan har gjort stora kapitalsatsningar på dem. Härigenom kan man säkra ett framgångsrikt genomförande och spin-off-effekter och framför allt säkra genomförandet av Sesar, vilket är en förutsättning för slutförandet av det gemensamma europeiska luftrummet.
27. Europaparlamentet noterar att det påskyndade genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet och framför allt införandet av dess tekniska del Sesar, som inleds 2014, har fastställts som en central prioritering för att skapa ett effektivt och hållbart luftfartssystem i Europa och att Sesar-projektet kommer att göra det möjligt att minska kostnaderna för flygledningstjänsterna med 50 procent, tiodubbla säkerhetsnivåerna och minska miljöeffekterna av varje flygning med 10 procent.

## **ERTMS**

28. Europaparlamentet bekräftar ERTMS-projektets betydelse för järnvägarnas driftskompatibilitet och för förverkligandet av trafikomställningen. Parlamentet anser att utbyggnaden av ERTMS under de senaste åren, i likhet med många andra transportinfrastrukturprojekt, har påverkats av konsekvenserna av den ekonomiska tillbakagången när det gäller de offentliga investeringarnas takt och storlek. Parlamentet är medvetet om projektets europeiska dimension och mervärde och kräver därför att EU under de kommande åren betraktar ERTMS, och särskilt dess gränsöverskridande avsnitt, som en budgetmässig prioritering.

## **Havspolitik**

29. Europaparlamentet anser att den integrerade havspolitiken måste fullföljas och fokusera på de utmaningar som kust- och havsområdena möter samt stödja ”Blå tillväxt” och en hållbar havspolitik i linje med Europa 2020-strategin. Parlamentet anser att man måste ge tillräckliga budgetmedel för denna politik.

## **Nya finansieringsinstrument**

30. Europaparlamentet kräver att man tar fram nya finansieringsinstrument, både genom att se över Europeiska investeringsbankens policy för att bevilja fler lån till innovativa transportprojekt och genom att utnyttja intäkterna från avgifter på tunga godsfordon och utauktioneringen av utsläppsrätter av koldioxid från luftfartssektorn, för att finansiera gemensamma projekt som syftar till att minska de berörda transportsättens miljöpåverkan.

## **Turism**

31. Europaparlamentet påminner om turismens betydelse för EU:s ekonomi, för det europeiska natur- och kulturarvet och för särskilda länder och regioner där turismen utgör

en ekonomisk och social hörnsten. Parlamentet fäster uppmärksamheten på innebörden av den nya bestämmelsen om turism som nu finns med i Lissabonfördraget och som för första gången ger parlamentet lagstiftande befogenheter på turismområdet, och på behovet av att utöva dessa befogenheter för att stärka sektorns konkurrenskraft. Parlamentet uttrycker på nytt sin oro över att det ännu inte har inrättats någon budgetpost för stöd till utvecklingen av turismen i överensstämmelse med denna nya utmaning. Parlamentet vidhåller att tillräckliga EU-medel hädanefter bör anslås för turismen genom att en särskild budgetpost, som i lämpliga fall kompletteras med medel från strukturfonderna och andra fonder, skapas för hållbar ekonomisk utveckling, industriarv och skydd av natur- och kulturarv.



## RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

<b>Antagande</b>	25.1.2011
<b>Slutomröstning: resultat</b>	+: 36 -: 0 0: 3
<b>Slutomröstning: närvarande ledamöter</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>Slutomröstning: närvarande suppleant(er)</b>	Philip Bradbourn, Spyros Danellis, Anne E. Jensen, Petra Kammerevert, Guido Milana, Dominique Riquet, Peter van Dalen, Janusz Władysław Zemke