



**2023/0264(BUD)**

20.9.2023

## **STANOVISKO**

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre rozpočet

k všeobecnému rozpočtu Európskej únie na rozpočtový rok 2024 – všetky  
oddiely  
2023/0264(BUD))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Ciarán Cuffe

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 odvetvie dopravy má zásadný význam pre hospodársky a sociálny rozvoj a súdržnosť Únie a pre zabezpečenie mobility, prístupnosti a prepojenosti pre všetkých občanov a všetky regióny, s osobitným dôrazom na okrajové, vidiecke, ostrovné a najvzdialenejšie regióny a iné znevýhodnené oblasti, ktoré sú závislé od leteckých a námorných spojení;
- B. keďže doprava musí významne prispieť k úsiliu o dosiahnutie klimatickej neutrality v celej Únii do roku 2050 a k zníženiu externých nákladov spojených s dopravou vrátane znečistenia ovzdušia a hluku; keďže na dosiahnutie tejto systematickej zmeny potrebujú všetky druhy dopravy vhodné stimuly na technologicky neutrálnu transformáciu;
- C keďže pred leteckou a vodnou dopravou budú v nasledujúcich desaťročiach stáť väčšie výzvy v oblasti dekarbonizácie; keďže v dôsledku súčasného nedostatku technológií s nulovými emisiami pripravených na trh, dlhého vývoja a životného cyklu lietadiel a plavidiel sú nevyhnutné investície do zariadení a infraštruktúry na dopĺňanie paliva pri zohľadnení medzinárodnej hospodárskej súťaže v týchto odvetviach;
- D. keďže mobilita v Európe by mala byť založená na cenovo dostupnom, inteligentnom, efektívnom a prepojenom multimodálnom dopravnom systéme pre osobnú aj nákladnú dopravu, ktorý by dopĺňala cenovo dostupná vysokorýchlostná železničná sieť a infraštruktúra; v tejto súvislosti pripomína stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu;
- E. keďže doprava má kľúčový význam pre spravodlivú, digitálnu a zelenú transformáciu a pre zabezpečenie toho, aby sa na nikoho nezabudlo; keďže je nevyhnutné zabezpečiť, aby doprava bola prístupná a cenovo dostupná pre všetkých európskych občanov a aby ich mobilita ako dôležitý nástroj ich hospodárskeho a spoločenského života nebola obmedzená; keďže niektoré časti odvetvia dopravy čelia nedostatku pracovnej sily a v niektorých prípadoch treba zlepšiť pracovné a bezpečnostné podmienky;
- F. keďže digitalizácia sa stane nevyhnutnou hnacou silou modernizácie celého systému, vďaka čomu bude bezproblémový, efektívnejší a bezpečnejší; keďže EÚ musí využívať digitalizáciu aj na ďalšie zvýšenie úrovne bezpečnosti, ochrany, spoľahlivosti a pohodlia, čím si zachová vedúce postavenie v oblasti výroby a služieb dopravných zariadení a prostredníctvom efektívnych a odolných logistických reťazí zlepší našu globálnu konkurencieschopnosť;
- G. keďže odvetvie dopravy prispieva k HDP EÚ približne 5 % a v Únii zamestnáva viac ako 10 miliónov ľudí; keďže dopravný systém má zásadný význam pre podniky EÚ a globálne dodávateľské reťazce;
- H. keďže odvetvia dopravy a cestovného ruchu predstavujú dôležitú súčasť hospodárstva EÚ z hľadiska HDP a zamestnanosti; a keďže odvetvia a podniky dopravy a cestovného ruchu patrili medzi najviac zasiahnuté krízou COVID-19 a nezákonnou a neodôvodnenou

ruskou útočnou vojnou proti Ukrajine; keďže tieto odvetvia a ich podniky si vyžadujú koordinovanú odozvu na úrovni EÚ podporenú primeranými rozpočtovými prostriedkami;

- I. keďže v súčasnej hospodárskej situácii charakterizovanej tlmeným hospodárskym rastom, bezprecedentne vysokými úrovňami inflácie a rastúcimi úrokovými sadzbami investície do dopravnej infraštruktúry výrazne zdraželi;
  - J. keďže doprava stále čelí širokej škále výziev v oblasti financovania v celej EÚ, ako sú: nedostatočné investície, nedostatok vhodných finančných riešení, starnúca infraštruktúra, nedostatočne rozvinuté a netransparentné projekty v oblasti dopravy, neustály rast mestského obyvateľstva a regulačné a administratívne prekážky;
  - K. keďže odvetvie dopravy Únie sa musí stať nezávislým od ruských fosílnych zdrojov energie a musí zabrániť akejkoľvek budúcej závislosti od jednotlivých krajín alebo regiónov sveta, pokiaľ ide o dodávky kritickej energie, palív alebo surovín, a to aj na výrobu batérií na použitie v elektrických vozidlách na batérie a riešenia na uskladňovanie energie;
  - L. keďže Komisia ďalej integruje Moldavsko a Ukrajinu do jednotného trhu EÚ prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy na financovanie infraštruktúry; keďže táto dohoda umožní moldavským a ukrajinským predkladateľom projektov požiadať o finančné prostriedky EÚ na projekty spoločného záujmu v oblasti dopravy, energetiky a digitálnych technológií, čím sa zlepši prepojenie krajiny so susednými krajinami EÚ a podporí sa rast, zamestnanosť a konkurencieschopnosť;
  - M. keďže vojenská agresia Ruska proti Ukrajine poukázala na skutočnosť, že dopravnú sieť EÚ nemožno vnímať izolovane; keďže doprava, a najmä koridory solidarity medzi EÚ a Ukrajinou sa stali životne dôležitým spojením pre ukrajinské hospodárstvo a v súčasnosti sú pre Ukrajinu jedinou možnosťou vyvážať nepoľnohospodársky tovar do zvyšku sveta a dovážať to, čo potrebuje, ako sú palivá a humanitárna pomoc;
  - N. keďže cestovný ruch je pre Úniu zásadnou hospodárskou činnosťou a prispieva k rastu mnohých ďalších odvetví o viac ako 10 % HDP EÚ; keďže cestovný ruch predstavuje viac ako 11 % pracovnej sily a zohráva dôležitú úlohu pri podpore zamestnanosti a sociálneho blahobytu, najmä v regiónoch EÚ závislých od cestovného ruchu;
  - O. keďže z návrhu rozpočtu Únie na rok 2024 vyplýva, že súčasný viacročný finančný rámec nie je schopný uspokojiť potreby Únie, nie je dostatočne flexibilný na to, aby mohla čeliť neočakávanému vývoju, nie je schopný riadne financovať všetky jej následné priority, najmä v odvetviach dopravy, cestovania a cestovného ruchu, a nekompenzuje vysokú úroveň inflácie a nepriaznivé podmienky financovania; keďže cieľom tohto stanoviska je stanoviť niekoľko priorít, ktoré budú odrážať obmedzený manévrovací priestor na financovanie z rozpočtu Únie na rok 2024;
1. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili požadované dlhodobé financovanie dopravných projektov Únie, ktoré poskytujú mobilitu a prepojenú, efektívnu a dostupnú dopravu pre občanov a urýchľujú zelenú a digitálnu transformáciu; je pevne presvedčený, že revízia viacročného finančného rámca musí byť dostatočne ambiciózna, aby sa zabezpečilo, že dlhodobé ciele a nové priority dopravnej politiky Únie nebudú oslabené

nedostatočnými rozpočtovými zdrojmi a infláciou; a vyjadruje hlboké poľutovanie nad tým, že to nie je zohľadnené v oznámení Komisie o preskúmaní VFR;

2. pripomína, že chrbtovou kosťou jednotného trhu je cezhraničná infraštruktúra, ktorá umožňuje voľný pohyb tovaru, služieb, podnikov a občanov cez hranice; pripomína kľúčovú úlohu Nástroja na prepájanie Európy (NPE) vo včasnom dokončení transeurópskej siete a v podpore v rámci koridorov solidarity, ako aj v dosahovaní pevnejšej prepojenosti s našimi strategickými partnermi v tretích krajinách; vyjadruje hlboké poľutovanie nad znížením rozpočtových záväzkov NPE – Doprava na rok 2024 v porovnaní s rokom 2023; vyjadruje poľutovanie nad prerozdelením finančných prostriedkov z NPE do oblastí, ako je akt o čípoch a rozpočet výkonných útvarov Komisie na komunikáciu; zdôrazňuje, že každej novej európskej politike musí byť pridelený nový rozpočet a nemali by sa prerozdeľovať prostriedky v rámci súčasného VFR; poznamenáva, že nadmerný záujem o financovanie z NPE a vyčerpanie pridelených finančných prostriedkov odôvodňuje predsunutie finančných prostriedkov pre NPE, aby sa predišlo ich nedostatku; naliehavo preto vyzýva na výrazné a rýchle zvýšenie finančného krytia NPE s cieľom splniť všetky jeho existujúce a nové ciele politiky;
3. kritizuje nedostatočné zvýšenie príspevku z Nástroja na prepájanie Európy (Doprava) na záväzky v oblasti vojenskej mobility so zreteľom na útočnú vojnu Ruska proti Ukrajine; domnieva sa, že finančné krytie treba ďalej posilniť, aby sa posilnila bezpečnosť Únie a posilnila vojenská mobilita EÚ, najmä na hraničných priechodoch s Ukrajinou a Moldavskom; žiada Komisiu a členské štáty, aby ďalej preskúmali a predložili riešenia na zvýšenie prostriedkov v rozpočtovom riadku na vojenskú mobilitu;
4. víta vyššie prostriedky z Kohézneho fondu, ktoré boli pridelené NPE – Doprava v roku 2024, poznamenáva však, že inflačné tlaky účinok tohto malého zvýšenia rušia a preto požaduje dodatočné zvýšenie;
5. víta zvýšenie prostriedkov v klastrí Klíma, energetika a mobilita v rámci programu Horizont Európa, domnieva sa však, že ďalšie zvýšenie prostriedkov je opodstatnené; vyjadruje poľutovanie nad znížením rozpočtu spoločného podniku pre čisté letectvo; pripomína, že je dôležité zabezpečiť, aby priemyselné aliancie a spoločné podniky zodpovedali úrovni zodpovednosti a aby boli dostatočne financované;
6. zdôrazňuje, že legislatívne nástroje prijaté na vývoj a zavedenie udržateľných palív v odvetví leteckej a námornej dopravy nemajú primeranú finančnú podporu, a v tejto súvislosti vyjadruje poľutovanie nad zníženým rozpočtom spoločného podniku pre čisté letectvo;
7. pripomína prechod na ciele v oblasti železničnej dopravy stanovené v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a zdôrazňuje, že je dôležité, aby sa to odzrkadlilo v rozpočte; zdôrazňuje tiež potrebu uprednostniť investície do udržateľných, prepojených, efektívnych, cenovo dostupných a inteligentných druhov dopravy a do zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá v celej Únii;
8. víta zvýšenie rozpočtových príspevkov pre dopravné agentúry Únie – Európsku námornú bezpečnostnú agentúru (EMSA), Železničnú agentúru Európskej únie (ERA) a Agentúru Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA), opakuje však, že financovanie týchto agentúr by malo zodpovedať miere ich zodpovednosti, novým úlohám, ako je podpora

využívania udržateľných leteckých a námorných palív, a cieľom dopravnej politiky EÚ; poznamenáva, že financovanie ERA by sa malo zvýšiť tak, aby viac zodpovedalo financovaniu EMSA a EASA, najmä pokiaľ ide o dokončenie a realizáciu siete TEN-T, predovšetkým so zreteľom na cezhraničnú interoperabilitu, zlepšenie bezpečnosti, zvýšenie konkurencieschopnosti a zavádzanie ERTMS;

9. pripomína, že akékoľvek nové právne predpisy, ktoré sa vzťahujú na odvetvie dopravy, ako je Európska zelená dohoda, a najmä stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, znamenajú dodatočné povinnosti dopravných agentúr Únie; opakuje, že primerané financovanie týchto agentúr je oveľa potrebné vzhľadom na ich činnosť a prínos k dekarbonizácii dopravného priemyslu Únie;
10. žiada Agentúru Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA), aby pokračovala vo svojom úsilí mimo EÚ, konkrétne otvorením nových zastúpení v doteraz čiastočne nepokrytých regiónoch, ako je Afrika a oblasť Perzského zálivu; víta dodatočné úsilie agentúry v oblasti výskumu a inovácií tým, že sa pripojila k programu Horizont Európa a podieľa sa na riadení spoločných podnikov Čisté letectvo a SESAR; naliehavo vyzýva agentúru, aby vytvorila vhodný clearingový systém pre udržateľné letecké palivá a certifikačný systém EÚ pre palivové normy s cieľom podporiť výrobu budúcich zdrojov energie pre lietadlá novej generácie a existujúce flotily v súlade s najvyššou úrovňou ochrany životného prostredia;
11. vyjadruje poľutovanie nad tým, že napriek dlhodobým a pravidelným výzvam Európskeho parlamentu opäť nebol predložený žiadny návrh týkajúci sa cestovného ruchu; opakuje tiež svoju výzvu na vytvorenie európskej agentúry pre cestovný ruch.

## INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

<b>Dátum prijatia</b>	19.9.2023
<b>Výsledok záverečného hlasovania vo výbore</b>	+ :                36 - :                2 0 :                3
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Massimiliano Salini, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Pär Holmgren, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Annalisa Tardino
<b>Náhradníci (čl. 209 ods. 7) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Matteo Adinolfi, Pietro Fiocchi, Niclas Herbst, Ondřej Kovařík, Francisco José Millán Mon, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Petri Sarvamaa, Eugen Tomac

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Pietro Fiocchi, Roberts Zīle, Kosma Zlotowski
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Niclas Herbst, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Francisco José Millán Mon, Ljudmila Novak, Dennis Radtke, Christian Sagartz, Massimiliano Salini, Petri Sarvamaa, Eugen Tomac, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Erik Bergkvist, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Thomas Rudner, Andreas Schieder, Achille Variati, Petar Vitanov
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grünenberg, Pär Holmgren, Jutta Paulus

2	-
ECR	Peter Lundgren
The Left	Kateřina Konečná

3	0
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania