Evropský parlament
2019-2024

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2022/2081(DEC)

31.1.2023

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro rozpočtovou kontrolu

k udělení absolutoria za plnění rozpočtu Evropské unie na rozpočtový rok 2021, oddíl III – Komise a výkonné agentury
(2022/2081(DEC))

Zpravodaj: Gheorghe Falcă

PA_NonLeg

NÁVRHY

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

1. vítá zjištění Evropského účetního dvora (dále jen „Účetní dvůr“), že konsolidovaná účetní závěrka Evropské unie za rok 2021 zobrazuje věrně ve všech významných ohledech finanční situaci Unie; vyjadřuje politování nad tím, že odhadovaná míra výskytu chyb ve výdajích vzrostla až na 3 % oproti 2,7 % v loňském roce, což již bylo popsáno jako významný a všudypřítomný nedostatek, a doporučuje Evropské komisi, aby zlepšila monitorování výdajů, např. vyjasněním pravidel a postupů pro mechanismy financování a tam, kde je to možné, zlepšením monitorovacích mechanismů, s cílem minimalizovat rizika spojená s vysoce rizikovými výdaji, jako je financování z Nástroje pro propojení Evropy;

2. zdůrazňuje, že všechny orgány EU musí dodržovat finanční nařízení a vysoké standardy řízení;

3. bere na vědomí značný rozdíl mezi odhadovanou mírou rizika při platbě ve výroční zprávě Komise o řízení a výkonnosti rozpočtu EU[1] (1,9 %) a ve výroční zprávě Evropského účetního dvora o plnění rozpočtu EU (3 %); vybízí Komisi, aby tyto mechanismy vnitřní kontroly přezkoumala na základě doporučení Účetního dvora;

4. konstatuje, že pandemie ještě neskončila, objevují se nové varianty viru a je nezbytná nepřetržitá ostražitost; dále konstatuje, že inflace dosáhla nejvyšší úrovně za posledních několik desetiletí, čímž se snížila skutečná finanční kapacita rozpočtu EU, která je aktualizována pevným deflátorem ve výši 2 %, což je výrazně pod skutečnou úrovní inflace; napětí v dodavatelských řetězcích přispívá k vysokým inflačním tlakům a ovlivňuje otevřenou strategickou autonomii EU;

5. vítá zjištění Komise uvedené ve výroční zprávě o interních auditech provedených v roce 2021[2], a sice že Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu má účinný systém vnitřní kontroly, který pomáhá zajistit podporu, monitorování a prosazování práva EU v členských státech;

6. vítá zvláštní zprávu Účetního dvora č. 05/2021: „Infrastruktura pro dobíjení elektrických vozidel“, která oceňuje úspěch Komise při prosazování společné normy EU pro dobíjecí zástrčky pro elektrická vozidla, poukazuje na zbývající překážky, které brání cestování elektromobily po celé EU, a obsahuje doporučení;

7. vyjadřuje politování nad tím, že pozdní přijetí VFR na období 2021–2027 vedlo k pozdnímu přijetí právních aktů, jimiž se zavádí nová generace programů, což vedlo k odkladu provádění programů v rámci sdíleného řízení na rok 2022; z tohoto důvodu byly části rozpočtu na rok 2021 přeneseny do budoucích let a hrozí, že na ně bude mít dopad vysoká míra inflace;

[1] https://ec.europa.eu/info/publications/annual-management-and-performance-report-2021_en
[2] https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/252903/annual_internal_audit_report_web-10.06.pdf

8. konstatuje, že téměř tři čtvrtiny finančních prostředků na podporu oživení a odolnosti v souvislosti se zmírňováním a řešením změny klimatu směřují do transformace energetiky a budování udržitelné dopravy, tak aby bylo do roku dosaženo klimatické neutrality; zdůrazňuje, že je třeba podporovat dopravní projekty, které splňují požadavky udržitelné evropské dopravní sítě, která obstojí i v budoucnu;

9. vyjadřuje politování nad tím, že VFR nedává silný podnět pro investice do infrastruktury ani neupřednostňuje dokončení sítě TEN-T (nebylo zvýšeno finanční krytí na dopravu v rámci Nástroje pro propojení Evropy, ani nebyly na dopravu vyhrazeny zvláštní prostředky v rámci plánu na podporu oživení);

