



Výbor pre dopravu a cestovný ruch

2015/2353(INI)

27.5.2016

STANOVISKO

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre rozpočet

k príprave povolebnej revízie VFR na roky 2014 – 2020: príspevok Parlamentu
pred predložením návrhu Komisie
(2015/2353(INI))

Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko: Marian-Jean Marinescu

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre rozpočet, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

1. zdôrazňuje, že úplné vrátenie finančných prostriedkov presunutých z Nástroja na prepájanie Európy (NPE) do Európskeho fondu pre strategické investície (EFSI) by malo byť jednou z kľúčových priorít pre strednodobé preskúmanie viacročného finančného rámca na roky 2014 – 2020 (VFR); trvá na tom, aby sa v budúcnosti dodržiavali zvolené priority a určené financovanie a aby sa už až v roku 2020 neznížil rozpočet NPE ani iného nástroja pre dopravné projekty;
2. vyzýva Komisiu, aby čo najskôr poskytla Parlamentu hodnotenie projektov financovaných z EFSI týkajúcich sa dopravy a cestovného ruchu;
3. zastáva názor, že v záujme dosiahnutia najlepšieho možného rozhodnutia o preskúmaní VFR by Komisia v najkratšom možnom čase mala predložiť správu o vykonávaní a úrovni využívania štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu v oblasti cestovného ruchu a dopravných a infraštruktúrnych projektov, pričom by určila, ktoré z nich prispievajú k rozvoju základnej siete, koridorov a komplexnej siete;
4. v tejto súvislosti zdôrazňuje, že je mimoriadne dôležité, aby EÚ primerane financovala projekty určené v pracovných plánoch na koridory základnej siete TEN-T; zdôrazňuje, že toto si vyžaduje aj lepšie pokrytie oblastí súvisiacich s dopravnou politikou, ako sú multimodálnosť a efektívna logistika, zlepšovanie a udržiavanie existujúcej dopravnej infraštruktúry, interoperabilita, bezpečnosť na cestách a dostupnosť, inteligentné dopravné systémy, synergie v iných sektoroch, znižovanie emisií, mestská mobilita a zariadenia čistých palív pre trvalo udržateľný rozvoj a lepšiu integráciu mestských uzlov;
5. zdôrazňuje, že posledné výzvy na predkladanie návrhov v rámci NPE, zverejnené v rokoch 2014 a 2015, trojnásobne prevýšili ponuku a že toto jasne poukazuje na veľmi významný súbor projektov s výraznou pridanou hodnotou EÚ, ktoré by mohli absorbovať dodatočné zdroje (popri vrátení presunutých prostriedkov); vyjadruje znepokojenie tým, že už nezostávajú takmer žiadne prostriedky na nové projekty na zostávajúce štyri roky VFR; pripomína pôvodne pridelené NPE pred konečným rozhodnutím o VFR; vyzýva Komisiu, aby zhodnotila možnosť zvýšiť celkové krytie NPE vrátane zvýšenia krytia z kohézneho fondu vyčleneného pre NPE;
6. zdôrazňuje, že EFSI poskytuje cenný príspevok na financovanie projektov TEN-T, ale nemôže nahradiť granty, ktoré zostanú aj naďalej dôležitým a nevyhnutným zdrojom financovania; zdôrazňuje najmä, že granty by sa mohli skombinovať spolu s inovatívnymi finančnými nástrojmi a EFSI, aby sa uľahčila realizácia ďalších projektov, a to najmä veľkých projektov v oblasti infraštruktúry, ktoré môžu prispieť k obmedzeniu hospodárskych rozdielov medzi regiónmi, a stimulovalo súkromné financovanie (tzv. blending); vyzýva Komisiu, aby vypracovala katalóg obsahujúci úspešné projekty s cieľom zlepšiť porozumenie medzi vnútroštátnymi, regionálnymi a miestnymi orgánmi;
7. poukazuje na to, že dopravné infraštruktúry sú oporou jednotného trhu a sú životne dôležité na voľný pohyb osôb, tovaru a služieb; zdôrazňuje význam užšieho zapojenia

Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja s cieľom zabezpečiť účinnejšie uplatňovanie pravidiel jednotného digitálneho trhu v sektore dopravy; zdôrazňuje, že pridelovanie rozpočtových prostriedkov na transeurópske dopravné siete by sa malo uskutočňovať na príslušnej úrovni v rámci VFR na obdobie po roku 2020, aby sa podarilo dokončiť základnú sieť TEN-T do roku 2030 a celú sieť TEN-T do roku 2050;

8. zdôrazňuje podstatný a trvalý nedostatok investícií v Európe, najmä v oblasti významnej dopravnej infraštruktúry, a podčiarkuje, že jeho dôsledkom môže byť oslabenie konkurencieschopnosti EÚ ako celku; konštatuje, že investičné potreby sa nevzťahujú iba na budovanie infraštruktúry, ale aj na jej údržbu a modernizáciu;
9. zdôrazňuje tiež, že adekvátne financovanie dopravnej infraštruktúry z prostriedkov EÚ je hlavnou požiadavkou územnej, hospodárskej a sociálnej súdržnosti; uznáva význam Kohézneho fondu pri zlepšovaní infraštruktúry a prepojenia v Európe s cieľom odstrániť rozdiely v infraštruktúre medzi regiónmi; trvá preto na tom, aby sa tomuto fondu poskytli primerané finančné prostriedky v súčasnom programovom období aj po roku 2020;
10. naliehavo vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zlepšili koordináciu vnútroštátnych stratégií v oblasti dopravy v záujme uľahčenia práce Komisie pri schvaľovaní veľkých projektov v oblasti infraštruktúry; vyzýva k lepšej koordinácii všetkých nástrojov EÚ týkajúcich sa dopravy s cieľom zabezpečiť, aby sa čo najväčší počet hlavných projektov transeurópskej dopravnej siete dokončil včas a aby sa potenciálne úspory riadne použili na podporu zrelých projektov čakajúcich na realizáciu; zároveň žiada Komisiu o pevné odhodlanie zlepšiť transparentnosť schém financovania, pokiaľ ide o presnosť odhadov nákladov, environmentálne udržateľný súlad, zapojenie občianskej spoločnosti do rozhodovania a primerané a neustále monitorovanie systémov financovania EÚ;
11. nabáda Komisiu a členské štáty, aby viac investovali do projektov s menšími rozpočtovými potrebami a značnými krátkodobými prínosmi, akým je napríklad doplnenie chýbajúcich prepojení predtým funkčných a odstránených regionálnych cezhraničných železničných spojov, ako aj do modernizácie a údržby existujúcej dopravnej infraštruktúry;
12. domnieva sa, že treba umožniť presúvanie prebytku a nepoužitých záväzkov z jedného roka do ďalšieho roka, a vyzýva Komisiu, aby v tejto súvislosti predložila vhodné návrhy na presunutie prostriedkov na najvhodnejšie, zrelé a hospodársky a environmentálne udržateľné projekty; zdôrazňuje, že v snahe o maximálne využitie viazaných prostriedkov VFR by sa mala zabezpečiť maximálna flexibilita;
13. vyzýva Komisiu, aby pri pridelovaní finančných prostriedkov EÚ pre dopravnú infraštruktúru zohľadnila nedávno schválený štvrtý železničný balík a aby vynaložila maximálne úsilie na uľahčenie jeho rýchleho vykonávania v oblastiach, ako je interoperabilita, bezpečnosť, zlepšenie sociálnych podmienok a voľný pohyb; vyzýva Komisiu, aby zohľadnila prebiehajúce diskusie týkajúce sa balíka opatrení v leteckej doprave a prístavov, ako aj nadchádzajúceho balíka opatrení v cestnej doprave;
14. konštatuje, že prostredníctvom rôznych foriem finančnej podpory (granty a finančné nástroje) rozpočet EÚ zohral rozhodujúcu úlohu pri začatí či obnovení mnoho projektov v sektore dopravy; domnieva sa, že pri každej revízii VFR sa odteraz musí prioritne zohľadňovať odvetvie dopravy;

15. zdôrazňuje strategický význam jednotného európskeho neba ako hlavného nástroja na zaistenie bezpečnosti, environmentálneho správania, konkurencieschopnosti a ochrany práv občanov; vyzýva Komisiu, aby zabezpečila pridelenie potrebných a predpokladaných súm na začatie výskumu manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba (SESAR);
16. podporuje tiež vrátenie finančných prostriedkov presunutých z programu Horizont 2020 do Európskeho fondu pre strategické investície v plnej výške; vyzýva Komisiu, aby vzhľadom na dobré výsledky spoločných podnikov SESAR a Čisté nebo a ich príspevok k európskej dopravnej politike a politike v oblasti zmeny klímy preskúmala možnosť zvýšiť objem finančných prostriedkov pre tieto spoločné podniky;
17. zdôrazňuje mimoriadnu dôležitosť veľmi presných a spoľahlivých informácií o polohe a čase, ktoré ponúkajú hlavné európske satelitné navigačné programy Galileo a EGNOS, pre zvýšenú bezpečnosť a efektívne využívanie leteckej, cestnej, železničnej a námornej dopravy, najmä pre inteligentné dopravné systémy a systémy riadenia dopravy ako ATM, ERTMS, eCall, prepojené/autonómne vozidlá a inteligentné riadenie flotíl a nákladov; vyzýva Komisiu, aby zabezpečila už vyčlenené finančné prostriedky vo VFR na roky 2014 – 2020 na rýchle a úplné dokončenie a prevádzku infraštruktúry programov Galileo a EGNOS, ako aj na podporu využitia európskych programov GNSS v dodávateľskej a odberateľskej oblasti a programu Horizont 2020; v tejto súvislosti pripomína záväzok Komisie poskytovať neprerušované služby GNSS, posilňovať odolnosť európskeho hospodárstva a maximalizovať sociálno-ekonomické prínosy prostredníctvom podpory vývoja aplikácií;
18. upozorňuje Komisiu a členské štáty na významný potenciál horizontálnych projektov, ako aj synergií medzi transeurópskymi sieťami s sektormi dopravy, energetiky a telekomunikácií;
19. zdôrazňuje, že je potrebné rozvíjať a podporovať ekologickejšie druhy dopravy, ako napríklad železnice; požaduje preto väčšiu podporu iniciatív ako Prechod na železnicu;
20. naliehavo žiada Komisiu, aby zaistila riadnu (cezhraničnú) koordináciu a posilnila riadenie makroregionálnych stratégií EÚ (Dunaj, Baltské more, Čierne more, Jadranské a Iónske more) s cieľom posilniť územnú, hospodársku a sociálnu súdržnosť a poskytovať pomoc a podporu členským štátom pri určovaní prioritných projektov infraštruktúry, ktoré prinesú regionálnu a európsku pridanú hodnotu;
21. pripomína, že od januára 2017 by nevyužitú sumu prostriedkov presunutých z kohéznej politiky do NPE mohli využívať všetky členské štáty čerpajúce prostriedky z Kohézneho fondu, a vyzýva Komisiu, aby predložila vhodné návrhy na predĺženie obdobia na využitie týchto finančných prostriedkov členskými štátmi čerpajúcimi prostriedky z Kohézneho fondu do 31. decembra 2017; vyzýva Komisiu, aby vyčlenila prostriedky, ktoré sa nevyužijú do konca roku 2017, na projekty cezhraničných prepojení medzi rozvojovými regiónmi alebo s týmito regiónmi; vyzýva členské štáty, aby lepšie využívali technickú pomoc poskytovanú zo strany Komisie;
22. zdôrazňuje potrebu prijať širší a komplexnejší prístup ku kritériám oprávnených projektov, ktoré sa uplatňujú pri financovaní zo zdrojov EÚ, čo umožní lepší prístup k financovaniu pre projekty zavádzajúce nové dopravné služby, ako aj lepšie využívanie

údajov; zdôrazňuje najmä potrebu nasmerovať finančné prostriedky EÚ k zavedeniu služieb digitálnej dopravy a inteligentných dopravných systémov, ktoré prispievajú k posunu k udržateľnejšiemu systému dopravy a optimalizujú využívanie existujúcej kapacity;

23. pripomína, že v rámci Únie treba zabezpečiť najvyššiu úroveň bezpečnosti, ochrany a interoperability v oblasti dopravy; zdôrazňuje, že rozpočtové prostriedky pridelené agentúram EÚ sa neskladajú len z administratívnych výdavkov, ale prispievajú aj k dosahovaniu cieľov EÚ, pričom sa zameriavajú na dosahovanie úspor na vnútroštátnej úrovni, a že rozpočty agentúr by mali mať dostatočné a primerané prostriedky na plnenie ich úloh;
24. poukazuje na to, že udržateľný cestovný ruch je kľúčovým odvetvím potenciálneho rastu európskeho hospodárskeho rozvoja a hybnou silou tvorby mnohých pracovných miest, a to najmä pre mladých ľudí; domnieva sa, že primerané a zvýšené rozpočtové prostriedky by sa mali pridelať na rozvoj skutočnej európskej politiky cestovného ruchu zameranej na podporu MSP a rešpektujúcej prírodné, kultúrne, historické a priemyselné dedičstvo; zdôrazňuje potrebu lepšej koordinácie turizmu a projektov infraštruktúry; žiada Komisiu, aby zvažila možnosť zavedenia osobitného okruhu v budúcom rámcovom programe;
25. uznáva význam ľudského kapitálu pre rozvoj služieb v oblasti cestovného ruchu a zdôrazňuje úlohu, ktorú v tejto oblasti môže zohrávať Európsky sociálny fond; zdôrazňuje vynikajúcu návratnosť investícií do cestovného ruchu a jeho prínos k sociálnej súdržnosti, najmä vo vidieckych oblastiach;
26. zdôrazňuje význam dostatočne financovanej integrovanej námornej politiky (INP) ako hlavnej iniciatívy Európskej únie v oblasti medziodvetvovej a nadnárodnej správy;
27. domnieva sa, že treba zachovať a ďalej rozvíjať všetky rozpočtové nástroje na podporu investícií a inovácií, a že nie je potrebné uprednostňovať jeden z týchto nástrojov na úkor iných; berie na vedomie zásadnú úlohu rozpočtu EÚ pri vytváraní stimulov pre budúce výdavky a pri podpore súdržnosti a účinného vykonávania politík v rámci EÚ.

VÝSLEDOK ZÁVEREČNÉHO HLASOVANIA VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

Dátum prijatia	24.5.2016
Výsledok záverečného hlasovania	+: 41 -: 4 0: 2
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Knut Fleckenstein, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Curzio Maltese, Jozo Radoš, Ulrike Rodust, Davor Škrlec, Evžen Tošenovský
Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Beatrix von Storch