

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2004/2209(INI)

9. 2. 2005

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro dočasný výbor pro politické výzvy a rozpočtové prostředky rozšířené Unie
v letech 2007–2013

k politickým výzvám a rozpočtovým prostředkům rozšířené Unie v letech
2007–2013
(2004/2209(INI))

Navrhovatelka: Etelka Barsi Pataky

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá dočasný výbor pro politické výzvy a rozpočtové prostředky rozšířené Unie v letech 2007–2013 jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. považuje za samozřejmé, že projekty Transevropské sítě pro dopravu (TEN-T), Galileo a Marco Polo a Výzkum a vývoj dopravy mají zásadní význam pro:
 - dosažení záměrů, jak byly schváleny v rámci Lisabonské agendy,
 - dokončení a účinné fungování jednotného trhu v rámci rozšířené Evropské unie,
 - posílení hospodářské a sociální soudržnosti prostřednictvím vytvoření homogenní integrované dopravní sítě a lepšího propojení se vzdálenými a ostrovními oblastmi,
 - integraci právních předpisů, jimiž se řídí ochrana životního prostředí, a zásad trvale udržitelného vývoje do sektoru dopravy v souladu s článkem 6 Smlouvy,
 - dosažení göteborgských cílů, zvláště pokud jde o trvale udržitelný rozvoj a ochranu životního prostředí, a cíle oddělit očekávání hospodářského růstu od růstu přepravních objemů,
 - zvyšování bezpečnosti dopravy,
 - zajištění veřejných dopravních služeb;
2. poukazuje v této souvislosti na to, že výdaje Evropské unie na tyto projekty jsou skutečným přínosem, protože působí jako katalyzátor výdajů členských států i soukromých výdajů na určité projekty v oblasti dopravní infrastruktury; považuje brzké formulování plánu (snad v roce 2005) a dlouhodobé finanční závazky EU za základní předpoklad pro to, aby bylo možno vyzvat členské státy, aby se zavázaly projekty spolufinancovat a aby se potenciální finanční partneři ze soukromého sektoru zapojili do financování projektů v rámci Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) na pomoc plynulé realizace projektů TEN-T;
3. upozorňuje zejména na potřebu uskutečnit všech 30 prioritních projektů TEN-T, které jsou nedělitelnou součástí téže sítě; potvrzuje význam integrované jednotné dopravní sítě v nedávno sjednocené Evropě; zdůrazňuje, že investice do TEN-T jsou nezbytné k zajištění toho, aby bylo možno využít veškerý prospěch z posledního rozšíření a aby byla EU připravena na další rozšíření; požaduje, aby bylo na úrovni EU zajištěno, že Komise neschválí žádné spolufinancování EU, dokud členské státy, které se v rámci projektu TEN-T podílejí na jednotlivých transnárodních sekcích, nepodepíší mezinárodní smlouvy nezbytné k tomu, aby byly určeny a realizovány příslušné přeshraniční sekce;
4. zdůrazňuje, že bude stále více důležité klást důraz na sledování a hodnocení úspěšnosti dopravní politiky EU obecně a nových agentur zvláště; mimo to vyzývá, aby byla věnována větší pozornost nacházení novátorských způsobů, jak získávat investice ze soukromého sektoru;
5. upozorňuje, že byly již splněny dvě nezbytné podmínky postupu projektu Galileo: interoperabilita a struktura řízení, která umožňuje postoupit do etapy zahájení a využívání projektu; dále upozorňuje, že nyní musí být v souladu s plánem realizována politika zahrnující vybudování globální infrastruktury pro rádiovou navigaci a zjišťování polohy

prostřednictvím satelitu;

6. naléhavě žádá Evropskou unii, aby si byla vědoma všech dopadů zřejmého skluzu v plnění nejdůležitějších projektů TEN-T, jak je uvádí rozhodnutí č. 1692/96/ES¹, ve znění rozhodnutí č. 884/2004/ES²; připomíná názor Komise, že samotná realizace nejdůležitějších projektů bude do roku 2020 vyžadovat investici ve výši 220 miliard eur, zatímco výstavba veškeré infrastruktury podle těchto rozhodnutí bude do roku 2020 vyžadovat investice ve výši 600 miliard eur;
7. konstatuje, že program Marco Polo I se ukázal být velkým úspěchem; upozorňuje, že poskytnutí dalších zdrojů na program Marco Polo II je logickým pokračováním tohoto úspěchu;
8. se znepokojením konstatuje, že celková částka 20,35 miliard eur určená na TEN-T odpovídá průměrnému příspěvku EU na jeden projekt ve výši pouhých 14,5 %; dále konstatuje, že financování některých těchto projektů z EU může v souladu s návrhy Komise dosáhnout až 15 %, 30 % nebo dokonce 50 % celkových nákladů, ale k dosažení takové úrovně financování bude třeba uvolnit další prostředky EU; znovu opakuje, že financování ze soukromého sektoru je nepravděpodobné vzhledem k tomu, že 80 % hlavních projektů do roku 2020, na něž bude třeba dlouhodobých investic, se týká jiného druhu dopravy než silniční; žádá proto, aby částka navrhovaná na TEN-T byla považována za minimum, které v případě schválení nového finančního výhledu bude možno pouze navýšit prostřednictvím revize;
9. upozorňuje na nové potřeby investičních priorit v dopravní infrastruktuře, které mohou vzniknout do roku 2013 po pravděpodobném rozšíření Unie nejméně o další tři státy (Bulharsko, Rumunsko a Chorvatsko); dále upozorňuje, že Evropská unie již zahájila se sousedními státy předběžná jednání týkající se dopravní infrastruktury a vytvořila k tomu pracovní skupinu, která má ještě předložit své závěry;
10. prohlašuje, že prioritní projekty TEN-T jsou v obecném zájmu, a jejich realizace tedy nemůže záviset pouze na schopnosti spolufinancování ze strany jednotlivých členských států; v souvislosti s návrhy předloženými v Zelené knize o partnerství veřejného a soukromého sektoru vyzývá Komisi, aby vypracovala konkrétní návrhy (jako provozní záruční fond) na posílení spolufinancování ze strany členských států a soukromých subjektů, kterým se doplní nízké příspěvky EU; trvá na rychlém schválení směrnice o úhradě, kterou mají platit těžká nákladní vozidla za užívání určité infrastruktury (směrnice o silniční známce „Eurovignette“) jako motivaci pro zapojení soukromých investorů do financování TEN-T;
11. v souladu s doporučeními Van Miertovy skupiny vyzývá k vytvoření Skupiny na vysoké úrovni, která by sledovala realizaci projektů TEN-T a prováděla úpravy pořadí prioritních projektů v závislosti na jejich průběhu a dostupném financování; je toho názoru, že by v rámci tohoto projektu měly mít prioritu projekty zahrnující přeshraniční sekce; trvá na

¹ Rozhodnutí č. 1692/96/ES Evropského parlamentu a Rady z 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské sítě (Úř. věst. L 228 z 9.9.1996, s. 1).

² Rozhodnutí č. 884/2004/ES z 29. dubna 2004 (Úř. věst. L 167 z 30.4.2004, s. 1).

nutnosti podpořit všech 30 projektů, a proto vyzývá Komisi, aby jmenovala evropského koordinátora, který by řešil případné nedostatky;

12. znovu připomíná důležitost Fondu soudržnosti a strukturálních fondů pro realizaci projektů TEN-T, ale také projektů na budování jiné dopravní infrastruktury v zemích a oblastech, kde je dopravní infrastruktura velmi zaostalá. Zdůrazňuje, že financování z těchto prostředků je omezené, protože ne všechny země a oblasti jsou k němu způsobilé a protože existuje hranice 4 %, požaduje tedy, aby bylo při vypočítávání 4% hranice vyjmuto financování prioritních projektů TEN-T;
13. zdůrazňuje strategický význam dopravních sítí pro EU, pokud jde o jejich vztahy s kandidátskými zeměmi a se zeměmi, které se na možnost vstupu připravují, při rozvoji politiky dobrého sousedství EU; konstatuje, že propojení dopravních sítí v této i v dalších oblastech podporuje rozvoj obchodu a investic a tím i trvale udržitelný rozvoj a stabilitu, a dále sociální, hospodářské a zeměpisné sblížení; vyzývá k zajištění odpovídajícího financování rozvoje dopravního propojení a společné infrastruktury sdílené s těmito zeměmi;
14. zdůrazňuje význam zvýšení rozpočtu programu Marco Polo za účelem omezení vzniku případů dopravní zácpy, které poškozují produktivitu ekonomiky EU; konstatuje, že tržně orientované programy jsou důležité pro motivování průmyslu, včetně malých a středních podniků, investovat do multimodální nákladní logistiky nezbytné k řízení svých dodavatelských řetězců; s odkazem na cíle uvedené v Bílé knize o dopravní politice 2010 připomíná nezbytnou potřebu znovudosažení rovnováhy mezi jednotlivými způsoby dopravy, případně vyloučení dopravy, jako prostředku dosažení trvale udržitelné dopravní politiky;
15. znovu připomíná, že nové dopravní agentury pro leteckou, námořní a železniční dopravu hrají důležitou roli při koordinaci administrativy a při účinném uplatňování právních předpisů a politik EU; poukazuje zejména na odpovědnost agentur za bezpečnost dopravy a jejich přínos k ochraně životního prostředí; trvá proto na zabezpečení dostatečného financování v rámci okruhu 5 finančního výhledu, aby mohly plnit všechny úkoly, které jim nedávno stanovily právní předpisy;
16. trvá na dostatečném financování projektu Galileo ve vhodnou dobu, a to kvůli jeho strategickému významu a efektivitě na něj vynaložených nákladů, kvůli tomu, že může být velkým přínosem pro Evropu, a vzhledem k tomu, že může přinést velké výhody tak důležitým sektorům hospodářství, jakými jsou zemědělství, rybolov, životní prostředí, vnější vztahy a rozvoj, a kvůli tomu, že má zásadní význam pro dosažení cílů v oblasti politiky dopravy, jako je bezpečnost, interoperabilita a intermodalita, využívání nových technologií, zlepšená logistika a přechod na udržitelnější druhy dopravy; vyzývá k vytvoření zvláštní rozpočtové položky s částkou nejméně 1 miliardy eur na financování etapy zavedení a komerčního provozu programu Galileo za podmínek, které budou stanoveny v připravovaném nařízení Evropského parlamentu a Rady (COD/2004/0156);
17. podporuje podstatný nárůst financování výzkumu a vývoje a zdůrazňuje význam výzkumu trvale udržitelné povrchové dopravy a doufá, že se dosáhne vyšší trvalé udržitelnosti a bezpečnosti i lepší interoperability a intermodality v oblasti dopravy;

18. znovu připomíná význam cestovního ruchu pro evropské hospodářství, evropské přírodní a kulturní dědictví, a zejména pro země a oblasti, ve kterých je klíčovým prvkem hospodářství a klíčovým sociálním prvkem; upozorňuje na význam, který může mít začlenění cestovního ruchu do textu Evropské ústavy tak, že byl vytvořen právní základ pro udělování pravomocí, které může EU použít k zapojení se do podpory, koordinace a dalších činností týkajících se cestovního ruchu; znovu vyjadřuje své znepokojení, že nebyla schválena rozpočtová položka na pomoc rozvoji cestovního ruchu, která by reagovala na tento nový úkol, a trvá na tom, aby finanční výhled při budoucím plánování zajistil ze strany EU odpovídající podporu cestovnímu ruchu vytvořením zvláštní rozpočtové položky a podporu udržitelnému rozvoji hospodářství a ochraně přírodního a kulturního dědictví prostřednictvím cestovního ruchu a v jeho prospěch za pomoci strukturálních a jiných fondů tam, kde je to vhodné; je toho názoru, že kromě regionů cíle 1 by i regiony cíle 2 mohly mít nárok čerpat z těchto fondů; trvá na tom, že projekty na pomoc při rozvoji cestovního ruchu mají nárok na financování z vyrovnávacího fondu růstu, jakmile bude vytvořen;
19. trvá na tom, že nová struktura finančního výhledu s pouhými pěti okruhy poskytuje potřebnou flexibilitu a dostatečný manévrovací prostor s ohledem na nepředvídané události; vyslovuje proto znepokojení nad návrhem Komise, který se týká nového nástroje pružnosti pro přerozdělování prostředků a vytvoření vyrovnávacího fondu růstu; tvrdí, že jelikož projekty TEN-T znamenají dlouhodobé investice do infrastruktury, pro niž má stabilita rozhodující význam, trvá na tom, že pokud prostředky vyčleněné na dopravní projekty mají být přesunuty k těmto nástrojům, aby s nimi bylo nakládáno zvlášť a aby byly použity pouze na financování dopravních projektů, jinak bude ohroženo uskutečnění projektů, které jsou pro větší konkurenceschopnost Evropy nezbytné;
20. domnívá se, že odvolání závazků podle pravidla N+2 by mělo být v rámci kontroly pomocí finančních nástrojů TEN znovu prověřeno a že by měla být zvažena možnost zavedení pravidla N+3, ačkoli by bylo přísně omezeno na přeshraniční prvky projektů TEN-T.

POSTUP

Název	Politické výzvy a rozpočtové prostředky rozšířené Unie v letech 2007–2013
Referenční údaje	2004/2209(INI)
Příslušný výbor	FINP
Výbor požádaný o stanovisko Datum oznámení na zasedání	TRAN 15. 9. 2004
Užší spolupráce	
Navrhovatelka Datum jmenování	Etelka Barsi Pataky 18. 10. 2004
Projednáni ve výboru	24. 11. 2004 1. 2. 2005
Datum přijetí pozměňovacích návrhů	2. 2. 2005
Výsledek závěrečného hlasování	pro: 32 proti: 9 zdrželi se: 4
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Margrete Auken, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer, Ashley Mote, Michael Henry Nattrass, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi
Náhradníci přítomní při závěrečném hlasování	Johannes Blokland, Zita Gurmai, Anne Elisabet Jensen, Francesco Musotto
Náhradníci (čl. 178 odst. 2) přítomní při závěrečném hlasování	Garrelt Duin