



2020/2058(INI)

14.7.2020

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Rozpočtový výbor a Hospodářský a měnový výbor

k investičnímu plánu pro udržitelnou Evropu – jak financovat Zelenou dohodu pro Evropu
(2020/2058(INI))

Zpravodajka: Caroline Nagtegaal

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Rozpočtový výbor a Hospodářský a měnový výbor jako příslušné výbory, aby do svého návrhu usnesení začlenily tyto návrhy:

- A. vzhledem k tomu, že v oblasti dopravy bude do roku 2030 zapotřebí více než 700 miliard EUR jenom na investice do transevropské dopravní sítě a další investice si v souladu s cíli Zelené dohody vyžádá plné zavádění inovativních strategií, inteligentních dopravních systémů (ITS), řešení mobility s nízkými nebo nulovými emisemi, dobíjecí infrastruktury a alternativních paliv v celé síti a oblastech na ní napojených; vzhledem k tomu, že modernizace dopravního systému EU si vyžádá rovněž významné investice do vylepšení a renovace stávající dopravní infrastruktury;
- B. vzhledem k tomu, že doprava je základní součástí vnitřního trhu EU a hraje důležitou úlohu v hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU, zejména v okrajových, venkovských, ostrovních a nejvzdálenějších regionech, a EU proto potřebuje investovat do konkurenceschopnosti dopravy a její schopnosti uskutečnit přechod k udržitelné mobilitě;
- C. vzhledem k tomu, že emise skleníkových plynů z dopravy představují 27 % celosvětových emisí EU a jsou jedinými emisemi, které stále rostou, a v tomto ohledu musí doprava přispět k dosažení cílů EU v oblasti snižování emisí na dosažení klimatické neutrality do roku 2050 technologicky neutrálním způsobem, přičemž je třeba zajistit, aby byla doprava i nadále cenově dostupná a konkurenceschopná; vzhledem k tomu, že snižování emisí odvětví dopravy lze urychlit jak v rámci infrastruktury, tak u vozového parku, a to prostřednictvím rozvoje a posílení součinnosti s ostatními odvětvími, jako jsou digitální technologie nebo energetika;
- D. vzhledem k tomu, že výzkum a inovace jsou klíčovými faktory pro konkurenceschopnost a udržitelnost odvětví dopravy a že investice v rámci investičního plánu Zelené dohody pro Evropu jsou prováděny prostřednictvím odvětvových politik, neboť pro ně neexistuje žádná zvláštní rozpočtová položka;
- E. vzhledem k tomu, že každý desátý Evropan pracuje v širším odvětví dopravy a že investice do dopravní infrastruktury povedou k vytváření nových pracovních míst, neboť se odhaduje, že každá miliarda eur investovaná do hlavní sítě TEN-T vytvoří až 20 000 nových pracovních míst, a proto musí být doprava připravena držet krok s novým sociálně-ekonomickým a technologickým vývojem, což vyžaduje značné investice do nových druhů mobility, digitalizace, výzkumu a inovací, alternativních zdrojů energie a energetické účinnosti;
- F. vzhledem k tomu, že pandemie COVID-19 vedla k nebývalé hospodářské krizi v celé Unii, zejména v odvětví dopravy a cestovního ruchu, a ukázala, že doprava a logistika a pracovníci v tomto odvětví jsou páteří evropského hospodářství, neboť plynulá nákladní doprava má zásadní význam pro fungování dodavatelských řetězců;
- 1. oceňuje opatření, která byla a budou přijata v odvětví dopravy za účelem snížení specifických emisí a zajištění spravedlivého přechodu na klimatickou neutralitu do roku 2050; zdůrazňuje proto, že je třeba posílit finanční podporu výzkumu a inovací v oblasti

mobility s nízkými a nulovými emisemi, zejména pokud jde o vyspělé technologie a inteligentní mobilitu ve všech druzích dopravy, včetně alternativních paliv, technologií pro nízkoemisní vozidla a projektů v oblasti udržitelné infrastruktury;

2. zdůrazňuje, že Nástroj pro propojení Evropy je jedním z klíčových předpokladů pro dokončení sítě TEN-T a pro přispění k cílům EU a jejích členských států v souladu s cíli Zelené dohody, neboť zajišťuje až 80 % jejích finančních prostředků, které jsou v odvětví dopravy vynakládány na dosažení cílů v oblasti klimatu prostřednictvím podpory projektů v oblasti udržitelné infrastruktury, multimodality, železniční nákladní dopravy, inovativních a digitálních opatření, jako jsou systémy telematických aplikací a zavádění alternativních paliv; trvá na tom, že Nástroj pro propojení Evropy potřebuje silnější rozpočet, a upozorňuje, že financování investičního plánu pro udržitelnou Evropu (SEIP) nesmí vést k přerozdělení finančních prostředků, které by negativně ovlivnilo Nástroj pro propojení Evropy;
3. poukazuje na to, že dopravní projekty vyžadují rozsáhlé investice a že pro přilákání investorů je zásadní právní jistota, stabilní a předvídatelné cíle a dostupnost informací; upozorňuje, jak zvyšující se počet a složitost administrativních postupů při realizaci dopravních projektů vedou k vyšším nákladům a zpožděním, a tím brzdí rozvoj dopravní sítě EU jako celku; zdůrazňuje, že dosavadní investice nesmí být ohroženy změnou podmínek financování, a očekává, že investiční plán pro udržitelnou Evropu poskytne realistický a spravedlivý rámec podpory pro investice, který obstojí i v budoucnu; v této souvislosti naléhavě vyzývá Komisi, aby vyjasnila podmínky pro investory tím, že stanoví zdroje pro každý nástroj SEIP pro celé období VFR, a aby při navrhování aktů v přenesené pravomoci poskytla objasnění o uplatňování taxonomie udržitelnosti v celé EU; dále potvrzuje, že investice do přechodných forem paliva, které výrazně nepoškozují životní prostředí, přispívají k cíli klimaticky neutrální mobility ve všech regionech EU;
4. zdůrazňuje, že k zajištění dostatečných investic do udržitelné dopravní infrastruktury je nezbytné, aby všechny příslušné fondy EU (Nástroj pro propojení Evropy, InvestEU, Horizont Evropa, evropské strukturální a investiční fondy atd.), úvěry Evropské investiční banky (EIB) a další finanční nástroje byly přizpůsobeny specifickým potřebám odvětví na podporu udržitelné transformace a aby se členské státy zavázaly k řádnému financování; zdůrazňuje, že součinnost mezi příslušnými programy Unie v oblastech, jako je doprava, energetika a digitalizace, by mohla být klíčem k urychlení pokroku směrem k rozvoji inteligentní a udržitelné mobility na úrovni EU; zdůrazňuje dále, že odvětví dopravy a logistiky tvoří převážně mikropodniky a malé a střední podniky, a naléhavě proto vyzývá Komisi, aby věnovala zvláštní pozornost těmto typům podniků, např. zajištěním lepšího přístupu k financování;
5. vybízí EU a členské státy, aby maximalizovaly využívání dostupných nástrojů k zajištění toho, aby odvětví dopravy přispívalo k dekarbonizaci; v této souvislosti požaduje posouzení dopadu všech budoucích politik a nástrojů (např. vlastních zdrojů, rozšíření systému obchodování s emisemi (ETS), vnějších nákladů), které mají dopad na odvětví dopravy; dále je pevně přesvědčen, že pro dosažení cílů hospodářské efektivnosti a propojenosti dopravy by členské státy měly vyčlenit příjmy z daní či poplatků a ze systému ETS, které souvisejí s dopravou, a podpořit tak investice do udržitelnosti příslušných druhů dopravy;

6. domnívá se, že pro transformaci na klimaticky neutrální odvětví dopravy a logistiky jsou zapotřebí flexibilní pravidla státní podpory, aniž by docházelo k nepřiměřenému narušení rovných podmínek v Evropě; naléhavě vyzývá Komisi, aby vyjasnila otázky státní podpory pro udržitelné dopravní projekty; je dále přesvědčen, že je rovněž nutné provést revizi pravidel státní podpory pro letiště, aby se snížil počet letů s více přestupy mezi evropskými destinacemi, čímž se výrazně sníží emise a doba cestování a zároveň se tím zvýší účinnost;
7. vyzývá Komisi, aby podpořila využívání InvestEU pro další rozvoj udržitelného cestovního ruchu a dopravy, včetně všech druhů dopravy a infrastruktury; vítá navýšení rozpočtu pro program InvestEU, který byl nedávno navržen v rámci nástroje Next Generation EU; domnívá se, že tyto inteligentní investice by měly vytvářet pobídky pro dosažení vedoucího postavení evropského průmyslu ve strategických odvětvích a klíčových hodnotových řetězcích, jako je doprava a logistika, včetně leteckého průmyslu, a také při vývoji systémů telematických aplikací;
8. požaduje, aby byly v rámci programu Horizont Evropa přiděleny finanční prostředky na výzkum a vývoj určené pro odvětví dopravy, zejména na alternativní paliva, baterie a součásti pro elektrická vozidla, a na alternativní technologie pro kolejová vozidla; kromě toho požaduje přiměřené financování v rámci programu Horizont Evropa pro evropská partnerství zaměřená na dopravu, jako jsou Čisté nebe, výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR), společný podnik Shift2Rail a společný podnik pro palivové články a vodík (FCH);
9. vyzývá Komisi, aby do mechanismu pro spravedlivou transformaci zařadila vhodné prostředky na podporu přeměny průmyslových odvětví, jejichž konečné výrobky nejsou slučitelné s cílem uhlíkově neutrální Unie;
10. zdůrazňuje, že v souladu s ambicemi Zelené dohody pro Evropu hrají klíčovou úlohu při dekarbonizaci odvětví dopravy inovace a digitalizace; požaduje investice do digitalizace, zejména do vývoje a zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS), kontrolních a informačních systémů pro provoz plavidel (VTMIS), říčních informačních služeb (RIS) a evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS);
11. je přesvědčen, že udržitelná mobilita ve všech druzích dopravy a moderní multimodální infrastruktura včetně transevropské dopravní sítě (TEN-T) a její budoucí rozšíření mají zásadní význam pro dosažení klimaticky neutrální ekonomiky; zdůrazňuje, že procentní nárůst železniční a námořní nákladní dopravy v EU, jak je plánován v Zelené dohodě pro Evropu, vyžaduje konkrétní investiční plán EU a konkrétní opatření na úrovni EU; v této souvislosti naléhavě vyzývá Komisi, aby urychlila a upřednostnila investice do projektů v oblasti infrastruktury, které jsou prováděny za účelem odstranění problematických míst, překlenutí chybějících spojení, rozvoj čistého vodíku a jeho zavádění a inovací v oblasti vysokorychlostní železniční dopravy a vnitrozemské vodní dopravy, přičemž by měla zohledňovat opatření ke zmírnění změny klimatu a přizpůsobení se této změně;
12. uznává, že je třeba výrazně zlepšit splavnost evropských vnitrozemských vodních cest; požaduje vytvoření účelového financování v rámci různých nástrojů financování, jako je Nástroj pro propojení Evropy a Fond soudržnosti, nebo za účasti EIB;
13. požaduje podporu „počáteční strategie“ Mezinárodní námořní organizace (IMO) a přijetí

jasné strategie s referenčními hodnotami pro snižování emisí v námořním odvětví EU;

14. připomíná úlohu společných podniků Clean Sky 2 a SESAR při zajišťování čistého zrychlení v ekologických technologiích zaměřených na zvýšení bezpečnosti a snížení emisí CO₂, skleníkových plynů a hladin hluku produkovaných letadly; vyzývá Evropskou komisi, aby vypracovala a podpořila investiční plán EU pro letectví a letecký průmysl s cílem stimulovat inovace směrem k udržitelnému letectví, včetně výzkumu alternativních paliv, a také případné nástroje na podporu výměny starších letadel s cílem zachovat konkurenceschopnost a udržet vedoucí postavení Evropy;
15. zdůrazňuje klíčovou úlohu Agentury Evropské unie pro železnice (ERA) a společného podniku Shift2Rail při dosahování trvalého přechodu ze silnic na železnici, jak je stanoveno v Zelené dohodě pro Evropu; zdůrazňuje, že společný podnik Shift2Rail hraje klíčovou úlohu při překonávání technických překážek a při rozvoji interoperability s cílem dosáhnout v konečném důsledku levnější, účinnější a přitažlivější železniční dopravu a přispět ke snižování počtu nehod a emisí CO₂; zdůrazňuje význam navýšení investic EU do agentury ERA a společného podniku Shift2Rail s cílem dosáhnout pokroku při vytváření jednotného evropského železničního prostoru;
16. domnívá se, že je třeba, aby se z finančních prostředků EU zajistila transformace automobilového průmyslu na klimaticky neutrální; v této souvislosti požaduje vypracování plánu snižování emisí automobilového průmyslu na základě výzkumu, vývoje a technologických schopností, zahrnujícího evropský program zaměřený na recyklaci vozidel, financování EU na podporu zavádění vozidel s nulovými emisemi, zvýšení výroby udržitelných alternativních paliv a instalaci dobíjecích stanic, a investice do inovativních a inteligentních řešení bezpečnosti silničního provozu s cílem splnit strategický cíl „vize nula“ (nulový počet obětí na cestách); domnívá se, že prioritou by mělo být rovněž přizpůsobení infrastruktury novým formám mobility a typům vozidel, a v této souvislosti požaduje plán realizace silniční infrastruktury, který by byl v souladu s plánem snižování emisí v automobilovém průmyslu;
17. je přesvědčen, že pro dosažení udržitelné městské mobility má zásadní význam veřejná doprava; zdůrazňuje, že je zapotřebí zvýšit podporu sítí a vozového parku veřejné dopravy na místní a regionální úrovni jako účinného nástroje pro přechod směrem k mobilitě s nízkými emisemi a zároveň prosazovat přechod k jinému druhu dopravy, zejména v centrech měst, a konektivitu ve venkovských oblastech s cílem podpořit územní soudržnost; domnívá se, že pro urychlení transformace městské mobility je klíčové důraznější pojetí financování městské dopravy s využitím plánů udržitelné městské mobility; vyzývá Komisi, aby spolupracovala s členskými státy s cílem vypracovat plány a politiky udržitelné městské mobility, zahrnující podporu účinných systémů veřejné dopravy a aktivních řešení mobility, jako je chůze a jízda na kole, a podporu dostupnosti a multimodality různých druhů dopravy;
18. poukazuje na hospodářské důsledky pandemie COVID-19 pro odvětví dopravy, zejména pro hromadnou přepravu cestujících; vyzývá členské státy, aby do svých vnitrostátních plánů oživení začlenily odvětví dopravy jako prioritu, aby mohlo toto odvětví získat komplexní přístup ke zdrojům z různých iniciativ v rámci evropského plánu na podporu oživení; dále žádá Komisi, aby spolupracovala s členskými státy s cílem zajistit řešení financování jednotlivých druhů hromadné přepravy cestujících a aby zmapovala

inteligentní investiční iniciativy pro udržitelné a odolné oživení tohoto odvětví;

19. domnívá se, že by evropský plán na podporu oživení měl podpořit financování oživení a udržitelné transformace odvětví cestovního ruchu; vyzývá členské státy, aby do svých vnitrostátních plánů na podporu oživení zařadily odvětví cestovního ruchu a cestování jako prioritu, se zvláštním zaměřením na malé a střední podniky; žádá Komisi, aby vypracovala „plán EU pro udržitelný a odolný cestovní ruch“ s cílem podpořit investice do inovativních a digitalizačních opatření, jako jsou iniciativy v oblasti oběhového hospodářství v odvětví cestovního ruchu; trvá na stanovení politiky cestovního ruchu EU i na vytvoření a zavedení zvláštního rozpočtového přidělu pro udržitelný cestovní ruch, jak je jasně uvedeno v postoji Parlamentu k víceletému finančnímu rámci na období 2021–2027;
20. zdůrazňuje, že je důležité, aby byla Zelená dohoda provázena spravedlivou, inkluzivní a nediskriminační transformací s cílem zajistit, aby se podniky v odvětví dopravy, malé a střední podniky a pracovní síly mohli přizpůsobit, a podpořit nejvíce postižené regiony (včetně nejvzdálenějších regionů) a komunity, aby se zachovala územní a sociální soudržnost a aby nikdo a žádný region nezůstal opomenut; vyzývá Komisi, aby zohlednila ztráty pracovních míst, k nimž může dojít v souvislosti s transformací v odvětví dopravy a cestovního ruchu, a to tím, že zváží podporu investic souvisejících s udržitelným a sociálním začleněním, například na podporu odborné přípravy a rekvalifikace pracovníků prostřednictvím nového strategického nástroje evropské investiční politiky v rámci programu InvestEU.

INFORMACE O PŘIJETÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	14.7.2020
Výsledek konečného hlasování	+: 38 -: 6 0: 5
Členové přítomní při konečném hlasování	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Leila Chaibi, Angel Dzhambazki, Markus Ferber, Carlo Fidanza, Maria Grapini, Roman Haider, Alessandra Moretti

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

38	+
ECR	Angel Dzhambazki, Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaïbi, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Alessandra Moretti, Rovana Plumb, István Ujhelyi
NI	Mario Furore

6	-
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Dorien Rookmaker

5	0
VERTS/ALE#	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se