



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru transport și turism*

---

**2011/0177(APP)**

20.9.2012

## **AVIZ**

al Comisiei pentru transport și turism

destinat Comisiei pentru bugete

referitor la raportul intermediar în vederea obținerii unui rezultat pozitiv al procedurii de aprobare a cadrului financiar multianual 2014-2020 (COM(2011)0398 – 2011/0177(APP))

Raportor pentru aviz: Brian Simpson

PA\_NonLeg\_Interim

## SUGESTII

Comisia pentru transport și turism recomandă Comisiei pentru bugete, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele sugestii:

- A. Întrucât s-a dovedit că suma de 8 miliarde EUR alocată pentru realizarea rețelei transeuropene de transport (TEN-T) pentru perioada de programare 2007-2013 este de departe insuficientă și întrucât sunt necesare resurse suplimentare pentru a finaliza rețeaua și a stimula creșterea economică, crearea de locuri de muncă și competitivitatea în UE,
1. subliniază rolul esențial al sectorului transporturilor din UE, acesta servind drept coloană vertebrală a pieței interne și drept bază pentru libera circulație a persoanelor și a mărfurilor și pentru coeziunea economică, socială și teritorială; evidențiază faptul că sectorul transporturilor generează 6,3 % din PIB-ul UE și oferă locuri de muncă pentru 13 milioane de persoane;
  2. readuce în atenție provocările enorme de natură financiară și tehnologică cu care se confruntă sectorul transporturilor din perspectiva îmbunătățirii performanței sale de mediu, a competitivității și a rețelei sale;
  3. subliniază că sunt necesare investiții importante pentru atingerea obiectivului-cheie al UE de reducere cu 60% față de nivelul din 1990 a emisiilor de CO<sub>2</sub> în sectorul transporturilor până în 2050 și de încurajare a unor modalități de transport mai durabile, a transportului multimodal și a mobilității urbane durabile, având la bază principiile securității, siguranței și accesibilității transportului;
  4. atrage atenția asupra inegalității în dezvoltarea infrastructurii de transport din statele membre și asupra importanței dezvoltării infrastructurii de transport din noile state membre și solicită Comisiei și statelor membre să facă eforturi pentru dezvoltarea unui spațiu unic european al transporturilor și uniform dezvoltat;
  5. subliniază faptul că pachetul financiar total disponibil în următorul cadru financiar multianual (CFM) pentru investițiile în sectorul transporturilor va fi un factor esențial pentru implementarea TEN-T, precum și pentru cercetarea din domeniul transporturilor necesară pentru asigurarea primatului industrial al Uniunii în tehnologia durabilă și inovatoare din acest domeniu; invită statele membre, prin urmare, să sprijine propunerea Comisiei;
  6. subliniază faptul că transportul și mobilitatea sunt vitale pentru piața internă europeană și insistă, așadar, asupra faptului că Uniunea ar trebui să își majoreze semnificativ investițiile orientate către infrastructura TEN-T și cercetarea din domeniul transporturilor și nu să le reducă, întrucât acestea pot contribui în mod considerabil și direct la depășirea situațiilor economice dificile prin stimularea competitivității Uniunii, a creșterii economice și a ocupării forței de muncă;
  7. salută propunerea Comisiei referitoare la mecanismul Conectarea Europei (MCE) și majorarea propusă a resurselor gestionate la nivel central alocate TEN-T și consideră că aceste sume sunt realiste și prezintă minimul necesar; consideră că pentru a produce

efectul de pârghie așteptat în domeniul transportului, sumele alocate ar trebui, în mod ideal, să reprezinte cel puțin 10 % din nevoile estimate (500 miliarde EUR pentru TEN-T până în 2020) și că, în cazul în care Consiliul decide să reducă în mod semnificativ pachetul financiar, ar trebui să se efectueze o revizuire semnificativă a listei de proiecte de transport preidentificate, menționată în anexa la MCE;

8. insistă asupra faptului că aspecte precum distribuția pachetului financiar aferent mecanismului Conectarea Europei între diferite sectoare, volumul utilizat pentru instrumentele financiare sau modalitățile de transfer de la Fondul de coeziune către infrastructura de transport din cadrul mecanismului Conectarea Europei nu fac parte din CFM, întrucât acestea intră sub incidența procedurii legislative ordinare privind mecanismul Conectarea Europei;
9. ia act de intenția Comisiei de a spori utilizarea instrumentelor financiare inovatoare în sectorul transporturilor, precum obligațiunile de proiect; consideră că acestea vor conferi un efect de pârghie bugetului UE, atrăgând astfel alți investitori în cadrul unor proiecte de interes comun, care sunt viabile din punct de vedere comercial, dar care nu primesc suficientă finanțare din partea pieței; subliniază că acest lucru ar putea stimula finanțarea infrastructurii de transport prin valoare adăugată europeană;
10. invită Comisia să asigure coordonarea între MCE și celelalte surse de finanțare disponibile pentru TEN-T, în special Fondul de coeziune și programul Orizont 2020;
11. subliniază faptul că cele zece miliarde de euro suplimentare din Fondul de coeziune trebuie gestionate la nivel central în cadrul MCE pentru a putea aduce o valoare adăugată europeană clară pentru proiectele de infrastructură de transport care fac parte din TEN-T, în special în țările care fac obiectul politicii de coeziune; atrage atenția asupra unui raport recent<sup>1</sup> elaborat de Curtea de Conturi, conform căruia finanțarea de la Fondul de coeziune și Fondurile structurale nu este utilizată întotdeauna la fel de eficace; consideră că ar trebui să se acorde o atenție deosebită dificultăților pe care le pot întâmpina unele state membre în ceea ce privește ingineria de proiect, precum și echilibrului geografic în ceea ce privește distribuția proiectelor; subliniază că decizia Comisiei trebuie să se bazeze pe principiul investirii fondurilor pe teritoriul unei țări beneficiare în conformitate cu proiectul TEN-T convenit, așa cum se prevede în anexa 1 la MCE și că, în niciun caz, gestionarea la nivel central în cadrul MCE a celor 10 miliarde de EUR suplimentare din Fondul de coeziune nu va împiedica sau limita participarea statelor care fac obiectul politicii de coeziune la realizarea și finanțarea proiectelor de transport prin MCE, în afara celor 10 miliarde EUR alocate din Fondul de coeziune;
12. insistă asupra necesității ca CFM 2014-2020 să ofere o flexibilitate bugetară sporită atât în cadrul rubricilor, cât și între rubrici; prin urmare, subliniază că este important ca MCE și politica privind coeziunea să rămână în cadrul aceleiași rubrici și se opune conceptului de subrubrici;
13. subliniază necesitatea unor stimulente mai eficace pentru proiecte, cum ar fi principiul „folosești sau pierzi”, care asigură o mai bună implementare a proiectelor;

---

<sup>1</sup> Curtea de Conturi Europeană - Utilizarea fondurilor structurale și a Fondului de coeziune pentru cofinanțarea de infrastructuri de transporturi în porturile maritime: o investiție eficace?, Raport special nr. 4/2012

14. subliniază faptul că trebuie să existe în continuare o legătură realistă între numărul de proiecte preidentificate în anexa la propunerea de regulament privind MCE și resursele financiare prevăzute pentru MCE în următorul cadru financiar multianual;
15. subliniază că, în conformitate cu nevoia de a îndeplini obiectivele UE în domeniul creșterii economice durabile, trebuie să se garanteze o finanțare adecvată pentru prioritățile orizontale din cadrul MCE, și anume pentru Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS), managementul traficului aerian al cerului unic european (ATM) și proiecte de cercetare (SESAR), în cazul cărora continuarea investițiilor este vitală în vederea promovării interoperabilității, garantând astfel că rețeaua de transport a UE este mai eficientă, mai competitivă și mai sigură;
16. relevă importanța atribuirii de finanțare pentru programele majore de dezvoltare tehnologică - monitorizarea globală pentru mediu și securitate (GMES), Serviciul european geostaționar mixt de navigare (EGNOS), sistemul european de radionavigație prin satelit Galileo (GNSS) etc. - în ansamblul lor și subliniază nevoia de a finanța programul GMES în continuare prin intermediul CFM, având în vedere contribuția acestuia la dezvoltarea durabilă și la securitatea din sectorul transporturilor;
17. reamintește importanța strategică majoră pentru UE a proiectului Galileo, principalii beneficiari ai acestuia fiind tehnologia GNSS și implementarea practică a aplicațiilor ITS; insistă asupra faptului că finanțarea adecvată a proiectului Galileo trebuie asigurată fără a aduce atingere fondurilor din bugetul TEN-T;
18. recunoaște calitatea de surse primare de finanțare pentru transportul UE a Fondului de coeziune și a Fondului european de dezvoltare regională (FEDER); subliniază, în acest context, importanța asigurării unei integrări mai bune a obiectivelor UE 2020 în cadrul Fondurilor structurale, astfel încât acestea să fie direcționate către mobilitatea inteligentă și durabilă;
19. subliniază succesul programului Marco Polo care, în conformitate cu obiectivul trecerii la o economie cu emisii scăzute de carbon, vizează transferarea transportului de mărfuri efectuat pe cale rutieră către alte mijloace de transport, precum și al programului NAIADES, programul de acțiune european integrat pentru transportul pe căi navigabile interioare, și consideră că aceste proiecte ar trebui să beneficieze de o finanțare adecvată și în următoarea perioadă financiară;
20. reamintește faptul că, în temeiul Tratatului de la Lisabona, turismul este o nouă competență a Uniunii, și că, prin urmare, acest lucru ar trebui să se reflecte și în viitorul CFM; subliniază contribuția importantă a turismului la economia Uniunii și faptul că reprezintă activitatea economică principală pentru anumite regiuni și consideră că strategia europeană pentru turism ar trebui sprijinită prin resurse financiare adecvate în următoarea perioadă;
21. salută, în acest sens, propunerea Comisiei de instituire a unui program pentru competitivitatea întreprinderilor și întreprinderile mici și mijlocii (COSME) (2014-2020); subliniază, în special, că ar trebui să se acorde un sprijin puternic pentru alocarea, în mod specific, a sumei de 131 milioane EUR pentru competitivitatea întreprinderilor din sectorul turismului;

22. reamintește că politica maritimă integrată ar trebui să fie luată în considerare în cadrul următorului CFM, prin crearea unui instrument adecvat și pe termen lung de sprijin financiar pentru această politică;
23. subliniază importanța crucială a activității agențiilor din domeniul transportului în ceea ce privește sprijinirea obiectivelor UE în materie de securitate și interoperabilitate și nevoia de a asigura resurse bugetare adecvate adaptate responsabilităților lor.

## REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

|   |  |
|---|--|
| <b>Data adoptării</b>   | 18.9.2012  |
| <b>Rezultatul votului final</b>   | +: 37<br>-: 1<br>0: 5  |
| <b>Membri titulari prezenți la votul final</b>                                | 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, Giommara Uggias, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile |
| <b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>                               | Spyros Danellis, Zita Gurmai, Anna Rosbach, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke  |
| <b>Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final</b> | Isabella Lövin   |