



2023/0264(BUD)

20.9.2023

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Budżetowej

w sprawie budżetu ogólnego Unii Europejskiej na rok budżetowy 2024 –
wszystkie sekcje
2023/0264(BUD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Ciarán Cuffe

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Budżetowej, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

- A. mając na uwadze, że sektor transportowy ma kluczowe znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego i spójności Unii oraz dla zapewnienia wszystkim obywatelom i wszystkim regionom mobilności, dostępności i łączności, ze szczególnym uwzględnieniem regionów peryferyjnych, wiejskich, wyspiarskich, najbardziej oddalonych oraz innych regionów o niekorzystnej sytuacji geograficznej, które są zależne od połączeń lotniczych i morskich;
- B. mając na uwadze, że transport musi znacząco przyczynić się do osiągnięcia neutralności klimatycznej w całej Unii do 2050 r. i do zmniejszenia kosztów zewnętrznych związanych z transportem, w tym zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem; mając na uwadze, że do osiągnięcia tej zmiany systemowej we wszystkich rodzajach transportu potrzebne są odpowiednie zachęty, które przyspieszą transformację w sposób technologicznie neutralny;
- C. mając na uwadze, że w najbliższych dziesięcioleciach transport lotniczy i wodny będzie stawać w obliczu większych wyzwań związanych z dekarbonizacją; mając na uwadze, że ponieważ aktualnie nie ma gotowych do wprowadzenia na rynek technologii bezemisyjnych, a okres opracowywania oraz cykl życia statków powietrznych i wodnych jest długi, konieczne są inwestycje w sprzęt i infrastrukturę do tankowania, a jednocześnie należy wziąć pod uwagę międzynarodową konkurencję w tych sektorach;
- D. mając na uwadze, że mobilność w Europie powinna opierać się na systemie transportu pasażerskiego i towarowego, który będzie przystępny cenowo, inteligentny, wydajny, wzajemnie połączony i multimodalny i który wzmocni przystępną cenowo sieć i infrastruktura kolei dużych prędkości; przypomina zatem o kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności;
- E. mając na uwadze, że transport jest kluczowy dla sprawiedliwej transformacji cyfrowej i ekologicznej oraz do tego, by nie pozostawiać nikogo samemu sobie; mając na uwadze, że należy zadbać o to, aby transport był dostępny i przystępny cenowo dla wszystkich obywateli UE oraz by ich mobilność nie była ograniczana, jako że odgrywa ważną rolę w ich życiu gospodarczym i społecznym; mając na uwadze, że w części sektora transportu występuje niedobór siły roboczej, a w niektórych przypadkach należy poprawić warunki pracy i bezpieczeństwa;
- F. mając na uwadze, że cyfryzacja stanie się niezbędnym czynnikiem napędowym modernizacji całego systemu, dzięki czemu będzie on sprawny, bardziej wydajny i bezpieczny; mając na uwadze, że UE musi wykorzystać transformację cyfrową także w celu dalszego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, ochrony, niezawodności i komfortu, utrzymując w ten sposób wiodącą rolę UE w produkcji sprzętu transportowego i usługach transportowych oraz zwiększając naszą globalną konkurencyjność poprzez wydajne i odporne łańcuchy logistyczne;

- G. mając na uwadze, że sektor transportowy odpowiada za około 5 % unijnego PKB i zatrudnia ponad 10 milionów osób w Unii; mając na uwadze, że system transportu ma kluczowe znaczenie dla unijnych przedsiębiorstw i globalnych łańcuchów dostaw;
- H. mając na uwadze, że sektory transportu i turystyki są ważną częścią gospodarki Unii pod względem PKB i zatrudnienia; mając także na uwadze, że sektory transportu i turystyki należały do sektorów, które najbardziej odczuły kryzys związany z pandemią COVID-19 oraz skutki bezprawnej i nieuzasadnionej rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie; mając na uwadze, że te sektory i ich przedsiębiorstwa wymagają skoordynowanej reakcji na szczeblu UE, popartej odpowiednimi środkami budżetowymi;
- I. mając na uwadze, że w bieżącej sytuacji gospodarczej, która charakteryzuje się słabym wzrostem gospodarczym, bezprecedensowo wysokimi poziomami inflacji i rosnącymi stopami procentowymi, inwestycje w infrastrukturę transportową stały się znacznie droższe;
- J. mając na uwadze, że unijny sektor transportu nadal stoi przed wieloma wyzwaniami finansowymi, takimi jak: niedoinwestowanie, brak odpowiednich rozwiązań finansowych, starzejąca się infrastruktura, niewystarczająco rozwinięte i nieprzejrzyste sieci rurociągów i projektów transportowych, stały wzrost ludności miejskiej oraz bariery regulacyjne i administracyjne;
- K. mając na uwadze, że sektor transportowy UE musi uniezależnić się od rosyjskich kopalnych źródeł energii i unikać wszelkich przyszłych zależności od pojedynczych krajów lub regionów świata w zakresie dostaw energii, paliw lub surowców o krytycznym znaczeniu, w tym produkcji baterii stosowanych w akumulatorowych pojazdach elektrycznych i rozwiązań w zakresie magazynowania energii;
- L. mając na uwadze, że Komisja włącza Mołdawię i Ukrainę w większym stopniu do jednolitego rynku UE w zakresie finansowania infrastruktury za pośrednictwem instrumentu „Łącząc Europę”; mając na uwadze, że umowa ta umożliwi mołdawskim i ukraińskim promotorom projektów ubieganie się o finansowanie UE na projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie transportu, energii i technologii cyfrowych, a tym samym poprawi łączność tych krajów z sąsiadami należącymi do UE, a także przyczyni się do wzrostu gospodarczego, zatrudnienia i konkurencyjności;
- M. mając na uwadze, że rosyjska wojna napastnicza przeciwko Ukrainie uwypukla fakt, że sieć transportowa UE nie może być postrzegana odrębnie; mając na uwadze, że transport i korytarze solidarnościowe między UE a Ukrainą stały się ratunkiem dla ukraińskiej gospodarki, a obecnie stanowią dla Ukrainy jedyną możliwość eksportu towarów innych niż produkty rolne za granicę oraz importu niezbędnych produktów, takich jak paliwo i pomoc humanitarna;
- N. mając na uwadze, że turystyka jest istotną dziedziną działalności gospodarczej w Unii i przyczynia się do wzrostu PKB w wielu innych sektorach UE o ponad 10 %; mając na uwadze, że w turystyce pracuje ponad 11 % wszystkich zatrudnionych oraz że odgrywa ona ważną rolę w promowaniu zatrudnienia i dobrostanu społecznego, zwłaszcza w regionach UE zależnych od turystyki;

