



Transporta un tūrisma komiteja

2020/1998(BUD)

08.10.2020

ATZINUMS

Sniegusi Transporta un tūrisma komiteja

Budžeta komitejai

par Eiropas Savienības 2021. finanšu gada vispārējā budžeta projektu
(2020/1998(BUD))

Atzinuma sagatavotājs: *Marian-Jean Marinescu*

PA_NonLeg

IEROSINĀJUMI

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

- A. tā kā Savienības transporta nozare ir svarīga Savienības ekonomiskajai, sociālajai un vides attīstībai un ilgtspējai un visu Savienības reģionu teritoriālās piekļūstamības un savienojamības nodrošināšanai, īpaši attiecībā uz perifērajiem, lauku, salu un tālākajiem reģioniem;
- B. tā kā transportam būs izšķirīga nozīme, lai līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti, un jebkādam nozīmīgam transporta nozares devumam šā mērķa sasniegšanā būs vajadzīgi milzīgi publiskie un privātie finanšu ieguldījumi konkrētās nozarēs ES un valstu līmenī, lai paātrinātu pāreju uz ilgtspējīgu, drošu, viedu, sadarbspējīgu un multimodālu mobilitāti;
- C. tā kā transporta un tūrisma nozare ir starp tām, ko vissmagāk skāra nesenā Covid-19 krīze; tā kā transports ir apliecinājis savu būtisko lomu visu nepieciešamo preču, arī medicīniskā un sanitārā aprīkojuma piegādē Savienības iedzīvotājiem krīzes laikā; tā kā transporta un tūrisma nozares atveseļošana ir svarīga ES iekšējā tirgus pienācīgai darbībai, kā arī ES savienojamībai un konkurētspējai, tostarp attālos un mazapdzīvotos apgabalos;
- D. tā kā tiek lēsts, ka transporta nozare 2020. gadā pieredzēs vienu no lielākajiem zaudējumiem reālās bruto pievienotās vērtības izteiksmē (ap 20 %), un daži transporta veidi ir sevišķi apdraudēti, piemēram, aviācija, kas saskaņā ar aplēsēm visā 2020. gadā zaudēs 60 % pasažieru; tā kā tiek lēsts, ka tūrisma ekosistēmai būs lielākie pašu kapitāla zaudējumi 2020. gadā (ap 171 miljardu EUR jeb 26,4 % no kopējiem ekosistēmas zaudējumiem) un 22 % no ieguldījumu vajadzībām attiecas uz šo nozari;
- E. tā kā ir svarīgi nodrošināt, lai Eiropas iedzīvotāji neciestu no pāravadājumu maksas palielināšanās saistībā ar Covid-19 krīzi,
 - 1. ar zināmām bažām norāda, ka Eiropas Savienības Atveseļošanas instrumenta (*Next Generation EU*) saistību apropriācijas kā piešķirtie ieņēmumi 2021. gada budžetā sasniedz 211 miljardus EUR; tas atbilst 126 % no kārtējām Savienības budžeta saistību apropriācijām, kam nepiemēro tāda paša līmeņa parlamentāro uzraudzību;
 - 2. pauž dziļu nožēlu par to, ka ir ļoti nozīmīgi samazināta *Next Generation EU* iemaksa programmā *InvestEU* — no 30,3 miljardiem EUR uz 5,6 miljardiem EUR nākamajā DFS, kā to jūlijā paredzēja Eiropadome; attiecīgi Padomes priekšlikums par 551 miljonu EUR palielināt programmas *InvestEU* 2021. gada budžetu šajā budžeta pozīcijā ne tuvu nekompensē gaidītā *Next Generation EU* 9,645 miljardu EUR ieguldījuma programmā *InvestEU* 2021. gadā ievērojamo samazinājumu, un tāpēc ar to nepārprotami nepietiek; uzstāj uz jaunā Eiropas stratēģisko investīciju politikas

loga iekļaušanu programmā *InvestEU*, kas ietver svarīgas investīciju iespējas attiecībā uz ilgtspējīgu un drošu transporta infrastruktūru, mobilitātes risinājumiem un aprīkojumu un inovatīvu tehnoloģiju izvēršanu, tādējādi veicinot lielāku ekonomisko, teritoriālo un sociālo kohēziju un maksimāli palielinot ES finansiālā atbalsta ietekmi un pievienoto vērtību; atkārtoti norāda, ka programmai *InvestEU* vajadzētu būt galvenajam faktoram tādu darbību atbalstīšanā, ar kurām tiek veicināts inovatīvs, digitalizēts un ilgtspējīgs tūrisms;

3. [02 03 01] atkārtoti uzsver, ka Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam (EISI) ir izšķirīga nozīme tāda augstas veiktspējas Eiropas komunikāciju tīkla (*TEN-T*) izveides sekmēšanā, kas ir ilgtspējīgs, drošs, multimodāls, sadarbībspējīgs un savstarpēji savienots transporta, enerģētikas un digitālo pakalpojumu infrastruktūras jomā, kā arī Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanā, veicinot viedu un ilgtspējīgu mobilitāti, tostarp palielinot dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu kravas pārvadājumu apjomu; uzskata par nepieņemamiem EISI enerģētikas un digitalizācijas sadaļām paredzēto saistību krasos samazinājumus un vispārējo EISI budžeta samazinājumu salīdzinājumā ar Eiropas Parlamenta sākotnējo priekšlikumu;

uzskata par jo īpaši nepieņemamu to, ka pēc Eiropadomes jūlija sanāksmes EISI transporta sadaļai 2021.–2027. gadā paredzēto saistību apropriāciju apjoms tagad būs pat mazāks nekā DFS 2014.–2020. gadam un Padomes nostāja paredz samazinājumu par 227,3 miljoniem EUR salīdzinājumā ar 2021. gada budžeta projektu, ar ko nepavisam nepietiktu, ņemot vērā nozares vajadzības; tāpēc prasa nodrošināt EISI budžeta atbilstību Eiropas Parlamenta nostājai par DFS¹; atgādina, ka EISI izdevumu īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa plānošanā būtu jāņem vērā uz rezultātiem orientēta pieeja un jātiecas panākt ES pievienoto vērtību, cita starpā ar sinerģiju starp tādām nozarēm kā transports, enerģētika, tūrisms un digitalizācija;

4. [02 03 01] pauž dziļu nožēlu par Padomes secinājumiem, par kuriem dalībvalstis vienojās 2020. gada 21. jūlijā, jau tagad paredzot 1384 miljonus EUR no EISI kopējā finansējuma piešķirt, lai pabeigtu trūkstošos pārrobežu dzelzceļa savienojumus starp kohēzijas valstīm; atgādina, ka EISI finansējums tiek piešķirts, pamatojoties uz ES 27 valstīm paredzēto projektu konkurētspēju, un nav domāts tikai kohēzijas valstīm, tāpēc nav iespējams priekšlaicīgi piešķirt līdzekļus konkrētam projektam, kas attiecas uz ierobežotu skaitu dalībvalstu; aicina Parlamentu apstiprināt savu nostāju, visu EISI summu piešķirot ES 27 valstīm;
5. [02 10 01] norāda, ka ir nedaudz palielināts Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) 2021. gada budžets, bet pauž nožēlu par to, ka Padomes nostājā paredzētais piešķirums ir mazāks nekā budžeta projekta priekšlikumā; atkārtoti norāda, ka *EASA* ir klasificēta kā Eiropas stratēģisko investīciju aģentūra, kurai 2018. gadā tika uzticēti jauni pamatuzdevumi; atgādina par *EASA* stabilo sniegumu un resursu ieguldījumu zaļā kursa kontekstā (piemēram, *EASA* ekomarkējuma programma) un 2020. gada sanitārās krīzes pārvaldībā, ciešā sadarbībā ar Eiropas Slimību profilakses un kontroles centru (*ECDC*) sagatavojot Aviācijas veselības

¹ 17,746 miljardi EUR 2021.–2027. gadam 2018. gada cenās (vidēji 2,542 miljardi euro gadā).

drošības protokolu, lai Eiropas Savienībā un visā pasaulē varētu atjaunot drošu gaisa satiksmi;

atgādina par *EASA* centieniem, proti, tās darbībām ES aviācijas nozares zaļajā atveseļošanā, tostarp aviokompāniju flotu atjaunošanā ar gaisa kuģiem, kas atbilst visaugstākajām vides sertifikācijas prasībām; atgādina arī par gaisa transporta un tā infrastruktūras (piemēram, lidostu) nozīmi savstarpējas izmantojamības ar citiem pārvadājumu veidiem nodrošināšanā, jo īpaši attiecībā uz dzelzceļu, un tā pievienoto vērtību savienojamības ziņā — tālsatiksmes savienojumiem un pakalpojumiem, ko saņem perifērie reģioni, teritorijas un salas; tāpēc prasa par 16,45 % palielināt aģentūras 2021. gada budžetu salīdzinājumā ar 2020. gadu un apstiprināt turpmākus palielinājumus nākamajā DFS spēcīgas *EASA* nodrošināšanai, lai cita starpā pakāpeniski virzītu uz priekšu Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvu;

6. [02 10 02] ar gandarījumu norāda, ka ir būtiski palielināts Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) budžets 2021. gadam; prasa, lai nākamajā DFS tiktu apstiprināti turpmāki palielinājumi *EMSA* stiprināšanas nolūkā;
7. [02 10 03] pauž nožēlu par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras (*ERA*) 2021. gada budžeta samazinājumu; šai aģentūrai ir izšķirīga nozīme, lai panāktu ilglaicīgu pārkārtošanos no autotransporta uz dzelzceļa pārvadājumiem un virzītos uz priekšu vienotas Eiropas dzelzceļa telpas izveidē; norāda, ka šāds samazinājums ir īpaši neveiksmīgs, jo 2021. gads būs Eiropas Dzelzceļa gads; tāpēc prasa, lai *ERA* budžets tiktu saglabāts vismaz 2020. gada — proti, 27,44 miljonu EUR — apmērā un lai budžeta projektā plānotais procentuālais palielinājums nākamajiem gadiem tiktu piemērots, pārsniedzot minēto limitu; atzinīgi vērtē to, ka Komisija ir izsludinājusi piedāvājumu konkursu izmēģinājuma projektam par pārrobežu nakts vilcienu atjaunošanu; mudina Komisiju vēl vairāk veicināt ērtu Eiropas nakts vilcienu atdzimšanu, kas būtu iespējama un ilgtspējīga alternatīva īsiem lidojumiem un gariem braucieniem ar automašīnu;
8. [05 05 03] pauž nožēlu par to, ka krasi samazināts Kohēzijas fonda ieguldījums EISI transporta sadaļā (par 18,9 % mazāk saistību apropriācijām); prasa atjaunot šo ieguldījumu 2020. gada apmērā, lai ņemtu vērā Savienības transporta politikas un investīciju izšķirīgo lomu Savienības teritoriālās, sociālās un ekonomiskās kohēzijas veicināšanā un stiprināšanā; uzskata, ka Eiropas Reģionālās attīstības fonda (*ERAF*) un Kohēzijas fonda finansētos transporta projektos prioritāte jāpiešķir *TEN-T* pamattīklu un visaptverošo tīklu attīstīšanai un pabeigšanai;
9. [09 03 01] uzsver, cik svarīgas ir nepieciešamās investīcijas transporta nozarē Taisnīgas pārkārtošanās fonda satvarā, lai nodrošinātu taisnīgu, iekļaujošu un sociāli pieņemamu pārkārtošanos uz klimatneitralitāti, nevienu neatstājot iepakaļ; uzsver, ka ir jāatbalsta transporta nozares darba ņēmēju un meklētāju prasmju pilnveide un pārkvalifikācija, produktīvas un ilgtspējīgas investīcijas MVU un investīcijas viedā un ilgtspējīgā mobilitātē, kā arī videi nekaitīgā transporta infrastruktūrā; tomēr pauž dziļu nožēlu par ierosinātajiem Taisnīgas pārkārtošanās fondam paredzēto līdzekļu samazinājumiem DFS un *Next Generation EU* satvarā, kurus nesēn pieņēma Padome un kuri varētu ietekmēt 2021. gada budžetu;

10. [13 04 01] pauž dziļu nožēlu par to, ka jaunajā Komisijas priekšlikumā par DFS paredzēts par 75 % samazināt militārajai mobilitātei paredzētās saistību apropriācijas transporta pīlāra satvarā, kura mērķis ir pielāgot *TEN-T* tīklu daļas divējādam transporta infrastruktūras izmantojumam nolūkā uzlabot gan civilo, gan militāro mobilitāti; samazinājums nozīmē, ka šis jaunais Savienības politikas mērķis faktiski aprobežosies ar simboliskām darbībām; prasa atjaunot sākotnējo apmēru un atbilstoši noteikt 2021. gada saistību apmēru;
11. [jauna] pauž nožēlu par Komisijas nevēlēšanos izveidot īpašu piešķirumu un īpašu programmu ilgtspējīgam tūrismam Eiropas līmenī, kas ietvertu budžeta piešķirumu 300 miljonu EUR apmērā, kā to atkārtoti un regulāri pieprasījis Eiropas Parlaments; atkārtoti norāda, ka ir jāizveido jauna budžeta pozīcija, lai ņemtu vērā nozari, kam ir spēcīgas saiknes ar transportu, ko smagi skārusi Covid-19 krīze un kas ir ļoti svarīga ES ekonomikai, konkurētspējai, nodarbinātībai un sociālajai attīstībai;
12. atkārtoti uzsver to, cik svarīga būtu vienkāršāka un efektīvāka pašu resursu sistēma, kas spētu būtiski samazināt uz NKI balstīto iemaksu daļu un garantēt pienācīgu un uz rezultātiem orientētu finansējumu Savienības izdevumiem;
13. atkārtoti uzsver svarīgo lomu, kas Eiropas partnerībām varētu būt transporta nozares snieguma un drošības uzlabošanā un transporta emisiju samazināšanas veicināšanā, pamatojoties uz tehnoloģisko progresu un noteikumiem; norāda, ka ES finansēšanas programmām, piemēram, pamatprogrammai “Apvārsnis Eiropa”, varētu būt svarīga loma partnerību ar ES valstīm, privāto sektoru, fondiem un citām ieinteresētajām personām veicināšanā; prasa, lai šādas iniciatīvas — piemēram, Eiropas partnerības izveide jūrlietu nozarē — saņemtu pienācīgu finansējumu nolūkā sekmēt minēto mērķu sasniegšanu; tomēr pauž dziļu nožēlu par ierosinātajiem DFS un *Next Generation EU* samazinājumiem attiecībā uz pētniecības programmu “Apvārsnis Eiropa”, kurus nesen pieņēmusi Padome un kuri varētu ietekmēt 2021. gada budžetu;
14. atgādina, ka publiskās investīcijas infrastruktūrā ir īpaši pakļautas krāpšanas riskam; uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt pārredzamus un konkurētspējīgus līgumtiesību piešķiršanas procesus attiecībā uz ES finansētiem liela mēroga transporta infrastruktūras projektiem;
15. uzsver, ka zema transporta kvalitāte veicina nopietnu investīciju nepietiekamību, reģionālas atšķirības un iekļaušanas nepilnības, kas negatīvi ietekmē uzņēmējdarbības vidi un apdraud kohēzijas centienus; tāpēc uzstāj, ka investīcijas ir īpaši vajadzīgas apgabalos, kur transporta infrastruktūra ir apšaubāmā stāvoklī; uzsver, ka nepietiekamas infrastruktūras attīstības pamatā bieži ir vājas vietējās institucionālās spējas un ka tāpēc līdz ar investīcijām ES būtu jānodrošina būtiska tehniskā palīdzība un uzraudzība;
16. ar bažām norāda, ka trūkst resursu, lai sekmētu centienus pilnībā izveidot visaptverošo tīklu, kam ir būtiska sociālekonomiskā vērtība, jo īpaši perifērajos apgabalos, kur mobilitātes uzlabošana bieži ir viens no galvenajiem faktoriem iedzīvotāju skaita samazināšanās un ekonomiskā panikuma novēršanā;

17. uzsver, ka ir jāracionalizē transporta un tūrisma nozares stiprināšanai un attīstīšanai piešķirto līdzekļu izmantošana, kā arī jāveicina pamatīga birokrātijas samazināšana, lai samazinātu joprojām nepabeigtā Eiropas infrastruktūras tīkla īstenošanas laiku un izmaksas.

INFORMĀCIJA PAR PIEŅEMŠANU ATZINUMU SNIEDZOŠAJĀ KOMITEJĀ

Pieņemšanas datums	24.9.2020
Galīgais balsojums	+: 35 -: 3 0: 11
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Andor Deli, Karima Delli, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Clare Daly, Nicola Danti, Daniel Freund, Pär Holmgren, Anne-Sophie Pelletier, Jörgen Warborn

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA

35	+
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
GUE/NGL	Elena Kountoura
NI	Dorien Rookmaker
PPE	Magdalena Adamowicz, Andor Deli, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Jörgen Warborn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Nicola Danti, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov

3	-
ECR	Peter Lundgren
GUE/NGL	Clare Daly, Anne-Sophie Pelletier

11	0
ID	Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier, Lucia Vuolo
NI	Mario Furore
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Daniel Freund, Pär Holmgren

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : atbalsta

- : pret

0 : atturas