



30.8.2018

LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalta

budjettivaliokunnalle

esityksestä Euroopan unionin yleiseksi talousarvioksi varainhoitovuodeksi
2019
(2018/2046(BUD))

Valmistelija: Pavel Telička

PA_NonLeg

EHDOTUKSET

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

1. panee merkille unionin liikennepolitiikalle otsakkeeseen 1 a kuuluvassa osastossa 6 ”Liikenne ja liikkuminen” ehdotetun talousarvioesityksen; korostaa, että unionin liikennepolitiikka on erittäin tärkeää henkilöiden ja tavaroiden vapaan liikkuvuuden, Euroopan yleisen yhdentymisen sekä unionin sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden ja yleisen kilpailukyvyn kannalta; korostaa näin ollen, että tälle politiikalle on osoitettava kunnianhimoinen talousarvio, jotta voidaan säilyttää meneillään olevien hankkeiden uskottavuus, taata asianmukainen infrastruktuurien verkko sekä varmistaa sen asianmukainen toiminta ja turvallisuus, turvata unionin yrityksiä tukevat pitkän aikavälin investoinnit ja ottaa käyttöön täydentävää yksityistä rahoitusta;
2. pitää Verkkojen Eurooppa -välinettä keskeisenä välineenä, joka tarjoaa merkittävää eurooppalaista lisäarvoa varmistamalla unionin koko liikenneverkon mahdollisimman tehokkaan käytön liittämällä yhteen ja/tai nykyaikaistamalla uutta ja jo olemassa olevaa liikenneinfrastruktuuria; korostaa, että Verkkojen Eurooppa -välineellä on erittäin tärkeä rooli liikennealalla Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) runkoverkon ja kattavien verkkojen päätökseen saattamisessa, ja tähdentää, että pitkän aikavälin suunnittelun vuoksi Verkkojen Eurooppa -välineeseen on osoitettava vakaa, asianmukainen rahoitus; pitää valitettavana aiemmin tehtyjä budjettileikkauksia Verkkojen Eurooppa -välineen vahingoksi eikä hyväksy yhtään uutta leikkausta tämän ohjelman määrärahoihin; panee merkille, että komissio ehdottaa 39,4 prosenttia lisäystä Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneohjelman maksusitoumusmäärärahoihin ja 5,3 prosentin lisäystä maksumäärärahoihin, ja toteaa, että vuosi 2019 on nykyisen monivuotisen rahoituskehysten aikana ensimmäinen vuosi, jolloin voidaan pyytää lisärahoitusta vuosien 2014 ja 2016 välisenä aikana käynnistyneille hankkeille, joten nämä määrät ovat vähimmäismääriä;
3. on tyytyväinen 1,7 miljardin euron suuruisen määrän uudelleen kohdentamiseen koheesiorahastosta Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneohjelmaan; muistuttaa, että nämä varat on varattu yksinomaan sellaisten jäsenvaltioiden TEN-T-infrastruktuurihankkeita varten, jotka voivat saada tukea koheesiorahastosta;
4. korostaa, että eurooppalaiseen standardiraidelevyyteen perustuva Rail Baltica -hanke on lajissaan yksi unionin merkittävimmistä, mutta katsoo, että sille ehdotettu rahoitus on riittämätön; kehottaakin komissiota varmistamaan, että unionin rahoitusosuus pidetään muuttumattomana samalla tasolla;
5. panee tyytyväisenä merkille, että Verkkojen Eurooppa -välineen liikennesektorilla käynnistettiin toukokuussa 2018 uusi tarjouspyyntö, jolla halutaan tukea kolmannen puhtaan liikkuvuuden paketin toimintapolitiikkaa, ja toteaa, että muitakin tarjouspyyntöjä käynnistetään vuonna 2019; palauttaa mieliin, että vuoden 2017 ehdotuspyyntö oli menestyksenkäs, ja kehottaa komissiota esittämään tällaisen ehdotuspyynnön toistamiseen vuodeksi 2019; korostaa tänä vuonna jälleen kerran, että on varmistettava täydentävyys Verkkojen Eurooppa -välineen ja muiden rahastojen,

erityisesti tuloja tuottaviin hankkeisiin käytettävän ESIR-rahaston, välillä, jotta voidaan maksimoida unionin lisäarvo hankkeiden rahoituksessa ja houkutella lisää yksityisiä sijoituksia laajoihin innovaatiohankkeisiin, kuten ERTMS-järjestelmään ja digitaalisiin parannuksiin; muistuttaa samalla, että Verkkojen Eurooppa -välineen liikenneosiossa taloudellisten avustusten on säilyttävä pääasiallisena välineenä, jolla rahoitetaan TEN-T-käytävien varrella toteutettavia kestäviä infrastruktuurihankkeita ja rajat ylittäviä hankkeita;

6. palauttaa mieleen Pariisin sopimuksen mukaiset velvoitteet; korostaa, että unioniin kohdistuu lähitulevaisuudessa yhä suurempia liikenteeseen liittyviä haasteita, kuten ilmastonmuutoksen hillitseminen ja rahtiliikenteen kysynnän kasvu, joihin on vastattava muun muassa energiasiirtymän ja liikkuvuuden uusien muotojen avulla, ja toteaa uudelleen, että kyseiset haasteet edellyttävät riittävää rahoitusta, jotta unioni voi pysyä osallistavana ja kilpailukykyisenä; korostaa näin ollen, että kestävä liikennealan aikaansaamiseksi on erittäin tärkeää tukea liikennemuutosiirtymää, vähähiilisen yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen toteuttamista esimerkiksi Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS), rautateiden tavaraliikenteen, suurten nopeuksien rautateiden ja rajat ylittävien rautatieyhteyksien täytäntönpäätöksen avulla, edistää merten valtateitä ja sisävesiväyliä, vähäpäästöiset alukset mukaan lukien, ja myöntää niille riittävästi rahoitusta; toteaa lisäksi, että kaikkien liikennemuotojen tehokas ympäristöystävällinen logistiikkahallinto unionissa voi auttaa merkittävästi purkamaan liikenteen ruuhkautumista ja vähentämään hiilidioksidipäästöjä, ja kehottaa komissiota edistämään logistiikan digitalisaatiota;
7. muistuttaa, että on tärkeää edistää laajoja synergioita Verkkojen Eurooppa -välineen liikenne- ja digitaalisen osion välillä, jotta TEN-T-käytävien digitalisoinnin tehostamiseen tähtääviin hankkeisiin kohdistuva rahoituksellinen vipuvaikutus olisi mahdollisimman suuri;
8. katsoo, että liikenteen alalla toimiville virastoille osoitettavien unionin talousarvion määrärahojen olisi vastattava niiden tehtäviä; panee merkille, että EASAn määrärahat pysyvät entisellään, EMSAn talousarvio kasvaa lievästi ja ERAn talousarvio on valitettavasti laskenut verrattuna edelliseen varainhoitovuoteen; muistuttaa, että ERAn, EASAn ja EMSAn toimivaltuuksia on äskettäin laajennettu ja ne tarvitsevat näin lisärahoitusta ja -henkilöstöä, jotta varmistetaan, että ne pystyvät kantamaan uudet vastuunsa menestyksekkäästi; palauttaa tässä yhteydessä mieleen, että EASAn toimivaltuudet muuttuivat huomattavasti, kun sen hiljan hyväksytyyn tarkistettuun perusasetukseen sisällytettiin uusia vastuualueita, kuten miehittämättömät ilma-alukset, ilmaliikenteen hallinta ja lennonvarmistuspalvelut, ympäristöasiat, kyberturvallisuus, tutkimus ja kansainvälinen läsnäolo, ja katsoo näin ollen, että EASAA koskevassa talousarvioehdotuksessa olisi lisättävä henkilöresursseihin ja taloudellisiin resursseihin osoitettavia määrärahoja, jotta virastolla on riittävät valmiudet unionin kansalaisten turvallisuuden korkean tason ylläpitämiseksi;
9. palauttaa mieleen, että avaruusala on Euroopan unionille strategisesti tärkeä ja että Galileo ja EGNOS ovat laajamittaisessa käytössä liikenteen alalla ja että EGNOS on ollut kaikilta osin toiminnassa vuodesta 2011 lähtien kaikkia liikennemuotoja hyödyttäen; korostaa, että Galileo rahoitetaan kokonaan unionin talousarviosta ja että sen täysimääräinen käyttöönotto tuo unionin taloudelle suurta hyötyä tarjoamalla

todellisia palveluja teollisuudelle ja kansalaisille; panee merkille, että Galileossa toimii tällä hetkellä 22 satelliittia ja vuoteen 2020 mennessä se on käytössä kokonaisuudessaan, kun sen 30 satelliittia on saatu kiertoradalle; pitää sen tähden erittäin tärkeänä osoittaa riittävästi rahoitusta, jotta varmistetaan uusien satelliittien laukaisu, myös kun otetaan huomioon kyberturvallisuutta koskevat kiireelliset haasteet; kiinnittää huomiota Euroopan GNSS-viraston (GSA) avaintehtäviin, jotka liittyvät Galileo-ohjelmaan ja Euroopan geostationaariseen navigointilisäjärjestelmään (EGNOS); katsoo, että GSA-virastolla on oltava riittävästi henkilöstöä voidakseen varmistaa, että unionin satelliittinavigointijärjestelmän ohjelmat (GNSS) toimivat asianmukaisesti ja että niitä voidaan hyödyntää;

10. katsoo, että liikennealan tehokkuuden parantaminen ja sen päästöjen vähentäminen ovat toisiinsa sidoksissa olevia tavoitteita, joiden saavuttamisessa yhdessä asiaan liittyvien EU:n virastojen kanssa tehty tutkimus ja innovointi voivat auttaa merkittävästi; panee merkille Horisontti 2020 -ohjelman mukaisesti ehdotetun vakaan talousarvion SESAR 2 -yhteisyritykselle (sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaa että ilmaliikenteen hallintajärjestelmän (ATM) täytäntöönpanoa varten), Shift2Rail-yhteisyritykselle, Clean Sky 2 -yhteisyritykselle ja toiselle polttokenno- ja vety-yhteisyritykselle ja korostaa, että näiden ohjelmien menestyksen vuoksi on tärkeää varmistaa asianmukainen rahoitus;
11. katsoo, että unionin rahoituksen myöntämisessä liikenneinfrastruktuuriin olisi otettava huomioon seuraavat näkökohdat:
 - käytävien välinen yhteenliitettävyyden sekä kattavat verkkoyhteydet ja rajat ylittävät yhteydet
 - intermodaalisuus hankepäätösten lähtökohtana
 - yhteentoimivuus liikennehankkeiden yhteisrahoituksen ehtona
 - yhteisrahoitettavien hankkeiden laatu niiden määrän tai koon sijaan
 - kansalaisten osallistuminen avoimeen päätöksentekoon ja kokonaisinvestoinniltaan yli miljardin kokoisten suurten hankkeiden seuranta;
12. pitää valitettavana, että unioni ei aina onnistu tiedottamaan politiikkojensa ja rahoitusohjelmiansa välittömistä vaikutuksista myös sen tähden, että vaikutuksia ei ole arvioitu; tähdentää, että liikennealan osalta yleinen tietämyksen puute matkustajien oikeuksista unionissa on hyvin huolestuttavaa, ja pitää valitettavana, että erityisesti ilmailun tai rautatieliikenteen alalla ei kyseisiä säännöksiä usein sovelleta johdonmukaisesti kaikissa jäsenvaltioissa; korostaa, että aikana, jolloin väärin tietojen levittämiskampanjoja voidaan käynnistää helposti, tähän on osoitettava enemmän tukea;
13. korostaa, että pilottihankkeet ja valmistelutoimet tarjoavat parlamentille hyödyllisiä mahdollisuuksia antaa suoria taloudellisia kannustimia aloitteille, jotka tukevat sen lainsäädäntötyötä ja joista komissio on suoraan vastuussa; pitää valitettavana, että kyseisistä hankkeista ja toimista saaduista tuloksista ei raportoida aina johdonmukaisesti, ja pyytää komissiota esittämään toimikauden päätteeksi perusteellisen analyysin tämän vaalikauden aikana rahoitetuista hankkeista sekä soveltamansa suuntaviivat tavoitteineen ja menetelmineen hankkeiden valitsemiseksi.

TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA

Hyväksytty (pvä)	29.8.2018
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 33 -: 0 0: 3
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Jakop Dalunde, Markus Ferber, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)	Anna Hedh

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

33	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Kosma Złotowski
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Markus Ferber, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, István Ujhelyi, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

0	-

3	0
ECR	Jacqueline Foster, Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjä