



Transporto ir turizmo komitetas

2016/2099(INI)

15.11.2016

NUOMONĖ

Transporto ir turizmo komiteto

pateikta Ekonomikos ir pinigų politikos komitetui

dėl Europos investicijų banko finansinės veiklos metinės ataskaitos
(2016/2099(INI))

Nuomonės referentas: Bogusław Liberadzki

PA_NonLeg

PASIŪLYMAI

Transporto ir turizmo komitetas ragina atsakingą Ekonomikos ir pinigų politikos komitetą į savo pasiūlymą dėl rezoliucijos įtraukti šiuos pasiūlymus:

- A. kadangi nuo EIB įsteigimo 1958 m. suteikus jo paramą į transporto sektorių investuota daugiau kaip trilijonas eurų, ir tai yra sektorius, kuriame EIB veikė aktyviausiai;
 - B. kadangi transporto sektoriaus teršalų išmetimo mažinimas yra didelis iššūkis ir kadangi ES, jei nori pasiekti savo ilgalaikius klimato tikslus, turi žymiai sumažinti transporto išmetamo NO_x, CO₂ ir kitų susijusių teršalų kiekį; kadangi eismo spūstys ir oro tarša yra didžiausios problemos plėtojant visokeriopą judumą miestuose ir siekiant apsaugoti žmonių sveikatą;
 - C. kadangi 2015 m. EIB investavo 14 mlrd. EUR į transporto projektus, kurie teiks naudą 338 mln. keleivių per metus ir kuriuos įgyvendinus bus sutaupyta 65 mln. kelionės valandų per metus;
1. palankiai vertina Komisijos Pirmininko J.-C. Junckerio paskelbtą planą atlikti Reglamento dėl Europos strateginių investicijų fondo (ESIF) peržiūrą; ja siekiama iki 2022 m. padidinti Investicijų plano Europai pajėgumą nuo 315 mlrd. EUR iki 630 mlrd. EUR; vis dėlto pabrėžia, kad dėl to neturėtų sumažėti gerai veikiančių darniojo transporto infrastruktūros finansavimo šaltinių; visų pirma tiki, kad ESIF naudai nutrauktas finansavimas tokioms priemonėms, kaip Europos infrastruktūros tinklų priemonė, vėl bus teikiamas; atkreipia dėmesį į tai, kaip svarbu proporcingai skirti lėšas regionams, ir pabrėžia, kad iki 2030 m. būtina baigti kurti TEN-T pagrindinį tinklą;
 2. kadangi iki šiol tik 8 proc. ESIF investicijų buvo skirta ES 13 valstybėms, mano, kad dabartinis ESIF veikimas nesuderinamas su fondo reglamentu, kuriame teigiama, kad ESIF turėtų prisidėti prie Sąjungos ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos stiprinimo; taip pat mano, kad kapitalo koncentracija ES 15 valstybėse ir nepakankamas lėšų skyrimas ES 13 valstybėms didina ES vakarinių ir rytinių regionų socialinius ir ekonominius skirtumus; pažymi, kad tokie skirtumai skatina protų nutekėjimą ir jaunimo iš neturtingesnių valstybių narių emigraciją į vakarines valstybes nares, o tai, savo ruožtu, daro papildomą spaudimą paliekamų šalių socialinio saugumo tinklams; taip pat pažymi didėjančią vakarinių valstybių narių nepasitenkinimą dėl imigracijos iš neturtingesnių valstybių narių nulemtų pokyčių jų darbo rinkų struktūroje, dėl to šių valstybių vyriausybės dažnai skatinamos priimti socialinės srities teisės aktų pakeitimus, kurie *de facto* yra diskriminuojamojo pobūdžio;
 3. ragina EIB toliau remti tvarius, saugius, klimatui nekenkiančius ir novatoriškus transporto sprendimus ir toliau skatinti prieinamumą riboto judumo keleiviams; pabrėžia, kad Sąjungos prioritetą yra užtikrinti pakankamą finansavimą pridėtinės vertės Europai turintiems projektams, įskaitant tarpvalstybinių transporto jungčių projektus, o ypač tarpvalstybinių regioninių apleistų ar išmontuotų geležinkelio jungčių projektus; pabrėžia, kad įgyvendinant Europos investicijų politiką būtina daugiau dėmesio skirti horizontaliesiems klausimams, ypač kalbant apie ateities transporto priemones ir paslaugas, nes dėl to reikės vienu metu ir nuosekliai plėtoti alternatyvius energetikos ir telekomunikacijų tinklus;

4. ragina EIB finansuojant transporto projektus atsižvelgti į sąveiką su turizmu ir jos siekti, kad būtų galima skatinti ES turizmo sektoriaus plėtrą ir konkurencingumą;
5. mano, kad novatoriškai ir veiksmingai ekonomikai reikia pažangaus ir aukštos kokybės transporto sistemos ir infrastruktūros (tai turėtų būti vienas iš šios srities prioritetų), ypatingą dėmesį skiriant ES rytiniams regionams ir novatoriškiems daugiarūšės infrastruktūros sprendimams, pavyzdžiui, daugiarūšiam vežimui pritaikytiems trumpiems tuneliams, tiltams ar keltams retai apgyvendintose teritorijose;
6. atkreipia dėmesį į didelį vakarinėse ir rytinėse valstybėse narėse finansuotų projektų skaičiaus skirtumą¹; atsižvelgdamas į tai pabrėžia, jog svarbu užtikrinti dalyvaujant EIB vykdomų investicijų geografinę pusiausvyrą, ir tikisi, kad EIB ir Komisija teiks tinkamą techninę ir administracinę paramą projektų rengimui tose šalyse, kuriose ji reikalinga; pabrėžia, kad vietos ir regioninės valdžios institucijos atlieka svarbų vaidmenį šiame procese;
7. remia Komisijos pastangas atlikti dabartinio Finansinio reglamento peržiūrą; ypač remia reglamento nuostatas dėl novatoriškų finansinių priemonių (pavyzdžiui, projektų obligacijų) naudojimo, jei užtikrinama, kad nuostoliai nebus perkelti visuomenei, o pelnas nebus privatizuojamas;
8. perspėja dėl tendencijos, kai viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystėmis grindžiami investicijų fondai pakeičia ES įprasto finansavimo mechanizmus ir ESIF kontekste iš dalies finansuojami naudojant pinigus, kurie iš pradžių buvo skirti kitiems tikslams; pažymi, kad dėl to, jog ESIF iki šiol nebuvo pajėgus prisidėti prie ES ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos, ES struktūriniai fondai ir toliau yra pagrindiniai fondai, kurie yra pajėgūs duoti naudos siekiant ES sanglaudos tikslų;
9. pabrėžia, kad svarbu kovoti su klimato kaita įgyvendinant 21-osios Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijos nustatytus tikslus, susijusius su transportu; pabrėžia, kad turėtų būti skirta lėšų siekiant užtikrinti nuoseklų perėjimą nuo vežimo keliais prie vežimo geležinkeliais, vandens transportu bei vidaus vandens keliais; taip pat primygtinai ragina skirti dėmesį investicijoms į švarią energiją ir modernias transporto paslaugas; šiuo tikslu siūlo padidinti specialiai šiam tikslui skirtų finansavimo priemonių, kaip antai Europos netaršaus transporto priemonės, pajėgumus;
10. pabrėžia, kad investicijomis turėtų būti siekiama mažinti išorės sąnaudas, įskaitant tas, kurių atsiranda dėl klimato kaitos, kartu mažinant ir valstybės biudžetų ateities problemas;
11. ragina Komisiją ir EIB remti investicijas į tvarų judumą mieste; geriausia, jei jos būtų paremtos tvaraus judumo mieste planais, kuriuose būtų nustatyti atitinkami spūsčių, klimato kaitos, oro taršos, triukšmo ir eismo įvykių mažinimo kriterijai;
12. pažymi, kad siekiant sumažinti mokesčių mokėtojų ir bendrai viešiesiems finansams užkraunamą našta, susijusią su infrastruktūros kūrimu ir priežiūra, viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerysčių tipo transporto infrastruktūros projektai dažniausiai turėtų būti

¹ EIB nepriklausomo vertinimo ataskaita „Europos strateginių investicijų fondo veikimo vertinimas“ (angl. „Evaluation of the functioning of the European Fund for Strategic Investments“)(<http://www.eib.org/infocentre/publications/all/evaluation-of-the-functioning-of-the-efsi.htm>)

grindžiami principu „naudotojas moka“;

13. pažymi, kad viešosioms ir privačioms investicijoms į transportą remti EIB naudoja labai įvairius finansinius produktus, pavyzdžiui, paskolas, garantijas, projektų obligacijas bei viešojo ir privačiojo sektorių partnerystes; pabrėžia, kad siekiant užtikrinti ES transporto politikos tikslų įgyvendinimą visoje ES svarbu derinti įvairių rūšių ES finansavimą ir atsižvelgti į tai, kad ne visus projektus galima finansuoti iš viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystės tipo priemonių;
14. pabrėžia Sąjungos investicijų politikos optimizavimo derinant įvairias investicijų rėmimo priemones (ESIF, ESI fondus, EITP, projektų obligacijas, įvairius fondus ir kt.) svarbą; ragina sukurti EIB ir Komisijos veiksmų koordinavimo struktūrą siekiant optimizuoti bendrą šių įvairių priemonių naudojimą konkreitiems projektams, kad tam pačiam projektui geriausiomis įmanomomis sąlygomis būtų galima kartu naudoti paskolas, subsidijas ir garantijų mechanizmus;
15. mano, kad skaidrumas ir piliečių galimybės gauti informacijos apie finansavimo planus ir struktūras yra esminiai dalykai siekiant užtikrinti, kad projektai būtų veiksmingi ir kad piliečiai juos palaikytų.

GALUTINIO BALSAVIMO NUOMONĘ TEIKIANČIAME KOMITETE REZULTATAI

Priėmimo data	10.11.2016
Galutinio balsavimo rezultatai	+: 34 -: 3 0: 2
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	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 Ţapardel, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Roberts Zile, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Maria Grapini, Ramona Nicole Mănescu, Matthijs van Miltenburg