



22.1.2019

STANOVISKO

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre kontrolu rozpočtu

k absolútoriu za plnenie všeobecného rozpočtu Európskej únie za rozpočtový rok 2017, oddiel III – Komisia a výkonné agentúry (2018/2166(DEC))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Franck Proust

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre kontrolu rozpočtu, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

1. víta zistenie Dvora audítorov, podľa ktorého je konsolidovaná účtovná závierka Únie za rozpočtový rok 2017 spoľahlivá a operácie súvisiace s účtovnou závierkou Komisie za rozpočtový rok 2017 sú vo všeobecnosti zákonné a riadne zo všetkých významných hľadísk, s výnimkou platieb na úhradu nákladov, ktoré sú ovplyvnené chybami; konštatuje, že celková odhadovaná miera chybovosti 2,4 % je stále nad prahom významnosti Dvora audítorov (2 %), pričom sa znížila z 3,1 % v roku 2016 a z 3,8 % v roku 2015;
2. víta skutočnosť, že Dvor audítorov už druhý rok po sebe vydal výrok s výhradou v súvislosti s platbami z rozpočtu Únie, a očakáva, že riadenie finančných prostriedkov Únie sa bude naďalej zlepšovať;
3. vyjadruje poľutovanie nad tým, že v oblasti Konkurencieschopnosť pre rast a zamestnanosť, do ktorej patrí doprava, Dvor audítorov neposkytuje žiadne komplexné informácie o auditoch, ktoré sa robia v odvetví dopravy, najmä pokiaľ ide o Nástroj na prepájanie Európy (NPE);
4. poznamenáva, že v roku 2017
 - bolo k dispozícii 3 964 miliónov EUR vo viazaných rozpočtových prostriedkoch a 2 176 miliónov EUR v platobných rozpočtových prostriedkoch na politiku v oblasti dopravy vrátane Nástroja na prepájanie Európy (NPE), dopravnej bezpečnosti a práv cestujúcich, dopravných agentúr, ako aj výskumu a inovácie v doprave (Horizont 2020),
 - 3 452,9 milióna EUR vo viazaných rozpočtových prostriedkoch a 1 643,7 milióna EUR v platobných rozpočtových prostriedkoch schválených pre NPE – doprava (kapitola 06 02) a Horizont 2020 (výskum a inovácia v doprave – kapitola 06 03) riadila Výkonná agentúra pre inovácie a siete (INEA),
 - 72,5 milióna EUR vo viazaných a v platobných rozpočtových prostriedkoch bolo k dispozícii na administratívne výdavky v oblasti politiky mobility a dopravy;
5. konštatuje, že v roku 2017 Komisia vybrala 152 projektov, na ktoré sa v rámci NPE – doprava prideliť finančné prostriedky v celkovej výške 2,7 miliardy EUR a celkový objem investícií predstavoval 4,7 miliardy EUR vrátane ďalších verejných a súkromných finančných prostriedkov; opätovne zdôrazňuje význam NPE ako nástroja financovania na účel dokončenia siete TEN-T, vytvorenia jednotného európskeho dopravného priestoru, rozvoja cezhraničných spojení a doplnenia chýbajúcich spojení; vyjadruje poľutovanie nad tým, že príležitosť, ktorú ponúka NPE, neocenili v plnej miere všetky zainteresované strany na vnútroštátnej úrovni; pripomína, že suma finančných prostriedkov vynaložených v rámci finančného nástroja nie je jeho jediným výkonnostným kritériom, a vyzýva Komisiu, aby prehľadila svoje hodnotenie dosiahnutých výsledkov projektov v oblasti dopravy financovaných z prostriedkov EÚ a merala ich aspekt pridanej hodnoty a výdavky orientované na výsledky;

6. vyzýva európskych koordinátorov siete TEN-T, aby vykonali dôkladné posúdenie dokončených projektov a dosiahnutých zlepšení pozdĺž koridorov TEN-T v rámci súčasného programového obdobia a aby ho predložili Komisii a Parlamentu; okrem toho žiada Komisiu, aby navrhla mechanizmus, a to vrátane technickej pomoci, na zvýšenie pridanej hodnoty európskych fondov pri dokončení koridorov TEN-T a na dosiahnutie maximálneho pokroku;
7. vyzýva Komisiu, aby v dostatočnom časovom predstihu pred predložením návrhu budúceho VFR predložila pre sektor dopravy jasné posúdenie vplyvu EFSI na ostatné finančné nástroje, najmä pokiaľ ide o NPE, ako aj na súdržnosť dlhového nástroja NPE s ostatnými iniciatívami Únie; žiada, aby súčasťou tohto hodnotenia bola jasná analýza geografickej rovnováhy investícií v sektore dopravy; pripomína však, že suma peňažných prostriedkov vynaložených v rámci finančného nástroja by sa nemala považovať za jediné relevantné kritérium pri posudzovaní jeho výkonnosti; preto vyzýva Komisiu, aby prehĺbila svoje posúdenie výsledkov dosiahnutých v rámci projektov v oblasti dopravy financovaných Úniou a zmerala ich pridanú hodnotu;
8. víta výsledky výzvy na prekladanie návrhov v rámci kombinovaného financovania na financovanie NPE zverejnenej v roku 2017 a rozhodnutie zvýšiť jeho rozpočet na 1,35 miliardy EUR, čo potvrdzuje relevantnosť a pridanú hodnotu používania grantov Únie na kombinovanie finančných prostriedkov s finančnými prostriedkami Európskej investičnej banky alebo národných podporných bánk, alebo iných rozvojových a verejných finančných inštitúcií, ako aj finančných inštitúcií zo súkromného sektora a investorov zo súkromného sektora, a to aj prostredníctvom verejno-súkromných partnerstiev; zastáva názor, že NPE by preto mal naďalej podporovať činnosti, ktoré umožňujú kombinovanie grantov EÚ s inými zdrojmi financovania, a zároveň zachovať granty ako hlavný nástroj financovania;
9. víta záver preskúmania v polovici trvania programu NPE a priebežného hodnotenia programu Horizont 2020 a vyzýva Komisiu, aby prijala primerané následné opatrenia s cieľom zabezpečiť úspešné dokončenie oboch programov;
10. konštatuje, že Útvar Komisie pre vnútorný audit v rámci auditu týkajúceho sa dohľadu Komisie nad vykonávaním finančných nástrojov NPE zistil, že miera vykonávania finančných nástrojov v rámci NPE bola veľmi nízka a že väčšina rozpočtu, ktorá bola pôvodne pridelená na finančné nástroje NPE (2,43 miliardy EUR), bola prerozdelená do rozpočtových riadkov na granty NPE, v dôsledku čoho ostalo na finančné nástroje NPE do roku 2020 k dispozícii len 296 miliónov EUR; konštatuje tiež, že jedným z uvedených dôvodov bolo, že kritériá oprávnenosti finančných nástrojov NPE a Európskeho fondu pre strategické investície (EFSI) sa do veľkej miery prekrývajú a projekty, ktoré potenciálne spĺňajú kritériá oprávnenosti v rámci NPE, boli v skutočnosti financované z EFSI, pretože má z politického hľadiska väčší význam a väčšiu pôsobnosť; vyzýva Komisiu, aby v súvislosti s NPE zlepšila povedomie príjemcov o pravidlách oprávnenosti, najmä jasným vymedzením rozdielu medzi plnením zákazky a zadaním zákazky subdodávateľovi, čo bol hlavný zdroj nejasností pre príjemcov; vyzýva Komisiu, aby zabezpečila, že finančné nástroje sa budú vzájomne dopĺňať, a nie nahrádzať;
11. opakuje svoju žiadosť, aby Komisia so zreteľom na viacero zdrojov financovania umožnila ľahký prístup k projektom v podobe jednotného kontaktného miesta, aby tak

občania mohli jednoducho sledovať vývoj a financovanie infraštruktúry spolufinancovanej z prostriedkov Únie a z EFSI; nabáda preto Komisiu, aby v spolupráci s členskými štátmi uverejňovala ročný prehľad projektov v oblasti dopravy a cestovného ruchu, ktoré boli spolufinancované prostredníctvom EFRR a fondov súdržnosti, ako sa to praktizuje v súvislosti s NPE;

12. konštatuje, že počet finančných nástrojov sa značne zvýšil, čo v sektore dopravy umožňuje nové príležitosti kombinovaného financovania a čo zároveň v súvislosti s rozpočtom Únie vytvára komplexnú sieť opatrení; vyjadruje znepokojenie nad tým, že tieto nástroje popri rozpočte Únie by mohli ohroziť úroveň zodpovednosti a transparentnosti, keďže podávanie správ, audit a verejná kontrola nie sú zosúladené; vyzýva Komisiu, aby zistila, ako by sa dal zreformovať rozpočtový systém Únie, najmä ako najlepšie zaistiť, aby celkové mechanizmy financovania neboli zložitejšie, než je potrebné na splnenie cieľov politik Únie a na zaručenie zodpovednosti, transparentnosti a kontrolovateľnosti;
13. konštatuje, že rok 2017 bol prvým rokom vykonávania auditov programu NPE a že budú potrebné ešte 2 – 3 ďalšie roky auditov NPE, aby bolo možné dospieť k zmysluplnému výpočtu miery chybovosti vo všetkých sektoroch NPE; víta však skutočnosť, že miera chýb zistená pri auditoch NPE a TEN-T, ktoré boli ukončené v roku 2017, bola veľmi nízka;
14. konštatuje, že rok 2017 bol rokom prechodu na vykonávanie nového rámca vnútornej kontroly, keďže Komisia od roku 2018 prechádza zo systému založeného na dodržiavaní súladu na systém založený na zásadách, pričom už v roku 2017 podávala jedna tretina útvarov Komisie správy podľa nového rámca;
15. vyjadruje znepokojenie nad tým, že Útvar Komisie pre vnútorný audit zistil významné nedostatky súčasného systému, ktorý používa GR MOVE na monitorovanie politiky v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva aj námornej bezpečnosti, a predložil tri veľmi dôležité odporúčania; vyzýva GR MOVE, aby v plnej miere vykonalo akčný plán, ktorý pripravilo na riešenie zistených rizík;
16. konštatuje so znepokojením, že GR MOVE ako kľúčový útvar Komisie, ktorý sa zaoberá dopravnou politikou, má problémy získať pracovné sily s úzkou špecializáciou, ktoré sú potrebné na zabezpečenie technických odborných znalostí a dosahovanie výsledkov kľúčových legislatívnych návrhov v prioritných oblastiach a rôznych odvetviach a na rôznych trhoch, ako sú dekarbonizácia, finančná infraštruktúra alebo digitálna doprava; vyzýva Komisiu, aby zabezpečila, že po reštrukturalizácii bude GR MOVE ako kľúčový útvar schopný prijať špecialistov potrebných na plnenie jeho náročnej úlohy; v tejto súvislosti takisto zdôrazňuje, že aj agentúra INEA má stále problém naplnenia svojho plánu pracovných miest – na konci roka 2017 mala 249 zo 272 plánovaných zamestnancov a musela preniesť 23 voľných pracovných miest do nasledujúceho roka;
17. opakuje svoju požiadavku, aby sa v budúcich rozpočtoch Únie pridal rozpočtový riadok venovaný cestovnému ruchu s cieľom zabezpečiť transparentnosť, pokiaľ ide o finančné prostriedky Únie používané na podporu činností v oblasti cestovného ruchu;
18. navrhuje, aby v prípade sektorov, za ktoré je zodpovedný Výbor pre dopravu a cestovný ruch, Parlament udelil Komisii absolútorium za plnenie všeobecného rozpočtu Únie

za rozpočtový rok 2017.

INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

Dátum prijatia	22.1.2019
Výsledok záverečného hlasovania	+: 35 -: 6 0: 0
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Innocenzo Leontini, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Gabriele Preuß, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, Marita Ulvskog, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Janusz Zemke, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Francisco Assis, Jakop Dalunde, Markus Ferber, Karoline Graswander-Hainz, Peter Kouroumbashev, João Pimenta Lopes
Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní	Jude Kirton-Darling, Christelle Lechevalier, Francisco José Millán Mon, Julie Ward

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

35	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Innocenzo Leontini, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Marie-Pierre Vieu
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Markus Ferber, Dieter-Lebrecht Koch, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Massimiliano Salini, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
S&D	Lucy Anderson, Francisco Assis, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Karoline Graswander-Hainz, Jude Kirton-Darling, Peter Kouroumbashev, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Marita Ulvskog, Julie Ward, Janusz Zemke, Claudia Țapardel
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

6	-
ECR	Jacqueline Foster, Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Christelle Lechevalier, Georg Mayer
GUE/NGL	João Pimenta Lopes

0	0
0	0

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania