



2022/2046(INI)

11.10.2022

STANOVISKO

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre rozpočet

k zvýšeniu viacročného finančného rámca na roky 2021 – 2027: odolný
rozpočet EÚ pripravený na nové výzvy
(2022/2046(INI))

Spravodajkyňa výboru požiadaneho o stanovisko: Isabel García Muñoz

PA_NonLeg

NÁVRHY

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

- A. keďže nadčasové odvetvie dopravy EÚ má zásadný význam pre prepojenie a konkurencieschopnosť EÚ a pre posilnenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti;
- B. keďže nedávne krízy, najmä nevyprovokovaná, neodôvodnená a nezákonná ruská útočná vojna proti Ukrajine, predstavujú vážne výzvy pre odvetvie dopravy EÚ, jeho podniky a pracovníkov, najmä narušenia dodávateľského reťazca ovplyvňujúce logistiku potravinových výrobkov a iného základného tovaru, ako aj vysokú mieru inflácie vyplývajúcu z rôznych faktorov vrátane rastúcich cien palív a energií; keďže tieto výzvy si vyžadujú koordinovanú reakciu na úrovni EÚ podporenú primeranými rozpočtovými prostriedkami;
- C. keďže rastúce náklady na palivá a energiu v odvetviach dopravy a cestovného ruchu v EÚ majú priamy vplyv na ceny konečného tovaru a služieb, ako aj na obnovu týchto odvetví po pandémie; keďže vyššie ceny dopravy a energie ovplyvňujú všetkých občanov, najmä domácnosti s nízkymi príjmami, čo zvyšuje riziko dopravnej chudoby; keďže okrem toho by neočakávané zvýšenie nákladov v dôsledku vysokej miery inflácie mohlo obmedzovať finančnú stabilitu projektov dopravnej infraštruktúry;
- D. keďže členské štáty a Komisia by mali ďalej vyvíjať a koordinovať úsilie na vnútroštátnej úrovni a na úrovni EÚ s cieľom zmierniť nárast cien energie a palív;
- E. keďže súčasný viacročný finančný rámec (VFR) odráža priority Únie v čase jeho prijatia v roku 2020; keďže Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti bol navrhnutý s cieľom pomôcť EÚ, aby vyšla z pandémie COVID-19 silnejšia a odolnejšia; keďže nové ciele a požiadavky dopravnej politiky vyplývajúce zo zelenej a digitálnej transformácie plánovanej najmä v Európskej zelenej dohode a stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a z nového geopolitického kontextu by mali byť sprevádzané novými finančnými prostriedkami a nemali by byť na úkor iných programov a priorít Únie;
- F. keďže v čoraz zložitejšom geopolitickom kontexte sa strategická autonómia stala hlavnou politickou prioritou EÚ a odvetvia dopravy, najmä pokiaľ ide o potrebu zabezpečiť hodnotové reťazce EÚ pre polovodiče a kritické suroviny, ako sú prvky vzácnych zemín;
- 1. víta iniciatívy Komisie na vytvorenie koridorov solidarity medzi EÚ a Ukrajinou a na vypracovanie pohotovostného plánu v záujme posilnenia odvetvia dopravy EÚ; vyzýva Komisiu, aby urýchlene vykonala hospodárske a sociálne hodnotenie dôsledkov vojny na všetky druhy dopravy na trhu EÚ a aby v prípade potreby urýchlene ponúkla podporu prostredníctvom ďalších legislatívnych a/alebo finančných opatrení v rámci VFR na zmiernenie negatívnych účinkov vojny a na zabezpečenie toho, aby odvetvie dopravy EÚ dobre fungovalo a aby v ňom boli rovnaké podmienky a spravodlivá

konkurencia; nabáda Komisiu, aby v tejto súvislosti v plnej miere a spravodlivo využívala rozpočtovú flexibilitu, vychádzajúc zo skúseností z nástroja núdzovej podpory počas krízy spôsobenej ochorením COVID-19;

2. vyzýva Komisiu, aby pokračovala v hľadaní spôsobov, ako podporiť prepravu osôb alebo akéhokoľvek tovaru z/do Ukrajiny a jej susedných krajín EÚ ako humanitárnej pomoci, a aby vzhľadom na výnimočné okolnosti udelila dočasné výnimky a úľavy, pokiaľ ide o cestné mýto, poplatky za infraštruktúru, prístup počas víkendov, zdaňovanie atď.;
3. víta nedávne dohody o doprave podpísané s Ukrajinou a Moldavskom a zdôrazňuje význam presunu dôležitého vývozného tovaru z námorných trás, ktoré v súčasnosti nie sú k dispozícii z dôvodu vojny na Ukrajine, a zvýšeného využívania námorných prístavov EÚ; vyzýva Komisiu, aby vyčlenila osobitné finančné prostriedky na posilnenie železničných a vodných spojení medzi EÚ a Ukrajinou, najmä na obnovu predtým opustených železničných a vodných spojení medzi Ukrajinou a Rumunskom, a aby zvýšila presúvaciu a prekládkovú kapacitu vozňov na ukrajinskej hranici;
4. vyzýva Komisiu, aby vyhodnotila a predložila stratégiu na podporu leteckých spoločností a letísk EÚ a ich pracovnej sily, ktoré vážne zasiahla pandémia COVID-19 a teraz vojna na Ukrajine, a aby preskúmala ďalšie finančné nástroje v rámci VFR; zdôrazňuje potrebu zabezpečiť rovnaké podmienky a spravodlivú hospodársku súťaž medzi leteckými spoločnosťami;
5. víta úlohu Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti a súvisiacich národných plánov obnovy a odolnosti pri stimulovaní obnovy v odvetviach dopravy a cestovného ruchu a zároveň pri presadzovaní priorít Únie v oblasti zelenej a digitálnej transformácie; konštatuje, že podľa hodnotiacej tabuľky Komisie v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti výdavky na udržateľnú mobilitu v 22 národných plánoch obnovy a odolnosti predstavujú 15,7 % celkových výdavkov a boli vyčlenené najmä na podporu železničnej infraštruktúry, mobility mestskej dopravy, zavádzania nabíjacej infraštruktúry a obstarávania ekologických vozidiel; vyjadruje však poľutovanie nad výraznými rozdielmi medzi jednotlivými štátmi v podiele výdavkov na „udržateľnú mobilitu“, ktoré sa pohybujú od 2,0 % do 32,7 % národných plánov obnovy a odolnosti, a nad neuspokojivým signálom, ktorý to vysiela, pokiaľ ide o investície do infraštruktúry a dokončenie transeurópskej dopravnej siete (TEN-T); nabáda členské štáty, aby sa zaviazali k príslušným projektom a plne využívali dostupné nástroje financovania s cieľom riešiť úzke miesta, chýbajúce prepojenia a cezhraničné úseky a podporovali alternatívne palivá a digitalizáciu dopravy;
6. opakuje svoju výzvu na zvýšenie financovania dopravnej infraštruktúry prostredníctvom finančných prostriedkov EÚ, najmä z Nástroja na prepájanie Európy (NPE), vzhľadom na rastúce potreby odvetvia dopravy a nový geopolitický kontext; požaduje potrebnú úpravu VFR na roky 2021 – 2027 prostredníctvom jeho nadchádzajúcej revízie a na tento účel navrhuje mobilizáciu nevyužitých finančných prostriedkov v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti; v tejto súvislosti pripomína, že základná sieť transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) sa má dokončiť do roku 2030, a zdôrazňuje, že Komisia má okrem toho v úmysle využiť NPE na podporu projektov interoperability a prepojenosti, ktoré spájajú dopravnú sieť Únie s dopravnou sieťou

Ukrajiny; nalieha preto na zvýšenie súčasného rozpočtu NPE na obdobie 2021 – 2027 a ďalej vyzýva Komisiu, aby naplánovala ambiciózný program nadväzujúci na NPE II pre VFR na obdobie po roku 2027 s posilneným financovaním;

7. zdôrazňuje, že NPE je kľúčovým faktorom umožňujúcim dosiahnutie cieľov politiky TEN-T; poukazuje na to, že investičné potreby v rámci TEN-T sa odhadujú na 500 miliárd EUR na dokončenie základnej siete do roku 2030 a 1 500 miliárd EUR na celú sieť do roku 2050 a že opatrenia zavedené revíziou nariadenia č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj siete TEN-T¹ by mohli priniesť dodatočné investičné potreby, čo by predstavovalo nárast priemerných ročných investícií približne o 30 %; zdôrazňuje, že Európska výkonná agentúra pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie (CINEA) zohráva kľúčovú úlohu pri vykonávaní NPE prostredníctvom priameho a centralizovaného hospodárenia, a preto požaduje zvýšenie rozpočtu tejto agentúry;
8. zdôrazňuje strategickú hodnotu TEN-T a NPE pre plnenie nových cieľov, pokiaľ ide o stratégiu EÚ pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a rýchle a rozsiahle zavádzanie infraštruktúr pre alternatívne palivá v celej Únii; opakuje, že je potrebné uprednostniť investície do udržateľných a inteligentných druhov dopravy a zároveň podporovať prechod na iné druhy dopravy na všetkých úrovniach, pokiaľ ide o osobnú aj nákladnú dopravu; zdôrazňuje najmä význam elektrifikácie železničnej siete TEN-T a dokončenia zavádzania Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a chýbajúcich cezhraničných prepojení, ako aj vykonávania technických špecifikácií interoperability;
9. odporúča ďalšie posilnenie synergií medzi NPE a inými programami, ako sú Horizont Európa, InvestEU, RePowerEU a európske štrukturálne a investičné fondy, pri súčasnom plnení príslušných cieľov v oblasti výdavkov týkajúcich sa klímy s cieľom podporiť konkurencieschopnosť odvetvia dopravy posilnením inovácií a výskumu v oblasti udržateľnosti, výkonnosti a bezpečnosti dopravy; okrem toho odporúča, aby sa ďalej optimalizovalo využívanie nástrojov kombinovaného financovania s cieľom prilákať súkromné investície do dopravnej infraštruktúry;
10. vyjadruje poľutovanie nad tým, že časť NPE pre dopravu určená na vojenskú mobilitu predstavuje vo VFR na roky 2021 – 2027 len 1,69 miliardy EUR; vyzýva na výrazné a rýchle zvýšenie finančných prostriedkov na vojenskú mobilitu vyčlenených ako dodatočné finančné prostriedky pre NPE s cieľom podporiť investície do prispôsobenia siete TEN-T dvojakému civilnému a obrannému využívaniu vzhľadom na nový geopolitický kontext;
11. zdôrazňuje potrebu posúdiť aspekty vojenskej mobility z hľadiska financovania, kontroly vlastníctva a rozvoja infraštruktúry s dvojakým použitím so strategickou úlohou s cieľom zabezpečiť optimálnu cezhraničnú spoluprácu a mobilitu v rámci Únie a zaistiť bezpečnosť EÚ a jej občanov;
12. zdôrazňuje význam siete TEN-T pre silnejšiu prepojenosť so strategickými partnermi v krajinách mimo EÚ; ďalej zdôrazňuje, že sieť TEN-T by mala riešiť posilnenie cezhraničných prepojení s východným susedstvom, t. j. so západným Balkánom, s Moldavskom, Gruzínskom a Ukrajinou; v tejto súvislosti berie na vedomie zmenený návrh na revíziu nariadenia o TEN-T, ktorý Komisia prijala 27. júla 2022

¹ Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.

(COM(2022)0384); žiada Komisiu, aby navrhla dopravné spoločenstvo EÚ – východná Európa alebo dopravné spoločenstvo Východného partnerstva, ktoré by mohlo byť čiastočne vytvorené podľa vzoru Dopravného spoločenstva na západnom Balkáne;

13. opakuje, že financovanie európskych dopravných agentúr a spoločných podnikov by malo zodpovedať ich zvýšenej miere zodpovednosti vyplývajúcej zo zelenej a digitálnej transformácie plánovanej najmä v Európskej zelenej dohode a stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu; vyjadruje poľutovanie najmä nad znížením finančných prostriedkov EÚ, ktoré má Európska železničná agentúra (ERA) k dispozícii v čase, keď sú hlavnými politickými prioritami prechod na železničnú dopravu a normalizácia a harmonizácia rôznych železničných systémov v celej EÚ, ako aj zavádzanie ERTMS; naliehavo preto žiada, aby sa v nadchádzajúcich rokoch agentúre ERA poskytli primerané zdroje a dotácie s cieľom umožniť vykonávanie štvrtého železničného balíka a pokrok smerom k vytvoreniu jednotného európskeho železničného priestoru;
14. poukazuje na to, že v súčasnom geopolitickom kontexte by sa dosiahnutie cieľov Európskej zelenej dohody malo riešiť spolu so znížením energetickej závislosti EÚ, ktorá má pre odvetvie dopravy zásadný význam; víta iniciatívu Komisie týkajúcu sa plánu RePowerEU a vyzýva Komisiu, aby urýchlene prijala ďalšie opatrenia na riešenie rastúcich nákladov na dopravu a energiu; okrem toho zdôrazňuje potrebu posilniť energetické prepojenia medzi členskými štátmi, najmä medzi Pyrenejským polostrovom a zvyškom Európy, a zodpovedajúce zdroje, ako aj diverzifikovať dodávky energie na vnútornom trhu;
15. zdôrazňuje naliehavú potrebu výrazne zvýšiť domácu výrobu, dodávky a skladovanie palív/energie z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív/energie v Únii a ďalej zvyšovať diverzifikáciu dodávok energie v EÚ, v krátkodobom horizonte najmä prostredníctvom dovozu alternatívnych palív, a to aj cez prístavné terminály EÚ pre skvapalnený zemný plyn ako prechodné palivo, pričom je potrebné starostlivo predchádzať vplyvom odkázanosti na určitého dodávateľa a vytváraniu uviaznutých aktív, v súlade s cieľmi EÚ v oblasti klímy; poukazuje na potrebu plne využiť potenciál obnoviteľného vodíka; v tejto súvislosti ďalej zdôrazňuje význam podpory synergií a komplementárnosti medzi TEN-T a transeurópskymi energetickými sieťami (TEN-E);
16. zdôrazňuje, že prechod na inteligentný a udržateľný systém mobility musí byť spravodlivý a inkluzívny, musí zaisťovať geografické pokrytie všetkých regiónov a vyžaduje si zmiernenie rizika energetickej a dopravnej chudoby a ochranu najzraniteľnejších osôb vrátane osôb so zdravotným postihnutím; domnieva sa, že na zabezpečenie úspešnej transformácie je nevyhnutné investovať do zvyšovania úrovne zručností a rekvalifikácie pracovníkov a podporovať najviac zasiahnuté priemyselné hodnotové reťazce EÚ, ako je automobilový priemysel; v záujme dosiahnutia tohto cieľa preto trvá na využívaní cielených sprievodných opatrení a finančných nástrojov v rámci balíka Fit for 55 v koordinácii s plánmi členských štátov; víta vytvorenie Sociálno-klimatického fondu ako základného prvku na zmiernenie vplyvu transformácie na náklady;
17. poukazuje na to, že digitalizácia a inovácie pre všetky druhy dopravy sú mimoriadne dôležité; vyzýva preto Komisiu, aby predložila investičný program pre digitálnu infraštruktúru, inteligentné dopravné systémy, inovácie a odbornú prípravu pracovnej

sily; domnieva sa, že osobitná pozornosť by sa mala venovať autonómnemu riadeniu vozidiel; naliehavo vyzýva Komisiu, aby poskytla konkrétne usmernenia o tom, ako možno využívať umelú inteligenciu na posilnenie dopravných spojení, ako aj na zvýšenie informovanosti o kybernetických rizikách a budovanie pripravenosti v odvetví dopravy;

18. vyjadruje poľutovanie nad roztrieštenosťou možností financovania cestovného ruchu v súčasnom VFR; zdôrazňuje, že toto hospodársky dôležité odvetvie, v ktorom prevládajú hlavne malé a stredné podniky, má ťažkosti s prekonaním účinkov pandémie COVID-19 a krízy spôsobenej súčasnou vojnou; opakuje, že je naliehavo potrebné vytvoriť osobitný program EÚ pre udržateľný cestovný ruch a zaviesť osobitný rozpočtový riadok na riešenie potrieb tohto odvetvia; trvá na svojej žiadosti o vytvorenie európskeho krízového mechanizmu pre odvetvie cestovného ruchu EÚ a európskej agentúry pre cestovný ruch, najmä s cieľom zachovať postavenie Európy ako poprednej destinácie a koordinovať oživenie odvetvia cestovného ruchu EÚ; žiada Komisiu, aby vytvorila osobitné výzvy a opatrenia pre ekosystém cestovného ruchu v rámci súčasných programov financovania vo VFR na roky 2021 – 2027; okrem toho vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili, že odvetvie cestovného ruchu dostane primeraný podiel pomoci v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti a súvisiacich národných plánov;
19. vyzýva Komisiu, aby podrobnejšie objasnila iniciatívu Global Gateway s cieľom podporiť spoločné investície do infraštruktúry;
20. na základe uvedenej analýzy je presvedčený, že skutočné preskúmanie súčasného VFR je nevyhnutné, ak má Únia účinne čeliť súčasným geopolitickým a sociálno-ekonomickým výzvam a zároveň plniť svoj program dekarbonizácie a podporovať územnú súdržnosť a solidaritu; zdôrazňuje, že je potrebné, aby bol VFR vybavený potrebnými novými zdrojmi a finančnými nástrojmi.

INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

Dátum prijatia	10.10.2022
Výsledok záverečného hlasovania	+: 27 -: 0 0: 2
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Tom Berendsen, Ignazio Corrao, Angel Dzhambazki, Andreas Schieder
Náhradníci (čl. 209 ods. 7) prítomní na záverečnom hlasovaní	Mazaly Aguilar, Simone Schmiedtbauer, Ralf Seekatz, Ivan Štefanec, Elena Yoncheva

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

27	+
ECR	Mazaly Aguilar, Angel Dzhambazki
NI	Mario Furore
PPE	Tom Berendsen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Simone Schmiedtbauer, Ralf Seekatz, Ivan Štefanec, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Andreas Schieder, Elena Yoncheva
VERTS/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli

0	-

2	0
ECR	Peter Lundgren
ID	Philippe Olivier

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania