



1.9.2016

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Rozpočtový výbor

k návrhu souhrnného rozpočtu Evropské unie na rozpočtový rok 2017
(2016/2047(BUD))

Navrhovatelka: Isabella De Monte

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. připomíná, že dopravní infrastruktury včetně přeshraničních jsou základem volného pohybu osob, zboží a služeb, na němž je založen jednotný trh, a že tento volný pohyb by měl být hnací silou integrace EU, tvorby atraktivních pracovních míst a rozvoje udržitelného cestovního ruchu a je klíčovým faktorem ovlivňujícím výkon evropského průmyslu a obchodu, jakož i ochranu klimatu, životní prostředí a kvalitu života; domnívá se, že dopravní infrastruktura musí splňovat určitá kritéria kvality, aby byla zajištěna větší bezpečnost a ochrana spotřebitelů;
2. zdůrazňuje, že dopravní politika Unie, zejména pokud jde o transevropské dopravní síť (TEN-T), je jednou z nejambicióznějších a nejuspěšnějších politik Unie; poukazuje na to, že síť TEN-T hraje zásadní roli při obchodních výměnách v rámci Unie a se sousedními zeměmi a přispívá tak k blahobytu jejích občanů; připomíná proto důležitost odpovídajícího financování chybějících a přeshraničních spojení, zejména nepoužívaných nebo zrušených regionálních železničních spojení, jakož i odstranění míst s nedostatečnou kapacitou, pokud jde o spojení v rámci sítě TEN-T; zdůrazňuje důležitost propojení dopravních sítí všech regionů Unie, včetně vzdálených horských a ostrovních oblastí, jakož i řešení problémů, jako je nedostatek náležitě infrastruktury, přístupnost a nízká interoperabilita mezi středními, východními a západními částmi EU;
3. vyjadřuje politování nad výrazným snížením rozpočtu určeného na odstraňování míst s nedostatečnou kapacitou, interoperabilitu železnic, doplnění chybějících spojení, udržitelné a účelně fungující dopravní systémy a začleňování a propojování jednotlivých oborů dopravy a zdůrazňuje v této souvislosti, že úplné obnovení rozpočtu na tyto oblasti má zcela zásadní význam;
4. vítá návrh Komise zahrnout do výzvy k předkládání projektů z roku 2016 chybějící železniční spojení; žádá Komisi, aby předkladatelům projektů a orgánům odpovědným za tyto projekty poskytovala poradenství a pomohla jim tak předložit kvalitní návrhy; domnívá se v tomto ohledu, že z prostředků Nástroje pro propojení Evropy (CEF) i prostřednictvím dalších mechanismů financování ad hoc je třeba financovat ta chybějící přeshraniční spojení, jež mají vysokou evropskou přidanou hodnotu v oblasti zaměstnanosti, cestovního ruchu a udržitelnosti a jež propojují oblasti, které železnice spojovala už v minulosti;
5. konstatuje, že Evropský fond pro strategické investice (EFSI) dosud nepřináší očekávané výsledky, pokud jde o dopravní infrastruktury; zdůrazňuje proto jako klíčovou prioritu pro rozpočet na rok 2017 potřebu obnovit prostředky přidělené Nástroji pro propojení Evropy (CEF), které byly přerozděleny za účelem vytvoření záručního fondu EFS; upozorňuje na to, že je důležité co nejdříve zajistit dostatečné rozpočtové prostředky, aby bylo možné vyzvat k předkládání návrhů, protože projekty CEF jsou projekty dlouhodobé, které trvají několik let;
6. vítá celkový úspěch Nástroje pro propojení Evropy a žádá Komisi, aby za účelem využití zbývajících rozpočtu CEF prioritně vydala třetí výzvu k předkládání návrhů, což umožní další rozplánování zbývajících závazků;

7. poukazuje na vysoký převis navržených projektů a na vysoký počet velmi kvalitních projektů, které byly v letech 2014–2015 zamítnuty z důvodu nedostatku unijních rozpočtových prostředků, a konstatuje, že by mohly být využity i dodatečné zdroje nad rámec zdrojů pocházejících z vrácení přerozdělených prostředků;
8. připomíná, že bod 17 interinstitucionální dohody ze dne 2. prosince 2013 mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí o rozpočtové kázní, spolupráci v rozpočtových věcech a řádném finančním řízení¹ (interinstitucionální dohoda) umožňuje 10% pružnost při navýšení rozpočtu CEF v ročních rozpočtových postupech; vyzývá Komisi, aby v souladu s touto interinstitucionální dohodou zvýšila celkový rozpočet CEF, a to včetně navýšení jeho rozpočtu určeného na soudržnost;
9. poukazuje na dvě klíčové oblasti dopravní politiky, které úzce souvisejí s budováním infrastruktury, a to vytvoření evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) a prosazování konceptu „námořních dálnic“ a vnitrozemských vodních cest s cílem ulevit pozemním dopravním koridorům, jejichž vodní obdobou by mohly být; zdůrazňuje, že pro udržitelnost dopravy v Unii je nanejvýš důležité, aby se přeprava zboží a cestujících přesunula ze silnice na železnici a námořní a vnitrozemské vodní cesty; proto zdůrazňuje naprosto zásadní důležitost dostatečného financování systému ERTMS a prosazování konceptu „námořních dálnic“ a vnitrozemských vodních cest;
10. domnívá se, že optimalizace začleňování a propojování jednotlivých oborů dopravy a intermodální spojení spolu s rozvojem koridorů pro nákladní dopravu představují podstatné předpoklady přesunu nákladní dopravy ze silnice na železnici a zlepšení udržitelnosti železnic;
11. vítá přijetí technického pilíře čtvrtého železničního balíčku; zdůrazňuje, že Evropská agentura pro železnice může hrát větší úlohu, pokud jde o certifikaci a budování technické infrastruktury, a že by jí proto měly být přiděleny odpovídající rozpočtové prostředky; zdůrazňuje, že by mělo být rovněž vyvíjeno kontinuální úsilí na poli výzkumu a inovací v železniční dopravě, a žádá odpovídající financování pro společný podnik Shift2Rail, obnovení regionálních přeshraničních spojení a udržování železniční infrastruktury;
12. vítá první výběrové řízení na podporu společné iniciativy „Shift2Rail“; vyzývá její správní strukturu, ale zejména Komisi, aby urychlila provádění svého pracovního programu a získala tak zpět čas promeškaný při zřizování této iniciativy, a aby věnovala zvláštní pozornost řešení některých základních problémů interoperability evropské železniční sítě;
13. zdůrazňuje, že revize nařízení (ES) Evropského parlamentu a Rady č. 216/2008² počítá s rozšířením oblasti působnosti Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA); zdůrazňuje, že pro zajištění úspěšného plnění těchto nových povinností je důležité, aby na financování agentury EASA byly přiděleny dostatečné prostředky;

¹ Úř. věst. C 373, 20.12.2013, s. 1.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

14. znovu zdůrazňuje, že EASA zrušila v souladu s interinstitucionální dohodou během pěti let již 5 % pracovních míst; domnívá se proto, že jakékoli další rušení pracovních míst, které navrhuje Rada, by mohlo ohrozit řádné fungování agentury EASA a mohlo by jí znemožnit plnění úkolů, jež jsou jí svěřeny, i úkolů, jejichž plněním ji pověří zákonodárný orgán; zdůrazňuje také, že nová pracovní místa, která musí v agentuře EASA vzniknout, aby mohla plnit své další úkoly související s novým vývojem politiky a novou legislativou, se nesmějí počítat mezi pracovní místa, na něž se vztahuje cíl omezování jejich počtu;
15. zdůrazňuje, že na pracovní místa v Evropské agentuře pro bezpečnost letectví (EASA) (včetně souvisejících důchodů), která jsou plně financována ze strany průmyslu, a nemají tudíž žádný dopad na rozpočet Unie, by se nemělo vztahovat žádné omezování počtu zaměstnanců, a to ani na základě interinstitucionální dohody;
16. zdůrazňuje, že by mělo být ponecháno na agentuře EASA, aby o zvyšování počtu pracovních míst, která jsou plně financována ze strany průmyslu, v průběhu rozpočtového roku rozhodovala na základě svého vlastního uvážení podle proměnlivého pracovního zatížení, tj. podle potřeb průmyslu; zdůrazňuje, že za tímto účelem by měl rozpočtový orgán kromě počtu pracovních míst financovaných z poplatků a dávek, které byly přijetím rozpočtu agentury EASA již schváleny, stanovit dodatečné procento pracovních míst (s horní hranicí 10 %), která by správní rada EASA mohla na návrh agentury schválit v případě, že by bylo třeba reagovat na nepředvídaný vývoj poptávky na trhu; zdůrazňuje také, že rozhodnutí správní rady by se mělo zakládat na podloženém posouzení nepředvídaného pracovního zatížení a kritérií účelnosti;
17. podtrhuje potřebu dostatečného financování součástí společného podniku pro výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) s cílem zajistit zprovoznění funkcí řízení letového provozu (ATM), které jsou považovány za podstatné pro zlepšení výkonnosti unijního systému ATM;
18. připomíná politický význam otázky uprchlíků a migrantů a možný příspěvek Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) při řešení této situace, včetně ochrany vnějších hranic Unie; bere na vědomí, že mandát Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) byl rozšířen za účelem posílení její spolupráce s vnitrostátními orgány a Evropskou pohraniční a pobřežní stráží; zdůrazňuje důležitost odpovídajícího financování této agentury, aby bylo zajištěno optimální využívání nejmodernější technologie, sdílení informací v souladu se zásadami ochrany osobních údajů a školení zaměstnanců;
19. zdůrazňuje důležitost cílů stanovených konferencí COP 21 pro dopravu v rámci boje proti změně klimatu; zdůrazňuje, že by měly být k dispozici finanční prostředky k zajištění přechodu ze silnice na železnici a námořní a vnitrozemskou vodní dopravu a na to, aby byly členské státy vedeny k investicím do inteligentní, udržitelné a dostupné integrované veřejné dopravy; doporučuje také, aby byla věnována pozornost snižování hluku v dopravě, abychom zajistili občanům vysoce kvalitní životní prostředí; zdůrazňuje rovněž potřebu omezování externích nákladů zapříčiňovaných dopravou, a tedy i snižování zátěže budoucích veřejných rozpočtů;
20. zdůrazňuje, že efektivní a ekologické řízení logistiky v Unii, které bude zahrnovat všechny druhy dopravy, může velkou měrou přispět k uvolnění přetížených dopravních

cest a ke snížení emisí CO₂; vybízí Komisi k tomu, aby podporovala digitalizaci logistiky, například v podobě iniciativ za slučování přepravovaného nákladu; upozorňuje na to, že „námořní dálnice“ jsou základními kameny logistiky a že přístavy a spojení s jejich zázemím jsou hlavními dopravními uzly systémů multimodální dopravy;

21. zdůrazňuje klíčovou roli digitálních technologií při rozvíjení bezpečné, efektivní, multimodální a udržitelné dopravy a řízení mobility; vybízí Komisi k podpoře rozvoje digitalizace a automatizace pro všechna odvětví dopravy i rozvoji inovativních řešení, jako je sdílená mobilita ve městech a venkovských oblastech propojená s veřejnou dopravou, ku prospěchu všech občanů Unie, turistů a podnikatelů, včetně malých a středních podniků (MSP);
22. zdůrazňuje, že je důležité, aby v roce 2017 byly přiděleny dostatečné prostředky na financování programu Galileo a evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací EGNOS a bylo tak zajištěno plnění závazků Komise týkajících se bezpečnosti a efektivity letecké, silniční, železniční a námořní dopravy; opětovně zdůrazňuje význam zajištění co nejrychlejšího poskytování nepřetržitých služeb globálního družicového navigačního systému (GNSS) pro inteligentní silniční dopravu a vozidla vybavená prvky konektivity, inteligentní řízení využívání dopravních prostředků, nákladní dopravy a dopravního provozu, jako je řízení letového provozu (ATM), evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) či eCall;
23. vyzývá Komisi, aby podporovala různé možnosti finančních opatření pro zajištění přístupnosti dopravních služeb, prostředků, infrastruktury a intermodálních spojovacích uzlů, jakož i dalších opatření pro zlepšení přístupnosti dopravy s ohledem na osoby se zdravotním postižením;
24. vybízí Komisi, aby podpořila iniciativy zaměřené na zlepšování bezpečnosti silničního provozu, které mohou napomoci dosažení cíle omezit do roku 2020 počet úmrtí na silnicích o polovinu a významně snížit počet vážných zranění;
25. domnívá se, že zajištění bezpečnosti dopravních prostředků a infrastruktur má vysokou prioritu a že na tento účel musí být zajištěno dostatečné financování.
26. vyzývá k tomu, aby stejně jako v minulosti byla v rozpočtu Unie na rok 2017 vytvořena samostatná rozpočtová položka přímo určená na cestovní ruch, vzhledem k důležitosti této ekonomické činnosti pro malé a střední podniky a pro zelená pracovní místa v Evropě a k potřebě zvýšit její atraktivitu a konkurenceschopnost v celosvětovém konkurenčním prostředí; vyzývá Komisi, aby zajistila, aby byl průvodce financováním cestovního ruchu z prostředků EU v období 2014–2020 k dispozici ve všech jazycích Unie; žádá Komisi, aby předkládala každoroční přehled projektů v oblasti cestovního ruchu, které jsou spolufinancovány z různých fondů Unie;
27. vyzývá k vypracování ucelené strategie pro odvětví cestovního ruchu, která bude obsahovat všechny aspekty nezbytné pro inovativní a konkurenceschopné odvětví cestovního ruchu, a to: financování odvětví, profesní rozvoj, přístupnost, infrastrukturu, vízový režim, digitalizaci a propagaci;
28. zdůrazňuje důležitost venkovských, horských, ostrovních, pobřežních a odlehlých oblastí

při dalším rozvíjení udržitelného cestovního ruchu v Evropě; je přesvědčen, že by měly být k dispozici prostředky do propagace místních kultur a biologické rozmanitosti těchto regionů a také do turisticky hodnotných míst, která nejsou středem zájmu masového cestovního ruchu; je přesvědčen, že by měly být vytvořeny konkrétní projekty, jejichž cílem bude zajistit osobám se sníženou pohyblivostí nebo jakýmkoli jiným zdravotním postižením bezbariérový přístup do turistických zařízení v Evropě.

**VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ
VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO**

Datum přijetí	1.9.2016
Výsledek konečného hlasování	+: 42 -: 2 0: 1
Členové přítomní při konečném hlasování	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Ţapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Ivo Belet, Michael Gahler, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Urszula Krupa