



2021/2226(BUI)

7.2.2022

ATZINUMS

Sniegusi Transporta un tūrisma komiteja

Budžeta komitejai

Pamatnostādnes attiecībā uz 2023. gada budžetu – III iedaļa
(2021/2226(BUI))

Atzinuma sagatavotājs: *Vlad Gheorghe*

PA_NonLeg

IEROSINĀJUMI

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

- A. tā kā ES transporta nozare ir svarīga Savienības ekonomiskajai, sociālajai un vides attīstībai un ilgtspējai un visu tās reģionu teritoriālās pieklūstamības un savienojamības nodrošināšanai, īpaši attiecībā uz perifērijiem, lauku, kalnu, salu un tālākajiem reģioniem, kā arī citiem nelabvēlīgākā situācijā esošiem ģeogrāfiskajiem apgabaliem;
- B. tā kā būs svarīgi transporta sistēmu padarīt ilgtspējīgu, lai panāktu klimatneitralitāti līdz 2050. gadam un sasniegtu Eiropas Klimata aktā noteiktos starpposma mērķrādītājus; tā kā ir vajadzīgi pietiekami un mērķorientēti ieguldījumi, lai paātrinātu pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti saskaņā ar Eiropas zaļā kursa mērķiem;
- C. tā kā Savienībai ir jāpanāk, ka ilgtspējīgs transports kļūst par realitāti, un vienlaikus jānodrošina iekšējā tirgus darbība un ES globālā konkurētspēja; tā kā transporta nozare ir viena no Eiropas lielākajām darba devējām un tā kā sarežģītie uzdevumi, ar ko tā saskaras, ir jārisina tā, lai veicinātu labi apmaksātu darbvietu radīšanu, nodrošinātu taisnīgumu un lai neviens netiktu atstāts novārtā, kā arī lai uzlabotu transporta nozarē strādājošo darba apstākļus un drošību; tā kā ir nepieciešami turpmāki centieni, lai transporta nozares darbinieku profesiju padarītu pievilcīgāku;
- D. tā kā tūrisms, kurā tieši vai netieši ir nodarbināti aptuveni 27 miljoni darba ņēmēju, ir būtiska ES ekonomikas nozare un ceturtā lielākā eksporta nozare, un tam ir svarīga nozīme ES konkurētspējas, nodarbinātības un sociālās labklājības veicināšanā; tā kā ir nepieciešama pastāvīga un ātra pāreja uz ilgtspējīgākiem, kvalitatīvākiem un nesezonālākiem tūrisma modeļiem; tā kā daudzi nozares uzņēmumi ir mazie un vidējie uzņēmumi (MVU) un ģimenes uzņēmumi un tiem ir grūti piekļūt banku aizdevumiem un finanšu tirgiem;
- E. tā kā daudzu ES reģionu saimnieciskā darbība un sociālā kohēzija lielā mērā ir atkarīga no tūrisma un tāpēc Covid-19 pandēmija šos reģionus ir skārusi īpaši smagi;
- F. tā kā transporta un tūrisma nozare ir starp tām, ko vissmagāk skārusi pašreizējā Covid-19 krīze; tā kā transports ir izrādījies būtisks nepārtrauktas preču plūsmas nodrošināšanā un Covid-19 vakcīnu izplatīšanā pa visu ES,
- 1. atzinīgi vērtē to, ka Komisija 2021. gada jūlijā pieņēma paketi "Gatavi mērķrādītājam 55 %", un gaidāmās sarunas, kas palīdzēs izstrādāt ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju un nodrošināt taisnīgu pārkārtošanos uz mērķi panākt klimatneitralitāti līdz 2050. gadam; atgādina, ir pietiekami jāfinansē stratēģijas svarīgākie projekti, mērķi un iniciatīvas, jo īpaši oglekļa emisiju un citu negatīvu papildu seku samazināšana, ilgtspējīgu alternatīvu degvielas veidu ražošana un izmantošana kopā ar uzlādes punktiem, savienotas, sadarbspējīgas un automatizētas multimodālas mobilitātes veicināšana un lielāks transporta drošums un drošība; atkārtoti norāda, ka būs svarīgi pienācīgi finansēt transporta projektus, lai veicinātu nozares atveseļošanu un paātrinātu pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti;

2. atgādina, ka ir svarīgi, lai digitālā un zaļā pārkārtošanās būtu taisnīga, iekļaujoša un nediskriminējoša un tādējādi nodrošinātu, ka transporta un tūrisma nozares darbaspēks, uzņēmējdarbība un mazie un vidējie uzņēmumi (MVU) transporta un tūrisma nozarē var tai pielāgoties, un atbalstītu visvairāk skartos reģionus un kopienas, strādājot kopā ar vietējām pašpārvaldēm un apmainoties ar paraugpraksi, kā arī nodrošinātu, ka tiek apmierinātas vismazāk aizsargāto kategoriju vajadzības mobilitātes jomā; uzskata, ka ir svarīgi piešķirt pienācīgu finansējumu šim pielāgošanās procesam, kā arī nozares darbaspēka apmācībai un tā nodrošināšanai ar jaunām zināšanām un prasmēm atbilstoši nākotnes darba iespējām un vajadzībām; uzsver, ka tas palīdzēs padarīt transporta nozari pievilcīgāku, risināt darbaspēka novecošanas un darbaspēka trūkuma problēmu un palielināt sieviešu pārstāvību šajā nozarē; norāda, ka sievietes ir vairāk jāiesaista dažādās transporta nozares darbaspēka un vadības lomās;
3. atkārtoti norāda, ka Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) būtiski sekmē tāda augstas veiktspējas Eiropas komunikāciju tīkla (*TEN-T*) izveidi un savlaicīgu pabeigšanu, kurš būtu ilgtspējīgs, drošs, multimodāls, sadarbībspējīgs un savstarpēji satīkots transporta, enerģētikas un digitālo pakalpojumu infrastruktūrā; atkārtoti norāda, ka atbilstīgs finansējums transporta projektiem, tostarp tiem, kas palīdz sasniegt 60 % klimata izdevumu mērķi EISI un atbilst Eiropas zaļā kursa prioritātēm, būs svarīgs, lai veicinātu nozares atveseļošanu un paātrinātu pāreju uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti; šajā sakarībā pauž nožēlu par to, ka EISI transporta saistību apropriācijas 2022. gadā ir mazākas nekā 2021. gadā un iepriekšējā daudzgadu finanšu shēmā; atgādina, ka ir svarīgi nākt klajā ar uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus, kas sniegtu konkrētu labumu tālākiem reģioniem ar digitālo un zaļo pārkārtošanos saistītu jautājumu risināšanā;
4. aicina Komisiju un dalībvalstis nodrošināt skaidri formulētu un papildinošu pieeju pieejamo līdzekļu (EISI, Atveseļošanas un noturības mehānisms (ANM), Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF), Kohēzijas fonds un *InvestEU*) izmantošanai, lai maksimāli palielinātu to ietekmi uz atveseļošanu, vienlaikus nodrošinot atbilstošu ilgtermiņa finansējumu ES projektiem, kā arī savlaicīgu *TEN-T* īstenošanu;
5. atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu pārskatīt *TEN-T* politiku, lai padarītu *TEN-T* tīklu piemērotu nākotnei un turpmāk saskaņotu *TEN-T* tīkla attīstību ar vienotā tirgus izveides pabeigšanu, Eiropas vienotās transporta telpas izveidi, Eiropas zaļā kursa mērķiem un ES Klimata akta klimata mērķrādītājiem;
6. aicina Komisiju, kad tā izstrādās jaunus tiesību aktus par visu transporta veidu dekarbonizāciju, veikt nepieciešamos ietekmes novērtējumus un izmaksu efektivitātes analīzi, tostarp aprites cikla izvērtējumus; vērš uzmanību uz to, ka dekarbonizācijas centieniem nevajadzētu izraisīt būtisku transporta izmaksu palielināšanos pasažieriem;
7. aicina Komisiju ātri izstrādāt tiesību aktu kopumu par multimodāliem pārvadājumiem, lai transporta politikā nodrošinātu integrētu pieeju;
8. norāda, ka nelielais Kohēzijas fonda piešķiruma palielinājums EISI transportam 2022. gadā nav pietiekams, lai kompensētu samazinājumu 2021. gadā; prasa šo piešķirumu palielināt 2023. gada budžetā, lai atspoguļoti ES transporta un tūrisma politikas svarīgo lomu teritoriālās, sociālās un ekonomiskās kohēzijas uzlabošanā; prasa skaidru grafiku turpmākām darbībām, lai noteiktajā termiņā panāktu *TEN-T* izveides

pilnīgu pabeigšanu, kas atvieglos pārrobežu savienojumus, veicinās Eiropas ekonomisko izaugsmi, sociālo un teritoriālo kohēziju, sekmēs transporta drošumu un radīs darbvietas;

9. atzīmē, ka, neraugoties uz iecerēto militārās mobilitātes plānu būtisko samazināšanu sarunās par DFS, 2022. gadā ir nedaudz palielināti militārajai mobilitātei paredzētie līdzekļi, lai pielāgotu *TEN-T* tīklu daļas transporta infrastruktūras divējādam lietojumam nolūkā uzlabot gan civilo, gan militāro mobilitāti;
10. atzinīgi vērtē finansējuma palielināšanu programmai *InvestEU* 2022. gadā salīdzinājumā ar 2021. gadu, ņemot vērā šīs programmas svarīgo lomu ilgtspējīgas un drošas infrastruktūras sekmēšanā; tomēr uzsver, ka šis palielinājums bija nepieciešams, lai kompensētu ievērojamo samazinājumu 2021. gadā, un aicina šo programmu pienācīgi finansēt 2023. gadā;
11. prasa vērst plašumā pētniecību un palielināt investīcijas inovācijā un digitalizācijā, lai atbalstītu inovatīvu transporta risinājumu, modālās pārejas, mazemisiju mobilitātes risinājumu un ilgtspējīgu alternatīvu degvielas veidu izmantošanu;
12. atgādina par ES finansējuma pārredzamības nozīmi transporta nozarē; 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; uzskata, ka ir ļoti svarīgi ieviest atbilstošus kontroles mehānismus attiecībā uz materiālu kvalitāti un celtniecības paņēmieniem, lai neciestu drošība;
13. atzinīgi vērtē ANM un ar to saistīto nacionālo plānu nozīmi transporta un tūrisma nozares atveseļošanas stimulēšanā un vienlaicīgā Savienības zaļās un digitālās pārkārtošanās prioritāšu virzīšanā; aicina Komisiju atbalstīt dalībvalstis attiecīgo projektu īstenošanā, tostarp piedāvājot zinātību un tehnisku palīdzību un īpašu uzmanību pievēršot pārrobežu projektiem; aicina Komisiju un dalībvalstis nodrošināt, ka tūrisma nozare saņem pienācīgu daļu no ANM sniegtās palīdzības;
14. uzskata, ka principa “nenodarīt būtisku kaitējumu” ievērošana būtu jāiekļauj visos ar transporta finansēšanu saistītos tiesību aktos;
15. aicina Komisiju veikt visu nepieciešamo un piešķirt pietiekamu finansējumu, lai nostiprinātu transporta drošumu un drošību, jo īpaši, uzlabojot infrastruktūras uzturēšanu ar īpašu uzsvaru uz neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem, ieviešot drošas stāvvietas gan automaģistrāļu tiešā tuvumā, gan tālāk no tām, labāk integrējot ceļu satiksmes drošību ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu vadlīnijās, sniedzot ieteikumus par ātruma ierobežojumiem dzīvojamajos rajonos un ņemot vērā turpmāko mobilitātes attīstību, piemēram, dronus; aicina Komisiju regulāri rūpīgi pārbaudīt dalībvalstu sasniegto progresu šajā jomā un sniegt tehnisko palīdzību pēc attiecīgo iestāžu pieprasījuma;
16. uzsver, ka dalībvalstīm būtu jāatvieglo papildu investēšana infrastruktūras darbos un drošu stāvvietu būvēšanā, piemēram, samazinot birokrātisko slogu un laiku, kas nepieciešams administratīvajām procedūrām;
17. pieņem zināšanai tūrisma ekosistēmai (MVU, mikrouzņēmumi un darba ņēmēji)

pieejamās ES finansēšanas iespējas un atbalsta palielināšanu tūrisma nozares MVU 2022. gada budžetā; tomēr vēlreiz pauž steidzamu un atkārtotu prasību izveidot konkrētu ES programmu ilgtspējīgam tūrismam un attiecīgu budžeta pozīciju, lai atspoguļotu šīs nozares nozīmi un vajadzības; atgādina par Eiropas Parlamenta prasību izveidot Eiropas Tūrisma aģentūru;

18. tādēļ aicina Komisiju veikt visus nepieciešamos pasākumus un piešķirt pietiekamu finansējumu 2023. gada budžetā, lai ātri izstrādātu ilgtspējīga tūrisma ceļvedi; uzsver, ka piedāvājuma dažādošana un sadarbības veicināšana var palīdzēt piesaistīt plašāku tūristu loku un palielināt tirgus daļu, vienlaikus samazinot nozares ietekmi uz klimatu un vidi; uzsver Eiropas tūrisma produktu un pakalpojumu, piemēram, transnacionālo maršrutu, pievilcīgumu; aicina sniegt papildu atbalstu digitālās pārkārtošanās jomai, kas ir noturīgas tūrisma nozares un ES ekonomikas pamatelements;
19. norāda, ka, lai gan Komisija ir vairāk centusies atvieglot ES finansējuma piešķiršanu tūrisma nozarei, uzņēmumi joprojām saskaras ar nopietnām grūtībām piekļūt ES finansējumam; atkārtoti aicina Komisiju izveidot ES mehānismu, kas uzraudzītu atbalsta sniegšanu mikrouzņēmumiem un MVU nolūkā veicināt to modernizāciju un inovatīvu un ilgtspējīgu projektu īstenošanu, vienlaikus nodrošinot pārredzamību, pārskatatbildību un administratīvo vienkāršošanu;
20. norāda, ka ilgtspējīgam tūrismam būtu jāņem vērā pašreizējā un turpmākā ekonomiskā un sociālā ietekme, kā arī ietekme uz vidi, apmierinot apmeklētāju, nozares, vides un vietējo kopienu vajadzības; vērš uzmanību uz to, ka ir jāizdomā ilgtspējīgi un elastīgi risinājumi multimodāla transporta nodrošināšanai un jāizstrādā politika dabas mantojuma un bioloģiskās daudzveidības saglabāšanai, ievērojot uzņēmējkopienas sociālkulturālo autentiskumu, nodrošinot ilgtspēju un sniedzot sociālekonomiskus ieguvumus visām ieinteresētajām personām, piemēram, vietējas, kvalitatīvas un pastāvīgas darbvietas šajā nozarē;
21. prasa, lai Eiropas transporta aģentūru un kopuzņēmumu finansējums atbilstu to atbildības līmenim; uzsver īpašo vajadzību palielināt ES Dzelzceļu aģentūras budžetu, lai tai sniegtu visus vajadzīgos līdzekļus efektīvas darbības nodrošināšanai, īpaši attiecībā uz ceturtais dzelzceļu paketes īstenošanu, un sniegt papildu atbalstu TEN-T pabeigšanas mērķiem, jo īpaši Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmai un pārrobežu posmiem; turklāt atgādina, ka ES Dzelzceļu aģentūra kopā ar kopuzņēmumu *Shift2Rail* strādā pie tā, lai panāktu pārvadājumu noturīgu novirzīšanu no autoceļiem uz dzelzceļu;
22. atzinīgi vērtē ES Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) Covid-19 krīzes laikā sniegtos norādījumus aviācijas nozarei un prasa piešķirt aģentūrai pienācīgus resursus, ņemot vērā tās pienākumus; atzinīgi vērtē to, ka, neraugoties uz minētajiem apstākļiem, Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas izpētes kopuzņēmumam (*SESAR*) un kopuzņēmumam "Clean Sky 2" izdevās saglabāt savu mērķu vērienīgumu;
23. atgādina, ka 2018. gadā *EASA*, kas klasificēta kā Eiropas stratēģisko investīciju aģentūra, tika uzticēti jauni pamatuzdevumi attiecībā uz kibernetikas aviācijas nozarē, droniem un gaisa satiksmi pilsētās, vides aizsardzību, pētniecību un izstrādi, kā arī starptautisko sadarbību; tādēļ prasa piešķirt šai aģentūrai pienācīgu budžetu; uzsver *EASA* lomu zaļā kursa īstenošanā, aģentūrai strādājot pie tā, lai tiktu mazināta aviācijas ietekme uz vidi,

tostarp izstrādājot jaunus CO₂ standartus, uzraugot krāpšanas novēršanu vides jomā un izmantojot ES ekomarķējuma programmas un aprites cikla izvērtējumus, mazinot aviācijas ar CO₂ nesaistīto ietekmi un veicinot pienācīgi sertificētu ilgtspējīgu degvielas veidu izmantošanu, kā arī aviokompāniju flotes atjaunošanu videi nekaitīgā veidā;

24. atkārtoti uzsver to, ka labāk finansēta Eiropas Jūras drošības aģentūra varētu palīdzēt dalībvalstīm mazināt ar kuģošanu saistītos vides riskus, jo īpaši siltumnīcefekta gāzu emisijas un smago jūras piesārņojumu, uzlabojot jūrniecības nozares ilgtspēju un veicinot jūras satiksmes un jūras transporta vispārējo efektivitāti, lai tādējādi sekmētu Eiropas jūras transporta telpas bez šķēršļiem izveidi;
25. atzinīgi vērtē kopuzņēmumu “Tīra aviācija”, “Eiropas dzelzceļš” un *SESAR 3* un Tīra ūdeņraža partnerību; aicina šos projektus pienācīgi finansēt, lai tie varētu pildīt savu lomu inovācijas un pētniecības veicināšanā un transporta nozares veiktspējas, drošības un ilgtspējas uzlabošanā; norāda, ka ES finansēšanas programmas, tādas kā pamatprogramma “Apvārsnis Eiropa”, varētu būt nozīmīgas, lai popularizētu partnerību ar ES valstīm, privāto sektoru, fondiem un citām ieinteresētajām personām; šajā sakarā atzinīgi vērtē pētniecības programmas “Apvārsnis Eiropa” budžeta palielinājumu 2022. gadā un aicina Komisiju 2023. gadā saglabāt augstu finansējuma līmeni;
26. atkārtoti norāda, ka ir jādomā par to, kā veicināt ilgtspējīgus transporta veidus, tostarp ar budžeta stimulu palīdzību, par piemēru ņemot Eiropas Dzelzceļa gadu (2021); prasa Komisijai veicināt sinerģiju starp Eiropas Jaunatnes gadu (2022) un iniciatīvu “DiscoverEU”, lai stimulētu ilgtspējīgu un viedu mobilitāti jauniešu vidū.

**INFORMĀCIJA PAR PIENĒMŠANU
ATZINUMU SNIEDZOŠAJĀ KOMITEJĀ**

Pieņemšanas datums	7.2.2022
Galīgais balsojums	+: 38 -: 1 0: 6
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Karima Delli, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Kateřina Konečná, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
Aizstājeji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Sara Cerdas, Clare Daly, Roman Haider, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Andreas Schieder, Marianne Vind

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA

38	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
RENEW	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Sara Cerdas, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Rovana Plumb, Andreas Schieder, István Ujhelyi, Marianne Vind
The Left	Clare Daly, Elena Kountoura
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Karima Delli, Tilly Metz, Jutta Paulus

1	-
ECR	Peter Lundgren

6	0
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Roman Haider, Julie Lechanteux, Philippe Olivier
The Left	Kateřina Konečná

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas