



**2020/1998(BUD)**

08.10.2020

## **СТАНОВИЩЕ**

на комисията по транспорт и туризъм

на вниманието на комисията по бюджети

относно проекта на общ бюджет на Европейския съюз за финансовата  
2021 година  
(2020/1998(BUD))

Докладчик по становище: Мариан-Жан Маринеску

PA\_NonLeg

## ПРЕДЛОЖЕНИЯ

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

- А. като има предвид, че транспортният сектор на Съюза е от съществено значение за икономическото, социалното и екологичното развитие на Съюза и за неговата устойчивост, както и за осигуряването на териториална достъпност и свързаност на всички региони на Съюза, като се обръща специално внимание на периферните, селските, островните и най-отдалечените региони;
- Б. като има предвид, че транспортът ще бъде от ключово значение за постигането на неутралност по отношение на климата до 2050 г. и че всеки значителен принос от транспортния сектор за постигането на тази цел ще изисква огромни публични и частни специфични за сектора финансови инвестиции на равнището на ЕС и на национално равнище, за да се ускори преходът към устойчива, безопасна, интелигентна, оперативно съвместима, мултимодална мобилност;
- В. като има предвид, че транспортният и туристическият сектор са сред най-тежко засегнатите от неотдавнашната криза с COVID-19; като има предвид, че транспортът се оказва жизненоважен за осигуряването на всички необходими стоки, включително на медицинско и санитарно оборудване, на населението на Съюза в условията на кризата; като има предвид, че възстановяването на транспортния и туристическия сектор е от ключово значение за доброто функциониране на вътрешния пазар на ЕС, както и за свързаността и конкурентоспособността в ЕС, включително в отдалечените и слабо населените райони;
- Г. като има предвид, че според оценките транспортният сектор ще понесе една от най-големите загуби на реална брутна добавена стойност през 2020 г. (приблизително 20%), като някои видове транспорт са особено изложени на риск, като например авиацията ще понесе според оценките 60% загуба на пътници през цялата 2020 г.; като има предвид, че според оценките през 2020 г. туристическата екосистема ще понесе най-големи загуби на собствен капитал (приблизително 171 милиарда евро, 26,4% от общите загуби на екосистеми) и представлява 22% от потребностите от инвестиции;
- Д. като има предвид, че е от съществено значение да се гарантира, че европейските граждани не стават жертви на увеличенията на транспортните разходи, свързани с кризата с COVID-19;
- 1. отбелязва с известна загриженост, че бюджетните кредити за поети задължения по линия на Инструмента на Европейския съюз за възстановяване Next Generation EU под формата на целеви приходи в бюджета за 2021 г. възлизат на 211 милиарда евро; това представлява 126% от редовните

бюджетни кредити за поети задължения на Съюза, които не подлежат на същото равнище на парламентарен контрол;

2. изразява дълбоко съжаление във връзка с много важното намаляване на приноса на инструмента Next Generation EU в програмата InvestEU от 30,3 милиарда евро на 5,6 милиарда евро в следващата МФР, както беше предвидено от Европейския съвет през юли; следователно предложението на Съвета за увеличаване на годишния бюджет за 2021 г. на програмата InvestEU с 551 милиона евро по този бюджетен ред ни най-малко не компенсира драматичното намаление на очаквания принос на Next Generation EU за 2021 г. в размер на 9,645 милиарда евро в програмата InvestEU и следователно е очевидно недостатъчен; настоява за включването на новия компонент на стратегическата европейска инвестиционна политика в програмата InvestEU, който включва ключови възможности за инвестиции за устойчиви и безопасни транспортни инфраструктури, решения и оборудване за мобилност и за внедряване на иновативни технологии, като допринася за по-голямо икономическо, териториално и социално сближаване и максимизира въздействието и добавената стойност на финансовата подкрепа от ЕС; отново заявява, че програмата InvestEU следва да бъде от ключово значение за подкрепата на операции за насърчаване на иновативен и цифров и устойчив туризъм;
3. [02 03 01] потвърждава решаващата роля на Механизма за свързване на Европа (МСЕ) за насърчаване на развитието на високоефективна трансевропейска мрежа (TEN-T), която е устойчива, безопасна, мултимодална, оперативна съвместима и взаимосвързана в областта на инфраструктурата на транспорта, енергетиката и цифровите услуги, както и за постигането на целите на Зеления пакт, като насърчава интелигентна и устойчива мобилност, включително увеличаване на железопътния и вътрешноводния товарен транспорт; счита за неприемливо драстичното намаляване на бюджетните кредити за поети задължения за компонентите „Енергетика“ и „Цифрови технологии“ на МСЕ и общото намаление на бюджета на МСЕ в сравнение с първоначалното предложение на Европейския парламент;

счита за особено неприемливо, че след заседанието на Европейския съвет през юли бюджетните кредити за поети задължения за МСЕ „Транспорт“ за периода 2021—2027 г. сега ще бъдат по-ниски дори от тези на МФР за периода 2014—2020 г., като позицията на Съвета предвижда намаление с 227,3 милиона евро в сравнение с проектобюджета за 2021 г., което би било напълно недостатъчно с оглед на потребностите на сектора; поради това изисква бюджет за МСЕ в съответствие с позицията на Европейския парламент относно МФР<sup>1</sup>; припомня, че краткосрочното, средносрочното и дългосрочното планиране на разходите за МСЕ следва да отчита ориентиран към резултатите подход и да търси добавена стойност за ЕС, включително

---

<sup>1</sup>17,746 милиарда евро за периода 2021—2027 г. по цени от 2018 г. (средно 2,542 милиарда евро годишно).

чрез полезни взаимодействия между сектори като транспорта, енергетиката, туризма и цифровизацията;

4. [02 03 01] изразява дълбоко съжаление във връзка със заключенията на Съвета, договорени от държавите членки на 21 юли 2020 г., за предварително разпределяне на 1 384 милиона евро от общия пакет на МСЕ за завършването на липсващите големи трансгранични железопътни връзки между държавите — бенефициери на Кохезионния фонд; припомня, че финансирането по МСЕ се основава на конкурентоспособността на проектите за ЕС-27 и не е предназначено само за държавите от Кохезионния фонд, поради което не е възможно да се разпределят предварително средства за конкретен проект на ограничен брой държави членки; призовава Парламента да потвърди позицията си за разпределяне на пълния размер на МСЕ за ЕС-27.
  
5. [02 10 01] отбелязва лекото увеличение на бюджета на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) за 2021 г., но изразява съжаление, че предвидените в позицията на Съвета средства са по-ниски от предвидените в предложението за проекта на бюджета; отново заявява, че ЕААБ е класифицирана като „Европейска агенция за стратегически инвестиции“, която през 2018 г. получи значителни нови основни задачи; припомня силната ефективност и инвестирането на ресурси на ЕААБ в контекста на „Зеления пакт“ (напр. програмата на ЕААБ за знак за екомаркировка) и управлението на санитарни кризи през 2020 г., с което се изпълнява Протоколът за здравна безопасност в авиацията при тясно сътрудничество с Европейски център за профилактика и контрол върху заболяванията (ECDC), за да се даде възможност за възстановяване на безопасните въздушни операции в рамките на ЕС и в световен мащаб;  
  
припомня усилията на ЕААБ, а именно нейните дейности за екологично възстановяване на авиационната промишленост на ЕС, включително подновяването на флотите на авиокомпаниите с въздухоплавателни средства, изпълняващи най-високите изисквания за екологично сертифициране; припомня също така значението на въздушния транспорт и неговата инфраструктура (например летищата) за осигуряване на оперативна съвместимост с други транспортни средства, по-специално с железопътния транспорт и неговата добавена стойност по отношение на свързаността, с връзки и услуги на дълги разстояния до периферни региони, територии и острови; поради това изисква увеличение с 16,45% на бюджета на Агенцията за 2021 г. в сравнение с 2020 г. и последващите увеличения да бъдат потвърдени в следващата МФР, за да се даде възможност за по-силна ЕААБ с оглед на постепенното постигане на напредък по инициативата „Единно европейско небе“, наред с другото;
  
6. [02 10 02] отбелязва със задоволство значителното увеличение на бюджета на Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ) за 2021 г.; изисква последващите увеличения да бъдат потвърдени в следващата МФР с цел укрепване на ЕАМБ;
  
7. [02 10 03] изразява съжаление относно намаляването на бюджета за 2021 г. на

Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA), чиято роля е от решаващо значение за постигането на траен преход от автомобилен към железопътен транспорт и за постигане на напредък в създаването на единно европейско железопътно пространство; отбелязва, че това намаление е особено жалко, тъй като 2021 г. ще бъде Европейската година на железопътния транспорт; поради това изисква бюджетът на ERA да бъде запазен поне на равнището му за 2020 г. в размер на 27,44 милиона евро и да се прилага процентното увеличение, планирано в проекта на бюджета за следващите години, над това ограничение; приветства факта, че Комисията стартира процедура за възлагане на обществена поръчка за пилотен проект за съживяване на трансграничните нощни влакове; насърчава Комисията да работи за съживяването на комфортните европейски нощни влакове като евентуална и устойчива алтернатива на полетите на по-близки разстояния и на автомобилните пътувания на далечни разстояния;

8. [05 05 03] изразява съжаление относно рязкото намаляване на приноса на Кохезионния фонд към МСЕ в областта на транспорта (с 18,9% по-малко за бюджетните кредити за поети задължения); отправя искане вноската да бъде възстановена на равнището от 2020 г., за да се отрази решаващата роля, която транспортната политика и инвестициите на Съюза играят за насърчаването и засилването на териториалното, социалното и икономическото сближаване в Съюза; счита, че проектите в областта на транспорта, финансирани от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и от Кохезионния фонд, трябва да дават приоритет на развитието и завършването на основните и широкообхватните мрежи TEN-T;
9. [09 03 01] подчертава значението на необходимите инвестиции за транспортния сектор в рамките на Фонда за справедлив преход, за да се гарантира справедлив, приобщаващ и социално приемлив преход към неутралност по отношение на климата, при който никой не е изоставен; подчертава необходимостта от подкрепа за повишаването на квалификацията и преквалификацията на работниците и търсещите работа в транспортния сектор, продуктивните и устойчиви инвестиции в МСП и инвестициите в интелигентна и устойчива мобилност, както и в екологосъобразна транспортна инфраструктура; въпреки това, изразява дълбоко съжаление във връзка с предложените съкращения в МФР и по инструмента Next Generation EU за Фонда за справедлив преход, приети неотдавна от Съвета, които биха могли да окажат въздействие върху бюджета за 2021 г.;
10. [13 04 01] изразява дълбоко съжаление, че в новото предложение на Комисията за МФР се предвижда намаляване със 75% на поетите задължения за военна мобилност в рамките на транспортния стълб, който има за цел да адаптира части от мрежите TEN-T за двойна употреба на транспортната инфраструктура с оглед подобряване както на гражданската, така и на военната мобилност; това намаляване ограничава тази нова цел на политиката на Съюза *de facto* до чисто символични действия; изисква първоначалното равнище да бъде възстановено и равнището на поетите задължения за 2021 г. да бъде съответно определено;

11. [нов] изразява съжаление относно нежеланието на Комисията да разпредели специални средства и да създаде специална програма за устойчив туризъм на европейско равнище, включително отпускането на бюджет в размер на 300 милиона евро, както многократно и редовно се изисква от Европейския парламент; отново заявява необходимостта от създаване на нов бюджетен ред, за да се вземе предвид това, че сектор, който има силни връзки с транспорта, е сериозно засегнат от кризата с COVID-19 и е много важен за икономиката, конкурентоспособността, заетостта и социалното развитие на ЕС;
12. отново подчертава значението на една по-опростена и по-ефикасна система на собствени ресурси, която да е в състояние да доведе до значително намаляване на дела на вноските на база брутен национален доход (БНД) и да обезпечи адекватно и ориентирано към резултатите финансиране на разходите на Съюза;
13. подчертава важната роля, която биха могли да играят европейските партньорства за подобряване на ефективността и сигурността на транспортния сектор и за насърчаване на намаляването на емисиите от транспорта въз основа на технологичния напредък и нормативната уредба; посочва, че програмите на ЕС за финансиране като например „Хоризонт Европа“ биха могли да играят ключова роля за насърчаването на партньорства с държавите от ЕС, частния сектор, фондациите и други заинтересовани страни; изисква подобни инициативи, например създаването на европейско партньорство за морския сектор, да получат подходящо финансиране, за да допринесат за постигането на тези цели; изразява обаче дълбоко съжаление във връзка с предложените съкращения в МФР и по инструмента Next Generation EU за програма „Хоризонт Европа“, приети неотдавна от Съвета, които биха могли да окажат въздействие върху бюджета за 2021 г.;
14. припомня, че публичните инвестиции в инфраструктурата са особено чувствителни към измами; подчертава, че е важно да се гарантира прозрачен и конкурентен процес на възлагане на обществени поръчки за мащабни проекти в областта на транспортната инфраструктура, финансирани от ЕС;
15. подчертава, че лошото качество на транспорта допринася за сериозен недостиг на инвестиции, регионални различия и пропуски в приобщаването, които оказват неблагоприятно въздействие върху бизнес средата и застрашават усилията за сближаване; поради това настоява, че инвестициите са особено необходими в области, в които транспортната инфраструктура е в несигурно състояние; подчертава, че недостатъчното развитие на инфраструктурата често се дължи на слаб местен институционален капацитет и поради това инвестициите следва да бъдат придружени от значителна техническа помощ и надзор от страна на ЕС;
16. отбелязва със загриженост липсата на ресурси за стимулиране на усилията за завършване на широкообхватната мрежа, която има основна социално-икономическа стойност, особено за периферните райони, в които подобряването на мобилността е един от ключовите фактори за избягване на обезлюдяването и икономическия упадък;

17. подчертава необходимостта от рационализиране на използването на ресурсите, предназначени за стимулиране и развитие на секторите на транспорта и туризма, както и необходимостта от насърчаване на силно намаляване на бюрокрацията, за да се намалят сроковете за прилагане и разходите за все още незавършената европейска инфраструктурна мрежа.



## ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО ПРИЕМАНЕТО В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	24.9.2020
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 35 -: 3 0: 11
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Заместници, присъствали на окончателното гласуване</b>	Clare Daly, Nicola Danti, Daniel Freund, Pär Holmgren, Anne-Sophie Pelletier, Jörgen Warborn

## ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

35	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Elena Kountoura
NI	Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Jörgen Warborn, Elżbieta Katarzyna Lukacijewska
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Nicola Danti, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov

3	-
ECR	Peter Lundgren
GUE/NGL	Clare Daly, Anne-Sophie Pelletier

11	0
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Daniel Freund, Pär Holmgren

Легенда на използваните знаци

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“