10. konstatuje, že poslední výzva k předkládání návrhů v rámci programu Nástroje pro propojení Evropy na období 2014–2020 byla dokončena v roce 2021 a v jejím rámci bylo vybráno 77 akcí s celkovým příspěvkem z programu Nástroj pro propojení Evropy ve výši více než 280 milionů EUR, což vedlo k celkovým investicím přesahujícím 500 milionů EUR, nicméně lituje, že první výzva k předkládání návrhů v rámci programu Nástroje pro propojení Evropy na období 2021–2027 byla zveřejněna až v září 2021 a první závazky byly kvůli prodlevám v jednáních o VFR 2021–2027 přijaty v polovině roku 2022;

11. konstatuje, že v odvětví dopravy v rámci Nástroje pro propojení Evropy byly prostředky na závazky na rok 2021 přiděleny na první soubor 13 výzev k předkládání návrhů, a bere na vědomí, že bylo předloženo více než 400 návrhů; v současné době probíhá hodnocení těchto návrhů a v roce 2021 nebyly v souvislosti s výzvami využity žádné prostředky na platby; výběr se týkal studií přípravných kroků pro nadcházející práce v rámci programu Nástroje pro propojení Evropy na období 2021–2027 a zaměřil se na výstavbu udržitelných infrastruktur pro různé druhy dopravy podél koridorů hlavní sítě; dále uplynula lhůta pro uzávěrku nástroje pro kombinování zdrojů financování, na něž dosáhlo 45 projektů spolufinancovaných v rámci obou priorit (ERTMS a alternativní paliva), a celkový příspěvek z Nástroje pro propojení Evropy činil více než 305 milionů EUR na podporu celkových způsobilých nákladů ve výši více než 1,2 miliardy EUR;

12. konstatuje, že ke dni 31. prosince 2020 byly z Evropského fondu pro strategické investice podpořeny investice do dopravní infrastruktury ve výši přibližně 9,3 miliardy EUR, které byly určeny na podporu dopravních sítí a čistších vozových parků a na snížení dopravního přetížení a úzkých míst;

13. vítá hodnocení nařízení 913/2010 (nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu), které dokončilo GŘ MOVE a které dospělo k závěru, že stávající právní rámec nepostačuje k dosažení ambiciózních cílů v oblasti železniční dopravy, které jsou stanoveny v Zelené dohodě pro Evropu a dále rozvedeny ve strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu; touto myšlenkou se zabýval přezkum nařízení o TEN-T a bude dokončena v roce 2023 revizí koridorů pro železniční nákladní dopravu;

14. vybízí k tomu, aby se navázalo na obrovský úspěch Evropského roku železnice 2021, který zahrnoval řadu akcí, kampaní a iniciativ na podporu železnice jako udržitelného, inovativního a bezpečného způsobu dopravy, zdůraznil její přínosy pro lidi, hospodářství a klima a zaměřil se na zbývající výzvy spojené s vytvořením skutečného jednotného evropského železničního prostoru bez hranic; připomíná mimořádnou environmentální výkonnost železniční dopravy, kterou Komise stanovila za jednu ze svých priorit v akčním plánu na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy; vyzývá k přijetí opatření ke zvýšení investic do

železniční dopravy a do harmonizace a standardizace systému, ale také ke zlepšení možností financování s cílem stimulovat investice do dokončení systému ERTMS; vyzývá k přijetí opatření ke zvýšení investic do multimodálních platforem pro osobní dopravu a logistických platforem;

15. oceňuje návrhy na iniciativy Fuel Maritime, Refuel Aviation a AFIR vypracované GŘ MOVE i další návrhy v rámci balíčku „Fit for 55“, na nichž GŘ MOVE spolupracovalo; zdůrazňuje, že provádění nařízení AFIR má zásadní význam pro splnění většiny všech návrhů;

16. vítá zahájení nového akčního plánu NAIADES III „Podpora evropské vnitrozemské vodní dopravy, která obstojí i v budoucnu“, který je v souladu s novým víceletým finančním rámcem (2021–2027) a zaměřuje se na přesun většího objemu nákladní dopravy na vnitrozemské vodní cesty; zdůrazňuje, že v tomto ohledu mají klíčový význam evropská harmonizace a normalizace pro kvalitní splavnost i vybavení, jakož i řádné financování, a žádá další opatření a investice s cílem dosáhnout dopravního systému odolnějšího vůči změně klimatu;

17. oceňuje, že GŘ MOVE v roce 2021 vynaložilo velké úsilí na podporu co největšího pokroku na půdě Mezinárodní námořní organizace v oblasti snižování emisí skleníkových plynů, neboť celosvětový přístup má klíčový význam pro dosažení cíle Pařížské dohody;

18. oceňuje, že digitální program Nástroje pro propojení Evropy zahrnuje nová vysokokapacitní síťová připojení pro socioekonomické subjekty a velmi kvalitní připojení pro místní komunity s cílem zajistit digitální transformaci a že digitální program Nástroje pro propojení Evropy přispěl v roce 2022 do rozpočtu na klima 2021 částkou 4 284 miliard EUR;

19. vítá nové výzkumné a inovační projekty zahájené v roce 2021 jak v rámci programu Horizont 2020, tak v rámci programu Horizont Evropa, včetně významných projektů týkajících se železnic, zelených letišť a přístavů, nových partnerství/společných podniků, jakož i zahájení misí souvisejících s klimatem, které představovaly 0,5 milionu EUR ve výdajích GŘ MOVE jen v rámci programu Horizont 2020;

20. oceňuje skutečnost, že Komise v roce 2021 zahájila partnerství pro vodní dopravu s nulovými emisemi z programu Horizont Evropa, zdůrazňuje, že v evropské námořní dopravě je třeba podporovat obnovitelné pohonné technologie, jako je pohon na obnovitelná paliva nebiologického původu, pobřežní elektřina, pohonné systémy podporované větrem, udržitelná biopaliva a jakékoli další ekologické inovační technologie;

21. vítá úsilí o dosažení klimatické neutrality v rámci evropských programů pro mládež, například poskytováním mimořádné hospodářské podpory na cesty uskutečňované nízkouhlíkovými dopravními prostředky v rámci programů Erasmus+ a Evropský sbor solidarity[3]

22. vítá přezkum Účetního dvora č. 05/2021 o rámci Unie pro velké projekty dopravní infrastruktury a vyjadřuje politování nad jeho zjištěními týkajícími se značného překračování nákladů a časových zpoždění u daných projektů; žádá Komisi, aby společně s Účetním dvorem, úřadem OLAF a Úřadem evropského veřejného žalobce dále pozorně sledovala dopravní projekty Unie, zlepšila příslušný postup a aby Parlamentu a

[3] https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/258050/Detailed%20replies_EP%2027.10.2022.pdf

vnitrostátním parlamentům předkládala výroční zprávu o provádění, v níž budou upřesněna opatření přijatá k zajištění dokončení sítě TEN-T; zdůrazňuje, že závěry přezkumu Evropského účetního dvora č. 05/2021 potvrzují jeho předchozí obavy; v této souvislosti připomíná zvláštní zprávu č. 10/2020 s názvem „Dopravní infrastruktury EU: aby se účinky sítě projevily včas, je potřeba urychlit realizaci megaprojektů“;

23. žádá, aby Komise spolu s Účetním dvorem a úřadem OLAF podrobně sledovala dopravní projekty EU; považuje to za zásadní nejen pro zajištění transparentnosti, která zabrání korupci a zneužívání peněz daňových poplatníků, ale také pro zajištění toho, aby nebyly ohroženy nejvyšší bezpečnostní normy pro uživatele;

24. vítá analýzu Evropského účetního dvora týkající se začleňování pěti horizontálních prioritních oblastí do právních předpisů EU[4]; s politováním bere na vědomí nízkou míru začlenění genderového hlediska do 11 zkoumaných programů, mezi něž patří i program Horizont Evropa a Evropský fond pro regionální rozvoj, v jejichž rámci jsou financovány projekty související s dopravou;

25. zdůrazňuje, že financování revize sítě TEN-T musí náležitě odrážet rozšíření spojení se zeměmi ve východním sousedství s cílem zajistit propojení zemí a regionů zasažených útočnou válkou Ruska, jako je Ukrajina nebo Moldavsko, a revizní priority východních členských států související s chybějícími přeshraničními spojeními; dále Komisi žádá, aby navrhla vytvoření dopravního společenství „EU – východní Evropa“ nebo „východní partnerství“, včetně investičního rámce pro východní Evropu; v této souvislosti trvá na tom, aby nedošlo k dalšímu zdržování přijetí Bulharska a Rumunska do schengenského prostoru, aby bylo zajištěno plynulé dopravní spojení na východ; kromě toho to rovněž pomůže snížit náklady společností mimo schengenský prostor;

26. poukazuje na to, že síť TEN-T zásadním způsobem přispívá k dosažení politických cílů EU v rámci politik přistoupení a sousedství, zejména svými přeshraničními projekty, a že udržování a posilování úzkých dopravních spojení se třetími zeměmi v rámci sítě TEN-T a další integrace zemí západního Balkánu a Východního partnerství má proto pro EU značný význam;

27. zdůrazňuje význam další a lepší integrace nejvzdálenějších regionů, partnerských zemí z Evropské zóny volného obchodu, Dopravního společenství jihovýchodní Evropy a podpory lepšího propojení s okrajovými oblastmi EU; naléhavě vyzývá ke zveřejnění konkrétních výzev k zajištění dopravních spojení k obsluze nejvzdálenějších regionů a v digitálním odvětví k modernizaci podmořských kabelů;

28. vyzývá ke zvýšení rozpočtového přídělu pro Nástroj pro propojení Evropy II v rámci stávajícího VFR tak, aby odrážel všechny strategické priority, a k vytvoření dodatečného rozpočtového přídělu pro „vnější dopravu“ v Nástroji pro propojení Evropy III s cílem posílit spolupráci se třetími zeměmi na přeshraničních projektech a zavádění infrastruktury;

29. žádá Komisi, aby sledovala rostoucí riziko vzniku podmíněných závazků pro rozpočet EU v souvislosti s nezákonnou a neodůvodněnou útočnou válkou Ruska proti Ukrajině a

[4] https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/annualreport-Performance-2021/annualreport-Performance-2021_CS.pdf

aby podle potřeby přijala opatření k zajištění toho, aby nástroje ke zmírnění rizik měly i nadále dostatečnou kapacitu;

30. bere na vědomí nízký objem prostředků na platby ve výši 2 milionů na vojenskou mobilitu, která funguje s politováníhodně nízkým finančním krytím; připomíná snížení rozpočtu na vojenskou mobilitu z 5,9 miliardy EUR na 1,69 miliardu EUR, jako tomu bylo v roce 2020; vyzývá k rychlému a podstatnému navýšení rozpočtových prostředků na vojenskou mobilitu s cílem přizpůsobit síť TEN-T nové geopolitické situaci a rozvíjet infrastrukturu dvojího užití, která hraje nezbytnou strategickou úlohu, pokud jde o uspokojení současných a budoucích potřeb; zdůrazňuje, že EU musí být schopna lépe posuzovat a kontrolovat vlastnictví a investice do strategické infrastruktury, neboť se jedná o klíčový aspekt pro zaručení bezpečnosti EU a našich občanů;

31. vítá akční plán pro vojenskou mobilitu 2.0 a společné sdělení o politice EU v oblasti kybernetické obrany, které předložila Evropská komise a vysoký představitel s cílem řešit zhoršující se bezpečnostní prostředí v důsledku nezákonného a neodůvodněného napadení Ukrajiny Ruskem a posílit schopnost EU chránit své občany a infrastrukturu; oceňuje prováděcí nařízení Komise, které definuje požadavky na dopravní infrastrukturu nezbytné pro dvojí civilní a vojenskou mobilitu; vítá rozhodnutí rozšířit flexibilitu zbývajících prostředků z fondů politiky soudržnosti na období 2014–2020, včetně REACT-EU;

32. požaduje lépe propojenou a chráněnou infrastrukturu a racionalizaci regulačních otázek; vyzývá k posílení spolupráce s NATO a klíčovými strategickými partnery, jako jsou USA, Kanada a Norsko, a k podpoře dopravního propojení a dialogu s regionálními partnery a zeměmi procesu rozšíření, jako je Ukrajina, Moldavsko a země západního Balkánu;

33. vyzývá k identifikaci případných nedostatků v infrastruktuře, která bude podkladem pro budoucí přednostní zlepšení pro integraci požadavků na dodavatelský řetězec paliv s cílem podpořit rozsáhlé přesuny vojenských sil oznámené s krátkým předstihem;

34. vyzývá k digitalizaci administrativních postupů celní logistiky a systémů vojenské mobility; zdůrazňuje, že je zásadní investovat do opatření na ochranu dopravní infrastruktury před kybernetickými útoky a jinými hybridními hrozbami;

35. vítá zvláštní zprávu Účetního dvora č. 27/2021 o investicích do cestovního ruchu spolufinancovaných EU, která hodnotí účinnost financování z EFRR/FS v případě veřejných investic do cestovního ruchu a pokrok Komise, pokud jde o plán „Cesta transformace pro cestovní ruch“, který má dosáhnout digitální a ekologické transformace odvětví, a vyzývá Komisi, aby provedla v něm uvedená doporučení; konstatuje, že Komise musí do konce roku 2024 provést následné hodnocení podpory z EFRR na období 2014–2020; opakuje výzvu Parlamentu, aby byla vytvořena nová rozpočtová položka pro cestovní ruch s cílem podpořit toto odvětví, které bylo tvrdě zasaženo pandemií COVID-19 a nyní trpí důsledky energetické krize a inflace; vyzývá Komisi, aby vypracovala novou strategii pro odvětví cestovního ruchu a plán pro udržitelný cestovní ruch;

36. upozorňuje na zvláštní zprávu Účetního dvora č. 15/2021, v níž se poukazuje na to, že během krize COVID-19 nebyla navzdory opatřením Komise plně chráněna práva cestujících v letecké dopravě; vyzývá Komisi, aby lépe informovala o právech cestujících

v letecké dopravě;

37. vítá zřízení Evropské výkonné agentury pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (CINEA), která převezme činnost Výkonné agentury pro inovace a sítě (INEA), a se zájmem očekává zveřejnění její výroční zprávy o činnosti za rok 2021; vítá změnu názvu s cílem začlenit i klimatický rozměr; a také nový přístup agentury spočívající v částečném a postupném poskytování finančních prostředků z Nástroje pro propojení Evropy s cílem zajistit dodržování projektových lhůt;

38. konstatuje, že na konci prosince 2021 mělo GŘ MOVE 420 zaměstnanců, včetně externích zaměstnanců (smluvních zaměstnanců a vyslaných národních odborníků); vyzývá úřad EPSO, aby výběrové řízení upravil v souladu s doporučeními zvláštní zprávy EÚD č. 23/2020 s cílem přímo nabírat odborníky na stálá pracovní místa nebo zcela upustit od systému EPSO pro odborníky a vypracovat nový cílený postup přijímání zaměstnanců podobný postupu ECB;

39. navrhuje udělit Komisi a jejím výkonným agenturám absolutorium za plnění souhrnného rozpočtu Unie na rozpočtový rok 2021 v oblasti dopravy a cestovního ruchu.

INFORMACE O PŘIJETÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	31.1.2023
Výsledek konečného hlasování	+: 38 –: 1 0: 1
Členové přítomní při konečném hlasování	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Dominique Riquet, Vera Tax, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Sara Cerdas, Ignazio Corrao, Clare Daly, Nicola Danti, Markus Ferber, Maria Grapini, Colm Markey, Beata Mazurek, Ljudmila Novak, Jörgen Warborn
Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování	Achille Variati

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ
VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

38	+
ECR	Beata Mazurek, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
PPE	Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Colm Markey, Ljudmila Novak, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Nicola Danti, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Sara Cerdas, Ismail Ertug, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

1	-
ECR	Peter Lundgren

1	0
ID	Philippe Olivier

Význam zkratek:
+ : pro
- : proti
0 : zdrželi se