



2020/2265(BUI)

26.2.2021

VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Költségvetési Bizottság részére

a 2022. évi költségvetésre vonatkozó iránymutatásokról – III. szakasz
(2020/2265(BUI))

A vélemény előadója: Isabel García Muñoz

PA_NonLeg

JAVASLATOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felkéri a Költségvetési Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele az alábbi javaslatokat:

- A. mivel az uniós közlekedési ágazat alapvető fontosságú az Unió versenyképessége, gazdasági fejlődése, társadalmi kohéziója és fenntarthatósága, valamint az Unió valamennyi régiója – különösen a peremterületek, a vidéki térségek, a szigetek és a legkülső régiók és egyéb, hátrányos helyzetű földrajzi területek – területi megközelíthetőségének és összekapcsolódásának biztosítása szempontjából;
- B. mivel a közlekedés kulcsfontosságú lesz a klímasemlegesség 2050-ig történő megvalósítása szempontjából; mivel a zöld megállapodásban és a Párizsi Megállapodásban szereplő célkitűzéseknek megfelelően az ágazatban kellő beruházások szükségesek a digitális és zöld átállás elősegítéséhez, valamint a fenntartható és intelligens mobilitásra való áttérés felgyorsításához, továbbá a digitális átálláshoz biztosítva a legmagasabb szintű és teljesítményű digitális infrastruktúrát és azt, hogy rendelkezésre álljanak a kulcsfontosságú digitális támogató eszközök;
- C. mivel az idegenforgalom az EU negyedik legnagyobb exportágazataként alapvető fontosságú az EU gazdasága szempontjából, és fontos szerepet játszik az EU gazdasága, versenyképessége, a foglalkoztatás és a szociális jólét fejlesztése terén;
- D. mivel a közlekedési és az idegenforgalmi ágazat és az ezen ágazatok által teremtett munkahelyek a közelmúltbeli Covid19-válság által legsúlyosabban érintett területek közé tartoznak, különösen a szabad mozgás 2020-ban bevezetett korlátozásai miatt, amelyek negatív hatást gyakoroltak a belső piac működésére; mivel a közlekedési és idegenforgalmi ágazat helyreállítása kulcsfontosságú az uniós belső piac megfelelő működéséhez, valamint az összekapcsoltsághoz, a versenyképességhez és a munkahelyteremtéshez az Unióban; mivel a válság során a szállítás létfontosságúnak bizonyult az áruk EU-n belüli folyamatos áramlásának biztosításához, és rendkívül fontos lesz a Covid19-oltóanyag elosztásában is;
- E. mivel az EU zéró-elképzelése azt a célt tűzi ki, hogy 2030-ra 50%-kal, 2050-re pedig nullára csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma; mivel a közúti közlekedésbiztonságra irányuló beruházások az EU közúti közlekedésbiztonsági stratégiai cselekvési tervének kulcsfontosságú elemei; mivel a halálos kimenetelű közúti balesetek tartósan magas száma azt sugallja, hogy több beruházásra van szükség a közúti közlekedésbiztonság és a felhasználók biztonságának garantálása érdekében;
- 1. kéri a kibocsátások csökkentéséhez és a klímasemlegességre 2050-ig történő méltányos átállás biztosításához szükséges intézkedések megerősítését; ezért kéri, hogy – a zöld megállapodás szabályozási követelményeivel és a Párizsi Megállapodással összhangban – biztosítsanak elegendő finanszírozást a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia kiemelt projektjeihez, célkitűzéseikhez és kezdeményezéseikhez, és különösen az intelligens és fenntartható mobilitási intézkedések pénzügyi támogatásának növeléséhez, beleértve a fenntartható alternatív üzemyanagok előállításának és bevezetésének és a töltőállomások telepítésének, valamint a fenntartható infrastrukturális projektek – azon belül a közlekedési tevékenységhez kapcsolódó

légszennyezés nyomon követéséhez szükséges infrastruktúra – számának növelését a technológiaselemlegesség fenntartása mellett; hangsúlyozza, hogy e stratégiának hozzá kell járulnia a tömegközlekedési rendszerek vonzerejének, hatékonyságának és kapacitásának javításához, többek között innovatív jegykiadó rendszerek; kiemeli, hogy az érdekelt felekkel folytatott konzultáció rendkívül fontos a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában meghatározott célkitűzések eléréséhez; üdvözli az egyszerűbb, hatékonyabb és eredményorientált sajátforrás-rendszerről szóló többéves pénzügyi keretről szóló megállapodást, amely figyelembe veszi az uniós prioritásokat, különösen a környezetvédelmi és digitális törekvéseket;

2. ismételten hangsúlyozza, hogy a digitális és zöld átállásnak igazságosnak, inkluzívnak és megkülönböztetésmentesnek kell lennie annak biztosítása érdekében, hogy a közlekedési ágazat munkavállalói, vállalkozásai és kkv-i alkalmazkodni tudjanak az átálláshoz, valamint a leginkább érintett régiók és közösségek támogatásban részesüljenek; fontosnak tartja, hogy az ágazat magasabb szintű szociális normáinak előmozdítása mellett e kiigazítási folyamatra, továbbá az ágazat munkavállalóinak továbbképzésére, átképzésére és szakképzésére és az új munkalehetőségekhez és igényekhez szükséges új szaktudással és készségekkel való ellátására megfelelő forrásokat irányozzanak elő; kiemeli, hogy ez hozzá fog járulni az ágazat vonzerejének növeléséhez, valamint a munkaerő előregedésének, a nők képviselésének és a munkaerőhiány kezeléséhez;
3. ambiciózus költségvetést tart szükségesnek az EU közlekedési és idegenforgalmi ágazata számára; úgy véli, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköznek (CEF) a 2021-2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretben meghatározott finanszírozása nem elegendő az ágazat szükségleteihez és kihívásaihoz; kiemeli, hogy a CEF a gazdasági, társadalmi és területi kohézió és konnektivitás tekintetében a legnagyobb uniós hozzáadott értékkel rendelkező infrastruktúrafejlesztés finanszírozásának fő eszköze, elsősorban a határokon átnyúló és a hiányzó összeköttetések vonatkozásában, miközben a versenyképesség előmozdítása mellett középpontba helyezi a zöld megállapodást és a digitális célkitűzéseket; megismétli, hogy a CEF döntő szerepet játszik a fenntartható, biztonságos, multimodális, átjárható és a közlekedés, az energetika és a szolgáltatási infrastruktúra területeit egymással összekapcsoló nagy teljesítményű transzeurópai hálózat (TEN-T) fejlesztésének előmozdításában és időben történő végrehajtásában; megismétli, hogy a közlekedési projektek megfelelő finanszírozása fontos szerepet fog játszani a fellendülés előmozdításában és a fenntartható és intelligens mobilitásra való átállás felgyorsításában;
4. sajnálattal állapítja meg, hogy 2021-ben jelentősen csökkent a Kohéziós Alapból a CEF-hez rendelt forrás; kéri, hogy a 2022. évi költségvetésben a 2020-as szintre állítsák vissza a finanszírozás mértékét annak érdekében, hogy tükrözze az Unión belüli területi, társadalmi és gazdasági kohézió erősítése terén az uniós közlekedéspolitikának és beruházásnak, különösen a TEN-T törzs- és átfogó hálózatának kiépítése révén játszott döntő szerepét; ezért kéri, hogy a kohéziós politika részeként tartsák fenn a TEN-T finanszírozását, a másodlagos, regionális és helyi összeköttetések fejlesztését és korszerűsítését támogató komponens is beleértve; e tekintetben kiemeli, hogy meg kell erősíteni a peremterületek és legkülső régiók összeköttetésére irányuló beruházásokat;

5. sajnálatát fejezi ki, hogy az InvestEU program finanszírozását a Parlament kéréséhez képest csökkentették, tekintettel arra, hogy a program szerepet játszik a fenntartható és biztonságos infrastruktúra előmozdításában; sajnálja továbbá, hogy ennél fogva az InvestEU éves költségvetésének finanszírozása 2020-ról 2021-re jelentősen, több mint 40%-kal csökkent (kötelezettségvállalási előirányzatok); üdvözli azonban a fenntartható infrastruktúrára vonatkozó keret beépítését, amely kulcsfontosságú beruházási lehetőségeket biztosít a fenntartható és biztonságos közlekedési infrastruktúra, a mobilitási megoldások és felszerelések, valamint az innovatív technológiák bevezetése szempontjából; kéri, hogy a közlekedési ágazatba történő, különösen az uniós költségvetésből finanszírozott beruházások megfelelően vegyék figyelembe az egyértelműen meghatározott környezetvédelmi prioritásokat;
6. megismétli, hogy elő kell mozdítani a méltányos átállást, miközben előre kell lépni az összes régió és utas számára megfizethető és hozzáférhető, fenntartható, intelligens és reziliens mobilitás felé; hangsúlyozza a méltányos átállást támogató mechanizmus keretében biztosított közszektor-hitelezési eszköznek mint az energetikai átállás költségeinek kompenzálására szolgáló eszköznek a biztonságos és fenntartható közlekedési és idegenforgalmi infrastruktúrába való beruházás révén betöltött döntő szerepét az átállás kihívásai által leginkább érintett régiókban, például a gyéren lakott területeken, a hátrányos helyzetű régiókban és a környezeti szempontból sérülékeny területeken, és valamennyi utas, köztük a fogyatékkal élő és a csökkent mozgásképességű utasok számára;
7. üdvözli a Bizottság arra irányuló szándékát, hogy a fenntartható mobilitási szolgáltatásokhoz való hozzájárulás érdekében ösztönözze az innovatív és fenntartható közlekedési technológiák kutatását és bevezetését; kiemeli az uniós kutatási programokat, például a CEF-et, a Kohéziós Alapot, az Európai Regionális Fejlesztési Alapot és az InvestEU-t, amelyek kulcsfontosságúak lesznek a technológiák bevezetéséhez;
8. kéri, hogy a jelenlegi finanszírozási modellel összehasonlítva értékeljék a legkülső régiók közlekedési hálózataira összpontosító külön alap – a POSEI közlekedési alap – lehetséges hatásait;
9. úgy véli, hogy egy hálózat karbantartásának javítása hozzájárul annak hatékonyságához és zavartalan folytonosságához, fokozza a TEN-T infrastruktúra fenntarthatóságát, teljesítményét és ezáltal ellenálló képességét, miközben javítja a közúti biztonságot is, különös tekintettel a veszélyeztetett úthasználókra, például a gyalogosokra, a kerékpárosokra, a motorkerékpárosokra, a robogóvezetőkre és a mikromobilitás egyéb formáit igénybe vevőkre; megjegyzi különösen a meglévő magas kockázatú infrastruktúra – különösen az öregedő és a fejletlen hálózati szegmensek – kezelésének és korszerűsítésének fontosságát; felhívja a Bizottságot, hogy könnyítse meg és ösztönözze a hálózat karbantartására irányuló beruházásokat, és hajtsa végre az európai szintű karbantartásra vonatkozó törzshálózat-nyomonkövetési tervet az EU valamennyi területe zökkenőmentes összeköttetésének biztosítása érdekében; felhívja a Bizottságot, hogy részesítse előnyben azokat a régiókat, ahol a hálózat karbantartása során különleges kihívásokat azonosítottak, és nyújtson tanácsadási, technikai és pénzügyi támogatást az illetékes hatóságoknak;

10. sajnálja, hogy a 2018. márciusi eredeti cselekvési tervhez képest drasztikusan, 75%-kal csökkentették a katonai mobilitás finanszírozását a közlekedési pilléren belül, jelentősen csökkentve ezen új szakpolitikai célkitűzés ambícióját, amely a TEN-T hálózatok egyes részeinek a közlekedési infrastruktúra kettős felhasználásához való igazítására irányul a polgári és a katonai mobilitás javítása érdekében;
11. megismétli, hogy meg kell fontolni a fenntartható közlekedési módok előmozdításának módjait, többek között költségvetési ösztönzők révén, figyelembe véve a 2021-es vasút európai évi kezdeményezés példáját; e tekintetben ösztönzi a Bizottságot, hogy a vasút európai éveként biztosítsa a folytonosságot 2021-ben, és továbbra is mozdítsa elő a kényelmes éjszakai európai vonatok újjáélesztését, ezek ugyanis a rövid távolságú légi járatok, illetve a nagy távolságú autóutak lehetséges és fenntartható alternatíváit jelentik, ugyanakkor biztosítják az összes közlekedés mód, illetve az állami és magánszereplők közötti tisztességes versenyt; emlékeztet a Parlament azon javaslatára, hogy 2022-t a környezetbarátabb városok európai évévé nyilvánítsák, ami lehetőséget kínálhat a fenntartható és intelligens városi mobilitás előmozdítására;
12. megismétli a Parlament sürgős és ismételt kérését a fenntartható turizmus európai szintű egyedi programjának és egy külön költségvetési sor létrehozására az ágazat szükségleteivel összhangban elkülönített összeggel; kiemeli, hogy ez segítené a közlekedéshez szorosan kapcsolódó ágazatot a Covid19-válságból való kilábalásban, és az első lépés lenne az uniós idegenforgalmi politikáknak az Unió gazdasága, versenyképessége, a foglalkoztatás, a társadalmi fejlődés és a környezetvédelmi célok érdekében történő javítása felé, valamint az ágazaton belül hozzájárulna a helyi, minőségi és állandó munkahelyek számának növekedéséhez; üdvözli e tekintetben, hogy az Európai Számvevőszék ellenőrzést indított az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) és a Kohéziós Alap által a 2007 és 2013 közötti időszakban 6,4 milliárd euróval, a 2014 és 2020 közötti időszakban pedig 4 milliárd euróval társfinanszírozott turisztikai projektek értékelésére;
13. kéri, hogy az európai közlekedési ügynökségek és közös vállalkozások finanszírozását hangolják össze az általuk viselt felelősség szintjével, és a közlekedési módok dekarbonizációjára való átállás kulcsszereplőiként betöltött szerepükkel; különösen sajnálja, hogy az Európai Unió Vasúti Ügynöksége (ERA) költségvetését csökkentették, és emlékeztet a Shift2Rail közös vállalkozás és az ügynökség szerepére a közútról a vasútra való tartós átállás megvalósításában és az egységes európai vasúti térség létrehozásának elmozdításában; e tekintetben kéri, hogy az ERA 2022. évi költségvetését legalább a 2020-as szintre emeljék; emlékeztet továbbá a Boeing 737 Max kapesán folytatott vizsgálatok által az Európai Repülésbiztonsági Ügynökségre (EASA) háruló jelentős munkateherre, valamint arra, hogy az ügynökség – a Tiszta Égbolt 2 és a SESAR közös vállalkozásokkal együtt – szerepet játszik az utasonkénti szén-dioxid-kibocsátás csökkentésében; elismeri továbbá az EASA a Bizottsággal szoros együttműködésben folytatott jelentős szerepét a brexitnek a légiközlekedés területére gyakorolt azonnali és hosszabb távú hatása tekintetében, valamint hogy a Covid19 repülésbiztonsági egészségügyi protokoll megkötése révén hozzájárul a légi műveletekhez való biztonságos és egészséges visszatéréshez; hangsúlyozza, hogy az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) szerepet játszhat a tagállamok támogatásában a hajózással kapcsolatos környezeti kockázatok csökkentésében és a tengeri ágazat fenntarthatóságának javításában, amennyiben további források állnak

rendelkezésre;

14. megismétli, hogy az „európai stratégiai beruházások” körébe sorolt EASA 2018-ban jelentős új alapvető feladatokat kapott a légi közlekedés, a drónok és a városi légi mobilitás kiberbiztonsága, a környezetvédelem, a kutatás és fejlesztés, valamint a nemzetközi együttműködés terén; ezért megfelelő költségvetést kér az ügynökség számára annak érdekében, hogy rendelkezzen a feladatainak ellátásához szükséges forrásokkal; hangsúlyozza, hogy az ügynökség a légi közlekedés környezeti hatásának javítására irányuló munkája révén szerepet játszott a zöld megállapodásban, többek között új CO₂-szabványok kidolgozásával, a környezeti csúszás megelőzésének és az EcoLabel program és a LifeCycle projekt koncepciójának nyomon követésével, a fenntartható üzemanyagokkal, valamint a légitársaságok flottáinak zöld megújításával;
15. hangsúlyozza, hogy az európai partnerségek jelentős szerepet játszhatnak az innováció és a kutatás fellendítésében, a közlekedési ágazat teljesítményének és biztonságosságának javításában, valamint a közlekedésből származó kibocsátások technológiai fejlődésén és tudományos megközelítésen és szabályokon alapuló csökkentésének előmozdításában; rámutat arra, hogy a Horizont Európa számára tervezett partnerségek, mint például az „Akkumulátorok”, a „2Zero” és a „Tiszta hidrogén” partnerség kulcsszerepet játszhatnak az uniós tagállamokkal, a magánszektorral és az összes érintett érdekelt féllel kialakított partnerségek előmozdításában, és hozzájárulhatnak az innovatív járműtechnológiák kínálatához és egy olyan szükséges átfogó politika kidolgozásához, amely ösztönzi a nulla és alacsony kibocsátású járművek iránti keresletet Uniós-szerte; ezért kéri az Európai horizont kutatási programja rendelkezésére álló pénzügyi eszközök növelését;
16. kiemeli, hogy az Európai Befektetési Bank (EBB) felülvizsgált hitelezési politikájának lehetővé kell tennie, hogy a magánberuházások javítsák rezilienciájukat és felgyorsítsák a fenntartható és intelligens technológiák valamennyi közlekedési módban történő bevezetését, összhangban az intelligens és fenntartható mobilitási stratégiával; hangsúlyozza továbbá, hogy a felülvizsgált hitelezési politikának ösztönöznie kell a fenntarthatóbb multimodális közlekedési módokba, így a vasútba, a légi és vízi közlekedésben pedig a flotta megújításába történő állami és magánberuházásokat; üdvözli az EBB azon szándékát, hogy a hatóságokkal együtt olyan ambiciózus beruházási programokat – például fenntartható városi mobilitási terveket és tömegközlekedési projekteket – támogasson, amelyek helyi és regionális szinten elősegítik a fenntartható mobilitást;
17. üdvözli, hogy az új Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz és a kapcsolódó nemzeti tervek fontos szerepet játszanak a Covid19-járvány társadalmi-gazdasági hatásainak enyhítésében, a közlekedési és idegenforgalmi ágazat helyreállításának ösztönzésében, valamint a zöld és digitális átállás felé történő előrehaladásban; kiemeli, hogy a nemzeti helyreállítási és rezilienciaépítési terveknek olyan szakpolitikai területekre kell összpontosítaniuk, mint a zöld átállás, a digitális átalakulás, a gazdasági kohézió, a versenyképesség, valamint a társadalmi és területi kohézió; megjegyzi, hogy e területek képesek a közlekedési és idegenforgalmi ágazatot fellendíteni, és javasolja, hogy az eszközt többek között ezen ágazatok rezilienciaépítésére használják fel annak érdekében, hogy fokozzák a hasonló nagyságrendű válságok kezelésére való jövőbeli felkészültséget; támogatja különösen a feltöltés infrastruktúrájának finanszírozását,

hogy 2025-ig 500 000, 2030-ig pedig egymillió hidrogén-töltőállomást telepítsenek;

18. hangsúlyozza az uniós finanszírozás átláthatóságának fontosságát a közlekedési ágazatban; emlékeztet arra, hogy az infrastrukturális közberuházások különösen ki vannak téve a korrupció veszélyének; hangsúlyozza az átlátható és versenyalapú pályázati eljárások garantálásának fontosságát az Unió által finanszírozott, nagyszabású közlekedési infrastrukturális projektek esetében.

**INFORMÁCIÓ A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT
BIZOTTSÁG ÁLTALI ELFOGADÁSRÓL**

Az elfogadás dátuma	25.2.2021
A zárószavazás eredménye	+ : 41 - : 3 0 : 5
A zárószavazáson jelen lévő tagok	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
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Clare Daly, Carlo Fidanza, Marianne Vind

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

41	+
ECR	Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
NI	Mario Furore, Dorien Rookmaker
PPE	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

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás