Evropský parlament
2019-2024

Výbor pro dopravu a cestovní ruch
předsedkyně

25.3.2020

Pan Johan Van Overtveldt
předseda
Rozpočtový výbor
BRUSEL

Věc: Stanovisko k obecným pokynům pro přípravu rozpočtu na rok 2021 – oddíl III (2019/2213(BUD))

Vážený pane předsedo,

Výbor pro dopravu a cestovní ruch byl v rámci daného postupu pověřen, aby Vašemu výboru předložil stanovisko. Výbor se na své schůzi dne 23. března 2020 rozhodl předat toto stanovisko ve formě dopisu.

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

S pozdravem

((podpis)**)** Karima Delli

NÁVRHY

1. žádá ambiciózní rozpočet pro odvětví dopravy EU, který zohlední nové výzvy a příležitosti a stávající politické priority politiky EU v oblasti dopravy a cestovního ruchu;

2. zdůrazňuje, že dopravní politika EU má zásadní význam pro udržitelný hospodářský, sociální a environmentální rozvoj Evropy a pro zajištění územní dostupnosti a propojení všech regionů EU; důrazně proto požaduje, aby byly na dopravní politiku EU vyčleněny odpovídající a dostatečné finanční prostředky, aby mohla rozvíjet udržitelné formy dopravy a zaručit růst, pracovní místa a konkurenceschopnost v Evropě, a to i v nejvzdálenějších, ostrovních nebo znevýhodněných zeměpisných oblastech; poukazuje na význam dalších investic do výzkumu a inovací a do sociální a územní soudržnosti, mají-li být vyřešeny environmentální výzvy a má-li se zvýšit a sladit přeshraniční a meziregionální propojení;

3. zdůrazňuje, že rozpočet na rok 2021 by měl odrážet priority, které Parlament stanovil ve svém usnesení ze dne 14. listopadu 2018 o víceletém finančním rámci (VFR), a že musí zajistit potřebné finanční prostředky jak na projekty zahájené v rámci stávajícího VFR, tak na nové projekty vycházející z VFR na období 2021–2027; znovu proto poukazuje na to, že je důležité vypracovat pohotovostní plán, který by měl ochránit příjemce a zajistit kontinuální realizaci projektů v případě, že by stávající VFR musel být prodloužen na období po roce 2020;

4. je přesvědčen o tom, že financování dopravy v EU musí být sladěno s regulačními požadavky Zelené dohody a že by měl být zaručen úplný soulad s Pařížskou dohodou; zdůrazňuje tudíž zásadní význam velkorysého financování a efektivního využívání prostředků zaměřeného na výsledky v rámci dopravního portfolia programu Horizont 2020 a programů a společných podniků, které plní tyto cíle; vyzdvihuje význam projektů a programů v oblasti dekarbonizace, digitalizace a spravedlivé transformace;

Význam dopravy pro dosažení cílů Zelené dohody

5. opakuje, že doprava musí přispět k dosažení klimatické neutrality do roku 2050, což bude vyžadovat obrovské investice, a že tento cíl nesmí poškodit celkovou konkurenceschopnost evropského průmyslu na světovém trhu;

6. zdůrazňuje proto, že dostatečné financování dopravních projektů bude mít zásadní význam pro urychlení přechodu na udržitelnou, bezpečnou, inteligentní, interoperabilní a cenově dostupnou mobilitu pomocí opatření založených na nových technologiích, která podpoří multimodální dopravu, rozvoj automatizované a propojené multimodální mobility, zvýšení produkce a zavádění udržitelných alternativních paliv i dobíjecích stanic;

7. poukazuje na to, že je důležité, aby Zelenou dohodu doprovázela spravedlivá, inkluzivní a nediskriminační transformace, aby se dopravní podniky, MSP a

pracovníci v tomto odvětví mohli nové situaci přizpůsobit a aby byly podpořeny nejvíce zasažené regiony a obce; považuje za důležité, aby byly na tento proces vyčleněny příslušné prostředky, včetně pobídek pro udržitelné investice, a aby byli pracovníci v odvětví dopravy přeškoleni a vybaveni novými odbornými znalostmi potřebnými pro nové pracovní příležitosti, požadavky a dovednosti;

8. zdůrazňuje, že veřejná doprava má zásadní význam pro podporu environmentálně, klimaticky a hospodářsky udržitelných společností a pro boj proti sociálnímu vyloučení a negativnímu trendu vylidňování izolovaných, řídce obydlených oblastí; vyzývá v této souvislosti k větší podpoře dopravní infrastruktury a propagace veřejné dopravy a udržitelné mobility; domnívá se, že rozpočet na rok 2021 by měl podporovat vypracování akčního plánu, jenž by zavedl jediný multimodální systém prodeje jízdenek; doporučuje provedení studií, které by zhodnotily výsledky bezplatných systémů veřejné dopravy např. změny v počtu cestujících, dobu trvání cesty, počet dopravních nehod a jejich obětí nebo dopad na změnu klimatu;

Podpora stěžejních programů

9. zdůrazňuje, že je důležité zvýšit rozpočet stěžejních programů, které jsou obzvlášť významné pro dosažení cílů EU:

   – poukazuje na klíčovou roli Nástroje pro propojení Evropy při podpoře budování vysoce výkonné a udržitelné transevropské sítě (TEN-T), která propojí dopravní a energetickou infrastrukturu s infrastrukturou digitálních služeb, a při plnění cílů Zelené dohody; znovu opakuje, že rychlé dokončení sítě TEN-T významně přispěje k sociálně-ekonomické a územní soudržnosti v EU a k podpoře cílů EU v oblasti dekarbonizace; žádá proto, aby byl ve VFR na období 2021–2027 navýšen rozpočet dopravní sekce Nástroje pro propojení Evropy a aby se v souladu s tím rozhodlo o přidělení rozpočtových prostředků na rok 2021, s tím, že je nutné přihlédnout k rozdílům mezi rozvojem infrastruktury v jednotlivých členských státech; připomíná, že při krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém plánování výdajů v rámci uvedeného nástroje by se měl zaujmout přístup zaměřený na výsledky a mělo by se usilovat o dosažení přínosu na úrovni EU; s politováním konstatuje, že v několika členských státech došlo ke zpoždění prací, zejména přeshraničních projektů;

   – žádá zvýšení rozpočtu programu Horizont 2020 na 120 miliard EUR (v cenách roku 2018) a v souladu s tím od roku 2021 i jeho složky „Inteligentní města a integrovaná doprava“;

Zachování stávajících politik

10. připomíná, že financování, jež je v rámci politiky soudržnosti vynakládáno na dopravní infrastrukturu, by mělo být zaměřeno na plnění cíle hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU stanoveného ve Smlouvě; podtrhuje klíčovou roli, kterou sehrávají dopravní politika a investice EU při podpoře a zlepšování územní, sociální a hospodářské soudržnosti v EU; žádá proto, aby bylo financování TEN-T zachováno jako součást politiky soudržnosti, včetně složky podporující rozvoj

a modernizaci sekundárních, regionálních a místních spojení;

Zvláštní prostředky na udržitelný cestovní ruch

11. domnívá se, že odvětví cestovního ruchu je velmi silně provázáno s odvětvím dopravy; důrazně opakuje svůj požadavek, aby byla vytvořena zvláštní rozpočtová položka pro udržitelný cestovní ruch, která by lépe zohlednila stávající a budoucí nároky na infrastrukturu a bezpečnost, význam cestovního ruchu jakožto čtvrtého nejvýznamnějšího exportního odvětví pro hospodářství EU a jeho význam pro konkurenceschopnost, zaměstnanost společenský blahobyt a rozvoj;

Financování nových iniciativ

12. podporuje zvýšení rozpočtových prostředků fondu InvestEU určených na udržitelnou infrastrukturu na 14 miliard EUR (v cenách roku 2018) v období 2021–2027, přičemž odpovídající částka by měla být vyčleněna v rozpočtu na rok 2021;

13. zdůrazňuje význam jednoduššího a účinnějšího systému vlastních zdrojů, který by významně snížil podíl příspěvků založených na HND a zaručil adekvátní financování výdajů EU;

Agentury a evropská partnerství

14. zdůrazňuje významnou úlohu agentur a evropských partnerství při zlepšování výkonnosti a bezpečnosti dopravního odvětví a při podpoře snižování emisí z dopravy na základě technologického pokroku a pravidel; domnívá se, že vytvoření evropského partnerství pro námořní odvětví má zásadní význam pro podporu výzkumu a inovací v tomto druhu dopravy; poukazuje na to, že je důležité, aby tyto agentury a společné podniky disponovaly přiměřenými finančními a lidskými zdroji a efektivním managementem, aby mohly v plném rozsahu zajistit plnění svých úkolů; vyzývá Komisi, aby aktivněji sledovala finanční a administrativní řízení agentur, zejména pokud jde o střety zájmů;

15. zdůrazňuje zejména klíčovou úlohu Agentury Evropské unie pro železnice (ERA) a společného podniku Shift2Rail, má-li být dosaženo trvalého přechodu ze silniční na železniční dopravu; zdůrazňuje, že podnik Shift2Rail zásadním způsobem pomáhá překonávat technické překážky a prosazovat interoperabilitu, kdy konečným cílem je levnější, efektivnější a atraktivnější železniční doprava, která bude přispívat ke snižování počtu dopravních nehod a emisí CO_2;

16. zdůrazňuje především úlohu společných podniků Clean Sky 2 a SESAR a Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) při snižování emisí CO_2 na cestujícího; zdůrazňuje velmi dobré výsledky a zásadní úlohu společného podniku Clean Sky 2, pokud jde o zajištění čistého zrychlení v ekologických technologiích zaměřených na zvýšení bezpečnosti a na snížení emisí CO_2, emisí skleníkových plynů a hladin hluku produkovaného letadly; vyzývá, aby se agentura EASA více zapojila do monitorování výzkumu prováděného oběma podniky, a zdůrazňuje, že je třeba rychle zavést program environmentálního značení a využít pravomoci agentury EASA pro certifikace technologií; zdůrazňuje, že je naléhavě nutné podněcovat propojení a zvýšit účinnost překonáním roztříštěnosti evropského vzdušného

prostoru prostřednictvím iniciativ, jejichž cílem je zvýšit bezpečnost, omezit zpoždění a snížit dopad letecké dopravy na životní prostředí;

17. vítá, že Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) přímo podporuje členské státy v úsilí uplatňovat environmentální právní předpisy a pomáhá jim řešit znečištění moří a sledovat emise; je přesvědčen, že s dalšími zdroji může agentura významně podporovat členské státy při zmírňování environmentálních rizik souvisejících s přepravou a při zlepšování udržitelnosti námořního odvětví.