



Transporta un tūrisma komiteja

2020/2058(INI)

14.7.2020

ATZINUMS

Sniegusi Transporta un tūrisma komiteja

Budžeta komitejai un Ekonomikas un monetārajai komitejai

par ilgtspējīgas Eiropas investīciju plānu — zaļā kursa finansēšana
(2020/2058(INI))

Atzinuma sagatavotāja: *Caroline Nagtegaal*

PA_NonLeg

IEROSINĀJUMI

Transporta un tūrisma komiteja aicina par jautājumu atbildīgās komitejas — Budžeta komiteju un Ekonomikas un monetāro komiteju — rezolūcijas priekšlikumā, ko tās pieņems, iekļaut šādus ierosinājumus:

- A. tā kā transporta jomā laikposmā no pašreizējā brīža līdz 2030. gadam Eiropas transporta tīklam (*TEN-T*) vien būs vajadzīgi ieguldījumi vairāk nekā 700 miljardu EUR apmērā un saskaņā ar zaļā kursa mērķiem būs vajadzīgi papildu ieguldījumi inovatīvu stratēģiju, intelektisku transporta sistēmu (ITS), mazemisiju un bezemisiju mobilitātes risinājumu, uzlādes infrastruktūras un alternatīvo degvielu ieviešanai visā tīklā un teritorijās, kuras tam pieslēdzas; tā kā ES transporta sistēmas modernizācijas ietvaros ir nepieciešami arī ievērojami ieguldījumi pastāvošās transporta infrastruktūras pilnveidē un modernizācijā;
 - B. tā kā transports ir būtiska ES iekšējā tirgus daļa un tam ir svarīga nozīme ES ekonomiskajā, sociālajā un teritoriālajā kohēzijā, it sevišķi nomaļajos apvidos, lauku un salu teritorijās un tālākajos reģionos, un šajā sakarībā ES ir jāiegulda transporta nozares konkurētspēja un tās spēja īstenot pāreju uz ilgtspējīgu mobilitāti;
 - C. tā kā transporta radītās siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas veido 27 % no ES kopējām emisijām un ir vienīgās, kas turpina palielināties, un šajā sakarībā transportam ir jāpalīdz tehnoloģiski neitrālā veidā sasniegt ES emisiju samazināšanas mērķus virzībā uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam, vienlaikus nodrošinot, ka transports joprojām ir izmaksu ziņā pieejams un konkurētspējīgs; tā kā transporta nozares radītās emisijas gan infrastruktūrā, gan transportlīdzekļu parkā ir iespējams samazināt straujāk, attīstot un nostiprinot sinerģētisko iedarbību ar citām nozarēm, piemēram, digitālo vai enerģētikas nozari;
 - D. tā kā pētniecība un inovācija ir būtiski transporta nozares konkurētspējas un ilgtspējas virzītājspēki un ieguldījumi saskaņā ar Eiropas zaļā kursa investīciju plānu tiek īstenoti, izmantojot nozaru politiku, jo tam nav īpašas budžeta pozīcijas;
 - E. tā kā, plašāk raugoties, transporta nozarē strādā desmitā daļa eiropiešu un tā kā, investējot transporta infrastruktūrā, tiks radītas jaunas darbvietas — tiek lēsts, ka katrs miljards eiro, kas ieguldīts *TEN-T* pamattīklā, radīs līdz 20 000 jaunu darbvieta, un tādēļ transporta nozarei jābūt gatavai pielāgoties jaunām sociālekonomiskām un tehnoloģiskām norisēm, kam nepieciešami ievērojami ieguldījumi jaunos mobilitātes modeļos, digitalizācijā, pētniecībā un inovācijā, alternatīvos enerģijas avotos un energoefektivitātē;
 - F. tā kā Covid-19 pandēmija ir izraisījusi vēl nepieredzētu ekonomikas krīzi visā Savienībā, it sevišķi transporta un tūrisma nozarē, un ir apliecinājusi, ka transporta un loģistikas nozare un tās darbinieki ir Eiropas ekonomikas pamats, jo nepārtrauktiem kravu pārvadājumiem ir bijusi neatsverama nozīme piegādes ķēžu darbības garantēšanā,
1. atzīst pasākumus, kas transporta nozarē veikti un vēl jāveic, lai samazinātu īpatnējās emisijas un nodrošinātu taisnīgu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti līdz 2050. gadam; tādēļ uzsver nepieciešamību pastiprināt finansiālu atbalstu pētniecībai un inovācijai, kas

vērsta uz mazemisiju un bezemisiju mobilitātes risinājumu izstrādi, it sevišķi pievērsoties augstajām tehnoloģijām un viedajai mobilitātei visos transporta veidos, tostarp alternatīvajām degvielām, mazemisiju transportlīdzekļu tehnoloģijām un ilgtspējīgiem infrastruktūras projektiem;

2. uzsver, ka Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) ir viens no galvenajiem faktoriem, kas veicinās *TEN-T* tīkla izveides pabeigšanu un ES un tās dalībvalstu klimata mērķu sasniegšanu atbilstoši zaļā kursa mērķiem, līdz pat 80 % no transporta nozarei piešķirtā finansējuma paredzot klimata mērķu sasniegšanai, kas tiek darīts, veicinot ilgtspējīgus infrastruktūras projektus, multimodalitāti, dzelzceļa kravu pārvadājumus, inovatīvus un digitālus pasākumus, piemēram, telemātikas lietojumprogrammas, un alternatīvu degvielu izmantojumu; uzstāj, ka EISI budžetam ir jābūt lielākam, un brīdina, ka Ilgtspējīgas Eiropas investīciju plāna (*SEIP*) finansēšana nedrīkst izraisīt līdzekļu pārdalīšanu, kas negatīvi ietekmētu EISI;
3. norāda, ka transporta projektiem ir vajadzīgi ļoti apjomīgi ieguldījumi, un tādēļ, lai piesaistītu ieguldītājus, būtiska nozīme ir juridiskajai noteiktībai, stabiliem un paredzamiem mērķiem un informācijas pieejamībai; uzsver, ka ar transporta projektu īstenošanu saistīto administratīvo procedūru aizvien lielākais skaits un sarežģītība palielina izmaksas un rada kavējumus, tādējādi negatīvi ietekmējot visu ES transporta tīklu; uzsver, ka līdz šim veiktos ieguldījumus nedrīkst pakļaut riskam, mainot finansēšanas nosacījumus, un sagaida, ka *SEIP* nodrošinās reālistisku, taisnīgu un nākotnes prasībām atbilstošu ieguldījumu atbalsta sistēmu; šajā sakarībā mudina Komisiju nodrošināt skaidrību investoriem, nosakot resursus katram *SEIP* instrumentam visam DFS periodam un saistībā ar deleģēto aktu ierosināšanu precizējot, kā tiks piemērota ES mēroga ilgtspējas taksonomija; atzīst arī to, ka investīcijas pārejas periodam atbilstošos degvielu veidos, kuri nenodara būtisku kaitējumu videi, veicina klimatneitrālas mobilitātes mērķa sasniegšanu visos ES reģionos;
4. uzsver — lai nodrošinātu pietiekamus ieguldījumus ilgtspējīgā transporta infrastruktūrā, ir ārkārtīgi svarīgi, lai visi attiecīgie ES fondi (EISI, “InvestEU”, “Apvārsnis Eiropa”, Eiropas strukturālie un investīciju fondi u. c.), Eiropas Investīciju bankas (EIB) aizdevumi un citi finanšu instrumenti būtu pielāgoti transporta nozares īpašajām vajadzībām, veicinot ilgtspējīgu pārkārtošanos, un lai dalībvalstis apņemtos nodrošināt pienācīgu finansējumu; uzsver, ka sinerģijai starp attiecīgām Savienības programmām tādās jomās kā transports, enerģētika un digitalizācija varētu būt ļoti liela nozīme, lai paātrinātu progresu viedas un ilgtspējīgas mobilitātes attīstīšanā ES līmenī; turklāt uzsver, ka transporta un loģistikas nozari galvenokārt veido mikrouzņēmumi un MVU, un tādēļ mudina Komisiju pievērst īpašu uzmanību šādiem uzņēmumu veidiem, piemēram, nodrošinot labāku piekļuvi finansējumam;
5. mudina ES un dalībvalstis maksimāli izmantot to rīcībā esošos instrumentus, lai nodrošinātu transporta nozares līdzdalību dekarbonizācijas centienos; šajā sakarībā aicina veikt ietekmes novērtējumu visām turpmākās politikas jomām un instrumentiem (piemēram, pašu resursiem, emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) paplašināšanai, ārējām izmaksām), kas ietekmē transporta nozari; šajā sakarībā pauž arī stingru pārlicību, ka dalībvalstīm būtu jāparedz izmantot ar transportu saistītos ieņēmumus no nodokļiem vai maksām un emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas investīciju veicināšanai attiecīgo transporta veidu ilgtspējībā, lai sasniegtu ekonomiskās lietderības un savienotības mērķus;

6. uzskata, ka pārejai uz klimatneitrālu transporta un loģistikas nozari ir vajadzīgi elastīgi valsts atbalsta noteikumi, kas nesamērīgi nekropļotu vienlīdzīgus konkurences apstākļus Eiropā; mudina Komisiju viest skaidrību attiecībā uz valsts atbalstu ilgtspējīga transporta projektiem; turklāt uzskata, ka ir jāpārskata arī noteikumi par valsts atbalstu lidostām, lai samazinātu vairākposmu lidojumu skaitu starp Eiropas galamērķiem, tādējādi ievērojami samazinot emisijas un ceļā pavadīto laiku un vienlaikus palielinot efektivitāti;
7. aicina Komisiju veicināt “InvestEU” izmantošanu, lai turpinātu attīstīt ilgtspējīgu tūrismu un transportu, tostarp visus transporta veidus un infrastruktūru; atzinīgi vērtē budžeta palielinājumu programmai “InvestEU”, kas nesen ierosināts saskaņā ar instrumentu “Next Generation EU”; uzskata, ka šim pārdomātajam ieguldījumam būtu jāstimulē Eiropas vadošā loma rūpniecībā stratēģiskās nozarēs un galvenajās vērtību ķēdēs, piemēram, transportā un loģistikā, tostarp aeronautikas nozarē, kā arī telemātikas lietojumprogrammu sistēmu izstrādē;
8. prasa piešķirt pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” līdzekļus pētniecībai un izstrādei (*R&D*) transporta nozarē, jo īpaši saistībā ar alternatīvo degvielu risinājumiem, elektrotransportlīdzekļu akumulatoriem un sastāvdaļām, kā arī alternatīvām ritošā sastāva tehnoloģijām; turklāt aicina pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” ietvaros piešķirt pienācīgu finansējumu Eiropas partnerībām transporta jomā, tādām kā “Clean Sky”, Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecība (*SESAR*), “Shift2Rail” un “Kurināmā elementi un ūdeņradis” (*FCH*);
9. aicina Komisiju iekļaut Taisnīgas pārkārtošanās mehānismā piemērotus līdzekļus, lai atbalstītu to nozaru reorganizāciju, kuru galaprodukti nav savienojami ar mērķi panākt Savienības oglekļneitralitāti;
10. uzsver, ka inovācijai un digitalizācijai ir ļoti liela nozīme transporta nozares dekarbonizācijā saskaņā ar Eiropas zaļā kursa mērķiem; aicina ieguldīt digitalizācijā, it sevišķi intelektisko transporta sistēmu (*ITS*), kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (*VTMIS*), upju informācijas pakalpojumu (*RIS*) un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (*ERTMS*) izstrādē un ieviešanā;
11. uzskata, ka ilgtspējīgai mobilitātei visos transporta veidos un mūsdienīgai multimodālai infrastruktūrai, tostarp Eiropas transporta tīklam (*TEN-T*) un tā turpmākajam paplašinājumam, ir izšķirīga nozīme klimatneitrālas ekonomikas panākšanā; uzsver — lai procentuāli palielinātu ES dzelzceļa un jūras kravu pārvadājumu apmēru, kā noteikts Eiropas zaļajā kursā, ir vajadzīgs konkrēts ES investīciju plāns un konkrēti pasākumi ES līmenī; šajā sakarībā mudina Komisiju paātrināt un par prioritāti noteikt ieguldījumus infrastruktūras projektos, kas tiek īstenoti, lai novērstu sastrēgumus, izveidotu trūkstošos savienojumus, attīstītu tīru ūdeņradi un izvērstu tā ieviešanu un inovāciju ātrgaitas dzelzceļa transporta un iekšzemes ūdensceļu transporta jomā, vienlaikus integrējot klimata pārmaiņu mazināšanas un pielāgošanās pasākumus;
12. atzīst, ka Eiropas iekšējo ūdensceļu kuģojamība ir būtiski jāuzlabo; aicina šim mērķim paredzēt īpašu finansējumu vairākos finansēšanas instrumentos, piemēram, EISI, kohēzijas fondā vai instrumentos ar Eiropas Investīciju bankas līdzdalību;
13. aicina atbalstīt Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (*SJO*) sākotnējo stratēģiju un nākt klajā ar skaidru stratēģiju, kurā cita starpā būtu paredzēti kritēriji emisiju samazināšanai

ES jūrniecības nozarē;

14. atgādina par kopuzņēmumu “Clean Sky 2” un *SESAR* nozīmi, kuri nodrošina tādu zaļo tehnoloģiju izstrādes faktisku paātrināšanu, kas vērstas uz drošības uzlabošanu un gaisa kuģu radīto CO₂ un siltumnīcefekta gāzu emisiju, kā arī trokšņa līmeņa samazināšanu; aicina Komisiju izstrādāt un atbalstīt ES ceļvedi attiecībā uz ieguldījumiem aviācijā un aeronautikā, lai stimulētu uz ilgtspējīgu aviāciju vērstu inovāciju, tostarp pētniecību alternatīvo degvielu jomā, kā arī iespējamus instrumentus, kuri veicinātu vecāku gaisa kuģu nomaiņu, tā tiecoties saglabāt konkurētspēju un Eiropas vadošo lomu;
15. uzsver Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras (*ERA*) un kopuzņēmuma “Shift2Rail” būtisko nozīmi noturīgas pārejas panākšanā no autoceļiem uz dzelzceļu, kā noteikts Eiropas zaļajā kursā; uzsver, ka kopuzņēmumam “Shift2Rail” ir būtiska nozīme tehnisko šķēršļu pārvarēšanā un savstarpējās izmantojamības veicināšanā, lai galu galā dzelzceļa transports kļūtu lētāks, efektīvāks un pievilcīgāks, tā palīdzot samazināt negadījumu skaitu un CO₂ emisiju apmēru; uzsver, ka ir svarīgi palielināt ES ieguldījumus *ERA* un “Shift2Rail”, lai panāktu progresu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidē;
16. uzskata, ka ar ES līdzekļiem būtu jānodrošina autobūves nozares pārveide virzībā uz klimatneitralitāti; šajā sakarībā aicina izstrādāt ceļvedi emisiju samazināšanai autobūves nozarē, kura pamatā būtu pētniecība un izstrāde un tehnoloģiskās iespējas un kurš ietvertu īpašu Eiropas programmu transportlīdzekļu otrreizējai pārstrādei, ES finansējumu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas veicināšanai, ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošanas palielināšanu un uzlādes punktu ieviešanu, kā arī ieguldījumus inovatīvos un viedos ceļu satiksmes drošības risinājumos, lai sasniegtu ES stratēģisko mērķi bojāgājušo cilvēku skaitu tuvināt nullei (“nulles redzējumu”); uzskata, ka prioritātei vajadzētu būt arī infrastruktūras pielāgošanai jauniem mobilitātes modeļiem un transportlīdzekļu veidiem, un šajā sakarībā aicina izstrādāt ceļu infrastruktūras ceļvedi, kas būtu jāsasakaņo ar autobūves nozares emisiju samazināšanas ceļvedi;
17. uzskata, ka sabiedriskajam transportam ir būtiska nozīme, lai panāktu ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās; uzsver, ka ir jāpalielina atbalsts sabiedriskā transporta tīkliem un transportlīdzekļu parkiem vietējā un reģionālā līmenī, jo tas būtu efektīvs instruments pārejā uz mazemisiju mobilitāti, vienlaikus veicinot pāreju uz citiem transporta veidiem, it sevišķi lielpilsētās, un savienotību lauku apvidos, lai veicinātu teritoriālo kohēziju; uzskata, ka spēcīgākai saiknei starp pilsētu transporta finansēšanu un ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem (*SUMPS*) ir būtiska nozīme pilsētu mobilitātes pārveides sekmēšanā; aicina Komisiju sadarboties ar dalībvalstīm, lai izstrādātu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus un politiku, tostarp paredzot atbalstu efektīvām sabiedriskā transporta sistēmām un tādiem aktīvas pārvietošanās risinājumiem kā iešana kājām un braukšana ar velosipēdu un pieklūstamības un multimodalitātes veicināšanai dažādos transporta veidos;
18. norāda uz Covid-19 pandēmijas ietekmi uz transporta nozari, it sevišķi pasažieru sabiedrisko transportu; aicina dalībvalstis iekļaut transporta nozari kā prioritāti savos valsts ekonomikas atveseļošanas plānos, lai nodrošinātu tai visaptverošu piekļuvi resursiem, kas atvēlēti dažādās Eiropas atveseļošanas plānā noteiktās iniciatīvās; turklāt aicina Komisiju sadarboties ar dalībvalstīm, lai nodrošinātu risinājumus pasažieru sabiedriskā transporta veidu finansēšanai, un apzināt pārdomātu ieguldījumu iniciatīvas ilgtspējīgai un noturīgai nozares atveseļošanai;

19. uzskata, ka no Eiropas ekonomikas atveseļošanas plāna būtu jāatbalsta tūrisma nozares atveseļošanas un ilgtspējīgas pārveides finansēšana; aicina dalībvalstis transporta un tūrisma nozari iekļaut kā prioritāti savos valsts ekonomikas atveseļošanas plānos, īpašu uzmanību pievēršot MVU; aicina Komisiju izstrādāt ES ceļvedi ilgtspējīga un noturīga tūrisma jautājumos, lai tūrisma nozarē veicinātu ieguldījumus novatoriskos un digitalizācijas pasākumos, piemēram, aprītes ekonomikas iniciatīvās; uzstāj uz ES tūrisma politikas izstrādi un īpaša budžeta piešķiruma izveidi un ieviešanu ilgtspējīgam tūrismam, kā skaidri norādīts Parlamenta nostājā attiecībā uz daudzgadu finanšu shēmu 2021.–2027. gadam;
20. uzsver, ka ir svarīgi, lai līdztekus zaļajam kursam tiktu īstenota taisnīga, iekļaujoša un nediskriminējoša pāreja, kas ļautu gan nodrošināt transporta nozares uzņēmumiem, MVU un darbaspēkam iespējas pielāgoties, gan atbalstīt visvairāk skartos reģionus (tostarp tālākos reģionus) un kopienas, lai saglabātu teritoriālo un sociālo kohēziju un nodrošinātu, ka neviens cilvēks un neviens reģions netiek atstāts novārtā; aicina Komisiju ņemt vērā darbvietu zudumu, kas var rasties saistībā ar transporta un tūrisma nozares pārstrukturēšanos, un apsvērt iespēju atbalstīt ar ilgtspējīgu un sociālu iekļaušanu saistītus ieguldījumus, piemēram, tādus, kuru mērķis ir veicināt darba ņēmēju apmācību un pārkvalificēšanu saskaņā ar programmas “InvestEU” jauno Eiropas stratēģisko investīciju politikas sadaļu.

**INFORMĀCIJA PAR PIENEMŠANU
ATZINUMU SNIEDZOŠAJĀ KOMITEJĀ**

Pieņemšanas datums	14.7.2020
Galīgais balsojums	+: 38 -: 6 0: 5
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Leila Chaibi, Angel Dzhambazki, Markus Ferber, Carlo Fidanza, Maria Grapini, Roman Haider, Alessandra Moretti

**ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA**

38	+
ECR	Angel Dzhambazki, Carlo Fidanza, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Leila Chaïbi, Kateřina Konečná, Elena Kountoura
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Bogusław Liberadzki, Alessandra Moretti, Rovana Plumb, István Ujhelyi
NI	Mario Furore

6	-
ID	Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Dorien Rookmaker

5	0
VERTS/ALE#	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Tilly Metz

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas