



**2015/2132(BUD)**

1.9.2015

## **STANOVISKO**

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Rozpočtový výbor

k postoji Rady k návrhu souhrnného rozpočtu Evropské unie na rozpočtový rok  
2016  
(2015/2132(BUD))

Navrhovatel: Massimiliano Salini



## NÁVRHY

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

1. zdůrazňuje, že financování plánovaná pro odvětví dopravy jsou pochopitelného důvodu spojena s dalšími politikami, jako je soudržnost, hospodářská soutěž, životní prostředí, výzkum, cestovní ruch a sociální zabezpečení; připomíná, že dopravní infrastruktury jsou základem volného pohybu osob, zboží a služeb, na němž je založen projekt jednotného trhu, a že tento volný pohyb je hnací silou integrace EU a klíčovým faktorem ovlivňujícím výkon evropského průmyslu a obchodu;
2. zdůrazňuje, že obnova růstu a zaměstnanosti je sice prioritou evropských politik, avšak že projekty v oblasti infrastruktury k ní přispívají přímo vytvářením pracovních míst na odpovídajících projektových místech, nepřímo při využívání a údržbě těchto infrastruktur a v širším slova smyslu posílením konkurenceschopnosti dotčených regionů; vítá skutečnost, že během diskusí o Junckerově plánu všechny členské státy tento přístup potvrdily a uznaly, že investice do strategických infrastruktur by neměly být penalizovány Paktem stability;
3. bere na vědomí, že dohoda o Evropském fondu pro strategické investice (EFSI) vede ke škrtům v rámci Nástroje pro propojení Evropy (CEF); vítá iniciativu, která spočívá ve větším zapojení soukromého sektoru do financování dopravních projektů využitím inovativních finančních nástrojů; připomíná však, že některé projekty jsou pro tento druh subjektů méně atraktivní, neboť návratnost investic je slabá nebo nejistá; nicméně připomíná, že cílem EFSI je napravit selhání trhu v odvětvích, v nichž je rentabilita rizikovým profilem, což by mohlo odradit soukromé investory, zdůrazňuje, že přestože investice do železnic, udržitelné městské mobility a vnitrozemských vodních cest přinášejí významné hospodářské, sociální a environmentální výhody, jsou méně ziskové, a je třeba grantů pro jejich provádění; zdůrazňuje, že ať je zvolený způsob financování jakýkoli, příspěvek z rozpočtu EU se musí zaměřit na projekty s vysokou evropskou přidanou hodnotou;
4. zdůrazňuje význam projektu TEN-T nejen coby sítě uzlových bodů spojení v rámci Evropy, ale i jako příležitosti k oživení jednotlivých domácích trhů, místních ekonomik a městských oblastí; zdůrazňuje tedy, že je důležité dokončit prioritní koridory stanovené na evropské úrovni, zejména vysokorychlostní železniční osy; upozorňuje na to, že členské státy projevívaly nebývalý zájem o výzvy k předložení žádostí v rámci Nástroje pro propojení Evropy – Doprava na rok 2014 a že počet předložených způsobilých návrhů vysoké kvality nemohl být přijat vzhledem k nedostatečným finančním prostředkům; v tomto ohledu trvá na tom, že je třeba dodržet výši finančních prostředků plánovaných ve víceletém finančním rámci, a to jak co se týče závazků, tak plateb, aby bylo možné úspěšně dosáhnout priorit a cílů Nástroje pro propojení Evropy a navýšit rozpočet vyčleněný pro Nástroj pro propojení Evropy;
5. vyzývá Komisi, aby při přidělování finančních prostředků z Nástroje pro propojení Evropy zohlednila skutečnost, že některé členské státy se potýkají s hospodářskými a sociálními obtížemi, které mohou ve velké míře bránit předkládání projektů; žádá tedy Komisi, aby těmto státům v rámci Nástroje pro propojení Evropy poskytla potřebnou

pomoc.

6. zdůrazňuje, že významnou úlohu v odvětví dopravy a cestovního ruchu hrají výzkum a inovace, především co se týče udržitelné městské mobility, socioekonomických znalostí a environmentální výkonnosti; proto je třeba na tyto druhy inovativních technologií a znalostí vyčlenit odpovídající rozpočtové prostředky v rámci programu Horizont 2020 a společného podniku S2R;
7. doporučuje, aby se větší důraz kladl na dopravní politiky související s přístavy a letišti, vzhledem k tomu, že podporují konkurenceschopnost prostřednictvím dalšího rozvoje udržitelného vnitřního trhu a zároveň otevírají Evropu zbytku světa; zdůrazňuje, že je třeba vypracovat racionální evropskou politiku, která posílí zvláštní charakter zejména přístavů a jejich zeměpisné polohy; je přesvědčen, že lepší intermodální spojení a vzájemná propojenost by měla usnadnit obchodování s okolními oblastmi a umožnit lepší udržitelnost našeho dopravního systému; zdůrazňuje, že je důležité vypracovat evropskou strategii na podporu lepšího a rozsáhlejšího propojení letišť, a to na vnitrostátní i mezinárodní úrovni;
8. poukazuje na to, že Parlament by měl menší zajištění přístupu k úředním dokumentům týkajícím se rozpočtu EU než ostatní orgány; žádá proto o přezkum interinstitucionálních dohod tak, aby poslancům Evropského parlamentu jako zástupcům evropských občanů zaručily nepřetržitý přístup ke stávajícím dokumentům, a to i v případě, že obsahují takzvané citlivé informace;
9. upozorňuje, že v brzké době bude přijat čtvrtý železniční balíček, který umožní posílení úlohy Evropské agentury pro železnice v oblasti certifikace a registrace, a to v zájmu zvýšení účinnosti postupů, časového plánování a zdrojů; zdůrazňuje, že je nutné této agentuře poskytnout finanční, lidské a logistické zdroje, které budou odpovídat těmto novým úkolům; dále připomíná, že tento balíček musí být součástí ucelenějších opatření zaměřených na zvýšení atraktivity železničního odvětví; domnívá se, že je důležité navýšit investice do vývoje evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), který bude fungovat na základě jednotného evropského a interoperabilního standardu, a neprodleně realizovat společný podnik S2R;
10. zdůrazňuje, že Evropská agentura pro námořní bezpečnost by měla mít k dispozici potřebné prostředky pro kontrolu bezpečnosti a prevenci znečištění z ropných a plynárenských zařízení v moři, jak bylo rozhodnuto v novém nařízení o financování EMSA;
11. připomíná mimořádný význam agentur, jejichž hlavní odpovědností je zajistit bezpečnost různých druhů dopravy a proto odmítá návrhy na snížení rozpočtů na provoz agentur a nesouhlasí s jejich navrženým snížením, které by mohlo přinést pokles míry bezpečnosti dopravy;
12. zdůrazňuje strategický význam jednotného evropského nebe jako hlavního nástroje pro zajištění bezpečnosti, environmentální výkonnosti, konkurenceschopnosti a ochrany práv občanů; zdůrazňuje, že v tomto ohledu by EU měla poskytnout dostatečné prostředky pro svůj pilíř technologie podnik SESAR, prostřednictvím CEF a výzkumných programů; domnívá se, že nadcházející přijetí řady návrhů, jejichž cílem je posílit postavení evropských subjektů ve vztahu ke zbytku světa, předpokládá rozšíření úkolů Evropské

agentury pro bezpečnost letectví; domnívá se tedy, že je nutné přinejmenším zachovat podíl prostředků, které jsou jí vyčleněny z rozpočtu EU, nikoli je snižovat, přestože se na jejím financování podílí také soukromý sektor;

13. zdůrazňuje, že je nutné zlepšit finanční transparentnost agentur, zejména co se týče skutečně vykonávaných úkolů; domnívá se, že je důležité, aby jmenování vycházela ze zásluh a probíhala veřejně a aby byla uvedena kritéria výběru a stanovena omezení maximální výše mezd;
14. vzhledem k tomu, že neexistuje rozpočtová položka přímo věnovaná cestovnímu ruchu, navrhuje, aby byly i nadále co nejlépe využívány možnosti evropských strukturálních a investičních fondů a programu COSME a rovněž pilotních projektů a přípravných akcí s cílem utvrdit cestovatele o přitažlivosti „starého kontinentu“; zdůrazňuje, že v této oblasti je klíčová efektivní spolupráce mnoha politických strategií a odpovídajících fondů EU a že je rovněž nutné zvážit zapojení partnerství veřejného a soukromého sektoru;
15. žádá, aby byla v rozpočtu EU na rok 2016 zavedena rozpočtová položka přímo věnovaná cestovnímu ruchu;
16. očekává, že Komise předloží roční přehled projektů v oblasti cestovního ruchu, které byly spolufinancovány z různých fondů EU.
17. s ohledem na finanční příspěvek činností v oblasti cestovního ruchu k HDP EU a na dopady těchto činností na vytváření pracovních míst žádá, aby byl rozpočet na činnosti v oblasti cestovního ruchu v rámci programu COSME v roce 2016 navýšen na 13 milionů EUR; žádá, aby v nynějším víceletém finančním rámci (VFR) nedošlo k dalším škrtům v rozpočtu na činnosti v oblasti cestovního ruchu;
18. doporučuje, aby se v rámci evropské dopravní politiky věnovala zvláštní pozornost městským uzlům; připomíná, že více než polovina světového obyvatelstva žije ve městech a že tento jev má rostoucí tendenci; je proto přesvědčen, že příspěvek k účinné, intermodální, udržitelné a bezpečné městské mobilitě systémů, jakož i propojení městských a metropolitních oblastí s venkovskými a vzdálenými oblastmi je solidním příspěvkem k celosvětovému růstu.
19. žádá Komisi, aby byla nápomocna místním, regionálním a celostátním orgánům a zúčastněným stranám při zkoumání stávajících a nových možností financování veřejné dopravy z rozpočtu EU a při vytváření inovativních systémů partnerství veřejného a soukromého sektoru; zdůrazňuje, že je třeba systematictěji využívat evropské strukturální a investiční fondy pro města, která vytvořila integrovaný plán místní dopravy, například plán udržitelné městské mobility, a určila vhodná opatření v souladu s kritérii příslušných právních předpisů.
20. trvá na tom, že investice do dopravní infrastruktury skrze Nástroj pro propojení Evropy a do výzkumu v oblasti dopravy skrze společný podnik S2R a program H2020 by neměly být využívány jako proměnná přizpůsobovaná dohodě o rozpočtu na rok 2016.
21. zdůrazňuje, že výzkum a inovace mají klíčový význam pro odvětví dopravy a cestovního ruchu, a to jak pro vývoj inteligentních dopravních systémů a udržitelné a čisté energie, tak pro zvýšení bezpečnosti a zlepšení služeb pro spotřebitele; proto odmítá navrhované

rozpočtové škrty v oblasti výzkumu, zejména co se týče prostředků na platby;

## VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

<b>Datum přijetí</b>	31.8.2015
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: 35 -: 3 0: 0
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Dieter-Lebrecht Koch, Peter Lundgren, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Daniel Dalton, Markus Ferber, Michael Gahler, Georgi Pirinski, Matthijs van Miltenburg
<b>Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování</b>	Eugen Freund, Karoline Graswander-Hainz, Piernicola Pedicini, Julia Reda, Kristina Winberg