



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2013/2145(BUD)

12.9.2013

VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Költségvetési Bizottság részére

az Európai Unió 2014-es pénzügyi évre szóló általános költségvetéséről –
összes szakasz
(2013/2145(BUD))

A vélemény előadója: Isabelle Durant

PA_NonLeg

JAVASLATOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felhívja a Költségvetési Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. rámutat, hogy a közlekedés terén tett beruházások alapvető fontosságúak a hosszú távú növekedés fenntartása és a munkahelyteremtés ösztönzése szempontjából, ami különösen fontos a magas munkanélküliséggel járó gazdasági válságra tekintettel;
2. hangsúlyozza, hogy a közlekedéssel foglalkozó ügynökségek uniós költségvetésből való támogatásának arányosnak kell lennie az EU társjogalkotói által rájuk ruházott többletfelelősségükkel; e tekintetben kiemeli, hogy a tengerszennyezés, valamint a nyílt tengeri olaj- és gázipari létesítmények felügyeletéről szóló, az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség hatáskörének keretébe tartozó uniós határozatok végrehajtásához megfelelő költségvetési finanszírozást és megfelelő személyzeti terveket kell biztosítani;
4. vasúti csomag hatályba lépésére tekintettel hangsúlyozza, hogy meg kell teremteni a feltételeket az Európai Vasúti Ügynökség számára, hogy felkészüljön a rábízott új feladatokra; ezért nem ért egyet az ügynökség költségvetésének – a 2013. évihez képest – 5%-kal való csökkentésének javaslatával (24 871 400 euróról 23 573 064 euróra); emlékeztet arra, hogy a transzeurópai közlekedési hálózatról és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel kötött megállapodást követően fokozott figyelmet kell fordítani a Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatalának költségvetésére;
3. emlékeztet továbbá arra, hogy bizonyos uniós ügynökségekre, például az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségre (EASA) a jogalkotó olyan feladatokat bízott, amelyek alapvető fontosságúak az Európai Unió és iparának működése szempontjából; az EASA költségvetésének és személyzeti költségeinek több mint 80%–át a légi közlekedési ágazat illetékeiből és díjaiból finanszírozzák; e tekintetben kéri, hogy a költségvetési hatóság vegye tekintetbe a fentieket és korlátozza a források és a személyzet csökkentését a költségvetés Unió által finanszírozott hányadára, lehetővé téve az uniós ügynökségek, pl. az EASA számára, hogy alkalmazzák az iparág által igényelt és kifizetett feladatok elvégzéséhez szükséges munkaerőt;
4. hangsúlyozza, hogy az Unió közlekedési költségvetésében olyan infrastrukturális beruházásokra kell helyezni a hangsúlyt, amelyek az európai gazdaság növekedését és nagyobb versenyképességét eredményezik; különösen a jelenlegi nehéz gazdasági helyzetben alapvető fontosságú, hogy az Unió hatékonyan használja fel az adófizetők pénzét, és a kivitelezhető, kulcsfontosságú infrastrukturális projektekre összpontosítson, amelyek javítják az uniós állampolgárok életminőségét;
5. hangsúlyozza, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, valamint a kohéziós és regionális alapok keretében társfinanszírozott infrastrukturális projekteknek szigorúan alkalmazniuk kell az európai hozzáadott értékre, az éghajlati és gazdasági-társadalmi hatásvizsgálatra és a környezetvédelmi jogszabályokra vonatkozó kritériumokat, minimalizálva a külső költségeket, és kiemelt területként kell kezelniük a határokon átnyúló, hiányzó vasúti kapcsolatok fejlesztését vagy modernizálását;
6. emlékeztet a Tanács által, a többéves pénzügyi keretről folyó tárgyalások során az Európai

Hálózatfinanszírozási Eszköz tekintetében javasolt forráscsökkentések, illetve a 2030-ra teljesítendő közlekedési infrastruktúra-projektek hosszú sorára; megjegyzi, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz jelentős európai hozzáadott értékkel rendelkező projektek támogatását teheti lehetővé, amelyek előmozdítják az európai növekedést és a foglalkoztatást, mind közvetlen módon – a projektek által teremtett munkahelyek révén –, mind közvetett módon – az infrastruktúra használata révén –, amely előre látható előnyökkel jár az Unió és tagállamai számára a versenyképesség terén; emlékeztet továbbá arra, hogy a tárgyalások során a Tanács visszautasította a pénzügyi eszközök megfelelőbb alkalmazásához szükséges támogatást, amely bizonyos esetekben nagyobb összegű finanszírozást tenne lehetővé;

7. üdvözli az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközre és a TEN-T-re vonatkozó megállapodásokat, amelyek lehetővé fogják tenni a magas európai hozzáadott értékű kulcsprojektekre fordított beruházásokat, a fenntarthatóbb és integráltabb európai közlekedési hálózat kialakítása érdekében; rámutat, hogy a 06 02 01 költségvetési sorokban az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközre vonatkozó megnevezéseket és megállapított összegeket módosítani kell az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel szülő tárgyalások kimenetelének megfelelően, különösen az átjárhatóságot illetően, amelyet át kell vezetni a 06 02 01 03 sorból a 06 02 01 01 sorba;
8. hangsúlyozza, hogy az innováció és a kutatás kulcsfontosságú a közlekedési és az idegenforgalmi ágazat számára, különösen a modális váltás, a hozzáférhetőség mindenki számára, az intermodalitás, az átjárhatóság, az integrált díjszabási rendszerek és a fenntarthatóság (éghajlatvédelem, üvegházhatású gázok kibocsátása és zajszennyezés csökkentés) terén; hangsúlyozza ezért a Horizont 2020 keretében a megfelelő költségvetési sorok alatti, közlekedésre elkülönített összegek fontosságát;
9. hangsúlyozza az intelligens közlekedési rendszerek széles körű megvalósításának fontosságát, az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keret megállapításáról szóló 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben foglaltak szerint;
10. felszólít az intelligens közlekedési rendszer további fejlesztésére, beleértve az európai vasúti forgalomirányítási rendszert (ERTMS), a folyami információs szolgáltatásokat (RIS), a hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszert, (VTMIS), az intelligens közlekedési rendszereket (ITS) és az egységes európai égbolt légiközlekedés-irányító kutatási projektet (SESAR), valamint a közúti közlekedési ágazatot, amely lehetővé teszi a logisztika racionális alkalmazását, a közlekedés környezeti hatásának csökkenését, és a közlekedést igénybe vevők költségeinek csökkenését; felhív az elektromos mobilitáshoz – többek között a vonatokhoz, villamosokhoz, trolibuszokhoz, elektromos kerékpárokhoz és gépkocsikhoz – szükséges infrastruktúra fejlesztésére; úgy véli, hogy a nem jogszabályi (adminisztratív és technikai) akadályok csökkentésére van szükség;
11. megismétli, hogy támogatja az uniós szinten harmonizált utazói jogok kialakítását minden közlekedési mód esetében, amely egy mindenki által ismert közös charta megfogalmazásához vezetne; sajnálja ezért a kötelezettségvállalási előirányzatok

Bizottság által javasolt 38%-os csökkentését a vonatkozó költségvetési sorban (26 150 000 euróról 16 019 000 euróra), mivel ez különösen érzékeny terület az uniós polgárok számára;

12. rámutat, hogy alapvető fontosságú az alternatív üzemanyag-hálózat infrastruktúrájának kiépítése, amely előmozdítja a fenntartható fejlődést, és az Unió nagyobb energiafüggetlenségét, és felhív az innovatív finanszírozási eszközök uniós szintű alkalmazásának elősegítésére e célkitűzések elérése érdekében;
13. sajnálja, hogy bár a turizmus a Lisszaboni Szerződés hatályba lépése után uniós hatáskörbe is tartozik, nincs önálló költségvetési sora; felhívja a Bizottságot, hogy prioritásként integrálja a COSME programba a fenntartható turizmusra (környezetbarát mobilitás, kerékpárhálózatok, ökoturizmus és természetvédelem) vonatkozó előkészítő intézkedések eredményeit; sürgeti a Bizottságot, hogy támogassa az európai turizmus ágazat sokszínűségét, a kulturális, természeti, és különösen az ipari és történelmi örökség aspektusaira összpontosítva – többek közt konkrét kezdeményezések révén –, valamint a „hozzáférhetőség mindenki számára” elnevezésű előkészítő intézkedés – különösen a mozgáskorlátozott és a szociálisan hátrányos helyzetű személyek hozzáférhetőségének – nyomon követésére;
14. felhívja a Bizottságot, hogy vezessen be egy kezdeményezést a fenntartható turizmusra (környezetbarát mobilitás, kerékpárhálózatok, ökoturizmus és természetvédelem) vonatkozó előkészítő intézkedések eredményeinek nyomon követésére, mely a későbbiekben a kulturális, természeti, ipari és történelmi örökség aspektusaira összpontosít, valamint a „hozzáférhetőség mindenki számára” elnevezésű előkészítő intézkedés – különösen a mozgáskorlátozott és a szociálisan hátrányos helyzetű személyek hozzáférhetőségének – nyomon követésére;
15. úgy véli, hogy az innovatív pénzügyi eszközök fokozottabb igénybevételére volna szükség, amely döntő szerepet játszhat bizonyos infrastrukturális beruházások végrehajtása terén; rámutat, hogy ezek az eszközök felhasználhatók a magántőke mobilizálására, kompenzálva a tagállami és uniós szintű kiigazítások miatt szűkös költségvetési kereteket.

A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

Az elfogadás dátuma	5.9.2013
A zárószavazás eredménye	+: 30 -: 5 0: 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Roberts Zile
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Phil Bennion, Spyros Danellis, Michel Dantin, Isabelle Durant, Geoffrey Van Orden, Janusz Władysław Zemke