



20.9.2023

LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

budjettivaliokunnalle

Euroopan unionin yleisestä talousarviosta varainhoitovuodeksi 2024 – kaikki
päluokat
2023/0264(BUD))

Valmistelija: Ciarán Cuffe

PA_NonLeg

EHDOTUKSET

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

- A. toteaa, että liikenneala on olennaisen tärkeä unionin taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen sekä koheesion kannalta ja kaikkien kansalaisten ja alueiden liikennemahdollisuuksien, saavutettavuuden ja yhteyksien varmistamiseksi ja että erityistä huomiota on kiinnitettävä syrjäisiin alueisiin, maaseutualueisiin, saarialueisiin ja syrjäisimpiin alueisiin sekä muihin epäsuotuisiin, lento- ja meriliikenneyhteyksistä riippuvaisiin alueisiin;
- B. katsoo, että liikenteen on edistettävä merkittävästi pyrkimyksiä saavuttaa unionin laajuinen ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä ja vähentää liikenteeseen liittyviä ulkoisia kustannuksia, kuten ilman pilaantumista ja melusaastetta; ottaa huomioon, että tämän systeemisen muutoksen toteuttamiseksi kaikilla liikennemuodoilla on oltava oikeanlaiset kannustimet, jotta siirtymä voidaan toteuttaa teknologianeutraalilla tavalla;
- C ottaa huomioon, että tulevana vuosikymmeninä ilma- ja vesiliikenteellä on suurempia hiilestä irtautumiseen liittyviä haasteita; ottaa huomioon, että tällä hetkellä ei ole saatavilla markkinoille valmiita päästöttömiä teknologioita ja ilma-alusten ja vesikulkuneuvojen kehittäminen kestää pitkään ja niiden elinkaari on pitkä, joten on erittäin tärkeää tehdä tarvittavia investointeja tankkauslaitteisiin ja -infrastruktuuriin ja ottaa samalla huomioon kansainvälinen kilpailu näillä aloilla;
- D. katsoo, että sekä Euroopan matkustaja- että rahtiliikenteen olisi perustuttava kohtuuhintaiseen, älykkääseen, tehokkaaseen ja yhteenliitettyyn multimodaaliseen liikennejärjestelmään, jota tehostetaan kohtuuhintaisella suurnopeusrautatieverkolla ja -infrastruktuurilla; palauttaa tässä yhteydessä mieliin kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian;
- E. ottaa huomioon, että liikenne on keskeisessä asemassa oikeudenmukaisessa, digitaalisessa ja vihreässä siirtymässä ja varmistettaessa, että ketään ei jätetä jälkeen; pitää erittäin tärkeänä turvata esteetön ja kohtuuhintainen liikkuminen kaikille unionin kansalaisille ja varmistaa, ettei heidän liikkumistaan rajoiteta, sillä se on keskeinen väline heidän taloudellisen ja sosiaalisen elämänsä kannalta; toteaa, että liikennealalla vallitsee osittain työvoimapula ja joissakin tapauksissa työ- ja turvallisuusoloja on parannettava;
- F. katsoo, että digitalisaatiosta tulee välttämätön tekijä koko järjestelmän nykyaikaistamiselle, sillä se tekee siitä saumattoman, tehokkaamman ja turvallisemman; katsoo, että EU:n on digitalisaatiota hyödyntäen myös nostettava turvallisuuden, luotettavuuden ja mukavuuden tason entisestään ja säilytettävä näin johtoasemansa liikennevälineiden valmistuksessa ja palveluissa ja parannettava unionin maailmanlaajuisia kilpailukykyä tehokkaiden ja häiriönsietokykyisten logistiikkaketjujen avulla;
- G. ottaa huomioon, että liikennealan osuus EU:n BKT:stä on noin 5 prosenttia ja se työllistää yli 10 miljoonaa ihmistä unionissa; ottaa huomioon, että liikennejärjestelmä

on ratkaisevan tärkeä EU:n yrityksille ja maailmanlaajuisille toimitusketjuille;

- H. ottaa huomioon, että liikenneala ja matkailuala ovat BKT:n ja työllisyyden kannalta tärkeä osa EU:n taloutta; toteaa, että liikenneala, matkailuala ja liiketoiminta kuuluvat aloihin, joita covid-19-kriisi ja Venäjän Ukrainaa vastaan kohdistama laiton ja perusteeton hyökkäyssota on koetellut rankimmin; katsoo, että näille aloille ja näiden alojen yrityksiin on kohdennettava EU:n tasolla koordinoituja toimia ja että niitä on tuettava riittävin talousarviovaroin;
- I. ottaa huomioon, että nykyisessä taloudellisessa tilanteessa, jolle on ominaista laimea talouskasvu, ennennäkemättömän korkea inflaatio ja korkojen nousu, liikenneinfrastruktuuriin tehtävistä investoinneista on tullut huomattavasti aiempaa kalliimpia;
- J. toteaa, että liikennealalla on edelleen kaikkialla EU:ssa monenlaisia rahoitushaasteita: ali-investoiminen, asianmukaisten rahoitusratkaisujen puute, infrastruktuurin ikääntyminen, liikennehankkeiden jatkumon riittämätön suunnittelu ja läpinäkyväisyys, kaupunkiväestön jatkuva kasvu sekä sääntelyyn ja hallintoon liittyvät esteet;
- K. katsoo, että unionin liikennealasta on tultava riippumaton Venäjän fossiilisista energialähteistä ja tulevaisuudessa on vältettävä riippuvuutta yksittäisistä maista tai maailman alueista kriittisen energian, kriittisten polttoaineiden tai kriittisten raaka-aineiden tarjonnan osalta, mukaan lukien akkukäyttöisissä sähköajoneuvoissa käytettävien akkujen tuotanto ja energian varastointiratkaisut;
- L. toteaa komission yhdentävän infrastruktuurirahoituksen osalta Moldovaa ja Ukrainaa enemmän EU:n sisämarkkinoihin Verkkojen Eurooppa -välineen kautta; ottaa huomioon, että tämä sopimus antaa moldovalaisille ja ukrainalaisille hankkeiden toteuttajille mahdollisuuden hakea EU:n rahoitusta yhteistä etua koskeviin hankkeisiin liikenne-, energia- ja digitaalialalla, mikä parantaa maiden yhteyksiä EU-naapureihin ja edistää kasvua, työllisyyttä ja kilpailukykyä;
- M. toteaa Venäjän hyökkäyssodan Ukrainaa vastaan tuovan painokkaasti esiin, että EU:n liikenneverkkoa ei voida tarkastella erillisenä ilmiönä; katsoo, että liikenteestä ja etenkin EU:n ja Ukrainan solidaarisuuskaistoista on tullut Ukrainan talouden elinehto ja että ne ovat tällä hetkellä Ukrainalle ainoa vaihtoehto viedä muita kuin maataloustuotteitaan muualle maailmaan ja tuoda maahan tarvitsemiaan tuotteita, kuten polttoainetta ja humanitaarista apua;
- N. ottaa huomioon, että matkailu on olennaisen tärkeää toimintaa unionin talouden kannalta ja edistää monien muiden alojen kasvua yli 10 prosentilla EU:n BKT:stä; ottaa huomioon, että matkailun osuus työvoimasta on yli 11 prosenttia ja sillä on tärkeä rooli työllisyyden ja sosiaalisen hyvinvoinnin edistämässä erityisesti matkailusta riippuvaisilla EU:n alueilla;
- O. ottaa huomioon, että unionin talousarvioesitys vuodeksi 2024 osoittaa, että nykyinen monivuotinen rahoituskehys ei pysty vastaamaan unionin tarpeisiin, ei ole riittävän joustava odottamattomiin tapahtumiin vastaamiseksi, sillä ei pystytä rahoittamaan asianmukaisesti kaikkia unionin myöhempiä painopisteitä, etenkin liikenne-,

matkustus- ja matkailualalla, eikä sillä kompensoida korkeaa inflaatiotasoa ja epäsuotuisia rahoitusehtoja; ottaa huomioon, että tässä lausunnossa on tarkoitus esittää useita painopisteitä, jotka heijastavat unionin vuoden 2024 talousarviosta myönnettävän rahoituksen rajallista liikkumavaraa;

1. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita varmistamaan tarvittavan pitkän aikavälin rahoituksen unionin liikennehankkeille, joilla edistetään liikkuvuutta ja yhteenliitettä, tehokasta ja kohtuuhintaista liikennettä kansalaisille ja tavaroille, ja kehottaa nopeuttamaan vihreää siirtymää ja digitalisointia; on vahvasti sitä mieltä, että monivuotisen rahoituskehityksen uudelleentarkastelun on oltava riittävän kunnianhimoisen varmistamaan, että riittämättömät talousarviovarat ja inflaatio eivät heikennä unionin pitkän aikavälin liikennepolitiikan tavoitteita ja uusia painopisteitä; pitää erittäin valitettavana, että tätä ei ole otettu huomioon monivuotisen rahoituskehityksen väliarviointia koskevassa komission tiedonannossa;
2. palauttaa mieliin, että rajat ylittävä infrastruktuuri on sisämarkkinoiden selkäranka ja sen ansiosta tavarat, palvelut, yritykset ja kansalaiset voivat liikkua vapaasti yli rajojen; muistuttaa Verkkojen Eurooppa -välineen keskeisestä roolista Euroopan laajuisen verkon oikea-aikaisessa valmistumisessa solidaarisuuskaistoista annettavalle tuelle ja yhteyksien vahvistamiselle strategisten kumppaneidemme kanssa EU:n ulkopuolisissa maissa; pitää erittäin valitettavana Verkkojen Eurooppa -välineen liikennealan talousarviositoumusten vähentämistä vuonna 2024 vuoteen 2023 verrattuna; pitää valitettavana Verkkojen Eurooppa -välineen varojen uudelleenkohdentamista sirusäädöksen ja komission viestintäbudjetin kaltaisille aloille; korostaa, että kaikkiin EU:n uusiin politiikkatoimiin on osoitettava uusia määrärahoja sen sijaan, että varoja siirretään nykyisen monivuotisen rahoituskehityksen sisällä; huomauttaa, että Verkkojen Eurooppa -välineen määrärahojen ylittäminen ja myönnetyn rahoituksen loppuminen oikeuttavat muuttamaan Verkkojen Eurooppa -välineen rahoitusta etupainotteiseksi, jotta vajeilta vältytään; kehottaa siksi lisäämään Verkkojen Eurooppa -välineen määrärahoja huomattavasti ja nopeasti, jotta voidaan saavuttaa kaikki sen nykyiset ja uudet politiikkatavoitteet;
3. arvostelee sitä, että Verkkojen Eurooppa -välineen (liikenneosio) osuutta sotilaallisen liikkuvuuden sitoumuksiin ei ole lisätty, kun otetaan huomioon Venäjän hyökkäyssota Ukrainaa vastaan; katsoo, että määrärahoja on lisättävä edelleen, jotta voidaan vahvistaa unionin turvallisuutta ja EU:n sotilaallista liikkuvuutta etenkin Ukrainan ja Moldovan rajanylityspaikoilla; pyytää komissiota ja jäsenvaltioita edelleen selvittämään ja esittämään ratkaisuja sotilaallisen liikkuvuuden budjettikohdan määrärahojen lisäämiseksi;
4. pitää myönteisenä Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosion määrärahojen lisäystä vuonna 2024, mutta huomauttaa, että inflaatiopaineet kumoavat tämän pienen lisäyksen, ja pyytää siksi uutta lisäystä;
5. pitää myönteisenä Horisontti Eurooppa -puiteohjelman ilmasto-, energia- ja liikkuvuusklusterin rahoituksen lisäämistä, mutta katsoo, että lisäkorotukset tulevat olemaan tarpeen; pitää valitettavana puhtaan ilmaisen yhteisyrityksen määrärahojen vähentämistä; palauttaa mieliin, että on tärkeää varmistaa, että teolliset yhteenliittymät

ja yhteisyritykset toimivat vastuunsa edellyttämällä tasolla ja että niillä on riittävä rahoitus;

6. korostaa, että kestävien polttoaineiden kehittämiseksi ja käyttöönottamiseksi ilmailu- ja merenkulkualalla hyväksytyjä lainsäädäntövälineitä varten ei ole asianmukaista rahoitustukea, ja pitää tässä yhteydessä valitettavana puhtaan ilmailun yhteisyrityksen määrärahojen vähentämistä;
7. muistuttaa kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa asetetuista tavoitteista, jotka koskevat liikennemuotosiirtymää rautateille, ja korostaa, että tämä on tärkeää ottaa huomioon talousarviossa; korostaa myös tarvetta asettaa etusijalle investointit kestäviin, yhteenliitettäviin, tehokkaisiin, kohtuuhintaisiin ja älykkäisiin liikennemuotoihin ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon kaikkialla unionissa;
8. pitää myönteisenä, että unionin liikennevirastoille – Euroopan meriturvallisuusvirastolle (EMSA), Euroopan unionin rautatievirastolle (ERA) ja Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastolle (EASA) – maksettavia määrärahoja on lisätty, mutta toistaa, että näille virastoille myönnettävän rahoituksen olisi vastattava niiden vastuutasoa, esimerkiksi sellaisia uusia tehtäviä kuin lento- ja meriliikenteessä käytettävien kestävien polttoaineiden käyttöönoton tukeminen, ja EU:n liikennepolitiikan tavoitteita; huomauttaa, että ERAn rahoitusta olisi lisättävä vastaamaan paremmin EMSAn ja EASAn rahoitusta, erityisesti TEN-T-verkon loppuun saattamisessa ja täytäntöönpanossa, varsinkin kun on kyse rajat ylittävästä yhteentoimivuudesta, turvallisuuden parantamisesta, kilpailukyvyyn parantamisesta ja ERTMS:n käyttöönotosta;
9. muistuttaa, että liikennealaa sovellettava uusi lainsäädäntö, kuten Euroopan vihreän kehityksen ohjelma ja erityisesti kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia, merkitsee unionin liikennevirastojen vastuuden lisääntymistä; toteaa jälleen, että näiden virastojen riittävälle rahoitukselle on entistä enemmän tarvetta, kun otetaan huomioon niiden työ ja panos unionin liikennealan hiilestä irtautumiseen;
10. kehottaa Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastoa (EASA) jatkamaan toimiaan EU:n ulkopuolella, erityisesti avaamalla uusia toimistoja alueilla, jotka ovat toistaiseksi jääneet osittain kattamatta, kuten Afrikkaan ja Persianlahden alueelle; suhtautuu myönteisesti viraston lisätoimiin tutkimuksen ja innovoinnin alalla, kun se on liittynyt Horisontti Eurooppa -puiteohjelmaan ja osallistuu puhtaan ilmailun yhteisyrityksen ja SESAR-yhteisyrityksen hallinnointiin; kehottaa virastoa kehittämään asianmukaisen kestävien lentopolttoaineiden selvityskeskukseen ja polttoainenormeja koskevan EU:n sertifiointijärjestelmän, jotta voidaan edistää korkeimman ympäristönsuojelun tason mukaisten tulevien energialähteiden tuotantoa seuraavan sukupolven ilma-aluksille ja nykyiselle ilma-aluskannalle;
11. pitää valitettavana, ettei Euroopan parlamentin pitkäaikaisista ja säännöllisistä kehotuksista huolimatta taaskaan ole annettu yhtään matkailua koskevaa ehdotusta; toistaa lisäksi kehotuksensa perustaa Euroopan matkailuvirasto.

**TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	19.9.2023
Lopullisen äänestyksen tulos	+ : 36 - : 2 0 : 3
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Pär Holmgren, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (209 art. 7 kohta)	Matteo Adinolfi, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Ondřej Kovařík, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Petri Sarvamaa, Eugen Tomac

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Petri Sarvamaa, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Erik Bergkvist, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati, Petar Vitanov
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grünenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

2	-
ECR	Peter Lundgren
The Left	Kateřina Konečná

3	0
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää