



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie vervoer en toerisme

2012/2092(BUD)

7.9.2012

ADVIES

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Begrotingscommissie

inzake de algemene begroting van de Europese Unie voor het begrotingsjaar
2013 - alle afdelingen
(2012/2092(BUD))

Rapporteur voor advies: Gesine Meissner

PA_NonLeg

SUGGESTIES

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de ten principale bevoegde Begrotingscommissie onderstaande suggesties in haar ontwerp-resolutie op te nemen:

1. benadrukt dat het transportbeleid van groot belang is voor het verwezenlijken van de prioriteit van duurzame ontwikkeling van de Europa 2020-strategie, en dus ook van de hiermee verbonden doelstellingen voor 20-20-20 en veiligheid, en voor een betere werking van de interne markt van de Unie, met een verbeterde dienstverlening en meer territoriale cohesie; herinnert eraan dat de transportsector instaat voor 6,3% van het bbp van de Unie en voor ongeveer 13 miljoen banen;
2. herinnert eraan dat de meeste lidstaten in hun nationale begrotingen streven naar begrotingsconsolidatie; is van mening dat de ontwerp-begroting een juist en redelijk evenwicht tot stand brengt tussen enerzijds de begrotingsbezuinigingen en anderzijds de noodzaak EU-programma's ten uitvoer te leggen en Europese meerwaarde te creëren; wijst erop dat een bezuinigingsbeleid enkel vruchten kan afwerpen als er tegelijk wordt ingezet op groeibevorderende maatregelen;
3. verzoekt de Raad ervoor te zorgen dat de nodige begrotingsmiddelen ter beschikking worden gesteld om de uitstaande betalingen te dekken;
4. benadrukt dat het TEN-T-programma dankzij investeringen in infrastructuur met een hoge Europese meerwaarde cruciaal is voor het versterken van het concurrentievermogen van de EU in haar geheel, aangezien dit programma binnen de interne markt knelpunten wegwerkt en zorgt voor de aanleg en de verbetering van grensoverschrijdende infrastructuur, waaronder spoorverbindingen; benadrukt tevens dat met name het verbeteren en het opwaarderen van bestaande infrastructuurprojecten de doeltreffendheid van investeringen vergroot omdat de werkgelegenheid tijdens de aanlegfase gestimuleerd wordt; wijst op de rol van het TEN-T-programma bij het bereiken van de doelen inzake klimaatverandering, doordat het zorgt voor de toekomstige duurzaamheid van de transportnetwerken van de Unie, inzake economische groei en cohesie, en inzake de voltooiing van de interne markt in de transportsector; verzoekt om het uitvoerend agentschap voor het TEN-T voldoende financiële middelen toe te wijzen om zijn voorbereidende werk voor de tenuitvoerlegging van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen aan te kunnen;
5. benadrukt dat er in een tijd van begrotingsbezuinigingen dringend behoefte is aan innoverende oplossingen om meer particuliere spaarmiddelen te kunnen aantrekken en om het scala aan financieringsinstrumenten voor infrastructuurprojecten uit te breiden, waarbij nadrukkelijker moet worden ingezet op publiek-private partnerschappen; verzoekt om snelle uitvoering van de onlangs goedgekeurde proeffase van het initiatief inzake EU-projectobligaties; herinnert eraan dat de uitkomsten van die proeffase van doorslaggevend belang zijn voor de tenuitvoerlegging van de operationele fase van het initiatief in het kader van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen voor het tijdvak 2014-2020;
6. benadrukt dat het belangrijk is ook in de nieuwe lidstaten transportinfrastructuur te

ontwikkelen met het oog op de eenmaking van de Europese transportruimte; pleit voor de nodige financiering om tegemoet te komen aan de verhoogde behoeften van de nieuwe lidstaten met betrekking tot de ontwikkeling van transportinfrastructuur en de aansluiting van hun transportnetwerk op dat van hun tot de EU behorende buurlanden; vraagt dat in de begroting voor 2013 naar behoren rekening wordt gehouden met de behoeften van de nieuwe lidstaten inzake de ontwikkeling van transportinfrastructuur;

7. verzoekt om interoperabiliteit tussen alle vervoerswijzen en om de verdere ontwikkeling van intelligente vervoerssystemen, met name om slim gebruik van logistiek mogelijk te maken, alsook om de ontwikkeling van de vereiste infrastructuur voor elektrische voertuigen; is van mening dat het koolstofarm en duurzaam maken van de vervoerssector innovatie, nieuwe technologie en financiële middelen zal vergen;
8. wijst op het belang van voldoende begrotingstoewijzingen voor programma's ter ondersteuning van de verdere ontwikkeling van het gemeenschappelijke Europese luchtruim, de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte, het geïntegreerd maritiem beleid, verbindingen met binnenlandse waterwegen, elektronische en intermodale systemen voor reservatie en uitgifte van tickets, alternatieve brandstoffen, hernieuwbare energie en stedelijke mobiliteit; uit andermaal zijn teleurstelling over het ontbreken van een begrotingslijn voor toerisme en betreurt de slinkende begrotingstoewijzingen voor verkeersveiligheid;
9. toont zich bezorgd en ontgoocheld over het standpunt van de Raad van 24 juli 2012 over de ontwerpbegroting voor 2013, want dit zou ertoe kunnen leiden dat de Commissie haar verplichtingen inzake vervoer uit hoofde van de EU-wetgeving niet kan nakomen;
10. benadrukt dat de budgettoewijzingen voor EU-agentschappen beslist niet uitsluitend uit administratieve uitgaven bestaan, maar een bijdrage leveren aan het bereiken van de doelstellingen van Europa 2020 en de doelstellingen van de EU in het algemeen terwijl gestreefd wordt naar besparingen op nationaal niveau, zoals vastgesteld door de wetgevingsautoriteit; herinnert eraan dat het belangrijk is dat op het gebied van vervoersveiligheid in de Unie zeer strenge normen worden gehandhaafd, en dat dit op EU-niveau niet langer de bevoegdheid is van de 27 nationale overheden, maar wel van EASA, EMSA en ERA;
11. erkent dat de begroting en het personeelsbestand van de agentschappen van de Unie in verhouding moeten staan tot de omvang en de aard van de hun toegewezen bevoegdheden en verantwoordelijkheden, en dat de agentschappen niet allemaal onder dezelfde begroting mogen vallen; de EU-agentschappen vormen geen homogeen geheel: de risico's en de eventuele lasten die met de uitvoering van hun opdracht gepaard gaan, kunnen sterk uiteenlopen;
12. wijst erop dat de wetgever nieuwe opdrachten en bevoegdheden heeft toegewezen aan EASA met het oog op uitvoering in 2012 en 2013, en onderstreept dat EASA daarom moet worden gezien als een agentschap "met nieuwe taken", dus niet als een agentschap "op kruissnelheid" zoals de Commissie het catalogiseert;
13. onderstreept dat de huidige Commissievoorstellen inzake personeelsbestand en begroting voor 2013 tot gevolg zouden hebben dat het niveau van de begroting voor EASA, met

inbegrip van bestemmingsontvangsten, hetzelfde blijft als in 2012, dat de twaalf nieuwe posten die EASA wil creëren, vooral met het oog op de uitvoering van de nieuwe taken, worden geschrapt, en dat er zelfs twee bestaande posten verdwijnen; wijst erop dat negen van de twaalf nieuwe posten er rechtstreeks op gericht zijn om de veiligheid van het luchtverkeer en de luchthavens in de Unie te waarborgen.

BEKNOPTE MOTIVERING

Inleiding

Meer economische groei en werkgelegenheid zal de kern vormen van de EU-activiteiten in 2013. 2013 is het laatste jaar van de huidige programmeringsperiode en zoals dat altijd al het geval was bij het aflopen van financiële vooruitzichten, zal er op betalingsgebied een en ander moeten worden ingehaald om de programma's van het tijdvak 2007-2013 af te ronden. Bijgevolg vertonen de betalingskredieten in de ontwerpbegroting 2013 een aanzienlijke stijging (+ 6,8%) voor belangrijke beleidsterreinen die gericht zijn op investeringen.

Voor de vastleggingen heeft de Commissie over de hele lijn een nominale bevrozing tussen 2012 en 2013 voorgesteld. Voor sommige programma's die van belang zijn voor de Europa 2020-doelstellingen, met name TEN-T, is echter een verhoging voorgesteld.

I. Budget voor vervoer

Titel 6 "Mobiliteit en vervoer" van de ontwerpbegroting van de Commissie (OB) omvat alle begrotingslijnen in verband met het vervoersbeleid van de EU. De OB stelt een verhoging met 4,4% aan vastleggingskredieten (van 1 664 miljoen euro in 2012 naar 1 740 miljoen euro in 2013) voor en een verlaging met 1% van de betalingskredieten (van 1 079 miljoen euro in 2012 naar 1 069 miljoen euro in 2013). De verlaging van de betalingskredieten is hoofdzakelijk toe te schrijven aan het feit dat programma's van vóór 2006 in 2012 worden afgerond. In de OB wordt ook in de administratieve uitgaven gesnoeid.

De rapporteur wenst de aandacht te vestigen op de volgende punten:

Trans-Europese netwerken - Vervoer (06 03)

Dit is een essentiële begrotingslijn voor vervoer. In de periode 2007-2013 omvatten de TEN-T 30 prioritaire projecten. De vastleggingskredieten zijn vastgesteld op 1 410 miljoen euro. Dit bedrag komt overeen met wat nodig is om de uitvoering van de momenteel lopende projecten te financieren. Het bedrag is 6,4% hoger dan dat voor 2012, waaruit blijkt dat de uitvoering van het programma over de hele lijn goed is.

De betalingskredieten dalen met 3,6 % tot 763 miljoen euro. Dit is het gevolg van het feit dat programma's van vóór 2006 in 2012 worden afgerond.

Ondersteunende activiteiten in het kader van het Europees beleid inzake vervoer en passagiersrechten (06 02 03)

In de OB wordt voor deze lijn zowel voor de vastleggingskredieten (van 31 770 000 euro in 2012 naar 25 000 000 euro in 2013) als voor de betalingskredieten (van 16 307 145 euro naar 15 126 157 euro) een verlaging voorgesteld.

Marco Polo II-programma (06 02 06)

De vastleggingskredieten gaan omlaag (met 4,5% naar 60 miljoen euro), de betalingskredieten fors omhoog (van 24 187 314 naar 50 miljoen euro).

SESAR (06 03 05 en 06 06 02 03)

Er zijn twee verschillende lijnen voor SESAR in de begroting, met twee verschillende financieringsbronnen, te weten het kaderprogramma voor onderzoek en het TEN-T-programma. Overeenkomstig de financiële programmering zouden er geen nieuwe vastleggingen zijn vanuit het TEN-T-programma naar de gemeenschappelijke onderneming SESAR. De financiering van SESAR via de lijn voor onderzoek zal echter worden voortgezet met betalingskredieten ten belope van 45 miljoen euro (10% meer dan in 2012). De OB-cijfers lijken bevredigend. De financiering is hoofdzakelijk bestemd voor onderzoek naar en ontwikkeling en validering van ATM-systemen (air traffic management).

Onderzoek in verband met vervoer (06 06)

De verlaging van vastleggings- en betalingskredieten die in de OB wordt voorgesteld hangt samen met de afronding van de programma's van vóór 2006. De OB-cijfers (60 980 795 euro aan vastleggingen en 60 088 742 euro aan betalingen) lijken in orde.

Agentschappen

Het is belangrijk dat de agentschappen over voldoende middelen beschikken om hun taken uit te voeren. In de Europa 2020-strategie en het vervoersbeleid van de Commissie zoals dat gedefinieerd is in het witboek inzake vervoer - Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte, vormen de vervoersagentschappen een centrale pijler van het Europese optreden in de komende jaren. De acties en het beleid van EASA, EMSA en ERA zijn Europese prioriteiten die politieke steun genieten van de Europese Unie en de lidstaten. Deze agentschappen zorgen voor een maximale doelmatigheid van de financiële bijdragen van de lidstaten en dragen bij tot de vermindering van de totale uitgaven op een van de belangrijkste beleidsterreinen die dicht bij de burger staan, namelijk de vervoersveiligheid, doordat zij op EU-niveau bieden wat voorheen door 27 nationale overheden moest worden gedaan. Dat is duidelijke Europese meerwaarde die door de EU-begroting moet worden gefinancierd. Er zij ook op gewezen dat deze agentschappen activiteiten ontplooiën op terreinen waar de kosten van niet-Europa hoog zouden zijn. De belangstelling van de media en het publiek voor verkeersveiligheid is en blijft groot; dat blijkt overduidelijk uit de aandacht die in de media en de politiek wordt geschonken aan ongevallen met vliegtuigen, schepen en treinen.

Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (06 02 01)

Voor de EU-bijdrage aan de begroting van EASA wordt een stijging van 33 296 776 euro naar 34 555 811 euro voorgesteld (+ 3,8%).

Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (06 02 02)

De in de OB voorgestelde bedragen voor EMSA komen neer op een totale stijging met 1,2% van de vastleggingskredieten, die daarmee uitkomen op 53 871 513 euro. De verhoging is bedoeld voor de maatregelen ter bestrijding van verontreiniging en wordt gedekt door middel van de herschikking van middelen, die hoofdzakelijk afkomstig zijn van de operationele lijn voor de TEN-T. De betalingskredieten dalen met 9,6% en komen uit op 50 191 174 euro.

Europees Spoorwegbureau (06 02 08)

Voor de EU-subsidie aan ERA wordt zowel voor de vastleggings- als voor de

betalingenkredieten een verhoging met 384 000 euro voorgesteld, waarmee het bedrag uitkomt op 24 871 400 euro in 2013.

II. Toerisme

Het budget voor toerisme valt onder Titel 2 - Ondernemingen. In de OB is geen specifieke begrotingslijn voor toerisme opgenomen. In de TRAN-commissie is afgesproken dat de twee bestaande voorbereidende acties inzake toerisme in 2013 zullen worden voortgezet. Voor de nieuwe programmeringsperiode 2014-2020 heeft het Europees Parlement in zijn resolutie van 13 juli 2011 over "Europa, toeristische topbestemming in de wereld – een nieuw beleidskader voor het toerisme in Europa " gevraagd om een specifieke doelstelling "toerisme" in een programma voor concurrentievermogen en kmo's.

III. Proefprojecten en voorbereidende acties

De TRAN-Commissie is voorstander van voortzetting van de drie bestaande projecten. Dat zijn: Bevordering van Europese en transnationale toeristische producten, met bijzondere nadruk op culturele en industriële producten, Toerisme en toegankelijkheid voor iedereen, en Europese interface voor transportinformatie en boekingen.

IV. Mogelijke amendementen

De rapporteur onderkent de inspanningen die de meeste lidstaten zich getroosten om hun begrotingen te consolideren vanwege de financiële en begrotingscrisis, en dringt daarom aan op een verantwoorde, realistische en resultaatgerichte begroting. Tegelijkertijd wijst de rapporteur erop dat de EU-begroting een investering is in beleidsmaatregelen die de meerwaarde van de EU aantonen en economische groei en werkgelegenheid bevorderen. De huidige programmeringsperiode 2006-2013 loopt ten einde en alle transportgerelateerde programma's zijn volledig operationeel. Daarom zal er aan de zijde van de betalingen een inhaalslag moeten worden gemaakt om aan de contractuele verplichtingen en de EU-vastleggingen te kunnen voldoen.

De algemene omvang van de ontwerpbegroting van de Commissie is van dien aard dat er een juist en redelijk evenwicht tot stand wordt gebracht tussen enerzijds begrotingsbezuinigingen en anderzijds de noodzaak EU-beleid ten uitvoer te leggen en Europese meerwaarde te creëren.

De rapporteur zal met name amendementen indienen die tot doel hebben de voortzetting van de drie bestaande voorbereidende acties te verzekeren. Afhankelijk van het standpunt van de Raad ten aanzien van de OB, behoudt de rapporteur zich het recht voor de ontwerpbegroting op afzonderlijke lijnen te herstellen om rekening te houden met de actieprioriteiten van het Parlement. Dat geldt vooral voor de begrotingslijnen voor de TEN-T's, SESAR, veilig verkeer, onderzoek op transportgebied en passagiersrechten. Er zij ook op gewezen dat de Commissie in haar OB de begrotingen van de agentschappen al stevig heeft aangepakt. Als de Raad verder zou snoeien in de begrotingen van de agentschappen zou dat de soepele tenuitvoerlegging van het transportbeleid van de Unie zoals dat door de wetgevingsautoriteit is vastgesteld, in het gedrang brengen. Mocht dat gebeuren, dan zal de rapporteur voorstellen de ontwerpbegroting te herstellen.

De rapporteur is niet van plan verhogingen voor te stellen ten opzichte van de ontwerpbegroting.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	6.9.2012
Uitslag eindstemming	+ : 34 - : 1 0 : 3
Bij de eindstemming aanwezige leden	Inés Ayala Sender, Georges Bach, 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, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Petri Sarvamaa, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Giommara Uggias, Artur Zasada, Roberts Zile
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Anna Rosbach, Ramon Tremosa i Balcells, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke