

Čtvrtek, 31. května 2018

P8_TA(2018)0237

Nástroj pro propojení Evropy po roce 2020

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 31. května 2018 o dopravním pilíři nástroje pro propojení Evropy po roce 2020 (2018/2718(RSP))

(2020/C 76/18)

Evropský parlament,

- s ohledem na články 311, 312 a 323 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU),
- s ohledem na nařízení Rady (EU, Euratom) č. 1311/2013 ze dne 2. prosince 2013, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2014–2020 ⁽¹⁾, a jeho následnou změnu nařízením Rady (EU, Euratom) 2017/1123 ze dne 20. června 2017 ⁽²⁾,
- s ohledem na interinstitucionální dohodu ze dne 2. prosince 2013 mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí o rozpočtové kázní, spolupráci v rozpočtových záležitostech a řádném finančním řízení ⁽³⁾,
- s ohledem na své usnesení ze dne 6. července 2016 o přípravě povolební revize VFR na období 2014–2020: náměty Parlamentu předcházející návrhu Komise ⁽⁴⁾,
- s ohledem na diskusní dokument Komise ze dne 28. června 2017 o budoucnosti financí EU (COM(2017)0358),
- s ohledem na své usnesení ze dne 24. října 2017 o diskusním dokumentu o budoucnosti financí EU ⁽⁵⁾,
- s ohledem na návrh, který Komise předložila dne 14. září 2016 a kterým se mění nařízení Rady (EU, Euratom) č. 1311/2013, kterým se stanoví víceletý finanční rámec na období 2014–2020 (COM(2016)0604), sdělení Komise (COM(2016)0603) a k němu připojený dokument (SWD(2016)0299),
- s ohledem na návrh změny interinstitucionální dohody ze dne 2. prosince 2013 mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí o rozpočtové kázní, spolupráci v rozpočtových záležitostech a řádném finančním řízení předložený Komisí dne 14. září 2016 (COM(2016)0606),
- s ohledem na ratifikaci Pařížské dohody Evropským parlamentem dne 4. října 2016 a Radou dne 5. října 2016,
- s ohledem na své usnesení ze dne 26. října 2016 o revizi VFR na období 2014–2020 v polovině období ⁽⁶⁾,
- s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne 15. června 2016 k přezkumu víceletého finančního rámce (VFR) v polovině období ⁽⁷⁾,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 2. května 2018 s názvem „Moderní rozpočet pro Unii, která chrání, posiluje a brání. Víceletý finanční rámec na období 2021–2027“ (COM(2018)0321),
- s ohledem na společné sdělení Komise a vysoké představitelky Unie pro zahraniční věci a bezpečnostní politiku ze dne 28. března 2018 o akčním plánu o vojenské mobilitě (JOIN(2018)0005),

⁽¹⁾ Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 884.

⁽²⁾ Úř. věst. L 163, 24.6.2017, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. C 373, 20.12.2013, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 101, 16.3.2018, s. 64.

⁽⁵⁾ Přijaté texty, P8_TA(2017)0401.

⁽⁶⁾ Přijaté texty, P8_TA(2016)0412.

⁽⁷⁾ Úř. věst. C 17, 18.1.2017, s. 20.

Čtvrtek, 31. května 2018

— s ohledem na zprávu Komise ze dne 14. února 2018 o hodnocení nástroje pro propojení Evropy v polovině období (COM(2018)0066),

— s ohledem na čl. 123 odst. 2 a 4 jednacího řádu,

- A. vzhledem k tomu, že rozvoj a obnova dopravní infrastruktury v EU jsou dosud spíše roztržštěné a představují významnou výzvu z hlediska kapacit i financování, avšak vzhledem k tomu, že jsou zásadní jak pro zajištění udržitelného růstu, pracovních míst a konkurenceschopnosti, tak sociální a územní soudržnosti v rámci Unie, čímž zmírňují nerovnováhu mezi regiony;
- B. vzhledem k tomu, že nástroj pro propojení Evropy (CEF) je společný, centrálně řízený program financování určený na podporu rozvoje vysoce výkonné, udržitelné a propojené transevropské sítě (TEN) v oblastech dopravy, energetiky a infrastruktury digitálních služeb;
- C. vzhledem k tomu, že brzké dokončení transevropské dopravní sítě (TEN-T) významně přispěje ke splnění cílů EU v oblasti snižování emisí v rámci Pařížské dohody, k dekarbonizaci evropského hospodářství a ke splnění cílů EU „20-20-20“ v oblasti energetiky a klimatu; vzhledem k tomu, že hlavní síť by měla být dokončena do roku 2030 a komplexní síť do roku 2050;
- D. vzhledem k tomu, že každý desátý Evropan pracuje v širším odvětví dopravy, a vzhledem k tomu, že investice do dopravní infrastruktury povedou k tvorbě nových pracovních míst, jelikož se odhaduje, že každá miliarda EUR investovaná do hlavní sítě TEN-T vytvoří až 20 000 nových pracovních míst;
- E. vzhledem k tomu, že se CEF zaměřuje na usnadňování přeshraničních propojení, vytváření multimodálních a městských uzlů, řešení tržních selhání a odstraňování úzkých míst; vzhledem k tomu, že CEF zajistil realizaci projektů, které by jinak realizovány nebyly, čímž poskytl jasnou přidanou hodnotu EU při usnadňování nadnárodní spolupráce a koordinace;
- F. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy představuje největší část rozpočtu CEF na období 2014–2020; vzhledem k tomu, že podíl určený na dopravu byl rozdělen na obecný příděl pro všechny členské státy a na příděl soudržnosti, který je k dispozici těm členským státům, které jsou způsobilé k čerpání z Fondu soudržnosti, a je je převáděn přímo z Fondu soudržnosti;
- G. vzhledem k tomu, že CEF je jedním z nejúspěšnějších programů EU, jelikož žádosti o financování významně převyšují možnosti; vzhledem k tomu, že do konce roku 2017 bylo z nástroje pro propojení Evropy – doprava již přiděleno 21,3 miliardy EUR ve formě grantů na projekty TEN-T, čímž se aktivovaly investice v celkové výši 41,6 miliardy EUR; vzhledem k tomu, že v průběhu roku 2018 budou podepsány další grantové dohody v rámci výzvy k podávání návrhů kombinující granty CEF se soukromým financováním, včetně Evropského fondu pro strategické investice (EFSl); vzhledem k tomu, že původní rozpočet na tuto výzvu ve výši 1 miliardy EUR byl v listopadu 2017 navýšen o 350 milionů EUR na podporu priority „Inovace a nové technologie“ v souladu s cíli akčního plánu alternativních paliv;
- H. vzhledem k tomu, že zavedení zásady „ztráty prostředků v případě jejich nevyužití“ významně přispělo k úspěchu CEF: vzhledem k tomu, že by však mělo být urychleno zpětné získávání prostředků v případě nerealizovaných projektů;
- I. vzhledem k tomu, že cílem CEF je urychlit investice do dopravní infrastruktury a inovace a stimulovat financování z veřejného i soukromého sektoru a zároveň zvýšit právní jistotu a respektovat zásadu technologické neutrality;
- J. vzhledem k tomu, že se očekává, že Komise v červnu 2018 zveřejní své legislativní návrhy týkající se evropských strategických investic včetně aktualizovaného nástroje pro propojení Evropy (CEF);

1. zdůrazňuje, že investice do dopravní infrastruktury znamenají investice do dlouhodobého růstu, soudržnosti, konkurenceschopnosti a pracovních míst; zdůrazňuje proto strategický význam programu CEF, pokud jde o integraci vnitřního trhu, inteligentní mobilitu a příležitost pro EU poskytovat prostřednictvím tohoto programu hmatatelnou přidanou hodnotu pro občany;

Čtvrtek, 31. května 2018

2. zdůrazňuje, že CEF byl, je a nadále musí být účinným a cíleným nástrojem pro investice do transevropské infrastruktury (TEN) v odvětví dopravy, energetiky a digitálních služeb, aby mohl přispívat k prioritám EU v oblasti zaměstnanosti, růstu a investic, vnitřního trhu, energetické unie, klimatu a jednotného digitálního trhu;
3. zdůrazňuje úspěch programu CEF na období 2014–2020 při poskytování vysoké evropské přidané hodnoty díky podpoře projektů v oblasti konektivity s přeshraničním, interoperabilním a multimodálním rozměrem a projektů posilujících konektivitu všech druhů dopravy, včetně námořní dopravy, vnitrozemských přístavů a vnitrozemských vodních cest, se zaměřením na projekty doplňující chybějící spojení a odstraňující úzká místa, s cílem vybudovat jednotný evropský dopravní prostor přístupný pro všechny a inovativní odvětví dopravy; vyzývá Komisi, aby zvýšila přeshraniční přidanou hodnotu uzlů, jako jsou námořní přístavy, a podporovala projekty posilující konektivitu s partnerskými třetími zeměmi;
4. uznává, že plný prospěch a potenciál investování EU do sítě TEN-T lze realizovat pouze po dokončení hlavních a globálních sítí; vyzývá Komisi, aby měla na paměti, že dokončení těchto sítí bude vyžadovat významné investice, z nichž část bude záviset na průběžné podpoře EU, jinak hrozí riziko, že se zastaví; trvá na tom, že je třeba nadále vyvíjet tlak s cílem dosáhnout jejich dokončení nejpozději do roku 2030, respektive 2050, a to v souladu se standardy 21. století v průběhu celého procesu;
5. vyzývá Komisi, aby zajistila, aby program CEF v rámci návrhu VFR na období 2021–2027 navázal na současný program a aby měl dokonce vyšší ambice, pokud jde o cíle politiky a finanční zdroje; zdůrazňuje, že je třeba urychlit investice do digitálních a inovačních projektů a projektů udržitelné dopravy s cílem směřovat k ekologičtějším, skutečně integrovanému, modernímu, všem dostupnému, bezpečnějšímu a efektivnímu dopravnímu systému;
6. uznává, že zásah CEF byl rozhodující pro zahájení většiny projektů, zvláště pro projekty v oblasti konektivity na přeshraniční, celostátní, regionální a místní úrovni; zdůrazňuje, že CEF prokázal, že je hlavním katalyzátorem veřejných a soukromých investic; je však přesvědčen, že by měly být podniknuty další kroky s cílem plně uvolnit jeho potenciál;
7. vyzývá Komisi, aby zvážila další způsoby prosazování CEF jako nástroje řízeného politikou s konkrétními odvětvovými cíli, který se zabývá složitými projekty s rozměrem přeshraniční nebo celounijní interoperability;
8. je přesvědčen, že v příštím VFR, vypracovaném na základě podrobného přezkumu období 2014–2020 a důsledků komplexního vztahu mezi CEF a dalšími finančními programy a nástroji, jako je program Horizont 2020, fondy ESI a EFSI a zvláště substituční účinek mezi CEF a EFSI, by Komise měla dále posilovat a zajišťovat doplňkovost mezi CEF a dalšími programy, jako je Horizont Evropa a fond InvestEU, s cílem zachovávat a prosazovat jasné cíle programu, zabránit překrývání a optimalizovat rozpočtové zdroje;
9. zdůrazňuje, že jakékoli škrtky v příštím CEF ve prospěch jiných programů, jako k tomu došlo v rámci CEF 2014–2020 u EFSI a Evropského programu rozvoje obranného průmyslu (EDIDP), by byly považovány za nepřijatelné; vyzývá Komisi, aby zachovala integritu finanční kapacity CEF vzhledem k tomu, že financování CEF se z velké většiny týká projektů s širšími regionálními přínosy a přínosy pro EU, pro něž však není k dispozici dostatečné vnitrostátní nebo tržní financování;
10. uznává povzbudivý úspěch prvních výsledků kombinované výzvy k předkládání návrhů zahájené v rámci stávajícího programu CEF; vybízí proto důrazně Komisi, aby takové výzvy v budoucnu opakovala a aby nadále využívala silnější CEF v podobě grantů, který by se tam, kde je to možné, kombinoval s unijními i mimounijními finančními nástroji; vyzývá také Komisi, aby našla způsoby efektivnější podpory účasti soukromých spoluinvestorů, a členské státy k tomu, aby odstranily právní a správní překážky tohoto procesu;
11. vyzývá Komisi, aby dále podporovala synergie na úrovni projektu mezi všemi třemi odvětvími, které jsou v současnosti limitovány vzhledem k rigidnosti rozpočtového rámce, pokud jde o způsobilost projektů a způsobilost nákladů; naléhavě vyzývá Komisi, aby přizpůsobila infrastrukturu nadcházejícím potřebám čisté a inteligentní mobility; očekává, že budoucí hlavní směry odvětvové politiky a nástroj CEF budou flexibilnější, aby usnadňovaly synergie a mohly rychleji reagovat na nový technologický vývoj a priority, jako je digitalizace, a zároveň urychlovaly vytváření hospodářství s nízkými emisemi a řešily obecné společenské výzvy, jako je kybernetická bezpečnost;

Čtvrtek, 31. května 2018

12. zdůrazňuje význam přímého řízení s cílem zajistit společné postupy ve všech třech odvětvích, urychlené přidělování finančních prostředků a velmi řádné plnění rozpočtu; poukazuje na to, že se přímé řízení grantů CEF osvědčilo jako velmi efektivní, bylo spojeno s kvalitním seznamem projektů a soutěžním výběrovým řízením, důrazem na cíle politiky EU, koordinovaným prováděním a plným zapojením členských států; uznává klíčovou úlohu Výkonné agentury pro inovace a sítě (INEA) v úspěchu CEF prostřednictvím optimalizace rozpočtu, zejména díky její flexibilitě, se kterou částky nevyužité v rámci některých opatření rychle přeměrovává na financování nových opatření; zdůrazňuje, že je nezbytné agenturu INEA posílit s cílem zajistit náležité vynakládání finančních prostředků EU;

13. podporuje uplatňování zásady „ztráty prostředků v případě jejich nevyužití“ v přímém řízení CEF; zdůrazňuje zároveň, že je nutné zachovat možnost recyklovat závazky v případech, kdy projekty nevedou k předpokládanému výkonu, a tak zvýšit efektivnost CEF;

14. uznává, že předložení projektu je komplexní záležitost, zvláště u rozsáhlé dopravní infrastruktury, i význam technické podpory poskytované například pomocí podpůrného opatření programu CEF, zvláště pro členské státy, na které se vztahuje politika soudržnosti, s cílem prosazovat způsobilost vyspělých a vysoce kvalitních projektů; vyzývá Komisi, aby nadále poskytovala tento druh podpory a aby přehodnotila kritéria hodnocení tak, aby podpořila jasnější zjišťování přidané hodnoty projektů; žádá mimoto Komisi, aby učinila další kroky s cílem významně zjednodušit administrativní požadavky nejen u malých grantů, a aby poskytovanou technickou podporu uzpůsobila pro předkladatele menších projektů;

15. vítá skutečnost, že v rámci programu na období 2014–2020 bylo 11,3 miliardy EUR z Fondu soudržnosti převedeno do finančního krytí pro oblast soudržnosti v rámci dopravního pilíře CEF, a zdůrazňuje mimořádný úspěch výzev v oblasti soudržnosti;

16. bere na vědomí návrh Komise přidělit 42 265 milionů EUR na program CEF na období 2021–2027, včetně 7 675 milionů EUR na projekty v oblasti energetiky a 2 662 milionů EUR (oboje ve stálých cenách) na telekomunikační a digitální projekty; vyjadřuje však politování nad tím, že ve stálých cenách dosahuje přiděl na oblast CEF–Doprava částky 11 384 milionů EUR a příspěvek z Fondu soudržnosti částky 10 000 milionů EUR, což představuje škrt ve výši 12 %, respektive 13 %; konstatuje a nemůže přijmout, že finanční prostředky přidělené na dopravní pilíř jsou jediné, které byly sníženy; zdůrazňuje, že výzvy, jimž odvětví dopravy čelí na vnitřním trhu, a úspěch CEF jsou v rozporu se snížením částky přidělu na dopravu, a žádá Komisi, aby navrhovanou částku opětovně zvážila;

17. je přesvědčen, že aby se zachovala vysoká důvěryhodnost a atraktivita programu CEF pro investory, měla by se během příštího období VFR zvýšit jeho finanční kapacita; zdůrazňuje, že nedostatečný rozpočet na dopravu by vystavil riziku dokončení sítě TEN-T a že by to ve skutečnosti znehodnotilo již provedené investice z veřejných financí;

18. zdůrazňuje dále, že finanční krytí pro oblast soudržnosti má výraznou regionální dimenzi, která odpovídá na místní poptávku a je klíčová pro dokončení částí hlavní sítě v členských státech, na něž se vztahuje politika soudržnosti, a tudíž i pro územní soudržnost EU; konstatuje, že investice do dopravní infrastruktury EU, pokud se provádějí s příspěvkem z Fondu soudržnosti, by měly i nadále představovat dobře vyvážený systém centrálně a společně řízených zdrojů; zdůrazňuje, že částka vyčleněná v rámci přímého řízení rámce CEF z Fondu soudržnosti v příštím VFR na období 2010–2027 musí zůstat alespoň na stejné úrovni jako v předchozím VFR na období 2014–2020, a že tato částka musí být dostatečná k tomu, aby byly během příštího VFR na období 2021–2027 dokončeny uvedené projekty financované prostředky vyčleněnými z Fondu soudržnosti v rámci současného CEF;

19. připomíná, že dokončení hlavní dopravní sítě v EU a plnění politických priorit bude nadále vyžadovat účast občanů a zainteresovaných subjektů v rozhodování, transparentnost při posuzování a monitorování environmentálního a finančního provádění projektů, zlepšování integrace různých druhů dopravy a podporu komodálního provozu;

20. vyzývá Komisi a členské státy, aby se i nadále zaměřovaly na hlavní politické cíle CEF v odvětví dopravy: do roku 2030 – dokončit hlavní síť TEN-T, včetně spuštění projektů výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR), mořských dálnic (MoS) a evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS), a přechod k čisté, konkurenceschopné, inovativní a propojené mobilitě, včetně vybudování páteří infrastruktury EU pro dobývání alternativních paliv do roku 2025; pokročit směrem k dokončení komplexní sítě TEN-T do roku 2050;

Čtvrtek, 31. května 2018

21. podtrhuje, že třeba se výrazněji zaměřit na inteligentní horizontální projekty, žádá proto Komisi, aby zvážila zavedení specifických, konkrétně zaměřených a nadnárodních iniciativ s cílem urychlit a zajistit řádné provádění horizontálních priorit, jako je ERTMS, které budou stimulovat soukromé investice, mj. sdružováním grantů a finančních nástrojů;
22. připomíná v souvislosti s odvětvím dopravy význam zaměření na multimodální a přeshraniční propojení, digitální řešení, přechod na jiné druhy dopravy a udržitelnější dopravu domnívá se, že by tento modernizovaný nástroj CEF měl také upřednostňovat přímější spojení mezi hlavními a komplexními sítěmi; je přesvědčen, že by se tyto cíle měly odrážet v seznamech předběžně vybraných projektů, které budou obsaženy příštím nařízením o CEF;
23. uznává, že by odvětví dopravy mělo plně využít příležitostí, které nabízejí digitální a inovativní technologie, a uznává, že nová inovativní dopravní infrastruktura je vždy atraktivnější pro investice, zvláště ze soukromého sektoru; poukazuje však na to, že stávající infrastruktura zůstává páteří sítě EU, a zdůrazňuje, že je naléhavé výrazněji investovat do údržby stávající infrastruktury; vyzývá proto Komisi, aby zajistila atraktivitu dovybavení nebo modernizace existující infrastruktury s vysokými inovačními ambicemi;
24. vyzývá Komisi, aby věnovala zvláštní pozornost nejvzdálenějším regionům, jak je zakotveno v článku 349 SFEU, a to rozšířením hlavní sítě přístavů s cílem zlepšit konektivitu v jejich zeměpisných oblastech, mezi samotnými regiony, s pevninou a se třetími zeměmi; domnívá se, že by nejvzdálenější regiony měly získat až 85 % spolufinancování u všech druhů dopravy, aby tak zlepšily svůj přístup k výzvám k předkládání projektů a vytvářely pravidelná námořní propojení mezi nejvzdálenějšími regiony a pevninskými oblastmi; vyzývá Komisi, aby zvážila vytvoření konkrétní výzvy k předkládání projektů pro nejvzdálenější regiony a aby také zvážila přidělení finančních prostředků na inovativní technologii pro regionální letiště v nejvzdálenějších regionech s cílem zajistit bezpečnost a údržbu letištní infrastruktury;
25. vítá cíle stanovené ve společném sdělení o akčním plánu o vojenské mobilitě, a to jak pokud jde o zlepšení infrastruktury, tak o umožnění synergií; vyzývá Komisi, aby využívala CEF na podporu rozvoje civilně obranné infrastruktury dvojího užití společně se sítí TEN-T;
26. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Komisi a členským státům.
-