



1.12.2017

# **LAUSUNTO**

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

Budjettivaliokunnan puolesta

seuraavasta monivuotisesta rahoituskehyksestä: vuoden 2020 jälkeistä monivuotista rahoituskehystä koskevan parlamentin kannan valmistelu (2017/2052(INI))

Valmistelija: Marian-Jean Marinescu

PA\_NonLeg

## EHDOTUKSET

Liikenne- ja matkailuvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa budjettivaliokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

1. korostaa monivuotisen rahoituskehityksen strategista merkitystä pitkän aikavälin investoinneista riippuvaisilla aloilla, kuten liikennealalla; odottaa näin ollen, että komissio laatii ehdotuksen ja sitoutuu määrittämään kiireellisesti neuvoston ja parlamentin kanssa vuoden 2020 jälkeisen monivuotisen rahoituskehityksen ennen Euroopan parlamentin vaaleja vuonna 2019;
2. korostaa, että liikenteen infrastruktuurit muodostavat sisämarkkinoiden selkärangan ja kasvun ja työpaikkojen luomisen perustan ja ovat ratkaisevan tärkeitä neljän perusvapauden eli henkilöiden, pääoman, tavaroiden ja palvelujen vapaan liikkuvuuden kannalta; panee merkille, että naapurimaihin liitetyn yhtenäisen eurooppalaisen liikennealueen toteuttaminen edellyttää, että suuriin liikenteen infrastruktuureihin myönnetään riittävästi rahoitusta ja lisäksi niitä pidetään ensisijaisina EU:n kilpailukyvyllä sekä alueelliselle, taloudelliselle ja sosiaaliselle yhteenkuuluvuudelle;
3. korostaa COP 21 -konferenssissa (Pariisin sopimus) asetettujen liikennetavoitteiden merkitystä ilmastonmuutoksen torjunnassa; painottaa, että tarvitaan rahoitusta, jolla varmistetaan maantieliikenteen korvaaminen raide- ja vesikuljetuksilla ja sisävesiliikenteellä ja rohkaistaan jäsenvaltioita investoimaan älykkäisiin, kestäviin ja yhdenmennyihin julkisiin liikennevälineisiin; suosittelee myös, että huomiota kiinnitettäisiin myös liikenteestä johtuvan melun ja tärinän vähentämiseen, jotta kansalaisille voitaisiin tarjota laadukas elinympäristö;
4. painottaa tarvetta tukea turvallisuutta, kansanterveyttä, ympäristönsuojelua ja liikennealalla unionin yleisen kilpailukyvyn lisäämiseen tähtäävän, vahvan teollisuuspolitiikan määrittelyä ja täytäntöönpanoa, jotta voidaan saavuttaa paremmat yhteydet ja helpompi liikenne kaikissa jäsenvaltioissa; katsoo, että massadatalla on strateginen merkitys pyrittäessä saavuttamaan EU:n liikennepolitiikan tavoitteet, ja korostaa tarvetta suojella kriittisiä liikenneinfrastruktuureja kyberuhkilta;
5. korostaa, että kriittistä liikenneinfrastruktuuria olisi pidettävä Euroopan unionin strategisena etuna;
6. korostaa, että eurooppalaista lisäarvoa voidaan saada liikenneinfrastruktuurihankkeissa ainoastaan, jos EU:lla on valmiudet sisällyttää seuraavaan monivuotiseen rahoituskehitykseensä sääntelykehys ja rahoitus, joka on oikeassa suhteessa sen tavoitteisiin nähden;
7. katsoo, että koheesio- ja aluekehityspolitiikan infrastruktuurihankkeisiin varattua osuutta EU:n kokonaistalousarviosta olisi lisättävä vuoden 2020 jälkeen, sillä koheesiorahasto ja Euroopan aluekehitysrahasto edistävät merkittäväällä tavalla alueiden välisten infrastruktuurierojen ja sosioekonomisten erojen umpeen kuromista ja parantavat infrastruktuurin keskimääräistä laatua ja lisäävät siten puuttuvien sisäisten yhteyksien luomista kehittyneimpien alueiden ja kehityksessä jälkeen jääneiden alueiden välillä;

8. katsoo, että seuraavan monivuotisen rahoituskehityksen olisi mahdollistettava EU:n rahoituksen lisääminen, rakenne- ja investointirahastot mukaan luettuina, hankkeille, jotka edistävät erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkon ja sen käytävien valmiiksi saattamista, sekä rahoitus sähköajoneuvoinfrastruktuurin ja muiden vaihtoehtoisiin energialähteisiin perustuvien liikennetarkaisujen käyttöönotolle; toistaa, että rahoitusvälineet eivät voi korvata TEN-T -hankkeille myönnettäviä avustuksia, joiden on pysyttävä tulevan Verkkojen Eurooppa -välineen ensisijaisena välineenä, sillä jotkut liikennemuodot, kuten rautatie- ja sisävesiliikenne, eivät ole yksityisten sijoittajien näkökulmasta houkuttelevia;
9. on sitä mieltä, että avustuksia ei pitäisi käyttää tappioiden korvaamiseen hankkeissa, jotka eivät ole taloudellisesti kestäviä;
10. kehottaa komissiota ehdottamaan seuraavan monivuotisen rahoituskehityksen yhteydessä johdonmukaisia ja avoimia toimenpiteitä, joilla helpotetaan, kannustetaan ja koordinoidaan unionin virastojen tuella Euroopan rakenne- ja investointirahastojen, Verkkojen Eurooppa -välineen ja Horisontti 2020 -ohjelman liikennehankkeiden välisiä synergioita erityisesti silloin, kun näitä hankkeita on tarkoitus tukea rajaseutualueilla ja Euroopan laajuisen liikenneverkon puitteissa; vaatii koordinoitujärjestelmää, jonka avulla optimoidaan avustusten ja rahoitusvälineiden synergioita; pyytää liikenteen ja liikkumisen pääosastoa osallistumaan aktiivisemmin liikenneinfrastruktuurin koordinointiin unionin eri rahastoissa;
11. katsoo, että seuraavan monivuotisen rahoituskehityksen yhteydessä olisi oltava mahdollisuus kehittää edelleen nykyisiä keskeisiä ja kattavia TEN-T-verkoston käytäviä ja laajentaa niitä myös asiaankuuluviin kolmansiin maihin yhteisen edun mukaisten liikennehankkeiden tukemiseksi;
12. korostaa, että brexitillä ei ole ainoastaan yleistä vaikutusta talousarvioon vaan myös erityisen suuria suoria ja epäsuoria vaikutuksia eurooppalaiseen liikennepolitiikkaan ja varsinkin lento- ja meriliikenteeseen;
13. kehottaa eurooppalaisia koordinaattoreita suorittamaan perusteellisen arvioinnin tällä ohjelmakaudella Euroopan laajuisen verkkojen (TEN-T) käytävillä päätökseen saatetuista hankkeista ja aikaansaaduista parannuksista ja esittämään sen komissiolle ja Euroopan parlamentille; pyytää komissiota ottamaan arvioinnin huomioon seuraavan monivuotisen rahoituskehityksen valmisteluissa;
14. korostaa, että EU:n osarahoitukseen olisi sisällytettävä Euroopan alueellisen yhteistyön (Interreg) keskeisenä painopisteenä pieniä rajatylittäviä infrastruktuurihankkeita alueellisten, rajojen yli toimivien osuuksien palauttamiseksi;
15. korostaa, että on ehdottomasti myönnettävä riittävästi rahoitusta tutkimukselle ja innovoinnille myös tulevassa yhdeksännessä puiteohjelmassa sähkö- ja vetyajoneuvojen, robottiautojen ja internetyhteydellä varustettujen autojen, aloilla;
16. katsoo, että EU:n makroaluestrategioiden hallinnoinnin tehostaminen auttaa kehittämään EU:n lisäarvoa tuottavia hankkeita;

