



2021/2226(BUI)

7.2.2022

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Rozpočtový výbor

Pokyny pro rozpočet na rok 2023 – oddíl III
(2021/2226(BUI))

Zpravodaj: Vlad Gheorghe

PA_NonLeg

NÁVRHY

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

- A. vzhledem k tomu, že dopravní odvětví EU má zásadní význam pro hospodářský, sociální a environmentální rozvoj Unie, pro její udržitelnost a pro zajištění územní dostupnosti a propojenosti všech jejích regionů, zejména s ohledem na okrajové, venkovské, horské, ostrovní a nejvzdálenější regiony a jiné znevýhodněné zeměpisné oblasti;
- B. vzhledem k tomu, že pro dosažení klimatické neutrality do roku 2050 a splnění průběžných cílů stanovených v evropském právním rámci pro klima bude velmi důležité zajistit, aby doprava byla udržitelná; vzhledem k tomu, že k urychlení přechodu na udržitelnou a inteligentní mobilitu v souladu s cíli Zelené dohody pro Evropu jsou zapotřebí dostatečné a vhodně zacílené investice;
- C. vzhledem k tomu, že Unie musí zajistit, aby se udržitelná doprava stala realitou a zároveň aby fungoval vnitřní trh a EU byla konkurenceschopná ve srovnání s celým světem; vzhledem k tomu, že odvětví dopravy je jedním z největších zaměstnavatelů v Evropě a že výzvy, kterým čelí, je třeba řešit způsobem, který podpoří tvorbu dobře ohodnocených pracovních míst, zajistí, aby ke každému bylo přistupováno férově a nikdo nezůstal opomenut, a zlepšit pracovní podmínky a bezpečnost pracovníků v dopravě; zdůrazňuje, že je třeba více usilovat o zvýšení atraktivity práce v dopravě;
- D. vzhledem k tomu, že cestovní ruch, jenž přímo či nepřímo zaměstnává zhruba 27 milionů osob, je pro hospodářství EU velmi důležitým odvětvím, které čtvrtým největším vývozním odvětvím Unie a hraje důležitou úlohu pro unijní ekonomiku, konkurenceschopnost EU, zaměstnanost a sociální wellbeing; vzhledem k tomu, že je nutné rychle a trvale přejít k udržitelnějším a kvalitnějším modelům cestovního ruchu, které by měly méně sezónní charakter; vzhledem k tomu, že mezi podniky v tomto odvětví je velké množství malých a středních podniků (MSP) a rodinných podniků, pro které je obtížné získávat bankovní úvěry a vstupovat na finanční trhy;
- E. vzhledem k tomu, že hospodářská činnost a sociální soudržnost mnoha unijních regionů ve velké míře závisí na cestovním ruchu a že tyto regiony proto byly velmi těžce postiženy pandemií COVID-19;
- F. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy a cestovního ruchu patří k odvětvím, které byly současnou koronavirovou krizí zasaženy nejcitelněji; vzhledem k tomu, že se ukázalo, že doprava má zásadní význam pro zajištění nepřetržitého toku zboží a pro distribuci očkovacích látek proti COVID-19 do všech částí EU;
- 1. vítá, že Komise v červenci 2021 přijala balíček „Fit for 55“ a že budou zahájena jednání, která pomohou uskutečnit strategii udržitelné a inteligentní mobility a zajistit spravedlivý přechod, který nás přiblíží splnění cílů klimatické neutrality do roku 2050; opakuje, že je zapotřebí dostatečné financování pro stěžejní projekty, cíle a iniciativy strategie, zejména pokud jde o snižování emisí uhlíku a dalších negativních externalit, výrobu a zavádění udržitelných alternativních paliv a budování dobýjecích a plnicích

stanic, podporu propojené, interoperabilní a automatizované multimodální mobility a vyšší bezpečnost dopravy; opakuje, že odpovídající financování dopravních projektů přispěje k oživení odvětví dopravy a k urychlení přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě;

2. opakuje, že digitální a zelená transformace by měla být spravedlivá, inkluzivní a nediskriminační, neboť musí být zajištěno, aby se pracovníci, firmy a malé a střední podniky v odvětví dopravy a cestovního ruchu mohli této transformaci přizpůsobit, transformace musí podpořit nejvíce postižené regiony a komunity prostřednictvím spolupráce s místními orgány a sdílení osvědčených postupů a musí zajistit pokrytí potřeb mobility těch nejzranitelnějších osob; považuje za důležité, aby byly na tento adaptační proces vyčleněny náležité prostředky, které by měly rovněž směřovat do vzdělávání pracovníků v tomto odvětví, které jim pomůže získávat nové znalosti a dovednosti odpovídající potřebám pracovního trhu pro zlepšení jejich pracovních vyhlídek; zdůrazňuje, že to pomůže zvýšit atraktivitu odvětví dopravy, řešit problém stárnutí a nedostatku pracovní síly a zvýšit zastoupení žen v tomto odvětví; poukazuje na to, že ženy je třeba začleňovat do různých oblastí dopravního odvětví, a to jako pracovní síly, tak i v manažerských rolích;
3. opakuje, že Nástroj pro propojení Evropy hraje klíčovou roli při podpoře budování a včasné dokončení vysoce výkonné transevropské dopravní sítě (TEN-T), která bude udržitelná, bezpečná, multimodální, interoperabilní a propojená napříč infrastrukturou v oblastech dopravy, energetiky a digitálních služeb; opakuje, že odpovídající financování dopravních projektů, zejména projektů přispívajících k dosažení cíle vynakládat v rámci Nástroje pro propojení Evropy 60 % výdajů na oblast klimatu, a v souladu s prioritami Zelené dohody pro Evropu, přispěje k oživení odvětví a k urychlení přechodu k udržitelné a inteligentní mobilitě; vyjadřuje v tomto ohledu politování nad tím, že v porovnání s rokem 2021 a předchozím víceletým finančním rámcem byly prostředky na závazky určené na dopravu v rámci Nástroje pro propojení Evropy v roce 2022 sníženy; připomíná, že je důležité podávat návrhy projektů, které by konkrétním způsobem pomáhaly nejvzdálenějším regionům provádět digitální a ekologickou transformaci;
4. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily jasně definovaný a komplementární způsob využívání dostupných fondů (Nástroj pro propojení Evropy, Nástroj pro oživení a odolnost, Evropský fond pro regionální rozvoj, Fond soudržnosti, InvestEU) s cílem maximalizovat jejich účinek na oživení a zároveň zajistit odpovídající dlouhodobé financování projektů EU a rychlou realizaci TEN-T;
5. vítá návrh Komise na revizi programu TEN-T, jejímž cílem je připravit síť TEN-T na budoucnost a lépe sladit její rozvoj s dokončením jednotného trhu, vytvoření jednotného dopravního prostoru, cíli Zelené dohody pro Evropu a klimatickými cíli právního rámce EU pro klima;
6. vyzývá Komisi, aby při přípravě nové legislativy týkající se dekarbonizace všech druhů dopravy prováděla nezbytná posouzení dopadů a analýzu nákladů a přínosů, včetně posouzení z hlediska životního cyklu; zdůrazňuje, že úsilí o dekarbonizaci by nemělo vést k výraznému zvyšování dopravních nákladů pro cestující;

7. vyzývá Komisi, aby urychleně předložila multimodální balíček, který zajistí integrovaný přístup k dopravním politikám;
8. konstatuje, že mírné navýšení příspěvku Fondu soudržnosti na Nástroj pro propojení Evropy ve prospěch dopravy v roce 2022 není postačující na to, aby vykompenzovalo jeho snížení v roce 2021; požaduje, aby byl tento příspěvek dále navýšen v rozpočtu na rok 2023 tak, aby odpovídal klíčové roli, kterou hraje politika EU v oblasti dopravy a cestovního ruchu při zvyšování územní, sociální a ekonomické soudržnosti; požaduje jasný harmonogram dalších opatření k dosažení úplného dokončení TEN-T v dohodnutých lhůtách v zájmu usnadnění přeshraničních propojení, podpory hospodářského růstu a sociální a územní soudržnosti v Evropě, zvýšení bezpečnosti dopravy a vytváření pracovních příležitostí;
9. konstatuje, že navzdory tomu, že při jednáních o VFR došlo k drastickému snížení nároků na vojenskou mobilitu, byl rozpočet na vojenskou mobilitu v roce 2022 mírně navýšen v souvislosti s adaptací některých částí TEN-T na duální užití dopravní infrastruktury s cílem zlepšit civilní i vojenskou mobilitu;
10. vítá navýšení finančních prostředků na program InvestEU v roce 2022 oproti roku 2021 vzhledem k tomu, že tento program hraje důležitou roli při podpoře udržitelné a bezpečné infrastruktury; zdůrazňuje však, že toto navýšení bylo nezbytné, aby vykompenzovalo značné snížení prostředků v roce 2021, a žádá, aby byl tento program v roce 2023 řádně financován;
11. vyzývá k rozsáhlejšímu výzkumu a investicím v oblasti inovací a digitalizace, aby bylo možné podpořit zavádění inovativních dopravních řešení a přechod na jiné druhy dopravy a využívat možnosti nízkoemisní mobility a alternativní paliva;
12. poukazuje na to, že při financování EU v odvětví dopravy je důležitá transparentnost; připomíná, že veřejné investice do infrastruktury jsou obzvláště náchylné k podvodům; zdůrazňuje, že u rozsáhlých projektů dopravní infrastruktury financovaných Unii je důležité zaručit transparentní soutěžní řízení; domnívá se, že je nezbytné zavést odpovídající kontrolní mechanismy, pokud jde o kvalitu materiálů a stavebních postupů, aby nedocházelo k ohrožení bezpečnosti;
13. pozitivně vnímá úlohu Nástroje pro oživení a odolnost a příslušných vnitrostátních plánů při podpoře oživení v odvětví dopravy a cestovního ruchu a vyslovuje současně podporu unijním prioritám ekologické a digitální transformace; vyzývá Komisi, aby podpořila členské státy při provádění příslušných projektů, a to i odbornými zkušenostmi a technickou pomocí, a to se zvláštním zaměřením na přeshraniční projekty; vyzývá Komisi a členské státy, aby dbaly na to, aby do odvětví cestovního ruchu směřoval odpovídající podíl pomoci poskytované z Nástroje pro oživení a odolnost;
14. domnívá se, že dodržování zásady „významně nepoškozovat“ by mělo být zakotveno ve všech právních předpisech týkajících se financování v oblasti dopravy;
15. žádá Komisi, aby přijala veškerá nezbytná opatření a uvolnila dostatečné finanční prostředky na zvýšení dopravní bezpečnosti, zejména díky zlepšení údržby infrastruktury se zvláštním důrazem na potřeby zranitelných účastníků silničního

provozu, vybudování bezpečných parkovišť u dálnic i mimo ně, lepšímu začlenění bezpečnosti silničního provozu do pokynů pro plány udržitelné městské mobility a vydávání doporučení ohledně bezpečnosti silničního provozu v rezidenčních oblastech; vyzývá Komisi, aby pravidelně posuzovala pokrok členských států v tomto ohledu a na žádost příslušných orgánů poskytovala technickou pomoc;

16. zdůrazňuje, že členské státy by měly usnadnit dodatečné investice do projektů v oblasti infrastruktury a výstavby bezpečných parkovišť, mimo jiné snížením byrokratické zátěže a poskytnutím času potřebného pro administrativní postupy;
17. bere na vědomí možnosti financování, které je možné využívat v ekosystému cestovního ruchu (MSP, mikropodniky, pracovníci) a všímá si zvýšení podpory pro MSP v rozpočtu na rok 2022; opakuje však znovu svou naléhavou žádost o vytvoření zvláštního programu EU pro udržitelný cestovní ruch a zřízení samostatné rozpočtové položky, jak by odpovídalo významu a potřebám tohoto odvětví; připomíná žádost Evropského parlamentu o zřízení Evropské agentury pro cestovní ruch;
18. vyzývá proto Komisi, aby přijala veškerá nezbytná opatření a uvolnila z rozpočtu na rok 2023 dostatečné finanční prostředky na rychlé vypracování plánu pro udržitelný cestovní ruch; zdůrazňuje, že diverzifikace nabídky a prohloubení spolupráce může přispět k přilákání širší škály turistů a ke zvýšení podílu na trhu a zároveň snížit klimatickou a environmentální stopu tohoto odvětví; zdůrazňuje přitažlivost produktů a služeb panevropského cestovního ruchu, jako jsou nadnárodní trasy; vyzývá k poskytnutí další podpory na digitální transformaci jakožto stavební kámen odolného odvětví cestovního ruchu a hospodářství EU;
19. konstatuje, že navzdory tomu, že Komise zintenzivnila úsilí o usnadnění přístupu odvětví cestovního ruchu k unijnímu financování, se podniky při získávání finančních prostředků EU stále potýkají s vážnými obtížemi; znovu vyzývá Komisi, aby na úrovni EU vytvořila mechanismus pro sledování podpory poskytované mikropodnikům a MSP s cílem napomoci jejich modernizaci a provádění inovativních a udržitelných projektů a zároveň zajistit transparentnost a odpovědnost a zjednodušit administrativní postupy;
20. konstatuje, že udržitelný cestovní ruch by měl zohledňovat současné i budoucí hospodářské, sociální a environmentální dopady a řešit potřeby turistů, podniků, životního prostředí a místních komunit; zdůrazňuje, že je třeba vytvářet udržitelná a flexibilní řešení multimodální dopravy a vyvíjet programy pro zachování přírodního dědictví a biologické rozmanitosti, které budou respektovat sociálně kulturní autentičnost hostitelských komunit, zajišťovat udržitelnost a představovat společenský a hospodářský přínos pro všechny zúčastněné strany, jako jsou místní a přitom kvalitní a trvalé pracovní příležitosti v rámci tohoto odvětví;
21. požaduje, aby financování evropských dopravních agentur a společných podniků odpovídalo úrovni jejich odpovědnosti; zdůrazňuje zejména, že je třeba navýšit rozpočet Agentury EU pro železnice, aby měla nezbytné prostředky na to, aby jednala jako efektivní orgán, především s ohledem na provádění čtvrtého železničního balíčku, a poskytnout další podporu cílům dokončení sítě TEN-T, zejména evropskému systému řízení železničního provozu a přeshraničních úseků; navíc připomíná roli Agentury EU pro železnice v rámci snah o dosažení trvalého přechodu od silniční k železniční

dopravě spolu se společným podnikem Shift2Rail;

22. oceňuje pokyny pro odvětví letectví, které Agentura EU pro bezpečnost letectví (EASA) vydávala po celou dobu krize COVID-19, a vyzývá k tomu, aby byla agentuře přidělena správná výše zdrojů s ohledem na její povinnosti; chválí skutečnost, že společné podniky pro výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) a Clean Sky 2 si dokázaly navzdory okolnostem udržet své ambice;
23. opakuje, že agentura EASA, která je klasifikována jako agentura „strategických evropských investic“, byla v roce 2018 pověřena plněním významných nových úkolů v oblasti kybernetické bezpečnosti letectví, bezpilotních letounů a městské letecké mobility, ochrany životního prostředí, výzkumu a vývoje a mezinárodní spolupráce; požaduje proto, aby agentura dostala odpovídající rozpočet; poukazuje na to, že agentura EASA má důležitou úlohu při plnění Zelené dohody díky svému úsilí o snižování dopadu letecké dopravy na životní prostředí, mimo jiné prostřednictvím vývoje nových norem pro emise CO₂, monitorování prevence environmentálních podvodů, koncepce unijního programu Ecolabel a posuzování ekologických vlivů v rámci životního cyklu, snižování vlivů letectví nesouvisejících s emisemi CO₂ a podpory používání leteckých paliv s řádnou certifikací udržitelnosti, jakož i ekologické obnovy leteckých flotil jednotlivých leteckých společností;
24. připomíná úlohu, kterou by mohla hrát Evropská agentura pro námořní bezpečnost s lepšími zdroji při podpoře členských států při zmírňování environmentálních rizik spojených s lodní dopravou, zejména emisí skleníkových plynů a těžkého znečištění moří, zlepšování udržitelnosti námořního odvětví a přispívání k celkové účinnosti námořní dopravy s cílem usnadnit vytvoření evropského prostoru námořní dopravy bez překážek;
25. vítá vytvoření společných podniků pro čisté letectví, evropské železnice a SESAR 3 a rovněž partnerství pro čistý vodík; požaduje, aby tyto iniciativy byly řádně financovány, aby mohly plnit svou roli při podpoře inovací a výzkumu a zlepšování výkonnosti, bezpečnosti a udržitelnosti dopravního odvětví; poukazuje na to, že programy financování EU, jako je program Horizont Evropa, by mohly hrát klíčovou úlohu při podpoře partnerství s členskými státy, soukromým sektorem, nadacemi a dalšími zúčastněnými stranami; vítá proto navýšení rozpočtu výzkumného programu Horizont Evropa v roce 2022 a vyzývá Komisi, aby vysokou úroveň financování zachovala i v roce 2023;
26. opakuje, že je třeba uvažovat o způsobech, jak podporovat udržitelné druhy dopravy, a to i prostřednictvím rozpočtových pobídek, přičemž je třeba zohlednit příklad iniciativy Evropského roku železnice 2021; žádá Komisi, aby podporovala součinnost mezi Evropským rokem mládeže 2022 a iniciativou DiscoverEU s cílem podpořit udržitelnou a inteligentní mobilitu mladých lidí.

INFORMACE O PŘIJETÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	7.2.2022
Výsledek konečného hlasování	+ : 38 - : 1 0 : 6
Členové přítomní při konečném hlasování	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Sara Cerdas, Clare Daly, Roman Haider, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Marianne Vind

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

38	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Sara Cerdas, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Andreas Schieder, István Ujhelyi, Marianne Vind
The Left	Clare Daly, Elena Kountoura
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Tilly Metz, Jutta Paulus

1	-
ECR	Peter Lundgren

6	0
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier
The Left	Kateřina Konečná

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se