



**2020/2265(BUI)**

26.02.2021.

# **MIŠLJENJE**

Odbora za promet i turizam

upućeno Odboru za proračune

o smjernicama za proračun za 2022. dio III.  
(2020/2265(BUI))

Izvjestiteljica za mišljenje: Isabel García Muñoz

PA\_NonLeg

## PRIJEDLOZI

Odbor za promet i turizam poziva Odbor za proračune da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uključi sljedeće prijedloge:

- A. budući da je prometni sektor EU-a ključan za konkurentnost, gospodarsku, razvojnu i društvenu koheziju Unije, za njezinu održivost kao i za osiguravanje teritorijalne dostupnosti i povezivosti svih regija EU-a, s posebnom pažnjom usmjerenom na periferne, ruralne, otočne i najudaljenije regije te ostala zemljopisna područja u nepovoljnom položaju;
  - B. budući da će promet biti ključan za postizanje klimatske neutralnosti do 2050.; budući da je za napredak prema zelenoj tranziciji u tom sektoru te za brži prelazak na održivu i pametnu mobilnost u skladu s ciljevima zelenog plana i Pariškog sporazuma potrebno uložiti dovoljno ciljanih sredstava što uključuje i digitalnu tranziciju jamčenjem najviše razine i uspješnosti digitalne infrastrukture te osiguravanjem uspostave ključnih digitalnih čimbenika;
  - C. budući da je turizam ključan sektor za gospodarstvo EU-a i njegova četvrta najveća izvozna industrija te ima važnu ulogu za gospodarstvo EU-a, njegovu konkurentnost, zapošljavanje i promicanje socijalne dobrobiti;
  - D. budući da promet i turizam te radna mjesta koja iz njih proizlaze spadaju u sektore koji su najteže pogođeni nedavnom krizom uzrokovanom bolešću COVID-19, posebno zbog ograničenja slobode kretanja tijekom 2020. koja su utjecala na funkcioniranje unutarnjeg tržišta; budući da su oporavak prometnog i turističkog sektora ključni za pravilno funkcioniranje unutarnjeg tržišta EU-a, kao i za povezivost, konkurentnost te stvaranje radnih mjesta u EU-u; budući da se prijevoz pokazao ključnim za osiguravanje kontinuiranog protoka robe diljem EU-a tijekom krize te će biti iznimno važan za distribuciju cjepiva protiv bolesti COVID-19;
  - E. budući da je cilj EU-a „nulta vizija” usmjeren na smanjenje broja poginulih na cestama za 50 % do 2030. i postizanje nulte stope smrtnih slučajeva do 2050.; budući da su ulaganja u cestovnu sigurnost ključan element Strateškog akcijskog plana EU-a za sigurnost na cestama; budući da konstantno visok broj smrtnih slučajeva na cestama upućuje na to da je potrebno više ulaganja kako bi se zajamčila sigurnost na cestama i sigurnost korisnika;
1. traži jačanje mjera potrebnih za smanjenje emisija i osiguravanje pravednog prijelaza na klimatsku neutralnost do 2050.; stoga traži dostatna financijska sredstva za vodeće projekte, ciljeve i inicijative strategije održive i pametne mobilnosti, u skladu s regulatornim zahtjevima zelenog plana i Pariškog sporazuma te posebno za poticanje financijske potpore za mjere pametne i održive mobilnosti, uključujući povećanje proizvodnje i uvođenje održivih alternativnih goriva zajedno s mjestima za punjenje vozila tim gorivima kao i projekata održive infrastrukture, uključujući infrastrukturu potrebnu za praćenje onečišćenja zraka povezanog s prometnim aktivnostima, pritom održavajući tehnološku neutralnost; naglašava da bi ova strategija trebala poboljšati atraktivnost i učinkovitost sustava javnog prijevoza i povećati njegov kapacitet, među ostalim i inovativnim sustavima izdavanja karata; ističe da je savjetovanje s relevantnim

dionicima od iznimne važnosti za postizanje ciljeva utvrđenih u strategiji za održivu i pametnu mobilnost; pozdravlja dogovor o višegodišnjem financijskom okviru (VFO) o jednostavnijem i učinkovitijem sustavu vlastitih sredstava koji je usmjeren na rezultate i kojim se uzimaju u obzir prioritete EU-a, posebno njegove ekološke i digitalne ambicije;

