



**2018/2046(BUD)**

30.8.2018

## **STANOVISKO**

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre rozpočet

k návrhu všeobecného rozpočtu Európskej únie na rozpočtový rok 2019  
(2018/2046(BUD))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Pavel Telička

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:

1. berie na vedomie predložený návrh rozpočtu dopravnej politiky EÚ v okruhu 1a, hlavne 6 (Mobilita a doprava); trvá na tom, že politika EÚ v oblasti dopravy má zásadný význam pre voľný pohyb osôb a tovaru, globálnu európsku integráciu, sociálnu a územnú súdržnosť Únie a celkovú konkurencieschopnosť; zdôrazňuje preto, že táto politika potrebuje ambiciózny rozpočet pre odvetvie dopravy v záujme zachovania dôveryhodnosti prebiehajúcich projektov, zaručenia adekvátnej siete infraštruktúr a jej náležitého fungovania a bezpečnosti, zabezpečenia dlhodobých investícií na podporu európskych podnikov a mobilizácie doplnkového financovania zo súkromných zdrojov;
2. vyjadruje presvedčenie, že Nástroj na prepájanie Európy (NPE) má mimoriadne dôležitú úlohu, keďže spájaním a/alebo modernizáciou novej a existujúcej dopravnej infraštruktúry optimalizuje dopravnú sieť v Únii, a tým poskytuje významnú európsku pridanú hodnotu; zdôrazňuje kľúčovú úlohu, ktorú zohráva Nástroj na prepojenie Európy (NPE) v odvetví dopravy v súvislosti s dokončením základnej a komplexnej siete TEN-T, a poukazuje na to, že vzhľadom na potrebu dlhodobého plánovania treba pre NPE zabezpečiť stabilné a primerané financovanie; vyjadruje poľutovanie nad tým, že v minulosti sa vykonali rozpočtové škrtky na úkor NPE, a trvá na tom, že už nie sú prijateľné žiadne ďalšie škrtky v tomto programe; berie na vedomie, že Komisia navrhuje pre NPE – Doprava zvýšenie o 39,4 % a o 5,3 % v záväzkoch respektíve platbách, a zastáva názor, že vzhľadom na to, že rok 2019 je prvým rokom súčasného viacročného finančného rámca, v ktorom možno požadovať dodatočné financovanie na projekty, ktoré sa začali v rokoch 2014 a 2016, ide v tomto prípade o skutočne minimálne sumy;
3. víta presun finančných prostriedkov vo výške 1,7 miliardy EUR v roku 2019 z Kohézneho fondu do programu NPE – Doprava; pripomína, že tieto finančné prostriedky sú účelovo viazané len na projekty v oblasti infraštruktúry TEN-T v tých členských štátoch, ktoré sú oprávnené čerpať prostriedky z Kohézneho fondu;
4. zdôrazňuje, že projekt Rail Baltica, založený na európskom rozchode koľaje, je jedným z najdôležitejších projektov svojho druhu v Únii, avšak finančné prostriedky, ktoré sú preň navrhované, sú nedostatočné; vyzýva preto Komisiu, aby zabezpečila zachovanie financovania Únie na tej istej nemennej úrovni;
5. víta, že v máji 2018 bola vyhlásená nová výzva v rámci NPE – Doprava na podporu politických usmernení 3. balíka opatrení v oblasti ekologickej mobility a že v roku 2019 budú vyhlásené ďalšie výzvy; pripomína úspech výzvy na predkladanie návrhov v roku 2017 a vyzýva Komisiu, aby takúto výzvu zopakovala v roku 2019; tento rok opäť zdôrazňuje, že, pokiaľ ide o projekty generujúce príjmy, treba zabezpečiť vzájomné dopĺňanie NPE a ostatných fondov, najmä EFSI, aby sa maximalizovala pridaná hodnota EÚ pri financovaní projektov a pritiahli sa ďalšie súkromné investície do veľkých projektov inovácií, ako sú napr. ERTMS a digitálne inovácie; zároveň pripomína, že v oblasti NPE – Doprava zostávajú finančné granty aj naďalej hlavným nástrojom financovania udržateľnej infraštruktúry a cezhraničných projektov pozdĺž koridorov TEN-T;

6. pripomína záväzky vyplývajúce z Parížskej dohody; poukazuje na to, že Európa bude musieť v blízkej budúcnosti čeliť stále väčším výzvam spojeným s dopravou, ako je zmierňovanie zmeny klímy a zvyšujúci sa dopyt po nákladnej doprave, ktorých súčasťou bude musieť byť transformácia energetiky a nové formy mobility, a pripomína, že tieto výzvy si budú vyžadovať také finančné prostriedky ktoré zaručia, aby Európa zostala inkluzívna a konkurencieschopná; zdôrazňuje preto, že zásadnou podmienkou vybudovania udržateľného sektora dopravy je podpora a pridelovanie primeraných finančných prostriedkov na presun na iné druhy dopravy, vytvorenie nízkouhlíkového jednotného európskeho železničného priestoru, napríklad zavedením ERTMS, koridorov nákladnej dopravy, vysokorýchlostnej železničnej dopravy a cezhraničnej železničnej dopravy a na podporu námorných diaľnic a vnútrozemských vodných ciest vrátane trajektov s nízkymi emisiami; trvá ďalej na tom, že účinné riadenie ekologickej logistiky, ktoré zahŕňa všetky druhy dopravy v Únii, môže významne prispieť k zmierneniu preťaženia dopravy a zníženiu emisií CO<sub>2</sub>, a naliehavo vyzýva Komisiu, aby podporovala digitalizáciu v logistike;
7. pripomína, že je dôležité budovať široké synergické prepojenia medzi NPE – Doprava a digitálnym NPE s cieľom maximalizovať finančný pákový efekt pre projekty zamerané na podporu digitalizácie koridorov TEN-T;
8. domnieva sa, že príspevok z rozpočtu EÚ pre agentúry v oblasti dopravy by mal zodpovedať ich úlohám; berie na vedomie, že rozpočet pridelený agentúre EASA je stabilný, že rozpočet agentúry EMSA sa mierne zvýšil a že rozpočtové prostriedky vyčlenené pre agentúru ERA sa v porovnaní s predchádzajúcim rozpočtovým rokom bohužiaľ znížili; pripomína, že rozsah pôsobnosti agentúr ERA, EMSA a EASA sa nedávno rozšíril, čo si vyžaduje adekvátne financovanie a personálne obsadenie, aby sa zabezpečilo úspešné vykonávanie ich nových úloh; pripomína v tejto súvislosti veľmi významné rozšírenie mandátu agentúry EASA vyplývajúce z nedávneho prijatia revidovaného základného nariadenia, ktoré jej prideluje nové právomoci, napríklad v oblasti bezpilotných lietadiel, ATM/ANS, životného prostredia, kybernetickej bezpečnosti a výskumu a medzinárodného pôsobenia, a preto by sa mal návrh rozpočtu pre EASA zvýšiť z hľadiska ľudských aj finančných zdrojov, aby bola agentúra primerane vybavená a mohla občanom Únie poskytovať vysokú úroveň bezpečnosti;
9. pripomína, že kozmický priestor je pre Úniu mimoriadne dôležitý, že systémy Galileo a EGNOS sa vo veľkom rozsahu používajú v sektore dopravy a že služba EGNOS je od roku 2011 plne funkčná a môže sa využívať vo všetkých typoch dopravy; zdôrazňuje, že systém Galileo je v plnej miere financovaný z rozpočtu EÚ a že jeho uvedenie do prevádzky v plnom režime bude veľkým prínosom pre hospodárstvo EÚ tým, že poskytne skutočnú službu jej priemyselným odvetviam a občanom; berie na vedomie, že systém Galileo v súčasnosti využíva 22 satelitov a že jeho úplné nasadenie sa má dosiahnuť do roku 2020 po vyslaní 30 satelitov na obežnú dráhu; preto sa aj s ohľadom na naliehavé výzvy v oblasti kybernetickej bezpečnosti domnieva, že je mimoriadne dôležité vyčleniť primerané rozpočtové prostriedky na vypustenie ďalších satelitov; pripomína kľúčové úlohy Agentúry pre európsky globálny navigačný satelitný systém (GSA), pokiaľ ide o systém Galileo a Európsku geostacionárnu navigačnú prekryvaciu službu (EGNOS); domnieva sa, že agentúra GSA musí byť dostatočne personálne vybavená, aby mohla zabezpečiť náležité fungovanie a prospešné využívanie globálneho navigačného satelitného systému (GNSS);

10. domnieva sa, že zlepšenie účinnosti odvetvia dopravy a zníženie jeho úrovne emisií sú navzájom prepojené ciele, k dosiahnutiu ktorých môžu významne prispieť výskum a inovácie v spolupráci s príslušnými agentúrami EÚ; berie na vedomie navrhovanú stabilitu rozpočtu prideleného v rámci programu Horizont 2020 programu SESAR 2 (na výskum a vývoj a zavedenie systému manažmentu letovej prevádzky (ATM)), spoločným podnikom Shift2Rail a Čisté nebo 2 a spoločnému podniku pre palivové články a vodík 2, pričom zdôrazňuje, že treba zabezpečiť primerané financovanie týchto programov, aby mohli úspešne fungovať;
11. domnieva sa, že pri financovaní dopravnej infraštruktúry z prostriedkov Únie treba brať do úvahy tieto otázky:
- prepojitelnosť medzi koridormi a celkovou sieťou a cezhraničné prepojenia;
  - intermodalita ako základ pre rozhodovanie o projektoch;
  - interoperabilita ako podmienka spolufinancovania projektov v oblasti dopravy;
  - kvalita spolufinancovaných projektov je dôležitejšia ako ich kvantita alebo veľkosť;
- zapojenie občanov do transparentného rozhodovania a monitorovania realizácie veľkých projektov s celkovými investíciami vo výške viac než 1 miliarda EUR;
12. vyjadruje poľutovanie nad tým, že Únii sa nedarí vždy informovať o priamom vplyve svojich politík a finančných programov, ako aj nad nedostatočným posudzovaním týchto vplyvov; upozorňuje na to, že celkový nedostatok informovanosti o právach cestujúcich v Únii v odvetví dopravy vyvoláva veľké znepokojenie, a vyjadruje poľutovanie nad tým, že príslušné nariadenia, najmä v leteckej a železničnej doprave, sa neuplatňujú vždy konzistentne vo všetkých členských štátoch; zdôrazňuje, že v čase, keď sa ľahko šíria dezinformačné kampane, treba tejto otázke venovať väčšiu pozornosť;
13. zdôrazňuje, že pilotné projekty a prípravné akcie sú pre Parlament užitočné, lebo mu umožňujú poskytnúť priamy finančný stimul iniciatívam podporujúcim jeho legislatívnu činnosť, za ktoré je priamo zodpovedná Komisia; vyjadruje poľutovanie nad tým, že o výsledkoch týchto projektov a akcií sa nie vždy dôsledne informuje, a žiada Komisiu, aby do konca svojho funkčného obdobia predložila podrobnú analýzu projektov financovaných v tomto volebnom období, ako aj usmernenia obsahujúce nielen ciele, ale aj informácie o metóde ich výberu.

## INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

<b>Dátum prijatia</b>	29.8.2018
<b>Výsledok záverečného hlasovania vo výbore</b>	+: 33 -: 0 0: 3
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Jakop Dalunde, Markus Ferber, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
<b>Náhradníci (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Anna Hedh

ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

<b>33</b>	<b>+</b>
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Matthijs van Miltenburg, Dominique Riquet, Pavel Telička
ECR	Kosma Złotowski
ENF	Georg Mayer
PPE	Georges Bach, Wim van de Camp, Deirdre Clune, Markus Ferber, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, István Ujhelyi, Janusz Zemke
VERTS/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

<b>0</b>	<b>-</b>

<b>3</b>	<b>0</b>
ECR	Jacqueline Foster, Peter Lundgren
EFDD	Daniela Aiuto

Vysvetlenie použitých znakov

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania