



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

2011/0177(APP)

20.9.2012

LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

budjettivaliokunnalle

väliaikaisesta mietinnöstä myönteisen tuloksen saavuttamiseksi vuosien 2014–2020 monivuotista rahoituskehystä koskevassa hyväksyntämenettelyssä (COM(2011)0398 – 2011/0177(APP))

Valmistelija: Brian Simpson

PA_NonLeg_Interim

EHDOTUKSET

Liikenne- ja matkailuvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa budjettivaliokuntaa sisällyttämään mietintöönsä seuraavat ehdotukset:

- A. katsoo osoitetuksi, että vuosien 2007–2013 ohjelmakaudelle osoitettu kahdeksan miljardin euron summa on täysin riittämätön Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toteuttamiseksi ja että tarvitaan lisävaroja verkon saattamiseksi päätökseen sekä kasvun, työpaikkojen luomisen ja kilpailukyvyn edistämiseksi EU:ssa;
1. korostaa EU:n kuljetusalan erittäin tärkeää roolia sisämarkkinoiden selkärankana ja perustana ihmisten ja tavaroiden vapaalle liikkuvuudelle samoin kuin taloudelliselle, yhteiskunnalliselle ja alueelliselle yhteenkuuluvuudelle; toteaa, että kuljetusala tuottaa 6,3 prosenttia EU:n BKT:stä ja työllistää 13 miljoonaa ihmistä;
 2. muistuttaa kuljetusalan valtavista taloudellisista ja teknologisista haasteista, jotka liittyvät alan ympäristövaikutusten, kilpailukyvyn ja verkoston parantamiseen;
 3. korostaa suurten investointien tarvetta, jotta voidaan saavuttaa EU:n tärkeä tavoite vähentää kuljetusalan tuottaman hiilidioksidin määrää 60 prosentilla alle 1990-luvun tasojen vuoteen 2050 mennessä, tukea kestävämpiä liikennemuotoja, vaalia multimodaalista kuljetusta ja edistää kestävästä kaupunkiliikkuvuudesta, joiden tukena on liikenneturvallisuus ja saavutettavuutta koskevat periaatteet;
 4. korostaa liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen liittyvää jäsenvaltioiden keskinäistä epätasa-arvoisuutta, pitää tärkeänä liikenneinfrastruktuurin kehittämistä uusissa jäsenvaltioissa ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita pyrkimään yhtenäisen ja yhdenmukaisesti kehitettävän eurooppalaisen liikennealueen luomiseen;
 5. tähdentää, että seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä kuljetusalan investointeihin osoitettavat kokonaismäärärahat ovat ensiarvoisen tärkeitä Euroopan laajuisen liikenneverkon toteuttamiselle ja liikenteen tutkimukselle, jota tarvitaan, jotta unioni voi pysyä kestävä ja innovatiivisen liikennetekniikan edelläkävijänä jatkossakin; kehottaa siksi jäsenvaltioita tukemaan komission ehdotusta;
 6. korostaa, että liikenne ja liikkuvuus ovat erittäin tärkeitä unionin sisämarkkinoiden kannalta, ja vaatii siksi, että vähentämisen sijaan unionin olisi huomattavasti lisättävä Euroopan laajuisen liikenneverkon infrastruktuuriin ja liikennetutkimukseen kohdennettuja investointeja, sillä niillä voidaan huomattavasti ja suoraan myötävaikuttaa vaikeisiin taloustilanteisiin elvyttämällä EU:n kilpailukykyä, talouskasvua ja työllisyyttä;
 7. pitää myönteisenä komission Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevaa ehdotusta ja siinä ehdotettua lisäystä Euroopan laajuisen liikenneverkon keskitettyyn rahoitukseen ja katsoo, että ehdotetut summat ovat realistisia ja ehdoton vähimmäismäärä; katsoo, että vipuvaikutuksen aikaansaamiseksi liikenteen alalla, määrärahojen osuuden on oltava vähintään 10 prosenttia arvioidusta tarpeesta (500 miljardia euroa Euroopan laajuiselle liikenneverkolle vuoteen 2020 mennessä) ja että jos neuvosto on samaa mieltä määrärahojen merkittävästä vähentämisestä, olisi myös tarkasteltava perusteellisesti

Verkkojen Eurooppa -asetuksen liitteessä mainittujen ennalta määriteltyjen liikennehankkeiden luetteloa;

8. korostaa, että sellaiset kysymykset kuin Verkkojen Eurooppa -välineen määrärahojen jakautuminen eri aloille, rahoitusvälineisiin käytettävä osa sekä menettelyt, joiden avulla suoritetaan siirto koheesiorahastosta liikenneinfrastruktuuriin Verkkojen Eurooppa -välineen alaisuudessa, eivät kuulu monivuotiseen rahoituskehukseen, koska ne kuuluvat Verkkojen Eurooppa -välineeseen liittyvään tavalliseen lainsäädäntömenettelyyn;
9. panee merkille komission aikeen lisätä innovatiivisten rahoitusvälineiden, kuten hankejoukkolainojen, käyttöä liikenteen alalla; katsoo, että ne aikaansaavat vipuvaikutuksen EU:n talousarviossa houkutellen näin lisää sijoittajia sellaisiin yhteiseen etuun liittyviin hankkeisiin, jotka ovat kaupallisesti elinkelpoisia mutta eivät saa riittävästi rahoitusta markkinoilta; korostaa, että näin voidaan tehostaa liikenneinfrastruktuurin rahoitusta ja tuoda eurooppalaista lisäarvoa;
10. kehottaa komissiota varmistamaan koordinoinnin Verkkojen Eurooppa -välineen ja muiden Euroopan laajuisen liikenneverkon käytettävissä olevien rahoituslähteiden välillä ja erityisesti koheesiorahaston ja Horisontti 2020 -ohjelman välillä;
11. tähdentää, että koheesiorahastosta myönnettävän 10 miljardin lisärahoituksen hallinnointi on keskitettävä Verkkojen Eurooppa -välineelle, jotta voidaan tarjota Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon liittyville liikenneinfrastruktuurihankkeille selvää EU:n lisäarvoa erityisesti koheesiomaissa; kiinnittää huomiota Euroopan tilintarkastustuomioistuimen äskettäiseen kertomukseen¹, jonka mukaan koheesio- ja rakennerahastojen tukea ei aina käytetä yhtä tehokkaasti; katsoo, että erityistä huomiota olisi kiinnitettävä vaikeuksiin, joita joillakin jäsenvaltioilla voi olla hanketeknologian alalla, sekä maantieteelliseen tasapainoon hankkeiden jakautumisessa; painottaa, että komission päätöksen on perustuttava periaatteeseen, jonka mukaan rahat investoidaan edunsaajamaan alueella sovitun Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon liittyvän hankkeen mukaisesti, kuten Verkkojen Eurooppa -asetuksen liitteessä I on määritelty, ja että koheesiorahastosta saatavan 10 miljardin euron lisärahoituksen keskitetty hallinnointi ei saa missään tapauksessa estää tai rajoittaa koheesiomaiden osallistumista liikennehankkeiden täytäntöönpanoon ja rahoitukseen Verkkojen Eurooppa -välineen kautta koheesiorahastosta myönnetyn 10 miljardin euron summan ylittävältä osalta;
12. vaatii, että vuosien 2014–2020 monivuotisessa rahoituskehyksessä määrätään entistä runsaammasta joustosta talousarviossa sekä otsakkeissa että niiden välillä; pitää siksi tärkeänä, että Verkkojen Eurooppa -väline ja koheesio politiikka säilyvät saman otsakkeen alla, ja vastustaa alaotsakkeiden käyttöä;
13. toteaa, että tarvitaan entistä tehokkaampia hankkeiden kannustimia, esimerkkinä "käytä tai menetä" -periaate, jolla taataan hankkeiden parempi toteutuminen;
14. korostaa, että Verkkojen Eurooppa -välinettä koskeva asetusehdotuksen liitteessä lueteltujen ennalta määriteltyjen hankkeiden määrän on oltava realistinen suhteessa

¹ Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomus nro 4/2012 "Rakennerahastojen ja koheesiorahaston käyttö merisatamien liikenneinfrastruktuurien osarahoittamiseen: onko kyseessä vaikuttava investointi?"

Verkkojen Eurooppa -välineelle seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä osoitettuihin määrärahoihin;

15. tähdentää, että kestävä kasvua koskevien EU:n tavoitteiden saavuttamisen ohella on taattava riittävät varat Verkkojen Eurooppa -hankkeen horisontaalisille tavoitteille, kuten eurooppalaisen junaliikenteen ohjausjärjestelmä ja SESAR, joille jatkuvat investoinnit ovat tärkeitä yhteentoimivuuden edistämisen kannalta, minkä johdosta EU:n liikenneverkosta tulee entistä tehokkaampi, kilpailukykyisempi ja turvallisempi;
16. pitää tärkeänä rahoitusta merkittäville teknologiseen kehitykseen liittyville ohjelmille, kuten Euroopan maanseurantaohjelmalle (GMES), Euroopan geostationaariselle navigointilisäjärjestelmälle (EGNOS) ja maailmanlaajuiselle satelliittinavigointijärjestelmälle Galileolle (GNSS), kokonaisuudessaan ja korostaa, että GMES-aloitetta on edelleen rahoitettava monivuotisesta rahoituskehityksestä, kun otetaan huomioon sen panos kestäväan kehitykseen ja turvallisuuteen liikenteen alalla;
17. muistuttaa Galileo-hankkeen suuresta strategisesta merkityksestä EU:lle ja toteaa, että siitä hyötyvät etenkin GNSS-tekniikka ja ITS-sovellusten käytännön toteutus; vaatii takaamaan Galileon asianmukaisen rahoituksen ilman, että se tapahtuu Euroopan laajuisen verkon määrärahojen kustannuksella;
18. toteaa, että koheesiorahasto ja Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) ovat EU:n liikennehankkeiden tärkeimpiä rahoituslähteitä; pitää sen vuoksi tärkeänä EU 2020 -tavoitteiden entistä parempaa integroimista EU:n rakennerahastoihin, jotta ne ohjataan kohti älykkään ja kestäväan liikkuvuuden tavoitetta;
19. muistuttaa menestyksekkästä Marco Polo -ohjelmasta, jolla pyritään vähähiiliseen talouteen siirtymisen tavoitteen mukaisesti siirtämään rahtia maanteiltä muihin liikennemuotoihin, ja NAIADES-ohjelmasta eli sisävesiliikenteen integroidusta eurooppalaisesta toimintaohjelmasta, jonka avulla edistetään Euroopan sisävesikuljetuksia, ja katsoo, että näiden hankkeiden käytettävissä olisi oltava riittävä rahoitus seuraavalla rahoituskaudella;
20. muistuttaa, että matkailu on Lissabonin sopimuksen mukaisesti uusi unionin toimivaltaan kuuluva ala, ja toteaa, että sen vuoksi matkailu olisi otettava huomioon monivuotisessa rahoituskehityksessä; korostaa matkailun suurta merkitystä unionin taloudelle ja toteaa, että se on joidenkin alueiden tärkein taloudellisen toiminnan muoto; katsoo, että EU:n matkailustrategialle olisi annettava riittävä rahoitus seuraavalla kaudella;
21. pitää tässä yhteydessä myönteisenä komission ehdotusta yritysten kilpailukykyä ja pk-yrityksiä koskevan ohjelman (COSME) perustamisesta (2014–2020); korostaa erityisesti, että on tuettava voimakkaasti 131 miljoonan euron erityismäärärahoja, jotka on tarkoitettu matkailualan yritysten kilpailukykyyn tukemiseen;
22. muistuttaa, että yhdenmety meripolitiikka olisi otettava huomioon seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä siten, että yhdenmety meripolitiikan tukemiseksi luodaan riittävä pitkä aikavälin väline;

23. korostaa liikennealan virastojen tärkeää työtä EU:n turvallisuus- ja yhteentoimivuustavoitteiden tukemisessa ja myös sitä, että niiden on saatava tehtäviään vastaavat riittävät budjettivarat.

VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS

| | |
|--|---|
| Hyväksytty (pvä) | 18.9.2012 |
| Lopullisen äänestyksen tulos | +: 37 -: 1 0: 5 |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet | Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet | Spyros Danellis, Zita Gurmai, Anna Rosbach, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke |
| Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (187 art. 2 kohta) | Isabella Lövin |