



Transporta un tūrisma komiteja

2019/2028(BUD)

26.9.2019

ATZINUMS

Sniegusi Transporta un tūrisma komiteja

Budžeta komitejai

par Eiropas Savienības 2020. finanšu gada vispārējā budžeta projektu
(2019/2028(BUD))

Atzinuma sagatavotājs: *Daniel Freund*

PA_NonLeg

IEROSINĀJUMI

Transporta un tūrisma komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Budžeta komiteju rezolūcijas priekšlikumā, ko tā pieņems, iekļaut šādus ierosinājumus:

1. pieņem zināšanai Komisijas ierosināto budžeta projektu transporta jomā; pauž nožēlu par Padomes pieprasītajiem neselektīvajiem samazinājumiem; prasa ES transporta nozarei paredzēt vērīgu budžetu, kurā ņemti vērā jaunie izaicinājumi un pašreizējās politiskās prioritātes saistībā ar ES transporta politiku;
2. uzskata, ka ir pienācis laiks pamatīgāk mainīt ES finansēšanu transporta jomā, lai līdz 2050. gadam panāktu nulles emisiju līmeni transporta nozarē un nodrošinātu pilnīgu atbilstību Parīzes nolīgumam un ilgtspējīgas attīstības mērķiem; uzsver, ka ļoti liela nozīme ir lielam finansējuma apjomam, uz rezultātiem orientētai un efektīvai “Horizonts 2020” transporta nozarei paredzēto līdzekļu izmantošanai, kā arī šos mērķus īstenojošām programmām un kopuzņēmumiem; uzsver dekarbonizācijas un digitalizācijas jomā īstenoto projektu un programmu nozīmību, prasa piešķirt tiem pienācīgu finansējumu un noteikt tos par prioritāriem; mudina Komisiju veicināt digitalizāciju loģistikas jomā; uzskata — lai nodrošinātu taisnīgu un iekļaujošu pāreju, šajā reformā ir pilnībā jāņem vērā neaizsargātu sociālo grupu un reģionu vajadzības; uzsver, ka ar finansējumu ir jānodrošina labāka transporta savienojamība un efektivitāte;
3. uzstāj, ka ES transporta politika ir ļoti svarīga ekonomikas, sociālajai un vides ilgtspējai un tādēļ prioritāte būtu jāpiešķir nevis līdzfinansēto projektu skaitam vai apmēram, bet gan kvalitātei, ilgtspējai un noderībai pilsoņiem un uzņēmumiem; uzsver, ka ES transporta politikai ir vajadzīgs pienācīgs un pietiekams finansējums, lai nodrošinātu izaugsmi, darbvietas un konkurētspēju Eiropā, arī attālākajos reģionos, kā arī ir vajadzīgi lielāki ieguldījumi pētniecībā un inovācijā un sociālajā un teritoriālajā kohēzijā; uzsver — lai palielinātu svarīgu infrastruktūras projektu efektivitāti, ir jāattīsta politikas, finansiālo un administratīvo procedūru transversalitāte;
4. uzsver ES transporta politikas un investīciju ļoti svarīgo lomu ES teritoriālās, sociālās un ekonomiskās kohēzijas veicināšanā un palielināšanā un visu ES reģionu — arī attālu reģionu, tālāko reģionu, salu, nomaļu reģionu, kalnu reģionu un pierobežas reģionu, kā arī depopulētu un mazapdzīvotu apgabalu — teritoriālās piekļūstamības un savienojamības nodrošināšanā;
5. norāda, ka publiskās investīcijas autoceļu, dzelzceļa, gaisa un jūras transporta nozarē labvēlīgi ietekmē iekšējo tirgu un Eiropas ekonomiku, kurai ir jāklūst par pasaulē vadošo ekonomiku;
6. uzsver, ka ES transporta infrastruktūras politikā ir vairāk jāintegrē šie trīs aspekti:
 - savienojamībai starp koridoriem un visaptverošo tīklu un pārrobežu savienojumiem ir jābūt vienai no prioritātēm;
 - lēmumi par projektiem būtu jāpieņem, pamatojoties uz intermodalitāti;
 - savstarpējai izmantojamībai ir jābūt vienam no transporta projektu līdzfinansēšanas priekšnosacījumiem;
7. atkārtoti norāda, ka provizoriskā vienošanās par regulu, ar ko izveido programmu *InvestEU*, ietver vispārīgu noteikumu, kurš jāpiemēro visam ar transportu saistītajam finansējumam un ar kuru nodrošina, ka “projekti, kas nav saderīgi ar klimata mērķu sasniegšanu, nav tiesīgi saņemt atbalstu” un ka finansēšanas un investīciju darbības pārbauda, lai noskaidrotu, vai tām “ir ietekme uz vidi, klimatu vai sociālo jomu, un, ja tāda ir, piemēro pārbaudes klimata, vides un sociālās ilgtspējības jomā”; atgādina, ka ar fondu *InvestEU* būtu

jāatbalsta investīcijas, kas veicina Savienības ekonomisko, teritoriālo un sociālo kohēziju, un ka, lai pēc iespējas palielinātu ES finansiālā atbalsta ietekmi un pievienoto vērtību, ir lietderīgi maksimāli palielināt “sinerģiju starp attiecīgajām Savienības programmām, piemēram, transporta, enerģētikas un digitālajā jomā”;

8. uzsver, ka papildus Eiropas Investīciju bankas (EIB) nozīmīgajai lomai Eiropas Stratēģisko investīciju fonda (ESIF) un programmas *InvestEU* īstenošanā ir ļoti svarīgi, lai 2020. gadā plānotā EIB transporta politikas pārskatīšana pavērtu ceļu pamatīgākai reformai attiecībā uz bankas sniegto finansējumu transporta jomā; atgādina, ka EIB laikposmā no 2007. gada līdz 2018. gadam ir aizdevumos izsniegusi aptuveni 140 miljardu EUR transporta projektiem, no kuriem apmēram 80 % attiecas uz autoceļu infrastruktūru; aicina EIB savlaicīgi ziņot Parlamentam par visiem posmiem tās transporta politikas pārskatīšanā;

9. uzsver Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) lielo nozīmi tāda augstas veiktspējas Eiropas komunikāciju tīkla (*TEN-T*) izveides sekmēšanā, kas ir ilgtspējīgs un savstarpēji savienots transporta, enerģētikas un digitālo pakalpojumu infrastruktūras jomā; atkārtoti norāda, ka *TEN-T* izveides ātra pabeigšana ievērojami veicinās ES sociālekonomisko un teritoriālo kohēziju un ES dekarbonizācijas mērķu sasniegšanu; uzsver, ka EISI ir ārkārtīgi svarīgs investīcijām ilgtspējīgā ilgtermiņa izaugsmē, inovācijā, kohēzijā, konkurētspējā un jaunu darbvieta radīšanā Eiropas Savienībā;

10. uzskata, ka EISI izdevumus transporta jomā var uzlabot, vēl vairāk palielinot nulles emisiju transporta veidiem paredzētā finansējuma daļu; atgādina, ka EISI ir ārkārtīgi svarīgs un nozīmīgs transporta nozares finanšu instruments un ka īstermiņa un ilgtermiņa izdevumu plānošanā būtu jāņem vērā uz rezultātiem orientēta pieeja un jācenšas radīt ES pievienoto vērtību, jo īpaši attiecībā uz *TEN-T* pamattīkla un visaptverošā tīkla izveidi un pabeigšanu; atzinīgi vērtē Komisijas pieeju līdzfinansēt demontēto vai pamesto reģionālo pārrobežu dzelzceļa savienojumu atjaunošanu un mudina dalībvalstis, pārrobežu reģionus un Komisiju vēl vairāk intensificēt šos augšupējos projektus, kas dod ieguldījumu to robežu atkalatvēršanā, kuras Eiropas Savienībā joprojām pastāv; aicina Komisiju būtiski palielināt summu, kas EISI budžeta pozīcijā rezervēta to trūkstošo reģionālo dzelzceļa savienojumu atjaunošanai, kuri ir demontēti vai pamesti, prioritāti piešķirot apvidiem, kas atrodas neizdevīgā ģeogrāfiskajā situācijā; aicina Komisiju ņemt vērā aizvien pastāvošās krasās atšķirības ES transporta infrastruktūrā; norāda, ka ir jāintensificē dzelzceļa infrastruktūras turpmāka elektrifikācija un ka vajadzīgs ātrāk izvērst Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu (*ERTMS*); EISI budžetā būtu jāņem vērā arī pasākumi dzelzceļa kravu pārvadājumu radītā trokšņa vājināšanai, lai nodrošinātu ilgtspējīgu un efektīvu kravu pārvadājumu sistēmu; uzskata, ka EISI būtu jādara vairāk, lai integrētu un veicinātu jūras transportu; prasa transporta nozarei pieejamo līdzekļu sadalē saglabāt EISI paredzēto finansējumu;

11. aicina Komisiju līdz 2019. gada beigām iesniegt novērtējumu par visu to projektu īstenošanu, par kuriem ir noslēgti līgumi, tostarp norādot pašreizējo situāciju un prognozes attiecībā uz projektu pabeigšanu, kā arī iesniegt priekšlikumus par to, kā būtu iespējams sasniegt 100 % izdevumu līmeni, arī ar līdzekļu pārvietošanu;

12. atgādina, ka ar transporta infrastruktūrai paredzēto kohēzijas politikas finansējumu būtu jācenšas īstenot Līgumos paredzētais ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas mērķis; uzsver, ka decentralizētas pieejas ir svarīgas un ka joprojām problēma ir lauku apgabalu nepietiekamā savienotība un piekļūstamība, kas būtu steidzami jārisina; pauž bažas, ka Eiropas Reģionālā atbalsta fonda (ERAF) un Kohēzijas fonda izmantošanā pārāk maz uzmanības tiek veltīts modālajai pārejai; uzsver nepieciešamību izmantot ES finansējumu arī tam, lai dekarbonizētu transporta nozari; iesaka palielināt investīcijas riteņbraukšanā un iešanā kājām; atkārtoti prasa nodrošināt ES finansējuma pārredzamību transporta nozarē, jo īpaši attiecībā uz dalītās pārvaldības resursiem; aicina Komisiju visaptveroši darīt pieejamu

informāciju par transporta projektiem, kas ir saņēmuši ERAF un Kohēzijas fonda finansējumu;

13. aicina Komisiju līdz gada beigām iesniegt novērtējumu par EISI, Kohēzijas fonda un ERAF ES līdzekļu daļas izmantošanu transporta projektos, arī par to, cik lielā mērā ir ievērotas transporta stratēģijas un partnerības nolīgumos iekļautie *ex ante* nosacījumi;

14. aicina Komisiju līdz 2019. gada beigām iesniegt novērtējumu par pašreizējo situāciju attiecībā uz finanšu instrumentiem piešķirto līdzekļu izlietošanu, prognozes par galīgo apguves līmeni un priekšlikumus par to, lai tiktu sasniegts 100 % līmenis, cita starpā izmantojot līdzekļu pārvietošanu uz citām EISI budžeta pozīcijām;

15. prasa Komisijai iesniegt novērtējumu par *SESAR* izvēršanai paredzēto līdzekļu izlietojumu, pašreizējo situāciju, turpmākajām darbībām un ar šiem līdzekļiem finansēto projektu ieguldījumu *SESAR* izvēršanā dalībvalstīs;

16. mudina Komisiju veicināt ērtu Eiropas nakts vilcienu atdzimšanu, kas būtu iespējama un ilgtspējīga alternatīva īsiem lidojumiem un gariem braucieniem ar automašīnu; aicina Komisiju izskatīt iespējas apvienot EuroVelo tīkla līdzfinansēšanu ar visaptverošu dzelzceļa tīklu;

17. uzskata, ka jūras transports ir alternatīva pieejai visu pārvadāt pa autoceļiem; uzskata, ka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/802 noteikumi par sēra satura ierobežošanu kuģu degvielā galu galā palielinās šā transporta veida ilgtspēju un ka šo nozari var vēl vairāk dekarbonizēt; norāda, ka Eiropas ostas ir multimodāli transporta mezgli, caur kuriem Eiropas Savienībā nonāk vairāk nekā 90 % tās importēto preču; aicina Komisiju darīt vairāk, lai veicinātu un finansētu šo transporta veidu;

18. uzsver, ka digitalizācija var ES transporta nozari padarīt iekļaujošāku, inovatīvāku, savstarpēji savienotāku un ilgtspējīgāku; atgādina Komisijai, cik svarīgi ir izstrādāt jaunu ES stratēģiju, kurā par prioritāti ir jāizvirza taisnīga pāreja un to personu pārkvalifikācija, kuru darbvieta ir kļuvušas liekas transporta nozares digitalizācijas dēļ;

19. ņemot vērā to, ka satiksmes negadījumos joprojām iet bojā un gūst ievainojumus ļoti liels skaits cilvēku un ka jaunajā Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības direktīvā, kurā noteikts, ka “dalībvalstis nodrošina, ka (...) tiek ņemtas vērā mazaizsargātu satiksmes dalībnieku vajadzības”, uzstāj, lai Komisija un dalībvalstis piešķirtu lielāku prioritāti finansējumam, kas paredzēts transporta pasažieru drošības nodrošināšanai dažādos transporta veidos, un pievērstu uzmanību mazaizsargātu satiksmes dalībnieku, piemēram, gājēju, personu ar invaliditāti, velosipēdistu un citu mikromobilitātes dalībnieku, drošībai, kā arī modālajai pārejai uz drošākiem un tīrākiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu; aicina Komisiju sniegt dalībvalstīm vajadzīgo tehnisko un administratīvo palīdzību attiecībā uz pienācīgu esošo ceļu uzturēšanas pasākumu iekļaušanu to visaptverošajos transporta plānos, lai palielinātu ceļu kvalitāti un drošumu;

20. uzskata, ka spēcīgākai saiknei starp pilsētu transporta finansēšanu un ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem ir būtiska nozīme pilsētu mobilitātes transformācijas sekmēšanā; prasa ar minētajiem pilsētu mobilitātes plāniem sekmēt multimodalitāti starp dažādiem ilgtspējīgiem transporta veidiem un paredzēt līdzsvarotus sociālekonomiskus risinājumus, lai nodrošinātu, ka ES pilsoņi netiek diskriminēti;

21. uzsver, ka pilsētu mobilitātes sistēmām ir jāsniedz savs ieguldījums attiecībā uz svārstsatiksmes (mājas–darbs–mājas) maršrutu saīsināšanu, savstarpējas izmantojamības nodrošināšanu, sabiedriskā transporta padarīšanu pievilcīgāku iedzīvotājiem un privātā transporta pārsvara samazināšanu, tādējādi sekmējot vides un klimata ilgtspēju un sabiedrības attīstību; uzskata, ka, ņemot vērā daudzveidīgos sabiedriskā transporta veidus ES lielpilsētās (dažām no tām ir izklīdētas transporta sistēmas un dezorganizēta biļešu sistēma, kas to lietošanu padara dārgāku), 2020. gada budžetā būtu jācenšas koncentrēties uz problēmām, ko

rada sarežģīta sabiedriskā transporta biļešu sistēma, un jāatbalsta rīcības plāna ieviešana ar mērķi īstenot vienotu multimodālu biļešu sistēmu;

22. prasa nodrošināt pilnībā pārredzamu finansēšanas ainu un pārredzamākus projektu novērtējumus, īpašu uzmanību pievēršot pilsoņu, pilsoniskās sabiedrības un NVO līdzdalībai pārredzamā lēmumu pieņemšanā un tādu lielu projektu izstrādes uzraudzībā, kuru kopējais investīciju apjoms pārsniedz 1 miljardu EUR; uzskata, ka finansējums būtu jākoncentrē mērķiem, kas garantē reālu pievienoto vērtību dalībvalstīm, jo īpaši sociālajā un vides līmenī;

23. atgādina, ka publiskās investīcijas infrastruktūrā ir īpaši pakļautas korupcijas riskam; uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt pārredzamus un konkurētspējīgus līgumtiesību piešķiršanas procesus attiecībā uz ES finansētiem liela mēroga transporta infrastruktūras projektiem; uzstāj, ka līgumslēdzējām iestādēm un pretendentiem saistībā ar šiem liela mēroga projektiem ir jāslēdz integritātes pakti, saskaņā ar kuriem trešās personas uzrauga, vai tiek ievērotas saistības īstenot labāko praksi un pārredzamību; atgādina, ka dalībvalstis ir galvenās atbildīgas par to, lai tiktu izveidota pārvaldības sistēma, kuras mērķis ir nodrošināt investīciju projektu efektīvu un lietderīgu īstenošanu, un mudina Komisiju nodrošināt vajadzīgo administratīvo un tehnisko atbalstu, lai sekmētu to īstenošanu; norāda, ka iepirkuma procedūrās ir svarīgi ņemt vērā arī darba ņēmēju sociālos apstākļus; norāda, ka šobrīd visai transporta nozarei ir grūti atrast darbiniekus un ka, lai atrisinātu darbinieku trūkuma problēmu, ir jāuzlabo darba apstākļi;

24. uzskata, ka transporta projektu izmaksu un ieguvumu analīze vairs nedrīkst būt vērsta tikai uz īstermiņa ekonomisku analīzi, bet tā jāvērs uz visaptverošu izpratni par visām īstermiņa un ilgtermiņa ārējām izmaksām, vadoties pēc nesena Komisijas pasūtītā pētījuma par ārējām izmaksām un izmaksu internalizāciju, kurā atklāts, ka transporta ārējo izmaksu kopējais apjoms tiek lēsts tuvu 1000 miljardiem EUR gadā;

25. aicina Komisiju izmēģinājuma projektu un sagatavošanas darbību atlases kritēriju izstrādē izmantot vairāk uz rezultātiem orientētu pieeju, centies panākt ES pievienoto vērtību un vairāk koncentrēties uz politiskajiem mērķiem un atgādina, ka ir svarīgi šos projektus un darbības pareizi īstenot;

26. atkārtoti norāda, ka ir vajadzīga spēcīga Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*), kurai būtu pienācīgs finansējums, lai globāli nodrošinātu un vadītu ES pilsoņu drošumu un drošību (piemēram, tādās jomās kā jauno tehnoloģiju radītie izaicinājumi, kibernetiķi, *GNSS* bloķēšana), kā arī gaisa transporta nozares vides ilgtspēju, uzlabojot tās vides pēdu (mazāks troksnis un emisijas, dekarbonizācija, aprites ekonomika), veicinot vides aizsardzību (ietekmes mazināšanas pasākumi), izstrādājot inovatīvas un ilgtspējīgas tehnoloģijas (droni, elektriskie un hibrīda gaisa kuģi, ilgtspējīga aviācijas degviela), ekomarķējuma programmu un multimodālo mobilitāti (piemēram, savienojumi uz/starp dzelzceļa un lidostas infrastruktūru);

27. pauž nožēlu par to, ka 2020. gada budžetā nav ņemts vērā tas, ka ir paplašinājušies ar transportu saistīto ES aģentūru (*EASA*, Eiropas Jūras drošības aģentūra (*EMSA*) un Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra (*ERA*)) pienākumi un līdz ar to pieaugusi nepieciešamība pēc finanšu līdzekļiem un cilvēkresursiem, lai tās šos pienākumus varētu pilnībā īstenot; norāda, ka saskaņā ar Revīzijas palātas atzinumu centralizētas *ERA* mītnesvietas izveide varētu samazināt attiecīgās ES budžeta izmaksas;

28. uzsver, ka ir svarīgi, lai projekti sekmētu tūrisma veicināšanu, jo tā ir nozare, kas sniedz ievērojamu ieguldījumu dalībvalstu IKP un kam ir ekonomiska ietekme uz izaugsmi, konkurētspēju, nodarbinātību un sociālo attīstību; pauž nožēlu par to, ka budžetā nav iekļauts tūrisms kā atsevišķa politikas joma, un atkārtoti aicina nākamajā finanšu shēmā paredzēt atsevišķu budžeta pozīciju ar tikai un vienīgi tūrismam veltītu finansējumu; norāda, ka dalībvalstis tūrisma nozarē saskaras ar kopīgiem problēmjasautājumiem, cita starpā krīzes

pārvaldību, trešu valstu konkurenci, tūrisma darbību ilgtspēju, vietējo un izolēto kopienu stiprināšanu un pāreju uz bezoglekļa ekonomiku, un tāpēc kopīga Eiropas politika sniegtu būtisku pievienoto vērtību.

**PIELIKUMS. STRUKTŪRAS VAI PERSONAS,
NO KURĀM ATZINUMA SAGATAVOTĀJS SAŅĒMIS IEGULDĪJUMU**

Struktūra un/vai persona
Eiropas transporta un vides federācija — 58744833263-19
Eiropas dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopiena — 7574621118-27

**INFORMĀCIJA PAR PIENĒMŠANU
ATZINUMU SNIEDZOŠAJĀ KOMITEJĀ**

Pieņemšanas datums	24.9.2019
Galīgais balsojums	+: 35 -: 6 0: 3
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Johan Danielsson, Andor Deli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Bill Newton Dunn, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Sven Schulze, Vera Tax, Cristian Terheş, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Paolo Borchia, Gina Dowding, Ilhan Kyuchyuk, Ljudmila Novak, Andrey Novakov, Anne-Sophie Pelletier, Catherine Rowett

**ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAĶSTA**

35	+
GUE/NGL	Kateřina Konečn, Elena Kountoura, Anne-Sophie Pelletier
NI	Mario Furore
PPE	Andor Deli, Gheorghe Falc, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Andrey Novakov, Sven Schulze, Barbara Thaler
RENEW	José Ramón Bauz Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Ilhan Kyuchyuk, Caroline Nagtegaal, Bill Newton Dunn, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Munoz, Boguslaw Liberadzki, Vera Tax, Cristian Terheș, Istvn Ujhelyi, Petar Vitanov
VERTS/ALE	Ciarn Cuffe, Anna Deparnay-Grunenberg, Gina Dowding, Tilly Metz, Catherine Rowett

6	-
ECR	Peter Lundgren
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo

3	0
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas