

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Komisja Transportu i Turystyki

2006/2018(BUD)

13.9.2006

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Budżetowej

w sprawie projektu budżetu ogólnego Unii Europejskiej na rok budżetowy
2007
(C6-0000/2006 - 2006/2018(BUD))

Sekcja III - Komisja

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Anne E. Jensen

PA_NonLeg

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Wprowadzenie

Obecny rok budżetowy to pierwszy rok nowych ram finansowych na lata 2007-2013. Kształt wstępnego projektu budżetu (WPB), zwłaszcza pod kątem transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T), jest wynikiem przyjęcia porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie perspektywy finansowej. Pozostaje szereg nierozwiązanych kwestii, do których należy się odnieść w kontekście procedury budżetowej na rok 2007, takich jak TEN-T oraz właściwe finansowanie agencji zajmujących się kwestiami transportowymi.

Rada przyjęła projekt budżetu w lipcu 2006 r. i to właśnie ten dokument stanowić będzie podstawę poprawek proponowanych przez sprawozdawcę komisji opiniodawczej. W przypadku braku uzasadnionego sprzeciwu sprawozdawca zaproponuje poprawki mające na celu przywrócenie kwot zaproponowanych w WPB. Sprawozdawca rozważy także wprowadzenie innych poprawek w oparciu o dokonaną poniżej analizę wstępnego projektu budżetu, a także dyskusje z innymi stronami, w tym również z agencjami transportowymi.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (06 02 01)

W WPB zaproponowano 15,6-procentową podwyżkę środków na pokrycie płatności i zobowiązań w tytule 1 (wydatki powiązane z pracownikami instytucji) i 2 (infrastruktura i koszty administracyjne) w celu osiągnięcia ogólnej kwoty 14,2 mln dla każdego typu środków. Podwyżka w tytule 3 (certyfikacja i inne działania operacyjne) wynosi 6,3 proc. Ogólna kwota środków na pokrycie zobowiązań dla wszystkich tytułów wynosząca 24,53 mln euro to kwota o 2,47 mln euro niższa niż kwota, o którą wniosła agencja. Suma ta stanowi 35,5 proc. dochodu agencji w 2007 r. W roku 2005 i 2006 agencja miała problemy z wdrożeniem systemu opłat. Właściwym wydaje się znalezienie rozwiązania tych problemów (które zaburzają strumień dochodów), podobnego do rozwiązania zastosowanego w Europejskiej Agencji ds. Leków.

W 2007 r. EASA ma zamiar rozszerzyć działania w zakresie operacji lotniczych, udzielanie licencji członkom załogi oraz oceny bezpieczeństwa zagranicznych statków powietrznych. W mediach pojawiły się wątpliwości, czy EASA dysponuje wystarczającymi środkami na realizację tych zadań.

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (06 02 02)

We WPB przewidziano dla EMSA 13,5-procentową podwyżkę środków na finansowanie wydatków administracyjnych, ale tylko 1,5 proc. więcej na wydatki operacyjne. Wysokość środków finansowych na środki walki z zanieczyszczeniem mórz spadła o 16 proc. Środki na pokrycie zobowiązań i płatności wynoszą ogółem 43,1 mln euro. EMSA jest w całości finansowana z funduszy UE. Kwota proponowana przez Komisję jest nieznacznie wyższa niż kwota, o którą wnioskowała agencja.

Głównym celem agencji w 2007 r. jest stworzenie stałego całodobowego centrum operacyjnego. Do prowadzenia centrum potrzeba conajmniej 15 osób. Obszar działania statków usuwających wycieki oleju zostanie rozszerzony na Morze Północne, Morze Irlandzkie i Morze Czarne w oparciu o trzyletnie kontrakty, co zakończy tworzenie sieci interwencji.

Europejska Agencja Kolejowa ds. Bezpieczeństwa i Interoperacyjności (06 02 08)

Środki na wydatki administracyjne w tytułach 1 i 2 wzrastają o 12,2 proc. do 12,4 mln euro, co odnosi się zarówno do zobowiązań, jak i płatności, podczas gdy środki operacyjne w tytule 3, zarówno zobowiązania, jak i płatności, wzrastają o 24,9 proc. do 4,245 mln euro. Dotychczas państwa trzecie nie partycypują w wydatkach.

Celem agencji na rok 2007 jest rozszerzenie kompetencji w celu wspierania Komisji w dziedzinie wdrażania wspólnotowych przepisów prawnych w zakresie interoperacyjności kolei oraz europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym.

Podwyżki środków w tytułach 1 i 2 w przypadku wszystkich powyższych agencji wiążą się z koniecznością pokrycia kosztów uruchomienia, przeniesienia siedziby, realizacji planu etatów oraz planowanym podjęciem nowych obowiązków w dziedzinach objętych zakresem działalności agencji.

Transeuropejskie sieci transportowe - agencja wykonawcza (06 01 04 31)

Funkcjonowanie tej agencji nie ma żadnych podstaw prawnych. Komisja proponuje 8,617 mln euro w środkach niezróżnicowanych na rok 2007, co stanowi wzrost o 28,3 proc. Agencja stałaby się organem zarządzającym i technicznym, który zajmowałby się także weryfikowaniem zgodności projektów z regułami pomocy.

Bezpieczeństwo transportu (06 02 03)

W tym przypadku proponowane jest radykalne obniżenie środków na pokrycie zobowiązań o 44,7 proc. oraz środków na pokrycie płatności o 15,1 proc. (odpowiednio z 18,080 do 10 mln euro oraz z 17,080 do 14,5 mln euro). Analiza poprzednich lat wykazuje niski poziom wykorzystania środków w ramach tej linii. Komisja jest zdania, że wiele zadań tej agencji zostało przejętych przez inne agencje oraz że zaproponowano niewiele projektów, na które można by spożytkować fundusze. Pomimo to kwota zaproponowana na zobowiązania jest niższa, niż kwota wykorzystana w 2005 r.

Marco Polo II (06 02 06)

Jest to nowy program uruchamiany w ramach perspektywy finansowej na lata 2007-2013. Na pierwszy rok realizacji programu proponuje się kwotę 55,775 mln euro na pokrycie zobowiązań i 5 mln euro na pokrycie płatności. Celem programu jest ułatwienie przejścia z

transportu drogowego na inne typy transportu oraz stworzenie „autostrad morskich”. Po dodaniu środków na pokrycie płatności w ramach Marco Polo I do środków na ten sam cel w ramach Marco Polo I na rok 2007 wydatki w roku 2007 wzrastają o 29 proc. Linia ta powiązana jest z linią „Rynek wewnętrzny i optymalizacja systemów transportu”.

Rynek wewnętrzny i optymalizacja systemów transportu (06 02 04 01)

Linia ta służy do zbierania informacji i danych statystycznych mających wspomóc interoperacyjność oraz opracowywanie inteligentnych systemów transportowych. Środki na pokrycie zobowiązań zostały obniżone o 27,8 proc. z 9 do 6,5 mln euro.

Organ nadzorczy Galileo (06 02 09 01)

WPB przewiduje znaczne podwyższenie, o 159 proc., środków na pokrycie zobowiązań i płatności administracyjnych w tytułach 1 i 2. W obu przypadkach środki wzrastają z 2,5 mln euro w 2006 r. do 5,8 mln euro w 2007 r. Podwyżka środków w tytule 3 z 2,5 mln euro do 2,625 mln euro, czyli o 5 proc., jest znacznie skromniejsza. Kwota ogólnej podwyżki jest niższa od kwoty wnioskowanej przez agencję. Agencja jest w pełni finansowana z funduszy wspólnotowych.

Podwyższone koszty są wynikiem przeniesienia stanowisk z programu Galileo do organu nadzorczego oraz podwyższenia ich liczby. Wydaje się, że liczba stanowisk netto, z uwzględnieniem pracowników zatrudnionych na kontraktach, wzrosła z 39 do 53. Koszty operacyjne obejmują głównie badania naukowe i techniczne.

Program Galileo (06 02 10)

Rok 2007 jest pierwszym rokiem, kiedy w linii tej pojawiają się wydatki. Wykazano 100 mln euro na środki na pokrycie zobowiązań i płatności. Tytuł ten jest nieco mylący, jako że obejmuje on dwa programy, Galileo i ENGOS. Wspomniane fundusze zostaną udostępnione organowi nadzorcemu w ramach pomocy w początkowej fazie uruchamiania i wykorzystywania programów. Program będzie finansowany zarówno ze środków publicznych, jak i prywatnych.

Transeuropejska sieć transportowa (06 03 01 i 06 03 03)

Pierwsza linia, 06 03 01 dotyczy projektów finansowanych w ramach istniejących przepisów prawnych i perspektywy finansowej na lata 1999-2006. Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 884/2004/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej¹. Na rok 2007 nie proponuje się dodatkowych środków na zobowiązania, a środki na płatności zmniejsza się o 48,1 proc. W roku 2007 większość działań finansowych prowadzonych będzie w ramach nowej linii 06 03 03. Główną pozycję wydatków w ciągu ostatnich kilku lat stanowiły Galileo oraz badania dotyczące tunelu Mt Cenis (Francja), koleje

¹ Dz.U. L 167, z dn. 30.4.2004, str. 1.

dużych prędkości oraz tunele: Madryt-Barcelona-Perpignan-Montpellier oraz Brenner.

Nowa kwota środków na pokrycie zobowiązań w ramach nowej linii w 2007 r. to 817,383 mln euro. Nie zaproponowano żadnych środków na pokrycie płatności. Rozpatrując obie linie łącznie, zauważa się wzrost środków na pokrycie zobowiązań o 22 proc. i spadek środków na pokrycie płatności o 42 proc. Wynika to z faktu, że Galileo posiada teraz własną linię wydatków. WPB nie zawiera szczegółowych informacji na temat priorytetów lub finansowania począwszy od 2007 r. Sugeruje jednak niższy maksymalny poziom interwencji, niż wstępnie proponowany przez Komisję, koncentrowanie wydatków na transgranicznych sekcjach projektów, europejskim systemie zarządzania ruchem kolejowym, europejskim systemie zarządzania ruchem lotniczym (SESAR), usługach informacji rzecznej oraz instrumentacie gwarancji kredytowej w ramach TEN-T.

Z tym wiążą się dwa pozostające bez odpowiedzi pytania odnoszące się do finansowania TEN-T z budżetu UE. Po pierwsze, biorąc pod uwagę, że ilość funduszy unijnych została ograniczona na okres 2007-2013 do około jednej trzeciej pierwotnie zgłaszanej kwoty, jak fundusze te zostaną wykorzystane, które sekcje i projekty zostaną sfinansowane w pierwszej kolejności i jakie kryteria będą podstawą do ich wyboru? Po drugie, biorąc pod uwagę, że większość inwestycji musi pochodzić z budżetów krajowych, jakie są prawdziwe priorytety inwestycyjne państw członkowskich w ramach TEN-T? Uzyskanie wiążących odpowiedzi na powyższe pytania konieczne jest przed przyjęciem budżetu i przyznaniem środków. Sprawozdawca rozważy, czy nie byłoby właściwym rozwiązaniem umieszczenie kwot przypisanych do tej linii w rezerwie do chwili uzyskania odpowiedzi na te pytania.

Bezpieczeństwo transportu (06 07 02)

Środki na pokrycie zobowiązań zostały zredukowane z 4,5 do 4 mln euro, natomiast środki na pokrycie płatności pozostają na niezmiennym poziomie 3,5 mln euro. W 2005 r. z linii tej sfinansowano 24 inspekcje władz lotniczych i lotnisk oraz 10 inspekcji morskich. Z uwagi na fakt, że projekt rozporządzenia w sprawie bezpieczeństwa lotniczego jest aktualnie rozpatrywany w Parlamencie, trudno stwierdzić, dlaczego środki na pokrycie płatności mogą zostać obniżone.

Projekt pilotażowy dotyczący bezpieczeństwa w ramach europejskiej sieci drogowej (06 07 02)

Linia ta została wprowadzona w drodze poprawki złożonej przez Parlament. Na rok 2007 nie proponuje się żadnych środków na pokrycie zobowiązań, natomiast środki na pokrycie płatności zostały obniżone do 3,6 mln euro, co stanowi redukcję odpowiednio o 100 proc. (w stosunku do 5,5 mln euro) i 34,5 proc. W dokumentacji budżetowej Komisji nie podano przyczyn powyższych redukcji.

Do czasu otrzymania sprawozdania w sprawie postępów w realizacji projektu pilotażowego sprawozdawca komisji opiniodawczej rozważy, czy w 2007 r. mogą okazać się potrzebne środki na pokrycie zobowiązań.

PROCEDURA

Tytuł	Projekt budżetu ogólnego Unii Europejskiej na rok budżetowy 2007 - Sekcja III - Komisja		
Numer procedury	2006/2018(INI)		
Komisja przedmiotowo właściwa	BUDG		
Komisja wyznaczona do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN		
Ścisła współpraca			
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Anne E. Jensen 24.2.2006		
Poprzedni sprawozdawca			
Rozpatrzenie w komisji	20.6.2006	11.7.2006	12.9.2006
Data zatwierdzenia wskazówek	12.9.2006		
Wynik głosowania końcowego	za:	27	
	przeciw:	1	
	wstrzymujących się:	0	
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Robert Navarro, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Dirk Sterckx, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool		
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Den Dover, Anne E. Jensen, Zita Pleštinská, Willem Schuth		
Zastępcy (art. 178 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Othmar Karas, Brian Simpson		
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)			