2. ponavlja da bi digitalna i zelena tranzicija trebala biti pravedna, inkluzivna i nediskriminirajuća kako bi se radna snaga, poduzeća i MSP-ovi u prometnom sektoru mogli prilagoditi toj tranziciji te kako bi se pružila potpora regijama i zajednicama koje su najviše pogođene; smatra da je za tu prilagodbu kao i za osposobljavanje, usavršavanje i prekvalifikaciju radnika u tom sektoru i njihovo stjecanje novog stručnog znanja i vještina za nove mogućnosti i zahtjeve u području zapošljavanja, važno dodijeliti odgovarajuća financijska sredstva i promicati više socijalne standarde u tom sektoru; ističe da će potonje doprinijeti povećanju privlačnosti sektora te rješavanju problema starenja i nedostatka radne snage i zastupljenosti žena;
3. traži ambiciozan proračun za prometni i turistički sektor EU-a; smatra da je financiranje Instrumenta za povezivanje Europe, kako je odlučeno za VFO 2021. – 2027., nedovoljno za potrebe i izazove sektora; ističe da je Instrument za povezivanje Europe glavni instrument za financiranje razvoja infrastrukture s najvećom dodanom vrijednošću EU-a u pogledu gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije i povezivosti, posebno u pogledu prekograničnih veza i veza koje nedostaju te za uključivanje zelenog plana i digitalnih ciljeva uz istodobno poticanje konkurentnosti; ponovno ističe ključnu ulogu Instrumenta za povezivanje Europe u promicanju razvoja i pravodobnog dovršenja održive, sigurne, multimodalne, interoperabilne i međusobno povezane transeuropske mreže (TEN-T) visokih performansi u području prometne infrastrukture, energije i usluga; ponavlja da će odgovarajuće financiranje prometnih projekata biti presudno za poticanje oporavka tog sektora i ubrzanje prelaska na održivu i pametnu mobilnost;
4. sa žaljenjem prima na znanje naglo smanjenje u dodjeli sredstava Kohezijskog fonda Instrumentu za povezivanje Europe za promet 2021.; traži da se u proračunu za 2022. ponovno uspostavi financiranje na razini za 2020. kako bi se odrazila ključna uloga prometne politike i ulaganja Unije u jačanju teritorijalne, socijalne i gospodarske kohezije u Uniji, posebno dovršenjem osnovnih i sveobuhvatnih mreža transeuropske prometne mreže (TEN-T); stoga traži da financiranje mreže TEN-T i dalje bude dio kohezijske politike, uključujući sastavnicu potpore za razvoj i modernizaciju sekundarnih, regionalnih i lokalnih veza; u tom pogledu ističe potrebu za povećanjem ulaganja u povezanost perifernih i najudaljenijih regija;
5. žali zbog smanjenog financiranja programa InvestEU u odnosu na zahtjeve Parlamenta s obzirom na ulogu tog programa u poticanju održive i sigurne infrastrukture; nadalje žali zbog naknadnog znatnog smanjenja financiranja godišnjeg proračuna programa InvestEU za više od 40 % (odobrena sredstva za preuzimanje obveza) 2021. u odnosu na 2020.; pozdravlja, međutim, uključivanje održive sastavnice europske politike infrastrukture koja pruža ključne prilike za ulaganja u održivu i sigurnu prometnu infrastrukturu, rješenja i opremu za mobilnost te za uvođenje inovativnih tehnologija; poziva na to da se u okviru ulaganja u prometni sektor, posebno onih koja se financiraju iz proračuna Unije, uzmu u obzir jasno definirani okolišni prioritete;

6. ponovo ističe potrebu za promicanjem pravedne tranzicije uz istodobno napredovanje prema održivoj, pametnoj i otpornoj mobilnosti cjenovno pristupačnoj i dostupnoj u svim regijama te svim putnicima; ističe ključnu ulogu instrumenta za kreditiranje u javnom sektoru u okviru mehanizma za pravednu tranziciju kao sredstva za kompenzaciju troškova energetske tranzicije putem kojeg se investira u sigurnu i održivu prometnu i turističku infrastrukturu u regijama koje su najviše pogođene izazovima tranzicije kao što su ruralna i rijetko naseljena područja, regije u nepovoljnom položaju i ekološki osjetljiva područja i u koji su uključeni svi putnici, između ostalih i oni s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću;
7. pozdravlja namjeru Komisije da potakne istraživanje i primjenu inovativnih i održivih tehnologija u prometu kako bi doprinijela održivim uslugama mobilnosti; ističe istraživačke programe EU-a, kao što su Instrument za povezivanje Europe, Kohezijski fond, Europski fond za regionalni razvoj i InvestEU, koji će biti ključni za primjenu tih tehnologija;
8. poziva na procjenu mogućih učinaka koje bi imao posebni fond usmjeren na prometne mreže najudaljenijih regija – POSEI za promet – u usporedbi s trenutačnim modelom financiranja;
9. smatra da poboljšanje održavanja mreže doprinosi njezinoj učinkovitosti i neometanom kontinuitetu, unapređuje održivost, uspješnost, a time i otpornost infrastrukture mreže TEN-T te istodobno poboljšava cestovnu sigurnost, uz poseban naglasak na ranjivim sudionicima u prometu kao što su pješaci, biciklisti, motociklisti, vozači mopeda i drugi korisnici mikromobilnosti; posebno ističe važnost brige za postojeću infrastrukturu visokog rizika i njezine nadogradnje, posebno starih i nedovoljno razvijenih mrežnih segmenata; poziva Komisiju da olakša i potakne ulaganja u održavanje mreže i da provede plan za praćenje održavanja osnovne mreže na europskoj razini kako bi se zajamčila neometana povezivost svih teritorija u EU-u; poziva Komisiju da prednost da regijama u kojima su utvrđeni posebni izazovi u održavanju mreže te da relevantnim tijelima pruži savjetodavnu, tehničku i financijsku potporu;
10. žali zbog drastičnog smanjenja financiranja vojne mobilnosti u okviru prometnog stupa od 75 % u usporedbi s početnim akcijskim planom iz ožujka 2018., čime se znatno smanjuje ambicija tog novog cilja politike kojim se nastoji prilagoditi dijelove mreža u okviru TEN-T-a za dvojnju namjenu prometne infrastrukture radi poboljšanja i civilne i vojne mobilnosti;
11. ponavlja da je potrebno razmisliti o načinima promicanja održivih načina prijevoza, među ostalim s pomoću proračunskih poticaja, uzimajući u obzir primjer inicijative Europske godine željeznice 2021.; potiče Komisiju da osigura kontinuitet za 2021. kao Europsku godinu željeznice i da dodatno promiče revitalizaciju udobnih europskih noćnih vlakova kao moguće održive alternative kratkim letovima i dalekim putovanjima automobilom te istodobno osigurava pošteno tržišno natjecanje za sve vrste prijevoza te među javnim i privatnim operaterima; podsjeća na prijedlog Parlamenta o proglašenju 2022. „Europskom godinom zelenijih gradova”, što bi mogla biti prilika za promicanje održive i pametne gradske mobilnosti;
12. ponavlja hitni i ponovljeni zahtjev Parlamenta o uspostavi posebnog programa za

održivi turizam na europskoj razini i posebne proračunske linije uz dodijeljena sredstva u skladu s potrebama sektora; ističe da bi to pomoglo tom sektoru snažno povezanom s prometom da se oporavi od krize uzrokovane bolešću COVID-19 te da bi to bio prvi korak prema poboljšanju turističkih politika EU-a u korist gospodarstva, konkurentnosti, zapošljavanja, društvenog razvoja i okolišnih ciljeva Unije i poticanju otvaranja lokalnih kvalitetnih i trajnih radnih mjesta u tom sektoru; s tim u vezi pozdravlja činjenicu da je Revizorski sud pokrenuo reviziju za ocjenu projekata u turizmu koji su sufinancirani iz EFRR-a i Kohezijskog fonda sa 6,4 milijarde EUR u razdoblju 2007. 2013. i 4 milijarde EUR u razdoblju 2014. 2020.;

13. traži da financiranje europskih prometnih agencija i zajedničkih poduzeća bude usklađeno s njihovom razinom odgovornosti i njihovom ulogom ključnih aktera u prijelazu na dekarbonizaciju načina prijevoza; posebno žali zbog značajnog smanjenja proračuna Agencije Europske unije za željeznice (ERA) i podsjeća na njezinu ulogu i na ulogu zajedničkog poduzeća Shift2Rail u postizanju trajnog prijelaza s cestovnog na željeznički promet i napretka u uspostavi jedinstvenog europskog željezničkog prostora; s tim u vezi traži da se proračun ERA-e za 2022. poveća barem na njegov iznos iz 2020.; ujedno podsjeća na veliko radno opterećenje za Europsku agenciju za sigurnost zračnog prometa (EASA) zbog istrage o Boeingu 737 Max te na ulogu koju ta Agencija, uz zajednička poduzeća „Clean Sky 2” i SESAR, ima u smanjenju emisija CO<sub>2</sub> po putniku; također prepoznaje važan doprinos EASA-e, u bliskoj suradnji s Komisijom, u pogledu neposrednog i dugoročnijeg učinka Brexita na zrakoplovstvo kao i njezin doprinos sigurnom i zdravom povratku zrakoplovnih operacija sklapanjem Protokola o zaštiti zdravlja u zračnom prometu u kontekstu bolesti COVID-19; naglašava ulogu koju bi Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) mogla imati u pružanju potpore državama članicama u ublažavanju rizika za okoliš povezanih s pomorskim prometom i u poboljšanju održivosti pomorskog sektora ako joj se pruže dodatni resursi;
14. ponavlja da je EASA, klasificirana kao "europska agencija za strateška ulaganja", 2018. dobila značajne nove osnovne zadaće u pogledu kibersigurnosti u zrakoplovstvu, bespilotnih letjelica i mobilnosti u gradskom zračnom prostoru, zaštite okoliša, istraživanja i razvoja i međunarodne suradnje; stoga poziva na donošenje odgovarajućeg proračuna kako bi se Agencija opremila resursima potrebnim za obavljanje njezinih zadaća; ističe ulogu Agencije u zelenom planu kroz njezin rad na poboljšanju učinka zrakoplovstva na okoliš, inter alia razvojem novih standarda CO<sub>2</sub>, praćenjem sprečavanja ekoloških prijevara i konceptom programa EcoLabel i projekta LifeCycle, održivim gorivima te zelenom obnovom flota zračnih prijevoznika;
15. ističe važnu ulogu koju bi europska partnerstva mogla imati u poticanju inovacija i istraživanja te u poboljšanju uspješnosti i sigurnosti prometnog sektora uz istodobno promicanje smanjenja emisija iz prometa na temelju tehnološkog napretka te pristupa i pravila zasnovanih na znanosti; ističe da bi partnerstva predviđena za Obzor Europa, kao što su „Batteries”, „2Zero” i „Čisti vodik”, mogli imati ključnu ulogu u promicanju partnerstava s državama članicama EU-a, privatnim sektorom i svim povezanim dionicima i mogla doprinijeti ponudi inovativnih tehnologija za vozila i razvoju potrebne sveobuhvatne politike za poticanje potražnje za vozilima s nultim i niskim emisijama diljem EU-a; stoga traži da se povećaju financijska sredstva dostupna za istraživački program Obzor Europa;

16. ističe da bi revizijom politike kreditiranja Europske investicijske banke trebalo omogućiti privatna ulaganja i time poboljšati otpornost i ubrzati uvođenje održivih i pametnih tehnologija u svim vrstama prijevoza u skladu sa strategijom pametne i održive mobilnosti; nadalje ističe da bi revidirana politika kreditiranja trebala potaknuti javna i privatna ulaganja u održivije multimodalne načine prijevoza, kao što je željeznica, kao i u obnovu flota u zračnom i vodnom prometu; pozdravlja namjeru EIB-a da zajedno s javnim tijelima podrži ambiciozne programe ulaganja koji potiču održivu mobilnost na lokalnoj i regionalnoj razini, kao što su planovi održive gradske mobilnosti i projekti javnog prijevoza;
17. pozdravlja ulogu novog mehanizma za oporavak i otpornost te povezanih nacionalnih planova u ublažavanju socioekonomskog učinka pandemije bolesti COVID-19 te u poticanju oporavka u prometnom i turističkom sektoru kao i u napretku prema zelenoj i digitalnoj tranziciji; naglašava da bi nacionalni planovi oporavka i otpornosti trebali biti usmjereni na područja politike kao što su zelena tranzicija, digitalna transformacija, ekonomska kohezija, konkurentnost te socijalna i teritorijalna kohezija; prima na znanje potencijal tih područja u oporavku prometnog i turističkog sektora te predlaže da se Instrument, među ostalim, iskoristi za izgradnju njihove otpornosti kako bi se u budućnosti povećala pripravnost u slučaju krizne situacije sličnog razmjera; posebno podržava financiranje infrastrukture za punjenje s ciljem ugradnje 500 000 mjesta za punjenje vodikom do 2025. i jednog milijuna mjesta do 2030.;
18. naglašava važnost transparentnosti financiranja EU-a u prometnom sektoru; podsjeća da su javna ulaganja u infrastrukturu posebno podložna prevarama; naglašava važnost jamčenja transparentnog i konkurentnog postupka javne nabave za velike projekte prometne infrastrukture koje financira EU.

## INFORMACIJE O USVAJANJU U ODBORU KOJI DAJE MIŠLJENJE

<b>Datum usvajanja</b>	25.2.2021.
<b>Rezultat konačnog glasovanja</b>	+:               41 -:               3 0:               5
<b>Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, 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, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju</b>	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind



**KONAČNO GLASOVANJE POIMENIČNIM GLASOVANJEM U ODBORU KOJI  
DAJE MIŠLJENJE**

41	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
EPP	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Marianne Vind, Petar Vitanov
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

3	-
ECR	Peter Lundgren
The Left	Clare Daly, João Ferreira

5	0
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo

Korišteni znakovi:

+ : za

- : protiv

0 : suzdržani