- O. mając na uwadze, że z projektu budżetu Unii na 2024 r. wynika, iż obecne wieloletnie ramy finansowe nie są w stanie zaspokoić potrzeb Unii, nie są wystarczająco elastyczne, aby sprostać nieoczekiwanym wydarzeniom, nie są w stanie odpowiednio sfinansować wszystkich kolejnych priorytetów, zwłaszcza w sektorach transportu, podróży i turystyki, oraz nie rekompensują wysokiego poziomu inflacji i niekorzystnych warunków finansowania; mając na uwadze, że celem przedmiotowej opinii jest określenie szeregu priorytetów odzwierciedlających ograniczone możliwości finansowania z budżetu Unii na 2024 r.;
1. wzywa Komisję i państwa członkowskie do zapewnienia wymaganego długoterminowego finansowania unijnych projektów transportowych, które gwarantują mobilność oraz wzajemnie połączony, wydajny i przystępny cenowo transport obywateli i towarów oraz przyspieszają transformację ekologiczną i cyfrową; jest głęboko przekonany, że przegląd wieloletnich ram finansowych musi być wystarczająco ambitny, aby dopilnować, by nieodpowiednie zasoby budżetowe i inflacja nie osłabiły długoterminowych celów polityki transportowej i nowych priorytetów Unii; głęboko ubolewa, że cel ten nie znalazł odzwierciedlenia w komunikacie Komisji w sprawie przeglądu WRF;
 2. przypomina, że infrastruktura transgraniczna stanowi podstawę jednolitego rynku, umożliwiając swobodny przepływ towarów, usług, przedsiębiorstw i obywateli przez granice; ponownie podkreśla kluczowe znaczenie instrumentu „Łącząc Europę” dla terminowego ukończenia sieci transeuropejskiej oraz dla wsparcia w ramach korytarzy solidarnościowych, a także dla poprawy połączeń z partnerami strategicznymi w państwach spoza UE; wyraża głębokie ubolewanie z powodu zmniejszenia zobowiązań budżetowych na rzecz transportu w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na 2024 r. w porównaniu z 2023 r.; wyraża ubolewanie z powodu przesunięcia środków z instrumentu „Łącząc Europę” do obszarów takich jak akt w sprawie czipów i budżet wykonawczy Komisji przeznaczony na komunikację; podkreśla, że każda nowa polityka europejska musi dysponować nowym przydziałem budżetowym, a nie opierać się na przesunięciach funduszy w obrębie obecnych WRF; zwraca uwagę, że nadsubskrypcja finansowania w ramach instrumentu „Łącząc Europę” oraz wyczerpanie przydzielonych środków uzasadniają koncentrację środków finansowych na instrument „Łącząc Europę” na wstępie w celu uniknięcia niedoborów; wzywa zatem do znacznego i szybkiego zwiększenia puli środków finansowych instrumentu „Łącząc Europę”, aby osiągnąć wszystkie istniejące i nowe cele polityczne;
 3. krytykuje brak zwiększenia wkładu z instrumentu „Łącząc Europę” (Transport) przeznaczonego na zobowiązania dotyczące mobilności wojskowej w świetle rosyjskiej wojny napastniczej przeciwko Ukrainie; uważa, że należy jeszcze bardziej podwyższyć pulę środków, aby zwiększyć bezpieczeństwo Unii i poprawić mobilność wojskową UE, zwłaszcza na przejściach granicznych z Ukrainą i Mołdawią; wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby znalazły i przedstawiły rozwiązania, które pozwolą zwiększyć linię budżetową dotyczącą mobilności wojskowej;
 4. z zadowoleniem przyjmuje zwiększenie przydziału środków z Funduszu Spójności na instrument „Łącząc Europę” na rzecz transportu w 2024 r., ale zwraca uwagę, że presja inflacyjna niweluje ten niewielki wzrost, w związku z czym apeluje o dodatkowe zwiększenie przydziału;

5. z zadowoleniem przyjmuje zwiększenie środków przeznaczonych na klaster „Klimat, energetyka i mobilność” w ramach programu „Horyzont Europa”, ale uważa, że uzasadnione jest dalsze zwiększenie środków; ubolewa nad zmniejszonym budżetem Wspólnego Przedsięwzięcia na rzecz Ekologicznego Lotnictwa; przypomina, że należy zadbać o to, by sojusze przemysłowe i wspólne przedsięwzięcia odpowiadały swoim poziomom odpowiedzialności i by były wystarczająco finansowane;
6. podkreśla, że instrumentom prawnym przyjętym, aby opracować i wprowadzić zrównoważone paliwa w sektorze lotniczym i morskim, nie towarzyszy odpowiednie wsparcie finansowe, w związku z czym ubolewa nad zmniejszeniem budżetu na Wspólne Przedsięwzięcie na rzecz Ekologicznego Lotnictwa;
7. przypomina o przesunięciu międzygałęziowym na cele w sektorze kolei określone w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności i podkreśla, że ważne jest, by odzwierciedlić to w budżecie; podkreśla również potrzebę priorytetowego traktowania inwestycji w zrównoważone, wzajemnie połączone, skuteczne, przystępne i inteligentne rodzaje transportu oraz we wdrażanie infrastruktury paliw alternatywnych w całej Unii;
8. z zadowoleniem przyjmuje zwiększenie wkładów budżetowych na rzecz unijnych agencji transportowych – Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA) i Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) – ale przypomina, że finansowanie tych agencji powinno odpowiadać ich poziomowi odpowiedzialności i nowym zadaniom, takim jak wspieranie wdrażania zrównoważonych paliw lotniczych i morskich, oraz celom polityki transportowej UE; zwraca uwagę, że należy zwiększyć finansowanie ERA, aby lepiej odpowiadało finansowaniu EMSA i EASA, i przeznaczyć je głównie na ukończenie i wdrażanie TEN-T, zwłaszcza w zakresie interoperacyjności transgranicznej, poprawy bezpieczeństwa, zwiększenia konkurencyjności i wdrażania ERTMS;
9. przypomina, że wszelkie nowe przepisy mające zastosowanie do sektora transportowego, takie jak Europejski Zielony Ład, a w szczególności strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, oznaczają dodatkowe obowiązki dla unijnych agencji transportowych; przypomina, że odpowiednie finansowanie tych agencji jest znacznie bardziej potrzebne, biorąc pod uwagę ich pracę i wkład w obniżenie emisyjności unijnego przemysłu transportowego;
10. zwraca się do Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), aby kontynuowała wysiłki poza UE, a mianowicie otworzyła nowe biura przedstawicielskie w regionach, które nie zostały jeszcze uwzględnione, takich jak Afryka i region Zatoki Perskiej; z zadowoleniem przyjmuje dodatkowe wysiłki EASA w dziedzinie badań naukowych i innowacji w związku z przystąpieniem do programu „Horyzont Europa” i uczestnictwem w zarządzaniu Wspólnym Przedsięwzięciem na rzecz Ekologicznego Lotnictwa i Wspólnym Przedsięwzięciem SESAR; wzywa EASA do opracowania odpowiedniej platformy koordynacyjnej ds. zrównoważonych paliw lotniczych oraz unijnego systemu certyfikacji norm paliwowych, aby promować produkcję przyszłych źródeł energii dla statków powietrznych nowej generacji i istniejących flot o najwyższym poziomie ochrony środowiska;

11. ubolewa, że wciąż nie przedstawiono wniosku w sprawie turystyki pomimo długotrwałych i regularnych wezwań ze strony Parlamentu Europejskiego; w związku z powyższym ponawia apel o utworzenie europejskiej agencji turystyki.

INFORMACJE O PRZYJĘCIU W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Data przyjęcia	19.9.2023
Wynik głosowania końcowego	+ : 36 - : 2 0 : 3
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop 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
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Pär Holmgren, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
Zastępcy (art. 209 ust. 7) obecni podczas głosowania końcowego	Matteo Adinolfi, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Ondřej Kovařík, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Petri Sarvamaa, Eugen Tomac

GŁOSOWANIE KOŃCOWE W FORMIE GŁOSOWANIA IMIENNEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
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

Objaśnienie używanych znaków:

+ : za

- : przeciw

0 : wstrzymało się