



*Transporta un tūrisma komiteja
Priekšsēdētāja*

25.3.2020

Budžeta komitejas
priekšsēdētājam
Johan Van Overtveldt
BRISELE

Temats: Atzinums par 2021. gada budžeta pamatnostādnēm — III iedaļa
(2019/2213(BUD))

Godātais priekšsēdētāj!

Kā to paredz minētā procedūra, Transporta un tūrisma (TRAN) komitejai tika uzdots iesniegt atzinumu Jūsu vadītajai komitejai. 2020. gada 23. martā TRAN komitejas koordinatori nolēma nosūtīt atzinumu vēstules veidā.

Transporta un tūrisma komiteja aicina Budžeta komiteju rezolūcijas priekšlikumā iekļaut turpmāk minētos ierosinājumus.

Cieņā

(paraksts)

Karima Delli

IEROSINĀJUMI

1. aicina ES transporta nozarei paredzēt vērienīgu budžetu, kurā būtu ņemti vērā jaunie uzdevumi un iespējas un pašreizējās politiskās prioritātes saistībā ar ES transporta un tūrisma politiku;
2. uzsver, ka ES transporta politika ir izšķiroši svarīga Eiropas ekonomiskajai, sociālajai un vides attīstībai un tās ilgtspējai un visu ES reģionu teritoriālās pieejamības un savienojamības nodrošināšanai; tādēļ stingri pieprasa, lai ES transporta politikai tiktu piešķirts pienācīgs un pietiekams finansējums, ar ko izveidot ilgtspējīgus transporta veidus un nodrošināt izaugsmi, nodarbinātību un konkurētspēju Eiropā, tostarp attālākajos reģionos, izolētos vai nelabvēlīgākā situācijā esošos ģeogrāfiskajos apgabalos; uzsver to, ka ir svarīgi veikt papildu investīcijas pētniecībā un inovācijā, kā arī sociālajā un teritoriālajā kohēzijā, lai stātos pretī vides problēmām un uzlabotu un stiprinātu pārrobežu un starpreģionu savienojamību;
3. uzsver, ka 2021. gada budžetā būtu jāatspoguļo prioritātes, ko Parlaments noteicis 2018. gada 14. novembra rezolūcijā par daudzgadu finanšu shēmu (DFS), un ka tam ir jānodrošina nepieciešamais finansējums gan projektiem, kas uzsākti pašreizējās DFS satvarā, gan jauniem projektiem, kuru pamatā ir 2021.–2027. gada DFS; tāpēc atkārtoti uzsver to, cik svarīgi ir sagatavot ārkārtas rīcības plānu, lai aizsargātu saņēmējus un nodrošinātu projektu īstenošanas nepārtrauktību gadījumā, ja pašreizējā DFS būtu jāpagarina pēc 2020. gada;
4. uzskata, ka ES finansējums transporta nozarei ir attiecīgi jāaskaņo gan ar Eiropas zaļā kursa regulatīvajām prasībām, gan jāgarantē tā pilnīga atbilstība Parīzes nolīgumam; tāpēc uzsver, ka ārkārtīgi svarīgs ir augsts finansējuma līmenis, pamatprogrammas “Apvārsnis 2020” transporta nozarei paredzēto līdzekļu efektīva izmantošana, kas vērsta uz rezultātiem, kā arī šos mērķus īstenojošas programmas un kopuzņēmumi; uzsver to, cik svarīgi ir projekti un programmas dekarbonizācijas, digitalizācijas un taisnīgas pārkārtošanās jomā;

Transporta nozīme Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanā

5. atgādina, ka transporta jomai ir jāpalīdz līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti (tam būs nepieciešami milzīgi finanšu ieguldījumi) un tā nedrīkst kaitēt Eiropas rūpniecības vispārējai konkurētspējai pasaules tirgū;
6. tādēļ uzsver, ka pienācīgs finansējums transporta projektiem būs ļoti svarīgs, lai paātrinātu pāreju uz ilgtspējīgu, drošu, viedu, savstarpēji izmantojamu un cenu ziņā pieņemamu mobilitāti, izmantojot pasākumus, kuru pamatā ir jaunās tehnoloģijas, veicinot multimodālo transportu, veidojot automatizētu un satīklotu multimodālu mobilitāti un paplašinot ilgtspējīgu alternatīvo degvielu, tostarp uzlādes punktu, ražošanu un ieviešanu;
7. uzsver, ka ir svarīgi zaļo kursu papildināt ar taisnīgu, iekļaujošu un nediskriminējošu pāreju, lai transporta nozares uzņēmumiem, MVU un darbaspēkam nodrošinātu

iespēju pielāgoties un atbalstītu visvairāk skartos reģionus un kopienas; uzskata, ka šim pielāgošanās procesam ir svarīgs pienācīgs finansējums, tostarp stimuli ilgtspējīgiem ieguldījumiem, kā arī nozares darbaspēka apmācība un nodrošināšana ar jaunām zināšanām atbilstoši jaunām darba iespējām, prasībām un prasmēm;

8. uzsver, ka sabiedriskajam transportam ir būtiska nozīme vides, klimata un ekonomikas ziņā ilgtspējīgas sabiedrības veicināšanā un sociālās atstumtības un iedzīvotāju skaita samazināšanās negatīvās tendences novēršanā izolētos zema apdzīvotības blīvuma apgabalos; šajā sakarībā aicina palielināt atbalstu transporta infrastruktūrai un veicināt sabiedrisko transportu un ilgtspējīgu mobilitāti; ar 2021. gada budžetu būtu jāatbalsta rīcības plāna ieviešana, lai ieviestu vienotu multimodālu biļešu sistēmu; iesaka veikt pētījumus, lai izvērtētu bezmaksas sabiedriskā transporta sistēmu ietekmi uz tādiem faktoriem kā pasažieru skaita izmaiņas, braucienu laiki, satiksmes negadījumu un tajos cietušo skaits vai ietekme uz klimata pārmaiņām;

Pamatprogrammu veicināšana

9. uzsver, ka ir svarīgi palielināt budžetu pamatprogrammām, kas ir īpaši nozīmīgas ES mērķu sasniegšanai:
 - uzsver Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) lielo nozīmi tāda augstas veiktspējas Eiropas komunikāciju tīkla (*TEN-T*) izveides sekmēšanā, kas būtu ilgtspējīgs un savstarpēji satīklots transporta, enerģētikas un digitālo pakalpojumu infrastruktūras jomā, un zaļā kursa mērķu sasniegšanā; atkārtoti norāda, ka *TEN-T* izveides ātra pabeigšana ievērojami veicinās ES sociālekonomisko un teritoriālo kohēziju un ES dekarbonizācijas mērķu sasniegšanu; tādēļ prasa 2021.–2027. gada DFS satvarā palielināt EISI transporta budžetu un attiecīgi pieņemt lēmumu par tam 2021. gadā piešķiramajiem līdzekļiem, tostarp pilnībā ņemot vērā atšķirības infrastruktūras attīstībā starp dalībvalstīm; atgādina, ka EISI īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa izdevumu plānošanā būtu jāņem vērā uz rezultātiem vērsta pieeja un jācenšas panākt ES pievienotā vērtība; pauž nožēlu par to, ka vairākās dalībvalstīs kavējas darbu pabeigšana, jo īpaši saistībā ar pārrobežu projektiem;
 - prasa no 2021. gada palielināt pamatprogrammas “Apvārsnis 2020” un attiecīgi tās komponenta “Viedās pilsētas un integrēts transports” budžetu līdz 120 miljardiem EUR (2018. gada cenās);

Esošo politikas virzienu turpināšana

10. atgādina, ka ar transporta infrastruktūrai paredzēto kohēzijas politikas finansējumu būtu jācenšas īstenot līgumos paredzētais ES ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas mērķis; uzsver ES transporta politikas un investīciju izšķirošo nozīmi teritoriālās, sociālās un ekonomiskās kohēzijas veicināšanā un uzlabošanā ES; tādēļ prasa saglabāt finansējumu *TEN-T* kohēzijas politikas ietvaros, iekļaujot atbalsta komponentu sekundāro, reģionālo un vietējo savienojumu attīstībai un modernizēšanai;

Īpašs piešķirums ilgtspējīgam tūrismam

11. uzskata, ka tūrisma nozare ir cieši saistīta ar transporta nozari; stingri atkārtoti aicinājumu izveidot atsevišķu un īpašu budžeta pozīciju ilgtspējīgam tūrismam, lai labāk atspoguļotu pašreizējās un turpmākās infrastruktūras un drošības vajadzības, tūrisma kā ceturtās lielākās eksporta nozares nozīmi ES ekonomikā un tā nozīmi konkurētspējas, nodarbinātības un sociālās labklājības veidošanā;

Jaunu iniciatīvu finansēšana

12. atbalsta to, ka fonda *InvestEU* piešķirums ilgtspējīgai infrastruktūrai 2021.–2027. gadā tiek palielināts līdz 14 miljardiem EUR (2018. gada cenās), paredzot pienācīgu piešķirumu 2021. gada budžetā;
13. uzsver to, cik svarīga būtu vienkāršāka un efektīvāka pašu resursu sistēma, kas spētu būtiski samazināt uz NKI balstīto iemaksu daļu un garantēt pienācīgu finansējumu ES izdevumiem;

Aģentūras un Eiropas partnerības

14. uzsver aģentūru un Eiropas partnerību svarīgo nozīmi transporta nozares darbības un drošības uzlabošanā un transporta emisiju samazināšanas veicināšanā, pamatojoties uz tehnoloģisko progresu un noteikumiem; uzskata, ka Eiropas partnerības izveidei jūrniecības nozarē ir izšķiroši svarīga nozīme pētniecības un inovācijas veicināšanā šajā transporta veidā; norāda, ka ir svarīgi, lai šīm aģentūrām un kopuzņēmumiem tiktu piešķirti pietiekami finanšu resursi, cilvēkresursi un efektīva pārvaldība un tādējādi tiktu nodrošināta to uzdevumu pilnīga izpilde; aicina Komisiju aktīvāk uzraudzīt aģentūru finanšu un administratīvo pārvaldību, it īpaši attiecībā uz interešu konfliktiem;
15. jo īpaši uzsver Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras (*ERA*) un kopuzņēmuma *Shift2Rail* būtisko nozīmi, lai panāktu pārvaldījumu noturīgu novirzīšanu no autoceļiem uz dzelzceļu; uzsver to, ka kopuzņēmumam *Shift2Rail* ir būtiska nozīme, nodrošinot tehnisko šķēršļu pārvarēšanu un sadarbības veicināšanu ar galveno mērķi — padarīt dzelzceļa transportu lētāku, efektīvāku un pievilcīgāku, palīdzot samazināt satiksmes negadījumu skaitu un CO₂ emisijas;
16. īpaši uzsver kopuzņēmumu “Clean Sky 2” un SESAR, kā arī Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) lomu CO₂ emisiju samazināšanā uz vienu pārvadāto pasažieri; uzsver kopuzņēmuma “Clean Sky 2” ļoti labos rezultātus un būtisko lomu, nodrošinot reālu progresu tādu ekotehnoloģiju jomā, kuru mērķis ir uzlabot drošību un samazināt gaisa kuģu CO₂ un siltumnīcefekta gāzu emisijas, kā arī radīto trokšņu līmeni; prasa stingrāku *EASA* iesaistīšanos abu kopuzņēmumu veikto pētījumu uzraudzībā un uzsver nepieciešamību ātri ieviest vides marķēšanas programmu, izmantojot *EASA* kompetences tehnoloģiju sertificēšanā; uzsver, ka ir steidzami jānodrošina savienojamība un jāpalielina efektivitāte, likvidējot Eiropas gaisa telpas sadrumstalotību, un tas darāms ar iniciatīvām, kuru mērķis ir palielināt drošību un samazināt kavējumus un gaisa satiksmes ietekmi uz vidi;
17. atzinīgi vērtē Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) tiešo atbalstu dalībvalstu

centieniem īstenot tiesību aktus vides jomā un tās palīdzību jūras piesārņojuma novēršanā un emisiju uzraudzībā; uzskata, ka, saņemot papildu resursus, Aģentūra varētu uzņemties nozīmīgu lomu, atbalstot dalībvalstis ar kuģošanu saistīto vides risku mazināšanā un jūrniecības nozares ilgtspējas uzlabošanā.