



15.11.2016

## **СТАНОВИЩЕ**

на комисията по транспорт и туризъм

на вниманието на комисията по икономически и парични въпроси

относно Годишния доклад относно финансовите дейности на  
Европейската инвестиционна банка  
(2016/2099(INI))

Докладчик по становище: Богуслав Либерадзки

PA\_NonLeg

## ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм приканва водещата комисия по икономически и парични въпроси да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

- А. като има предвид, че транспортният сектор, предвид на това, че повече от билион евро са инвестирани в него благодарение на подкрепата на ЕИБ от нейното създаване през 1958 г. насам, е секторът, в който ЕИБ извършва най-широка дейност;
  - Б. като има предвид, че намаляването на емисиите в транспортния сектор представлява голямо предизвикателство и са необходими значителни намаления в емисиите на азотни оксиди (NOx), въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) и в други съответни емисии от транспорта, за да може ЕС да постигне своите дългосрочни цели в областта на климата; като има предвид, че задръстванията и замърсяването на въздуха са сериозни проблеми за развитието на всички форми на мобилност и опазването на човешкото здраве;
  - В. като има предвид, че през 2015 г. ЕИБ инвестира 14 милиарда евро в транспортни проекти, от които ще се възползват 338 милиона пътници годишно, и които ще спестят 65 милиона часа път годишно;
1. приветства плана за преразглеждане на регламента за Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ), обявен от председателя на Комисията Жан-Клод Юнкер, чиято цел е увеличаване на капацитета на Плана за инвестиции за Европа от 315 милиарда евро на 630 милиарда евро до 2022 г.; подчертава обаче, че това не следва да води до намаляване на добре функциониращите източници на финансиране на устойчива транспортна инфраструктура; вярва, по-специално, че ще бъде възстановено финансирането, премахнато от инструменти като Механизма за свързване на Европа в полза на ЕФСИ; подчертава значението на балансираното разпределение на средства между регионите и подчертава необходимостта от завършване на централната мрежа TEN-T до 2030 г.;
  2. счита, че тъй като към момента едва 8% от инвестициите на ЕФСИ са достигнали държавите от ЕС-13, настоящото функциониране на ЕФСИ противоречи на регламента на Фонда, в който се предвижда, че ЕФСИ следва да допринесе за укрепването на икономическото, социалното и териториалното сближаване на Съюза. освен това счита, че концентрацията на капитал в държавите от ЕС-15 и недостатъчните инвестиции в държавите от ЕС-13 увеличават социалните и икономическите различия между западните и източните региони на ЕС; отбелязва, че подобни различия стимулират изтичането на мозъци и емиграцията сред младите хора от по-бедните държави от ЕС към западните държави членки, което от своя страна оказва допълнителен натиск върху мрежите за социална сигурност на по-бедните държави; отбелязва освен това растящото недоволство в западните държави членки от промените в структурата на техния пазар на труда, причинени от имиграцията от по-бедните държави членки, което често подтиква правителствата в западните държави членки да приемат промени в своето социално законодателство, които са де факто дискриминационни по своя характер;

3. насърчава ЕИБ да продължава да подкрепя устойчиви, безопасни, благоприятни за климата и иновативни транспортни решения, както и да продължава да насърчава достъпността за пътници с ограничена подвижност; подчертава, че предоставянето на достатъчно финансиране за проектите с европейска добавена стойност, включително трансграничните транспортни връзки и особено изоставените или демонтирани регионални трансгранични железопътни връзки, е приоритет на Съюза; подчертава необходимостта европейската инвестиционна политика да обърне по-голямо внимание на хоризонталните въпроси, особено по отношение на бъдещите транспортни средства и услуги, което ще изисква едновременното и съгласувано развитие на алтернативната енергия и телекомуникационните мрежи;
4. призовава ЕИБ при финансирането на транспортни проекти да взема предвид и да търси взаимодействия с туризма с оглед на насърчаването на развитието и конкурентоспособността на туристическия сектор в ЕС;
5. счита, че иновативната и ефективна икономика се нуждае от напреднала и висококачествена транспортна система и инфраструктура, и че те следва да бъдат сред приоритетите, като се постави специален акцент върху източния регион на ЕС, както и върху иновативните мултимодални инфраструктурни решения, като например къси мултимодални тунели, мостове или фериботи в рядко населени райони;
6. подчертава разликата<sup>1</sup> между броя инвестиционни проекти, финансирани в западните и източните държави членки; с оглед на това подчертава значението на географския баланс при инвестициите с участието на ЕИБ и очаква ЕИБ и Комисията да предоставят подходяща техническа и административна помощ за подготовката на проекти в държави, където това е необходимо; подчертава важната роля на местните и регионалните органи в този процес;
7. подкрепя Комисията в нейния опит да преразгледа действащия Финансов регламент; подкрепя, по-специално, разпоредбите на регламента, отнасящи се до използването на иновативни финансови инструменти като облигации за проект, при условие, че те не водят до социализация на загубите и приватизиране на печалбите;
8. предупреждава за опасността от тенденцията, при която инвестиционни фондове, основани на публично-частни партньорства, заместват традиционните механизми за финансиране на ЕС и в контекста на ЕФСИ биват частично финансирани чрез средства, които преди това са били предназначени за други цели; отбелязва, че тъй като ЕФСИ досега не е успял да допринесе за икономическото, социалното и териториалното сближаване на ЕС, структурните фондове на ЕС са все още основните средства, способни да обслужват целите на политиката на сближаване на ЕС;
9. подчертава значението за борбата с изменението на климата на целите, определени от 21-вата конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (COP 21) по отношение на транспорта; подчертава, че следва да са

---

<sup>1</sup> Независим доклад за оценка, изготвен от ЕИБ, със заглавие „Оценка на дейността на европейския фонд за стратегически инвестиции“ (<http://www.eib.org/infocentre/publications/all/evaluation-of-the-functioning-of-the-efsi.htm>).

налице финансовите средства, необходими за осъществяването на модален преход от автомобилен транспорт към железопътен транспорт, воден транспорт и транспорт по вътрешните водни пътища; също така настоява, че следва да се обърне внимание на инвестициите в чиста енергия и модерни услуги за транспорта; предлага с оглед на това да се увеличи капацитетът на инструментите за финансиране, които са специализирани за тази цел, като Европейския механизъм за чист транспорт;

10. подчертава, че инвестициите следва да се основават на свеждането до минимум на външните разходи, включително тези, причинени от изменението на климата, и намаляване по този начин на предизвикателствата пред обществените бюджети в бъдеще;
11. призовава Комисията и ЕИБ да подкрепят инвестициите в устойчива градска мобилност, в идеалния случай на основата на устойчиви планове за градска мобилност, с подходящи критерии за намаляване на задръстванията, изменението на климата, замърсяването на въздуха, шума и пътните произшествия;
12. отбелязва, че с цел намаляване на тежестта на изграждането и поддържането на инфраструктурата върху данъкоплатеца, както и тежестта върху публичните финанси като цяло, проектите за транспортна инфраструктура от вида на публично-частното партньорство следва в общия случай да се основават на принципа „ползвателят плаща“;
13. отбелязва, че ЕИБ използва голям набор от финансови инструменти, като например заеми, гаранции, облигации за проекти и публично-частни партньорства, за да подкрепя публичните и частните инвестиции в транспорта; подчертава, че е важно да се координират различните видове финансиране на ЕС с цел да се гарантира, че целите на транспортната политика на ЕС са изпълнени в целия ЕС, като се има предвид, че не всички проекти са подходящи за финансиране от инструмент от вида на публично-частното партньорство;
14. подчертава значението на оптимизирането на инвестиционните политики на Съюза чрез комбиниране на различните инструменти за подкрепа на инвестициите (ЕФСИ, европейски структурни и инвестиционни фондове, МСЕ, облигации за проект, различните фондове и т.н.); призовава за създаването на координационна структура между ЕИБ и Комисията с цел оптимизиране на съвместното използване на тези различни инструменти за всеки проект поотделно, така че заемите, субсидиите и гаранционните механизми да могат да бъдат смесвани за един и същ проект при най-добрите възможни условия;
15. счита, че прозрачността и достъпът за гражданите до информация относно плановете и структурите за финансиране са от съществено значение за гарантирането на отзивчивост относно проектите и за тяхното приемане от страна на гражданите.

**РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА  
КОМИСИЯ**

|   |   |
|---|---|
| <b>Дата на приемане</b>                                   | 10.11.2016  |
| <b>Резултат от окончателното гласуване</b>                | +: 34<br>-: 3<br>0: 2   |
| <b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>    | Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Roberts Zile, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska |
| <b>Заместници, присъствали на окончателното гласуване</b> | Maria Grapini, Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg   |