



2015/2353(INI)

27.5.2016

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Rozpočtový výbor

k přípravě povolebního přezkumu VFR na období 2014–2020: náměty
Parlamentu předcházející návrhu Komise
(2015/2353(INI))

Navrhovatel: Marian-Jean Marinescu

PA_NonLeg

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 by jednou z klíčových priorit přezkumu víceletého finančního rámce (VFR) pro období 2014–2020 v polovině období mělo být zpětné získání veškerých prostředků převedených z nástroje pro propojení Evropy do Evropského fondu pro strategické investice (EFSI); trvá na tom, aby v budoucnu byly dodržovány dohodnuté priority a respektováno stanovené financování a aby do roku 2020 nedošlo k žádnému dalšímu snižování rozpočtu nástroje pro propojení Evropy ani jiných nástrojů týkajících se projektů v oblasti dopravy;
2. vyzývá Komisi, aby Parlamentu co nejdříve poskytla hodnocení projektů financovaných z EFSI v oblasti dopravy a cestovního ruchu;
3. domnívá se, že aby bylo možno přijmout co nejlepší rozhodnutí ve věci přezkumu VFR, měla by Komise co nejdříve podat zprávu o čerpání a využívání strukturálních fondů a fondů soudržnosti v oblasti cestovního ruchu a dopravy a projektů v oblasti infrastruktury, přičemž by měla výslovně uvést, které z nich přispívají k rozvoji hlavní sítě, koridorů a globální sítě;
4. v této souvislosti zdůrazňuje zásadní význam, který má odpovídající financování EU poskytované pro projekty stanovené v pracovních plánech pro koridory hlavních sítí TEN-T; zdůrazňuje, že tato situace vyžaduje rovněž posílené pokrytí oblastí souvisejících s dopravní politikou, jako je multimodalita a účinná logistika, modernizace a údržba stávající dopravní infrastruktury, interoperabilita, silniční bezpečnost a dostupnost, inteligentní dopravní systémy, součinnost s ostatními odvětvími, snižování emisí, městská mobilita, zařízení s čistými palivy a lepší integrace městských uzlů;
5. zdůrazňuje, že zájem o předchozí výzvy k předkládání návrhů v rámci nástroje pro propojení Evropy zveřejněné v letech 2014 a 2015 trojnásobně převyšoval možnosti a že to jednoznačně ukazuje na významný počet projektů s velkou evropskou přidanou hodnotou, které by mohly čerpat další zdroje (nad rámec zpětného získání převedených prostředků); vyjadřuje obavy v souvislosti s tím, že na nové projekty nezbývají v posledních čtyřech letech VFR téměř žádné prostředky; připomíná původní přiděl pro nástroj pro propojení Evropy před přijetím konečného rozhodnutí o VFR; vyzývá Komisi, aby zvažila možnost zvýšení celkového přidělu pro nástroj pro propojení Evropy, včetně navýšení přidělu tohoto nástroje týkajícího se soudržnosti;
6. zdůrazňuje, že fond EFSI smysluplně přispívá k financování projektů sítě TEN-T, avšak nemůže nahrazovat granty, které jsou i nadále zásadním a nezbytným zdrojem financování; poukazuje především na to, že by granty mohly být kombinovány s inovativními finančními nástroji a fondem EFSI, aby se usnadnilo provádění dalších projektů, zvláště projektů v oblasti rozsáhlé infrastruktury, které mohou přispět ke snížení hospodářských rozdílů mezi regiony, a aby se podnítilo soukromé financování (kombinace zdrojů); vyzývá Komisi, aby vypracovala katalog zahrnující úspěšné projekty s cílem zvýšit informovanost celostátních, regionálních a místních orgánů;

7. poukazuje na to, že dopravní infrastruktury představují páteř jednotného trhu a mají zásadní význam pro volný pohyb osob, zboží a služeb; zdůrazňuje, že je důležité ve větší míře sladit Fond soudržnosti a Evropský fond pro regionální rozvoj, aby se zajistilo ještě účinnější provádění předpisů jednotného digitálního trhu v oblasti dopravy; zdůrazňuje, že rozpočtový příděl pro transevropské dopravní sítě by měl být prováděn na patřičné úrovni i ve VFR v období po roce 2020, aby se dosáhlo cíle, kterým je dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030 a globální sítě TEN-T do roku 2050;
8. poukazuje na značný a trvalý investiční deficit v Evropě, především pokud jde o hlavní dopravní infrastrukturu, a zdůrazňuje, že tato situace by mohla ohrozit konkurenceschopnost EU jako celku; konstatuje, že investiční potřeby nesouvisí jen s budováním infrastruktury, ale také s její údržbou a modernizací;
9. zdůrazňuje také, že dostatečné financování ze strany EU pro dopravní infrastrukturu je klíčovou podmínkou územní, hospodářské a sociální soudržnosti; uznává význam Fondu soudržnosti pro zlepšení infrastruktury a propojenosti v rámci Evropy, aby se tak odstranily rozdíly v infrastruktuře mezi jednotlivými regiony; trvá proto na tom, že pro tento fond musí být v současném programovém období i v období po roce 2020 poskytováno dostatečné financování;
10. naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby zlepšily koordinaci národních dopravních strategií s cílem usnadnit Komisi schvalování velkých projektů v oblasti infrastruktury; vyzývá k lepší koordinaci veškerých nástrojů EU týkajících se dopravy s cílem zajistit, aby co největší počet hlavní projektů TEN-T byl dokončen včas a případné úspory byly řádně využity k podpoře připravených projektů, které čekají na realizaci; vyzývá proto Komisi, aby se jednoznačně zavázala, že zlepší transparentnost programů financování, pokud jde o přesnost odhadů nákladů, soulad s požadavky udržitelného životního prostředí, zapojení občanské společnosti do přijímání rozhodnutí a řádné a trvalé monitorování programů financování EU;
11. vyzývá Komisi a členské státy, aby více investovaly do projektů s menšími rozpočtovými potřebami a výraznými výhodami v krátkodobém horizontu, jako je odstranění chybějících spojení na opuštěných a rozmontovaných regionálních přeshraničních železničních tratích a modernizace a údržba stávající dopravní infrastruktury;
12. domnívá se, že je nezbytné umožnit převod přebytečných a nevyužitých závazků do dalšího roku, a vyzývá Komisi, aby v této věci předložila vhodné návrhy s cílem přerozdělit prostředky na nejvhodnější, dobře připravené a hospodářsky i environmentálně udržitelné projekty; zdůrazňuje, že je třeba zajistit maximální flexibilitu, aby se tak umožnilo maximální využití VFR;
13. vyzývá Komisi, aby při přidělování prostředků pro dopravní infrastrukturu z fondů EU zohlednila nedávno schválený čtvrtý železniční balíček a aby učinila vše ve svých silách pro usnadnění rychlého provádění v oblastech, jako je interoperabilita, bezpečnost, zlepšování sociálních podmínek a svoboda pohybu; vyzývá Komisi, aby rovněž vzala v potaz probíhající diskuse o leteckém balíčku a o přístavech a připravovaný balíček týkající se silniční dopravy;
14. konstatuje, že prostřednictvím různých forem finanční podpory (grantů, finančních nástrojů) plní rozpočet EU zásadní úlohu při zahajování či opětovném zahajování řady

projektů v odvětví dopravy; je přesvědčen, že v rámci jakéhokoli přezkumu VFR musí odvětví dopravy představovat prioritu;

15. zdůrazňuje strategický význam jednotného evropského nebe jako hlavního nástroje pro zajištění bezpečnosti, environmentální výkonnosti, konkurenceschopnosti a ochrany práv občanů; vyzývá Komisi, aby zajistila přidělení nezbytných a předběžných částek pro zavádění programu výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR);
16. podporuje rovněž zpětné získání veškerých prostředků převedených z programu Horizont 2020 do EFSI; vyzývá Komisi, aby posoudila možnost navýšení prostředků přidělených pro společné podniky SESAR a Clean Sky s ohledem na jejich dobré výsledky a jejich příspěvek v rámci politik EU v oblasti dopravy a změny klimatu;
17. poukazuje na zásadní význam, které mají vysoce přesné a spolehlivé informace k určování polohy a času, které poskytují stěžejní programy EU v oblasti družicové navigace Galileo a EGNOS, s ohledem na zvýšení bezpečnosti a účinné využívání letecké, silniční, železniční a námořní dopravy, a to především pro inteligentní systémy řízení dopravy a provozu, jako je ATMS, ERTMS, eCall, propojená/autonomní vozidla a inteligentní vozový park a řízení nákladní dopravy; vyzývá Komisi, aby zachovala prostředky, které již byly přiděleny v rámci VFR 2014–2020 na rychlé a úplné dokončení provozu infrastruktury Galileo a EGNOS a jejich provozu a na podporu aplikací, z nichž GNSS vychází nebo které na něj navazují, a činností v oblasti pozorování Země v rámci rozpočtu na program na evropské programy GNSS a Horizont 2020; v této souvislosti připomíná závazek Komise, že bude poskytovat nepřerušované služby GNSS, posílí odolnost evropského hospodářství a bude maximalizovat socioekonomický přínos prostřednictvím podpory vývoje aplikací;
18. připomíná Komisi a členským státům velký potenciál horizontálních projektů a součinnosti transevropských sítí v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací;
19. zdůrazňuje, že je potřeby rozvíjet a propagovat způsoby dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, jako je železnice; vyzývá proto, aby se posílila podpora iniciativ, jako je iniciativa týkající se přechodu na železnici („shift to rail“);
20. naléhavě vyzývá Komisi, aby zajistila náležitou (přeshraniční) koordinaci a posílila správu makroregionálních strategií EU (pro oblast Podunají, Baltského moře, Černého moře a pro jadranský a jónský region) s cílem posílit územní, hospodářskou a sociální soudržnost a poskytnout členským státům pomoc a podpořit je při určování prioritních projektů v oblasti infrastruktury, které přinesou přidanou hodnotu na regionální i evropské úrovni;
21. připomíná, že od ledna 2017 by nevyužité částky z prostředků převedených z politiky soudržnosti do nástroje pro propojení Evropy mohly využívat všechny členské státy, na které se vztahuje politika soudržnosti; vyzývá Komisi, aby předložila příslušné návrhy na prodloužení lhůty pro využití těchto finančních prostředků členskými státy do 31. prosince 2017; vyzývá Komisi, aby prostředky, které nebudou využity do konce roku 2017, přidělila na projekty přeshraničních spojení nebo na rozvoj regionů; vyzývá členské státy, aby lépe využívaly technickou pomoc, kterou poskytuje Komise;
22. zdůrazňuje, že je třeba zaujmout širší a komplexnější přístup ke kritériím vztahujícím se

na způsobilé projekty, které žádají o financování z EU, a zajistit lepší přístup k finančním prostředkům pro projekty, které zavádí nové dopravní služby a lepší využívání údajů; zdůrazňuje zejména požadavek týkající se přidělování finančních prostředků EU na zavádění digitálních služeb v oblasti dopravy a inteligentních dopravních systémů, které přispívají k rychlému přechodu na systém udržitelnější dopravy a optimalizují využívání stávající kapacity;

23. připomíná, že je nutné zajistit v rámci Unie nejvyšší úroveň bezpečnosti a interoperability v oblasti dopravy; zdůrazňuje, že rozpočtové přiděly pro agentury EU tvoří pouze správný výdaje jako takové, ale přispívají rovněž k plnění cílů EU a současně jsou zaměřeny na dosažení úspor na vnitrostátní úrovni, a jejich rozpočty by měly být dostatečné a odpovídající potřebám, aby agentury mohly plnit své úkoly;
24. poukazuje na to, že udržitelný cestovní ruch představuje klíčovou oblast pro potenciál růstu evropského hospodářství a je motorem pro velký počet pracovních míst, zejména pro mladé lidi; domnívá se, že je nutné vyčlenit odpovídající a navýšené rozpočtové prostředky pro rozvoj skutečné evropské politiky v oblasti cestovního ruchu, s důrazem na podporu MSP a při zohlednění přírodního, kulturního, historického a průmyslového dědictví; zdůrazňuje, že je třeba zlepšit koordinaci mezi cestovním ruchem a projekty v oblasti infrastruktury; žádá Komisi, aby zvažila možnost vytvoření zvláštního okruhu v budoucím rámcovém programu;
25. uznává význam lidského kapitálu pro rozvoj služeb v oblasti cestovního ruchu a zdůrazňuje úlohu, kterou by v této oblasti mohl plnit Evropský sociální fond; poukazuje na vynikající návratnost investic do cestovního ruchu a jejich příspěvek k sociální soudržnosti, především ve venkovských oblastech;
26. zdůrazňuje význam integrované námořní politiky (IMP) jakožto stěžejní iniciativy EU v rámci meziodvětvové a nadnárodní správy;
27. domnívá se, že veškeré rozpočtové nástroje EU, které podporují investice a inovace, by měly být zachovány a dále rozvíjeny, a že není třeba upřednostňovat jeden z těchto programů na úkor ostatních; připomíná zásadní úlohu rozpočtu EU při poskytování pobídek k budoucím výdajům a při podpoře soudržnosti a účinného provádění politik v rámci EU.

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	24.5.2016
Výsledek konečného hlasování	+: 41 -: 4 0: 2
Členové přítomní při konečném hlasování	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 přítomní při konečném hlasování	Knut Fleckenstein, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Curzio Maltese, Jozo Radoš, Ulrike Rodust, Davor Škrlec, Evžen Tošenovský
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Beatrix von Storch