



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Transportu i Turystyki

2013/2145(BUD)

12.9.2013

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Budżetowej

w sprawie budżetu ogólnego Unii Europejskiej na rok budżetowy 2014 –
wszystkie sekcje
(2013/2145(BUD))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Isabelle Durant

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Budżetowej, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. przypomina, że inwestycje w transport mają zasadnicze znaczenie dla utrzymania długoterminowego wzrostu gospodarczego i dla wspierania tworzenia miejsc pracy oraz są szczególnie ważne w kontekście kryzysu gospodarczego i przy tak wysokim bezrobociu;
2. podkreśla, że udział budżetu UE w finansowaniu agencji związanych z transportem powinien być proporcjonalny do dodatkowych obowiązków przydzielonych im przez unijnych współustawodawców; podkreśla w tym kontekście, że decyzje UE dotyczące pomiarów zanieczyszczenia mórz oraz instalacji do wydobywania ropy naftowej i gazu na morzu – w ramach kompetencji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego – powinny iść w parze z odpowiednimi środkami budżetowymi oraz z odpowiednimi planami zatrudnienia; w związku z planowanym wejściem w życie IV pakietu kolejowego podkreśla konieczność stworzenia warunków umożliwiających Europejskiej Agencji Kolejowej przygotowanie się do nowych zadań, jakie zostaną jej powierzone; ubolewa w związku z tym nad propozycją zmniejszenia budżetu agencji o 5% w stosunku do 2013 r. (z 24 871 400 EUR do 23 573 064 EUR); przypomina, że w następstwie porozumienia w sprawie TEN-T i instrumentu „Łącząc Europę” szczególną uwagę należy również zwrócić na budżet Agencji Wykonawczej TEN-T;
3. przypomina ponadto, że istnieją agencje UE, takie jak Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), którym prawodawca powierzył zadania kluczowe dla funkcjonowania Unii Europejskiej i jej przemysłu; do 80% budżetu i personelu EASA finansowane jest z opłat i należności wpłacanych przez przemysł lotniczy; w związku z tym postuluje, aby władza budżetowa uwzględniła ten fakt i ograniczyła cięcia budżetowe i kadrowe do części budżetu finansowanej przez UE, a tym samym umożliwiła agencjom UE, takim jak EASA, rekrutację pracowników niezbędnych do realizacji zadań wymaganych i opłacanych przez przemysł;
4. podkreśla, że budżet UE przeznaczony na transport musi skupiać się na projektach infrastrukturalnych, które będą generować wzrost i zwiększać konkurencyjność gospodarki europejskiej; zwłaszcza w okresie trudności gospodarczych dla podatników niezwykle ważne jest, aby środki UE przynosiły korzyści ekonomiczne, a nakłady koncentrowały się na osiągalnych kluczowych projektach infrastrukturalnych służących poprawie życia obywateli UE;
5. podkreśla, że współfinansując projekty infrastrukturalne w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, Funduszu Spójności i funduszy regionalnych, Komisja musi rygorystycznie stosować kryteria dotyczące europejskiej wartości dodanej, klimatu i analizy wpływu ekonomiczno-społecznego, przepisy w zakresie środowiska, a jednocześnie minimalizować koszty zewnętrzne i priorytetowo traktować sprawę modernizacji lub rewitalizacji brakujących transgranicznych połączeń kolejowych;
6. przypomina, że istnieje rozdźwięk między cięciami finansowymi w instrumencie „Łącząc Europę” zaproponowanymi przez Radę w kontekście negocjacji dotyczących wieloletnich

ram finansowych a długą listą projektów w zakresie infrastruktury transportowej, które mają zostać ukończone do 2030 r.; przypomina, że instrument „Łącząc Europę” powinien umożliwić wspieranie projektów o dużej europejskiej wartości dodanej oraz że przyczyni się on bezpośrednio do pobudzenia wzrostu gospodarczego i zatrudnienia w Europie dzięki miejscom pracy, jakie powstaną na budowach, oraz pośrednio przy eksploatacji tych infrastruktur, dzięki zyskom, jakich oczekuje się dla Unii i państw członkowskich w zakresie konkurencyjności; przypomina ponadto, że w trakcie negocjacji Rada odmówiła zastosowania dźwigni niezbędnej do lepszego wykorzystania instrumentów finansowych, która w pewnych przypadkach może pozwalać na większe finansowanie;

7. z zadowoleniem przyjmuje umowy zawarte w ramach instrumentu „Łącząc Europę” i transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), które umożliwią inwestowanie w projekty o dużej europejskiej wartości dodanej, kluczowe dla utworzenia bardziej zrównoważonej i zintegrowanej europejskiej sieci transportowej; przypomina, że działy i uzgodnione kwoty w liniach budżetowych 06 02 01 dotyczących instrumentu „Łącząc Europę” powinny być dostosowane do wyników negocjacji nad tym instrumentem, w szczególności w odniesieniu do interoperacyjności, która ma zostać objęta linią 06 02 01 01 i zniknąć z linii 06 02 01 03;
8. podkreśla, że innowacje i badania, w szczególności w dziedzinie zmiany rodzajów transportu, dostępności dla wszystkich, intermodalności, interoperacyjności, zintegrowanych systemów biletowych i zrównoważonego rozwoju (ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i hałasu), są dla sektorów transportu i turystyki niezwykle ważne; podkreśla więc znacznie, jakie ma ochrona kwot przydzielonych na transport w odpowiednich liniach budżetowych w ramach programu „Horyzont 2020”;
9. podkreśla znaczenie, jakie ma wdrożenie na szeroką skalę inteligentnych systemów transportowych, jak określono to w dyrektywie 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, w celu osiągnięcia efektywności europejskiego transportu;
10. wzywa do szerszego rozwinięcia inteligentnych systemów transportowych, w szczególności ERTMS, RIS, VTMS, SESAR i ITS, w sektorze transportu drogowego, które umożliwią racjonalne wykorzystanie logistyki, zmniejszenie oddziaływania transportu na środowisko i zmniejszenie kosztów ponoszonych przez użytkowników; domaga się utworzenia niezbędnej infrastruktury dla pojazdów napędzanych energią elektryczną, w tym pociągów, tramwajów, trolejbusów oraz elektrycznych rowerów i samochodów; uważa, że konieczne jest ograniczenie barier o charakterze nieustawodawczym (administracyjnym i technicznym);
11. przypomina swoje poparcie dla określenia na szczeblu Unii Europejskiej ujednoczonych praw pasażerów dla wszystkich rodzajów transportu, co powinno prowadzić do opracowania wspólnej, znanej wszystkim karty; w związku z tym ubolewa nad propozycją Komisji polegającą na zmniejszeniu środków na zobowiązania w odpowiedniej linii budżetowej o 38% (z 26 150 000 EUR do 16 019 000 EUR), chociaż jest to szczególnie ważna sprawa dla obywateli europejskich;
12. przypomina, że zasadnicze znaczenie ma budowa infrastruktury służącej rozwojowi sieci alternatywnych paliw, która będzie sprzyjała zrównoważonemu rozwojowi i większemu

uniezależnieniu Unii w zakresie energetyki, i zwraca się o promowanie stosowania innowacyjnych instrumentów na szczeblu europejskim, aby osiągnąć te cele;

13. ubolewa, że chociaż od wejścia w życie traktatu lizbońskiego turystyka należy do kompetencji Unii, to nie ma na nią oddzielnej linii budżetowej; wzywa Komisję do priorytetowego wykorzystania w programie COSME wyników działań przygotowawczych w zakresie turystyki zrównoważonej (tzw. soft mobility, sieci ścieżek rowerowych, turystyka ekologiczna i ochrona przyrody); nalega, aby Komisja wspierała zróżnicowanie europejskiej branży turystycznej przez skupienie się również na aspektach dziedzictwa kulturowego, przyrodniczego, a w szczególności przemysłowego i historycznego, w tym za pomocą specjalnych inicjatyw finansowych, a także aby kontynuowała działania przygotowawcze prowadzące do dostępności dla wszystkich, szczególnie dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz dla osób w niekorzystnej sytuacji społecznej;
14. wzywa Komisję do zapoczątkowania inicjatywy pozwalającej na monitorowanie wyników działań przygotowawczych w zakresie turystyki zrównoważonej (tzw. soft mobility, sieci ścieżek rowerowych, turystyka ekologiczna i ochrona przyrody), ze skupieniem się – na późniejszym etapie – na aspektach dziedzictwa kulturowego, przyrodniczego, przemysłowego i historycznego, a także do kontynuowania działań przygotowawczych prowadzących do dostępności dla wszystkich, szczególnie dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz dla osób w niekorzystnej sytuacji społecznej;
15. jest przekonany, że należy szerzej wykorzystywać innowacyjne instrumenty finansowe, które mogą się okazać instrumentami o decydującej roli w realizacji niektórych przedsięwzięć w zakresie infrastruktury; przypomina, że instrumenty te pozwalają wykorzystywać kapitał prywatny, równoważąc w ten sposób coraz większy brak środków publicznych związany z wysiłkami zmierzającymi do konsolidacji budżetowej na szczeblu krajowym i europejskim.

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

Data przyjęcia	5.9.2013
Wynik głosowania końcowego	+: 30 -: 5 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Phil Bennion, Spyros Danellis, Michel Dantin, Isabelle Durant, Geoffrey Van Orden, Janusz Władysław Zemke