



Transport- og Turismeudvalget

2019/2028(BUD)

26.9.2019

UDTALELSE

fra Transport- og Turismeudvalget

til Budgetudvalget

om forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget for regnskabsåret
2020
(2019/2028(BUD))

Ordfører for udtalelse: Daniel Freund

PA_NonLeg

FORSLAG

Transport- og Turismeudvalget opfordrer Budgetudvalget, som er korresponderende udvalg, til at optage følgende forslag i det beslutningsforslag, det vedtager:

1. noterer sig det budgetforslag, som Kommissionen foreslår på transportområdet; beklager de vilkårlige nedskæringer, som Rådet kræver; insisterer på et ambitiøst budget for EU's transportsektor, som tager højde for nye udfordringer og aktuelle politiske prioriteringer i forbindelse med EU's transportpolitik;
2. mener, at tiden er moden til en mere grundlæggende omlægning af EU's transportfinansiering med henblik på at opnå en transportsektor uden nettoemissioner senest i 2050 og sikre fuld overensstemmelse med Parisaftalen og målene for bæredygtig udvikling; understreger, at et højt niveau af finansiering samt resultatorienteret og effektiv anvendelse af midler i Horisont 2020-transportporteføljen, programmer og fællesforetagender, der opfylder disse mål, er af afgørende betydning; fremhæver betydningen af projekter og programmer inden for dekarbonisering og digitalisering, anmoder om en passende finansiering og om, at de prioriteres; opfordrer indtrængende Kommissionen til at fremme digitalisering inden for logistik; mener, at denne reform bør tage fuldt hensyn til sårbare sociale grupper og regioners behov for at gøre overgangen fair og inklusiv; understreger, at finansieringen skal sikre forbedret konnektivitet og effektivitet inden for transport;
3. insisterer på, at EU's transportpolitik er afgørende for den økonomiske, sociale og miljømæssige bæredygtighed, og at der derfor bør lægges vægt på projekters kvalitet og bæredygtighed samt deres anvendelighed for borgere og virksomheder, snarere end på deres antal eller størrelse; understreger, at EU's transportpolitik kræver en passende og tilstrækkelig finansiering for at sikre vækst, beskæftigelse og konkurrenceevne i Europa, herunder i de mere fjerntliggende geografiske områder, flere investeringer i forskning og innovation samt social og territorial samhørighed; understreger, at der skal udvikles tværgående politikker, finansiering og administrative procedurer med henblik på at opnå effektivitetsgevinster i store infrastrukturprojekter;
4. fremhæver den centrale rolle, som EU's transportpolitik og investering spiller med hensyn til at fremme og styrke den territoriale, sociale og økonomiske samhørighed i EU og sikre territorial tilgængelighed og sammenkobling mellem alle regioner i EU, herunder fjerntliggende regioner, regioner i den yderste periferi, øregioner, yderregioner, bjergområder og grænseregioner samt affolkede og tyndt befolkede områder;
5. minder om, at offentlige investeringer i vejtransport, jernbanetransport, luftfart og skibsfart har en positiv indvirkning på det indre marked og den europæiske økonomi, som skal være førende på verdensplan;
6. understreger, at der i EU's transportinfrastrukturpolitik skal lægges større vægt på disse tre aspekter:
 - sammenkobling af korridorerne og det samlede net samt forbindelser på tværs af grænserne skal prioriteres
 - intermodalitet bør danne grundlag for beslutninger om projekter, og

- interoperabilitet skal være en betingelse for samfinansiering af transportprojekter;
7. gentager, at den foreløbige aftale om forordningen om oprettelse af InvestEU-programmet¹ indeholder en generel bestemmelse – der finder anvendelse på al transportrelateret finansiering – som sikrer, at "projekter, der er uforenelige med opfyldelsen af klimamålene, ikke er støtteberettigede", og at finansierings- og investeringstransaktioner "screenes for at fastslå, om de har en miljømæssig, klimamæssig eller social virkning og [...] i så fald [underlægges] prøvning med hensyn til deres klima- og miljøvirkning og sociale bæredygtighed"; minder om, at InvestEU-fonden bør støtte investeringer, der bidrager til større økonomisk, territorial og social samhørighed i Unionen, og at det for at maksimere virkningen og merværdien af EU's finansieringsstøtte er hensigtsmæssigt at maksimere "synergier på tværs af relevante EU-programmer på områder som transport, energi og digitalisering";
 8. understreger, at det er af afgørende betydning, at revisionen af Den Europæiske Investeringsbanks (EIB's) transportpolitik, som finder sted i 2020, ud over den centrale rolle, som den spiller i gennemførelsen af Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSD) og InvestEU, baner vejen for en mere gennemgribende revision af bankens transportfinansiering; minder om, at EIB har ydet ca. 140 mia. EUR i lån til transportprojekter i perioden 2007-2018, hvoraf ca. 80 % vedrører vejinfrastruktur²; opfordrer EIB til at aflægge rettidig rapport til Parlamentet om alle trin i revisionen af transportpolitikken;
 9. understreger den centrale rolle, som programmet for Connecting Europe-faciliteten (CEF) spiller med hensyn til at fremme udviklingen af et højeffektivt transeuropæisk net (TEN-T), der er bæredygtigt og sammenkoblet på tværs af infrastrukturer for transport, energi og digitale tjenester; gentager, at en hurtig færdiggørelse af TEN-T vil bidrage væsentligt til den socioøkonomiske og territoriale samhørighed i Unionen samt til at fremme EU's dekarboniseringsmål; understreger, at CEF er af afgørende betydning for investering i langsigtet bæredygtig vækst, innovation, samhørighed, konkurrenceevne og jobskabelse i EU;
 10. mener, at udgifterne til CEF på transportområdet kan forbedres ved yderligere at øge andelen af finansiering til nulemissionstransportformer; minder om, at CEF er et yderst vigtigt og uundværligt finansielt instrument inden for transportsektoren, og at planlægningen af udgifterne på kort og lang sigt bør tage hensyn til en resultatorienteret tilgang og tilstræbe en merværdi på EU-plan, navnlig med hensyn til udvikling og fuldførelse af TEN-T-hovednettet og det samlede net; glæder sig over Kommissionens tilgang med at samfinansiere genetableringen af regionale jernbaneforbindelser på tværs af grænserne, som er blevet nedlagt eller opgivet³, og opfordrer medlemsstaterne, de grænseoverskridende regioner og Kommissionen til yderligere at intensivere disse bottom-up projekter, som bidrager til genåbning af Unionens indre grænser, hvor disse grænser fortsat findes; opfordrer Kommissionen til at foretage en markant forhøjelse af

¹ Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 18. april 2019 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af InvestEU-programmet (COM(2018)0439 – C8-0257/2018 – 2018/0229(COD)).

² Den Europæiske Revisionsret – Orientering om kommende revision "Roads connecting European regions", s. 9 – https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/AP19_08/AP_CONNECTING_ROADS_EN.pdf

³ Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders (https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/cb_rail_connections_en.pdf)

det beløb under CEF-budgetposten, som er reserveret til finansiering, og målrette midlerne mod genoprettelse af de manglende regionale jernbaneforbindelser, der er blevet fjernet eller opgivet, idet i geografisk henseende dårligt stillede regioner prioriteres; opfordrer Kommissionen til at tage hensyn til de stadig store forskelle i transportinfrastrukturen på tværs af EU; mener, at det er nødvendigt at intensivere yderligere elektrificering af jernbaneinfrastrukturen og sikre en hurtigere udrulning af det europæiske jernbanetrafficstyringssystem (ERTMS); er af den opfattelse, at CEF-budgettet også bør tage højde for støjbekæmpelsesforanstaltninger i forbindelse med jernbanegodstransport med henblik på at sikre et bæredygtigt og effektivt godstransportsystem; mener, at CEF bør integrere og fremme søtransport bedre; opfordrer til, at der opretholdes midler til CEF i forbindelse med tildelingen af midler til transport;

11. anmoder Kommissionen om inden udgangen af 2019 at fremlægge en evaluering af gennemførelsen af alle de projekter, der er indgået kontrakt om, herunder status og prognoser for gennemførelsen af projekterne og forslagene for at tillade, at der nås et udgiftsniveau på 100 %, herunder flytning af midler;
12. minder om, at finansiering under samhørighedspolitikken til transportinfrastruktur bør tage sigte på at forfølge det traktatbaserede mål om økonomisk, social og territorial samhørighed; understreger, at decentraliserede tilgange er vigtige, og at konnektivitet og tilgængelighed i landdistrikterne fortsat er en udfordring, der skal tackles hurtigst muligt; udtrykker bekymring over, at der ikke lægges særlig vægt på trafikoverflytning i anvendelsen af Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU) og Samhørighedsfonden; understreger behovet for dekarbonisering af EU's midler, også i forbindelse med transportsektoren; anbefaler at øge investeringerne i transport på cykel og til fods; gentager sit krav gennem lang tid om gennemsigtighed i EU's finansiering inden for transportsektoren, navnlig med hensyn til delte forvaltningsressourcer; opfordrer Kommissionen til på omfattende vis at stille oplysninger til rådighed om transportprojekter, der har modtaget støtte fra EFRU og Samhørighedsfonden;
13. anmoder Kommissionen om inden årets udgang at fremlægge en evaluering af anvendelsen af EU's pengemæssige del af CEF, Samhørighedsfonden og EFRU til transportprojekter, herunder graden af overensstemmelse med de transportstrategier og forhåndsbetingelser, der er fastsat i partnerskabsaftalerne;
14. anmoder Kommissionen om inden udgangen af 2019 at fremlægge en evaluering af status for anvendelsen af de beløb, der er afsat til finansielle instrumenter, prognoser vedrørende det endelige absorptionsniveau og forslag, der skal anvendes for at opnå et niveau på 100 %, herunder en omlægning til andre CEF-budgetposter;
15. anmoder Kommissionen om at fremlægge en evaluering af anvendelsen af de beløb, der er afsat til implementeringen af SESAR, status, fremtidige foranstaltninger og bidrag fra de projekter, der finansieres af disse beløb, til implementeringen af SESAR i medlemsstaterne;
16. opfordrer Kommissionen til at fremme genopretningen af komfortable europæiske nattoget som et muligt og bæredygtigt alternativ til kortdistanceflyvninger og bilrejser over lange afstande; opfordrer Kommissionen til at undersøge mulighederne for eventuelle kombinationer af medfinansieringen af EuroVelo-netværket med det samlede

jernbanenet;

17. mener, at søtransport er et alternativ til at fragte alt via vejnettet, og mener, at bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802⁴, der fastsætter grænser for svovlindholdet i skibsbrændstoffer, vil øge bæredygtigheden af denne transportform, og at der stadig er mulighed for yderligere fremskridt med hensyn til dekarbonisering af sektoren; bemærker, at europæiske havne er multimodale knudepunkter og indrejsesteder for mere end 90 % af de varer, der importeres af EU; opfordrer Kommissionen til at gøre mere for at styrke og finansiere denne transportform;
18. understreger, at digitalisering kan gøre EU's transportsektor mere inklusiv, innovativ, sammenkoblet og bæredygtig; gentager over for Kommissionen, hvor vigtigt det er at udarbejde en ny EU-strategi, der skal prioritere en retfærdig omstilling og omskoling af de ansatte, hvis job bliver overflødige med digitaliseringen af transportsektoren;
19. insisterer i lyset af det stadig meget høje antal dræbte og tilskadekomne som følge af trafikulykker og i lyset af det nye direktiv om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, der fastsætter, at "medlemsstaterne sikrer, at bløde trafikanters behov tages i betragtning", på, at Kommissionen og medlemsstaterne skal prioritere finansieringen af transportsikkerheden for passagerer i forskellige transportmidler yderligere, og at de skal fokusere på bløde trafikanters sikkerhed, f.eks. fodgængere, personer med handicap, cyklister og andre brugere af mikromobilitet samt trafikoverflytning til sikrere og renere transportmidler, f.eks. jernbanetransport; opfordrer Kommissionen til at yde den nødvendige tekniske og administrative bistand til medlemsstaterne vedrørende tilstrækkelig vedligeholdelse af de eksisterende veje i deres respektive omfattende transportplaner med henblik på at øge kvaliteten af og sikkerheden på vejene;
20. mener, at en stærkere forbindelse mellem finansiering af bytransport og planer for bæredygtig bytrafik (Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)) er afgørende for at fremme omstillingen af bytrafikken; opfordrer til, at disse bytrafikplaner fremmer multimodalitet mellem forskellige bæredygtige transportformer ved at indføre afbalancerede socioøkonomiske ordninger for at sikre, at der ikke diskrimineres mod EU-borgere;
21. understreger, at ordninger for bytrafikken skal gøre deres til at nedbringe de lange pendlerafstande (mellem arbejde og bolig), sikre interoperabilitet, gøre den offentlige transport mere attraktiv for befolkningerne og mindske udbredelsen af privat transport og dermed fremme den miljømæssige og klimamæssige bæredygtighed og samfundsudviklingen; mener, at 2020-budgettet i betragtning af mangfoldigheden af de forskellige former for offentlig transport i storbyområder i EU (i nogle tilfælde med forskellige transportsystemer og kaotiske billetsystemer, hvilket gør dem dyrere at anvende) bør forsøge at fokusere på de problemer, som komplekse billetsystemer til offentlig transport er forbundet med, og støtte indførelsen af en handlingsplan til gennemførelse af et fælles multimodalt billetsystem;
22. opfordrer til et fuldt gennemsigtigt finansieringslandskab og mere gennemsigtige

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

projektvurderinger, hvor der lægges særlig vægt på borgernes, civilsamfundets og NGO'ernes deltagelse i gennemsigtig beslutningstagning og overvågning af udviklingen af store projekter med en samlet investeringsvolumen på over 1 mia. EUR; mener, at finansieringen bør fokusere på mål, der sikrer en reel merværdi for medlemsstaterne, navnlig på det sociale og miljømæssige plan;

23. minder om, at offentlige investeringer i infrastruktur er særligt følsomme over for korrupsion; understreger betydningen af at sikre en gennemsigtig og konkurrencepræget udbudsprocedure for store transportinfrastrukturprojekter, der finansieres af EU; insisterer på, at ordregivende myndigheder og tilbudsgivere for disse store projekter skal indgå integritetspagter, i henhold til hvilke tredjeparter overvåger, at parterne overholder deres forpligtelser med hensyn til bedste praksis og gennemsigthed; minder om, at medlemsstaterne har det primære ansvar for at oprette et forvaltningssystem, der har til formål at sikre en effektiv gennemførelse af investeringsprojekter, og opfordrer indtrængende Kommissionen til at sikre den nødvendige administrative og tekniske støtte for at lette gennemførelsen heraf; bemærker, at det også er vigtigt at tage hensyn til arbejdstagernes sociale forhold i forbindelse med udbud; påpeger, at hele transportsektoren i dag har problemer med at rekruttere personale, og at arbejdsvilkårene skal forbedres for at finde en løsning på problemet med at skaffe personale;
24. mener, at cost-benefit-analyser for transportprojekter ikke længere skal fokusere på kortsigtede økonomiske analyser, men derimod på en samlet forståelse af alle kort- og langsigtede eksterne omkostninger, og lade sig lede af den undersøgelse, som Kommissionen for nylig bestilte, om eksterne omkostninger og internalisering af omkostninger, der viste, at de eksterne omkostninger til transport samlet set skønnes at ligge tæt på 1 000 mia. EUR om året⁵;
25. opfordrer Kommissionen til at anvende en mere resultatorienteret tilgang, søge en europæisk merværdi og fokusere mere på de politiske mål, samtidig med at der fastlægges kriterier for udvælgelse af pilotprojekter og forberedende foranstaltninger, og minder om betydningen af en korrekt gennemførelse heraf;
26. gentager, at der er behov for et stærkt europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA) med et passende finansieringsniveau til globalt at sikre og lede sikkerheden for EU-borgere (f.eks. udfordringer i forbindelse med nye teknologier, cybertrusler, GNSS-støjsendere) samt lufttransportsektorens miljømæssige bæredygtighed ved at forbedre dens miljøaftryk (mindre støj og emissioner, dekarbonisering, den cirkulære økonomi), fremme miljøbeskyttelse (reduktionsforanstaltninger), udvikling af innovative og bæredygtige teknologier (droner, elektriske fly og hybridfly, bæredygtige flybrændstoffer), et miljømærkningsprogram og multimodal mobilitet (dvs. sammenkobling til/mellem jernbaneinfrastruktur og lufthavnsinfrastruktur);
27. beklager, at der ikke er blevet taget hensyn til de udvidede opgaver for EU's transportrelaterede agenturer – EASA, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) og Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA) – i forbindelse med 2020-budgettet, selv om der burde tages hensyn til det øgede behov for finansielle og

⁵ Study on Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities (https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en).

menneskelige ressourcer med henblik på at sikre en fuldstændig gennemførelse af deres opgaver; minder om, at en centralisering af aktiviteterne i ERA på ét enkelt sted ifølge en udtalelse fra Revisionsretten kunne reducere de omkostninger, der afholdes over EU-budgettet;

28. understreger betydningen af projekter, der fremmer turisme – en sektor, som bidrager væsentligt til medlemsstaternes BNP og har økonomisk indvirkning på vækst, konkurrenceevne, beskæftigelse og social udvikling; beklager, at budgettet ikke omfatter turisme som et individuelt politikområde, og gentager sin anmodning om at oprette en særlig og målrettet finansiering under en særskilt budgetpost inden for den næste flerårige finansielle ramme udelukkende for turisme; påpeger, at medlemsstaterne står over for fælles udfordringer på turismeområdet, herunder krisestyring, konkurrence fra tredjelande, bæredygtige turismeaktiviteter, støtte til lokale og isolerede samfund og overgang til en kulstoffri økonomi, og at fælles europæiske politikker derfor giver en betydelig merværdi;

**BILAG: LISTE OVER ENHEDER OG PERSONER, SOM ORDFØREREN FOR
UDTALELSEN HAR MODTAGET INPUT FRA**

Enhed og/eller
Den Europæiske Føderation for Transport og Miljø – 58744833263-19
Den Europæiske Jernbanesammenslutning (CER) – 7574621118-27

OPLYSNINGER OM VEDTAGELSE I RÅDGIVENDE UDVALG

Dato for vedtagelse	24.9.2019
Resultat af den endelige afstemning	+ : 35 - : 6 0 : 3
Til stede ved den endelige afstemning – medlemmer	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Johan Danielsson, Andor Deli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Bill Newton Dunn, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Sven Schulze, Vera Tax, Cristian Terheş, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Til stede ved den endelige afstemning – stedfortrædere	Paolo Borchia, Gina Dowding, Ilhan Kyuchyuk, Ljudmila Novak, Andrey Novakov, Anne-Sophie Pelletier, Catherine Rowett

**ENDELIG AFSTEMNING VED NAVNEOPRÅB
I RÅDGIVENDE UDVALG**

35	+
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Anne-Sophie Pelletier
NI	Mario Furore
PPE	Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Andrey Novakov, Sven Schulze, Barbara Thaler
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Ilhan Kyuchyuk, Caroline Nagtegaal, Bill Newton Dunn, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Vera Tax, Cristian Terheş, István Ujhelyi, Petar Vitanov
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Anna Deparnay-Grunenberg, Gina Dowding, Tilly Metz, Catherine Rowett

6	-
ECR	Peter Lundgren
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo

3	0
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski

Tegnforklaring:

+ : for

- : imod

0 : hverken/eller