17. korostaa, että kaikkien rantavaltioiden osallistuminen Tonavan strategiaan on tärkeää, jotta vesiliikenteen pullonkaulat vältetään; pyytää kehittämään ylhäältä alaspäin suuntautuvan lähestymistavan, jonka avulla varmistetaan Tonavan strategian tehokas täytäntöönpano erityisesti sisävesillä navigoinnin osalta;
18. katsoo, että tarvitaan ajantasaistettu ja vaikuttavampi Verkkojen Eurooppa -väline, joka kattaa kaikki liikennemuodot, myös tieinfrastruktuurit ja sisävesiväylät, ja jossa keskitytään yhteenliitäntöihin ja verkon valmiiksi saattamiseen syrjäseutualueilla samalla, kun käytetään yhteisiä standardeja; yhteisiä normeja käyttäen; korostaa, että Verkkojen Eurooppa -välineen on saatava lisää rahoitusta kaikkien liikennetarpeiden kattamiseksi, digitaaliset ratkaisut, liikennemuotosiirtymä ja puhdas liikenne mukaan luettuina; katsoo, että Verkkojen Eurooppa -välineellä olisi edistettävä pilottiohjelmiä kaikkien liikennemuotojen hyväksi turvallisuuden, ympäristönsuojelun ja EU:n kilpailukyvyyn lisäämiseksi; korostaa, että liikenneinfrastruktuuriin investointi on investointi pitkän aikavälin kasvuun ja työllisyyteen; odottaa näin ollen, että komissio laatii ehdotuksen ajantasaistetuksi Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevaksi asetukseksi mahdollisimman pian, jotta se voidaan hyväksyä ennen Euroopan parlamentin vaaleja vuonna 2019;
19. palauttaa mieliin, että Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevan asetuksen liitteessä mainitaan yhdeksän ydinkäytävää ja esitetään luettelo ennakkoon määritetyistä hankkeista, jotka voivat saada EU:n rahoitusta kaudella 2014–2020 niiden Euroopan laajuisten verkkojen kehittämiseksi tuottaman lisäarvon ja kehitysasteen perusteella; katsoo, että parannetussa ja vaikuttavammassa Verkkojen Eurooppa -välineessä etusijalle olisi asetettava suuremmat yhteydet keskeisempiin ja kattavampiin verkkoihin ja olisi painotettava vastedes kattavien verkkojen, esimerkiksi merten moottoritien kaltaisten horisontaalisten painopisteiden, välisten yhteyksien lisäämistä; katsoo, että tämä olisi otettava huomioon Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevaan asetukseen mahdollisesti sisällytettävässä ennalta määritettyjen hankkeiden luetteloissa;
20. korostaa, että olisi turvattava yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen päätökseen saannin edellyttämä rahoitus, ja katsoo, että on keskityttävä enemmän turvallisuuden parantamiseen, jäsenvaltioiden välisten rautatieyhteyksien päätökseen saattamiseen ja nykyisen rautatieinfrastruktuurin kunnossapidon varmistamiseen; katsoo, että rahoitusta olisi käytettävä myös melun vähentämiseen ja toissijaisten rautatieyhteyksien uudistamiseen; korostaa lisäksi, että komission koordinoimalla Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmällä (ERTMS) olisi pyrittävä kannustamaan investoijien osallistumista ja että ERTMS:n käyttöönottoa olisi aikaistettava, jotta voidaan panna täytäntöön yhteiset tekniset standardit ja saada paras mahdollinen hyöty yhteentoimivuudesta; korostaa, että Shift2Rail-yhteisyrityksen osarahoitusta olisi lisättävä;
21. toistaa, että on tärkeää mahdollistaa yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan täysimääräinen käyttö ratkaisevana askeleena kohti eurooppalaista ilmatilaa; korostaa, että käyttöönottoon on oltava riittävästi rahoitusta ja menojen on oltava avoimia myös ilmatilan käyttäjille eurooppalaisen ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamishankkeen (SESAR) osatekijöiden käyttöönottoa ja täytäntöönpanoa varten; vaatii osana SESAR-ohjelmaa rahoitusta miehittämättömien ilma-alusten ilmaliikenteen hallinnan alan tutkimukseen ja eurooppalaisen digitaalisen ilmaliikenteen hallinnan päätökseen

saantiin; toistaa, että yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan yhteydessä vaikuttavalla ilmaliikenteen hallinnalla voidaan leikata polttoainekulutusta ja päästöjä kymmenellä prosentilla; vaatii, että Clean Sky -yhteisyritykselle myönnetään asianmukaiset rahoitusvarat;

22. painottaa, että asetuksen (EY) N:o 216/2008 uudelleentarkastelussa kaavaillaan Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) toimivaltuuksien laajentamista; korostaa, että riittävän rahoituksen myöntäminen EASA:lle on erittäin tärkeää, jotta varmistetaan näiden uusien velvollisuuksien onnistunut toimeenpano;
23. kehottaa komissiota huolehtimaan EU:n lippulaivaohjelmien Galileon, Euroopan geostationaarisen navigointilisäjärjestelmän (EGNOS) ja Copernicuksen rahoituksen jatkamisesta; kehottaa osoittamaan tarvittavat määrärahat Clean Sky -yhteisyritykselle ja tulevalle avaruusteknologioita Euroopassa koskevalle yhteiselle teknologia-aloitteelle; pyytää komissiota laatimaan nopeasti uuden valtiollista satelliittiviestintäjärjestelmää (GOVSATCOM) ja sen asianmukaista rahoitusta koskevan ehdotuksen; toistaa pitävänsä tärkeänä globaalien eurooppalaisen EGNOS-järjestelmän kattavuutta ja sen varmistamista, että se laajennetaan naapuruuspolitiikan piiriin kuuluviin maihin; katsoo, että asianmukainen tutkimusbudjetti on kyseisillä aloilla välttämätön, jotta varmistetaan eurooppalainen autonomia avaruuteen pääsystä;
24. muistuttaa yhteisyrityksille, muun muassa SESAR-, Shift2Rail- ja Clean Sky -yhteisyrityksille, osoitettavan asianmukaisen rahoituksen turvaamisen merkityksestä; katsoo, että Shift2Rail-yhteisyrityksen olisi asetettava yhteentoimivuuteen liittyvät hankkeet etusijalle sekä huolehdittava, että edut yhteentoimivuuden kannalta olisivat mahdollisimman suuret yhtenäisellä eurooppalaisella rautatiealueella; katsoo, että on tärkeää osoittaa rahoitusta, jolla tuetaan infrastruktuurin ylläpitämistä ja laatuksien noudattamista, jotta voidaan taata parempi kuluttajansuoja ja lisätä kuluttajien turvallisuutta;
25. toistaa, että on tärkeää turvata tarvittava rahoitus innovatiivisille ja vaikuttaville maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) sovelluksille, jotka perustuvat käyttäjien tarpeisiin ja lisäarvopalveluihin;
26. kehottaa komissiota tukemaan tulevan monivuotisen rahoituskehityksen yhteydessä instituutioiden tilauksiin perustuvaa satelliittien laukaisua koskevaa ohjelmaa eurooppalaisia kantoraketteja varten sekä avaruusromun seurantaohjelmaa;
27. korostaa, että on tärkeää turvata rahoitus yhdenmetyin meripolitiikan saavuttamiseksi, sillä se on lippulaivahanke, joka koskee eri alojen välistä ja kansainvälistä hallintoa sekä multimodaalisten yhteyksien optimoimista ja siirtymistä puhtaisiin ja digitaalisiin liikennepalveluihin ja kestäviin liikennemuotoihin, julkinen liikenne ja sisävesiliikenne mukaan luettuna; korostaa, että rajatylittävien toimintojen tukemiseksi olisi esitettävä jokitiedotuspalvelun käyttöönottoa;
28. kehottaa komissiota antamaan uutta pontta EU:n asemalle Välimerellä laatimalla strategian, jonka mukaisesti Välimeren satamia kunnostetaan ja uudenaikaistetaan tärkeiksi eurooppalaisiksi kaupan keskuksiksi;

29. muistuttaa, että satamat toimivat kaupankäynnin portteina, energia-alan solmukohtina ja teollisuusklustereina; korostaa satamien asemaa eurooppalaisessa liikenneverkostossa; korostaa, että multimodaaliseen verkkoon integroidun sisävesiliikenteen ydinverkon päätökseen saattamiseen ja parantamiseen osoitettava rahoitus olisi turvattava; korostaa, että satamien ja sisävesiväylien on saatava riittävästi rahoitusta, jotta voitaisiin kohdata älykkäiden, tehokkaiden ja kestävien liikennejärjestelmien nykyiset ja tulevat haasteet; toteaa, että satamilla ja sisävesiväylillä on merkittävä asema talouden hiilipäästöjen vähentämisessä, koska ne tarjoavat vaihtoehtoisia energiaratkaisuja;
30. korostaa, että rahoitusta olisi myönnettävä myös ensi kaudella älykkääseen liikennejärjestelmään (ITS) ja vuorovaikutteisiin ITS-hankkeisiin liikennetarpeiden mukaisesti;
31. kehottaa komissiota lisäämään talousarvioon sellaisia satamia koskevan budjettikohdan, joiden on selvittävä muuttoliikekriisin taloudellisesta ja sosiaalisesta rasitteesta;
32. korostaa unionin liikennevirastojen merkitystä Euroopan talousalueen erilaisten liikennemuotojen yhdenmukaistamisessa ja integroinnissa; pyytää, että niiden toimintaresursseista keskusteltaisiin tulevan talousarviokehityksen yhteydessä niille lainsäädännöllä annettu yhä merkittävämpi asema ja kasvava työmäärä huomioon ottaen;
33. korostaa, että on tärkeää siirtyä kohti kestävää, innovatiivista ja digitaalista matkailualaa, mikä edellyttää matkailu- ja infrastruktuurihankkeiden välisen koordinoinnin parantamista; katsoo, että olisi luotava erityinen budjettikohta matkailua varten, jotta voidaan edetä kohti todellista eurooppalaista matkailupolitiikkaa; katsoo, että tällaisiin nuorille tarkoitettuihin, innovatiivisiin ja kestäviä matkailukokemuksia edistäviin aloitteisiin suhtaudutaan myönteisesti; katsoo kuitenkin, että niillä ei pitäisi korvata muita kulttuurialoiteita, ja ehdottaa, että olisi edelleen edistettävä kunnan keinoja riittävän rahoituksen saamiseksi;
34. korostaa, että eurooppalaisen matkailun pitkän aikavälin kilpailukyky ja kestävyys olisi varmistettava myös hyödyntämällä täysimääräisesti alan innovaatioita ja tieto- ja viestintäteknikkaratkaisuja; katsoo, että varausprosesseja olisi arvioitava uudelleen ja ne olisi keskitettävä ja olisi harkittava digitaaliseen varausjärjestelmään perustuvaa asiakaslähtöistä keskitettyä järjestelmää;
35. kannustaa komissiota osarahoittamaan EuroVelo-verkoston ja EU:n rautatieverkon yhteenliittämistä ja täten kannustamaan kestävä matkailua eri alueilla;
36. toistaa, että infrastruktuuriin tarkoitetut varat on tärkeää suojata naapuruuspolitiikan yhteydessä, jotta varmistetaan Euroopan laajuisten verkkojen käyttöönotto ja rajatylittävän infrastruktuurin koordinointi;
37. korostaa, että komissiossa ja Euroopan ulkosuhdehallinnossa ja eri pääosastoissa olisi pohdittava myös eri liikennealoja ja erityisesti teollisuuspuolta, jotta voitaisiin laatia talousdiplomatiaa koskeva strategia, jolla edistetään alan eurooppalaisia toimijoita kansainvälisesti;

38. katsoo, että tulevan monivuotisen rahoituskehysten olisi oltava mahdollisimman ennustettava ja joustava, jotta siinä sovitut varat voidaan käyttää kokonaisuudessaan varmistaen oikeudenmukainen jakautuminen kaikilla unionin alueilla, joten olisi taattava, että EU:n talousarvion alikäytöstä, erityisesti julkisella sektorilla, aiheutuva ylijäämä ja käyttämättä jättämisen seurauksena vapautetut sitoumukset asetetaan uudelleen saataville asianomaisen sektorin talousarviossa; pyytää Euroopan unionia tässä yhteydessä säilyttämään suuria osarahoituksen osa-alueita, kun se valitsee hankkeita monivuotiseen rahoituskehykseen; painottaa pitävänsä tärkeänä sitä, että liikenteen ja liikkumisen pääosasto osallistuu aktiivisemmin liikenneinfrastruktuurin koordinointiin unionin rahastoissa;
39. korostaa, että kestävä liikenteen uusiin tekniikoihin erityisesti käyttövoimamenetelmien (sähkö, vety, biopolttoaineet jne.) osalta tehtyjen EU:n investointien on perustuttava teknologisen neutraliteetin periaatteeseen, mikä jättää markkinoille ja kansalaisille vapauden valita eri liikennetkaisuuden välillä.



## TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA

<b>Hyväksytty (pvä)</b>	23.11.2017
<b>Lopullisen äänestyksen tulos</b>	+:               38 -:               3 0:               0
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Jill Seymour, Pavel Telička, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet</b>	Jakop Dalunde, Mark Demesmaeker, Jill Evans, Maria Grapini, Peter Kouroumbashev, Jozo Radoš, Olga Sehnalová
<b>Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)</b>	Juan Fernando López Aguilar

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ LAUSUNNON  
ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

38	+
ALDE	Gesine Meissner, Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Mark Demesmaeker, Jacqueline Foster, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto
GUE/NGL	Merja Kyllönen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Peter Kouroumbashev, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Juan Fernando López Aguilar, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Olga Sehnalová, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Jill Evans

3	-
EFDD	Peter Lundgren, Jill Seymour
ENF	Marie-Christine Arnautu

0	0

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää