



2019/2028(BUD)

26.7.2019

NÁVRH STANOVISKA

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Rozpočtový výbor

k návrhu souhrnného rozpočtu Evropské unie na rozpočtový rok 2020
(2019/2028(BUD))

Zpravodaj: Daniel Freund

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Rozpočtový výbor jako příslušný výbor, aby do návrhu usnesení, který přijme, začlenil tyto návrhy:

1. bere na vědomí návrh rozpočtu, který předložila Komise v oblasti dopravy; vyjadřuje politování nad nahodilými škrty požadovanými Radou;
2. je toho názoru, že dozrál čas pro zásadnější restrukturalizaci financování EU v oblasti dopravy s cílem vybudovat do roku 2050 odvětví dopravy s nulovými emisemi a zaručit plný soulad s Pařížskou dohodou;
3. trvá na tom, že dopravní politika EU je zásadní pro hospodářskou, sociální a environmentální udržitelnost, a proto je třeba upřednostňovat kvalitu a udržitelnost projektů před jejich kvantitou nebo velikostí;
4. opakuje, že prozatímní dohoda o nařízení, kterým se zavádí Program InvestEU¹, obsahuje obecné ustanovení – platné pro veškeré financování související s dopravou –, jež zajišťuje, že „projekty, které nejsou slučitelné s dosažením cílů v oblasti klimatu, nebudou způsobilé pro podporu“ a že všechny projekty „budou prověřeny s cílem stanovit, zda mají environmentální, klimatické či sociální dopady a pokud je tomu tak, zda podléhají přezkoumání z hlediska klimatické, environmentální a sociální udržitelnosti“;
5. zdůrazňuje, že je naprosto nutné, aby revize dopravní politiky Evropské investiční banky (EIB), k níž má dojít v roce 2020, kromě své klíčové úlohy při provádění Evropského fondu pro strategické investice (EFSD) a InvestEU rovněž připravila půdu pro zásadnější přepracování způsobu, jakým banka financuje odvětví dopravy; vyzývá EIB, aby Parlamentu podávala včasné zprávy o všech krocích revize své dopravní politiky;
6. je toho názoru, že by výdaje nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy mohly být zlepšeny, pokud by byl dále zvýšen podíl financování určeného pro druhy dopravy s nulovými emisemi; vítá přístup Komise zaměřený na spolufinancování obnovy regionálních přeshraničních železničních spojení, která byla zrušena nebo přestala být využívána, a vybízí členské státy, přeshraniční regiony a Komisi, aby dále zintenzivnily tyto projekty vedené zdola nahoru, které přispívají ke znovuotevření hranic v EU tam, kde dosud existují; vyzývá Komisi, aby výrazně navýšila částku vyhrazenou v rámci rozpočtové položky nástroje pro propojení Evropy na financování obnovy chybějících regionálních železničních spojení, která byla zrušena nebo přestala být využívána; nezbytné je zintenzivnění další elektrifikace železniční infrastruktury a rychlejší zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS); rozpočet nástroje pro propojení Evropy by měl rovněž přihlížet k opatřením pro zmírnění hluku způsobovaného železniční nákladní dopravou s cílem zajistit udržitelný a efektivní systém nákladní dopravy;

¹ Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 18. dubna 2019 o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zavádí Program InvestEU (COM(2018)0439 – C8-0257/2018 – 2018/0229(COD)).

7. vybízí Komisi, aby prosazovala revitalizaci pohodlných evropských nočních vlaků jako udržitelnou alternativu letů na krátké vzdálenosti a cestování osobním automobilem na dlouhé vzdálenosti;
8. vyzývá Komisi, aby kombinovala spolufinancování sítě EuroVelo s komplexní železniční sítí;
9. s ohledem na stále velmi vysoký počet úmrtí a zranění způsobených dopravními nehodami a na novou směrnici o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, která stanoví, že „členské státy zajistí, [aby] ... byly zohledněny potřeby zranitelných účastníků silničního provozu“, trvá na tom, aby Komise a členské státy dále upřednostňovaly financování bezpečné přepravy cestujících různými dopravními prostředky a zaměřovaly se na bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a další účastníci mikromobility;
10. domnívá se, že pro urychlení transformace městské mobility je klíčové důraznější pojetí financování městské dopravy v podobě plánů udržitelné městské mobility;
11. vyzývá k transparentnějšímu financování a posuzování projektů, přičemž je nutné věnovat zvláštní pozornost účasti občanů na transparentním přijímání rozhodnutí a monitorování průběhu velkých projektů, jejichž celkový objem investic přesahuje 1 miliardu EUR;
12. připomíná, že veřejné investice do infrastruktury jsou zvláště náchylné vůči korupci; zdůrazňuje, že u rozsáhlých projektů dopravní infrastruktury financovaných EU je důležité zaručit transparentní a konkurenční nabídková řízení; trvá na tom, že veřejní zadavatelé těchto rozsáhlých projektů a uchazeči o ně musí uzavřít pakty integrity, na základě kterých je dodržování závazků týkajících se dobré praxe a transparentnosti monitorováno třetími stranami;
13. je toho názoru, že analýzy nákladů a přínosů dopravních projektů se již nesmí zaměřovat na krátkodobé ekonomické analýzy, ale na komplexní porozumění všem krátkodobým i dlouhodobým externím nákladům, jež se bude řídit nedávnou studií o externalitách a internalizaci nákladů zadanou Komisí, která ukázala, že se celkové externí náklady v odvětví dopravy odhadují na téměř 1 000 miliard EUR ročně².

² Studie o zpoplatnění udržitelné dopravní infrastruktury a internalizaci externích nákladů na dopravu (https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en).

**PŘÍLOHA: SEZNAM SUBJEKTŮ A OSOB, OD NICHŽ ZPRAVODAJ OBDRŽEL
INFORMACE**

Subjekt nebo osoba
Evropská federace pro dopravu a životního prostředí – 58744833263-19
Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků – 7574621118-27