

IEKŠPOLITIKAS ĢENERĀLDIREKTORĀTS  
POLITIKAS DEPARTAMENTS **B**  
STRUKTURĀLĀ UN KOHĒZIJAS POLITIKA

## PRAKTISKA ROKASGRĀMATA



LV

**Europe Direct dienests jums palīdzēs rast atbildes  
uz jautājumiem par Eiropas Savienību**

**Bezmaksas tālruņa numurs (\*):  
00 800 6 7 8 9 10 11**

(\*): Daži mobilā tālruņa operatori aizlīdz pieeju 00 800 numuriem,  
vai arī par šo tālruņa numuru izmantošanu ir jāmaksā.

Liela daļa papildu informācijas par Eiropas Savienību ir pieejama internetā.  
Tai var piekļūt, izmantojot Europa serveri (<http://europa.eu>).

Kataloga dati ir atrodami šīs publikācijas beigās.

Luksemburga: Eiropas Kopienu Oficiālo publikāciju birojs, 2009. gads.

ISBN 978-92-823-2836-1

doi: 10.2861/69100

*Printed in Belgium*

IESPIESTS UZ BALTA, HLORU NESATUROŠĀ PAPIĀRA



IEKŠPOLITIKAS ĢENERĀLDIREKTORĀTS  
POLITIKAS DEPARTAMENTS **B**  
STRUKTURĀLĀ UN KOHĒZIJAS POLITIKA

# PRAKTISKA ROKASGRĀMATA

**Transporta un tūrisma komiteja**

## **AUTORI**

*Nils DANKLEFSEN un Piero SOAVE*, B politikas departaments — strukturālā un kohēzijas politika, Eiropas Parlaments

## **VALODU VERSIJAS**

Oriģināls: EN

Tulkojumi: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

## **FOTO**

Shutterstock, iStockphoto, Eiropas Parlaments

## **PAR REDAKTORU**

Lai sazinātos ar politikas departamentu vai pieteiktos uz ikmēneša informatīvo biļetenu, lūdzu, rakstiet [poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)

Manuskripts pabeigts 2009. gada aprīlī.

Brisele, © *European Parliament*, 2009

## **ATRUNA**

Par šajā dokumentā paustajiem viedokļiem ir atbildīgs tikai autors, un tie var neatspoguļot Eiropas Parlamenta oficiālo nostāju.

Pavairošana un tulkošana nekomerciālām vajadzībām atļauta, ja ir norādīts avots un ja izdevējs ir iepriekš informēts, un tam ir nosūtīta kopija.

# SATURS

■ PRIEKŠVārDS .....	7
■ VISPĀRĒJA INFORMĀCIJA .....	9
■ CEĻŠ, KAS EJAMS .....	19
■ POLITIKAS DEPARTAMENTS .....	31
■ PAPILDU INFORMĀCIJA .....	35
■ PAPILDU INFORMĀCIJAS AVOTI .....	38





# “Eiropas transporta politikas pamatam un mērauklai jābūt ilgtspējas koncepcijai”

No Eiropas Parlamenta 2003. gada 12. februāra rezolūcijas par Komisijas Balto grāmatu “Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks pieņemt lēmumu”.







Godājamais deputāt!

Es vēlētos izmantot izdevību un sveikt Jūs Eiropas Parlamentā, kā arī sniegt informāciju par ekspertu konsultācijām, izmantojot iestādes resursus. Efektīvs parlamentārais darbs balstās uz specializētu, objektīvu, kvalitatīvu un aktuālu informāciju. Šim nolūkam tika izveidotas piecas pētniecības vienības, proti, politikas departamenti. To darbība skar visas Eiropas Parlamenta kompetences jomas. Tās nodarbojas ar augstas kvalitātes neatkarīgu pētniecību, ko veic gan pašu, gan ārējie eksperti.

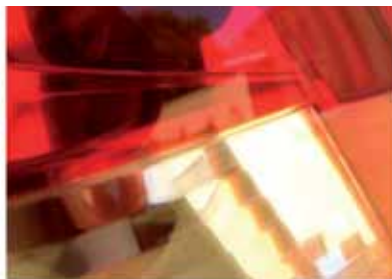
B politikas departaments — strukturālā un kohēzijas politika — īpaši darbojas piecās politikas jomās, proti, lauksaimniecībā un lauku attīstībā, kultūrā un izglītībā, zivsaimniecībā, reģionālajā attīstībā, transportā un tūrismā. Tas nodrošina dažādus instrumentus, sākot no sarežģītu likumdošanas jautājumu padziļinātas analīzes līdz īsām piezīmēm, kurās iekļauta tikai pamatinformācija, un pat darbsemināriem, kuros uzstājas uzaicinātie eksperti. Šie instrumenti paredzēti Parlamenta struktūru darba atbalstam, piemēram, tieši dodot ieguldījumu kādas īpašas komitejas likumdošanas darbā vai izmantojot to kā pamatinformāciju deputātu delegāciju vizītēm. Izņemot nedaudzus konfidenciālus dokumentus, visi B politikas departamenta — strukturālā un kohēzijas politika — sagatavotie dokumenti tiek publicēti Parlamenta tīmekļa vietnē, lai tos varētu izmantot visi deputāti un sabiedrība.

Šajā publikācijā Jūs atradīsiet īsu informāciju par nozīmīgākajiem politikas notikumiem transporta un tūrisma nozarē aizvadītajā Parlamenta sasaukumā. Aplūkoti arī uzdevumi, ar kuriem transporta un tūrisma politika saskarsies tuvākajā nākotnē. Visbeidzot tiek sniegts to iespēju kopsavilkums, ko B politikas departaments piedāvā, izmantojot iekšējo un ārējo ekspertu speciālās zināšanas.

Patīkamu lasīšanu!

Ismael Olivares Martínez  
**Direktors**

*B direktorāts — strukturālā un kohēzijas politika  
Eiropas Savienības iekšpolitikas ģenerāldirektorāts*



## TRANSPORTS. JURIDISKAIS PAMATS UN GALVENIE NOTIKUMI

**E**K līguma 3. panta 1. punkta f) apakšpunkts un V sadaļa veltīta transporta politikai. Lisabonas līgumā, kas vēl nav stājies spēkā, transporta politika skarta 4. panta 2. punkta g) apakšpunktā un VI sadaļā par Eiropas Savienības darbību.

Romas līgumos dalībvalstis uzsvēra kopējas transporta politikas nozīmi, tai atvēlot atsevišķu sadaļu. Tāpēc transports bija viena no pirmajām kopējām Kopienas politikas jomām. Tomēr, neraugoties uz Komisijas centieniem, kopējai transporta politikai līdz 80. gadu otrajai pusei bija tikai daļēji panākumi.

- **1985:** Ceļš uz Kopienas likumdošanu tika pavērts tikai pēc tam, kad Eiropas Parlaments sāka procesus pret Padomi par bezdarbību. Eiropas Kopienas Tiesa 1985. gada 22. maijā **lietas 13/83 spriedumā** mudināja Padomi rīkoties transporta politikas jomā.
- **1985: Baltajā grāmatā par iekšējā tirgus izveidi** bija iekļauti ieteikumi, lai nodrošinātu pakalpojumu sniegšanas brīvību, un izklāstītas kopējās transporta politikas pamatnostādnes nolūkā liberalizēt un saskaņot transporta politiku visā Kopienā.
- **1992:** Komisija pieņēma **Balto grāmatu par kopējās transporta politikas turpmāko attīstību**. Galvenais uzsvārs bija uz transporta tirgu atvēršanu. Vienlaikus Baltā grāmata iezīmēja pagrieziena punktu ceļā uz integrētu pieeju, iekļaujot visus transporta veidus un pamatojoties uz “ilgtspējīgas mobilitātes” modeli.
- **1996:** Tiek pieņemts lēmums par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai.
- **2001: Baltajā grāmatā “Eiropas transporta politika 2010. gadam — laiks pieņemt lēmumu”** (COM(2001) 370) Komisija pirmo reizi analizēja Eiropas transporta politikas problēmas un uzdevumus, īpaši saistībā ar tolaik gaidāmo ES paplašināšanos austrumu virzienā. Tajā tika prognozēts ievērojams satiksmes pieaugums, saistīts ar satiksmes sastrēgumiem un pārblīvētību, īpaši attiecībā uz autotransportu un gaisa transportu, kā arī arvien lielākas veselības un ekoloģiskās izmaksas, radot nopietnu draudu ES kon-

kurētspējai un klimata aizsardzības mērķiem. Lai risinātu minētās problēmas un izveidotu ekonomiski efektīvu transporta sistēmu, kas vienlaikus atbilstu arī vides un sociālajiem mērķiem, Komisija iesniedza 60 pasākumu kopumu. Ar minētajiem pasākumiem bija paredzēts pārtraukt ekonomiskās izaugsmes un satiksmes pieauguma savstarpējo sasaisti un novērst dažādo transporta veidu nevienādo izaugsmi.

- **2004:** *TEN-T* pamatnostādņu pārskatīšana, ņemot vērā ES paplašināšanos.
- **2006:** Komisija publicēja 2001. gada transporta Baltās grāmatas termiņa vidusposma pārskatu "Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā", (COM(2006) 314).

## TRANSPORTS. MĒRĶI UN SASNIEGUMI

Mobilitāte ir Eiropas Savienības galvenais princips. Eiropas transporta politika ir saskarne starp visām galvenajām politikas jomām. To veido daudzi svarīgi pilāri, piemēram, rūpniecības, ekonomikas, vides un sociālā politika. Transporta politika ir galvenais Lisabonas stratēģijas elements un ievērojami veicina ES teritoriālo un sociālo kohēziju.

Veiksmīga Eiropas iekšējā tirgus izveide, iekšējo robežu nojaukšana un arvien zemākas transporta cenas, pateicoties transporta tirgu atvēršanai un liberalizēšanai, kā arī ražošanas un glabāšanas sistēmu pārmaiņas ir izraisījušas pastāvīgu transporta pieaugumu. Tomēr, lai gan transporta nozare ir ļoti veiksmīga un dinamiska no ekonomiskā viedokļa, tā arvien vairāk sociāli un ekonomiski sazarojas, šādi uzsverot pieaugošo **"ilgtspējīgas mobilitātes" modeļa** nozīmi. Minētais



modelis ir kā **"virves vilkšana" katram uz savu pusi, kad iesaistīti divu atšķirīgu mērķu kopumi**. No vienas puses, Eiropas transporta politikas viennozīmīgs mērķis bija nodrošināt personu un preču efektīvu mobilitāti par godīgu cenu, to padarot par konkurētspējīgu ES iekšējā tirgus un brīvas personu pārvietošanās pamatu. No otras puses, nepieciešams nonākt pie augošās satiksmes problēmas risinājuma un jāsamazina tās sekas, piemēram, satiksmes negadījumi, elpošanas ceļu saslimšanas, troksnis, kaitējumi videi un satiksmes sastrēgumi. Sociālā dimensija nodarbinātības un darba apstākļu ziņā, kā arī saistībā ar pasažieru tiesībām, transporta drošumu un drošību ir trešais svarīgais Eiropas transporta politikas pilārs.

Eiropas transporta politikai kopš 2001. gada Baltās grāmatas par transporta politiku un tās 2006. gada termiņa vidusposma pārskatīšanas<sup>1</sup> ir ievērojami panākumi, risinot ilgtspējīgas mobilitātes uzdevumus. Eiropas transporta tiesiskais regulējums pavisam noteikti ir mainīts. Ir pieņemti daudzi būtiski un bieži vien arī ļoti strīdīgi tiesību akti sastāvdaļas, piemēram:

<sup>1</sup> COM(2001) 370, COM(2006) 314.

- jaunu stimulu piešķiršana dzelzceļam, izmantojot pirmo, otro un trešo dzelzceļa tiesību aktu kopumu, kuros galvenais jautājums ir tirgus atvēršana, kā arī drošība, sadarb-spēja un pasažieru tiesības;
- jaunas pamatnostādnes par Eiropas transporta tīkliem (*TEN*), kurās prioritāte ir dzelzceļš, iekšējie ūdensceļi un jūras transports;
- satiksmes novirzīšanas programmas, piemēram, sākotnējā *Marco Polo* un pašreizējā *Marco Polo II*;
- jaunā direktīva par *Eurovignette*<sup>2</sup>, kura veltīta likmju saskaņošanai visās dalībvalstīs un vienādām infrastruktūras izmaksu aprēķināšanas metodēm; jaunā direktīva paredz arī maksājumu diversifikāciju, ņemot vērā vides aspektus un noslogotību, un līdz ar to nodrošina dalībvalstīm satiksmes vadības instrumentu;
- trīs tiesību aktu kopumi par jūras drošību;
- iniciatīva par Eiropas vienoto gaisa telpu;
- jauns tiesiskais regulējums par sabiedrisko transportu;
- aviācijas iekļaušana ES emisiju kvotu tirdzniecības shēmā;
- Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*), Eiropas Dzelzceļa aģentūras (*ERA*), Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) un Eiropas Transporta tīkla izpildaģentūras (*TEN-TEA*) izveide;

- triju vērienīgu tehnoloģijas projektu sākšana — satelītnavigācijas sistēma *Galileo*, Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*) un programma *SESAR*, lai uzlabotu gaisa satiksmes kontroles infrastruktūru; šie lielle Eiropas projekti ir paredzēti, lai palīdzētu nodrošināt efektīvāku un drošāku satiksmes vadību nākotnē;
- pasažieru tiesību nostiprināšana civilajā aviācijā un dzelzceļa transportā.

TRAN komiteja ir bijusi viena no visvairāk nodarbinātajām komitejām, ņemot vērā koplēmuma procedūras, kurās Parlaments kā likumdevēja iestāde bieži ir izmantojis savas pilnvaras. Vērā ņemams piemērs bija divkārsā ostas dokumentu paketes noraidīšana, tomēr ir bijuši arī citi gadījumi, kad Parlaments ir veiksmīgi grozījis daudzus Komisijas priekšlikumus. Turklāt daudzos gadījumos tas ir aicinājis uzsākt politikas iniciatīvas un iesniedzis detalizētus priekšlikumus, lai mainītu Eiropas transporta politiku. Daudzus pieprasījumus Komisija ņēma vērā savos turpmākajos tiesību aktu priekšlikumos.

Īsumā vispārīgu pārskatu par ES transporta politiku var atrast Eiropas Parlamenta **faktu lapās**, ko regulāri atjaunina. Detalizēts pārskats par TRAN komitejas pasākumiem aizvadītajā Parlamenta sasaukumā pieejams TRAN komitejas sekretariāta **ziņojumā par rezultātiem**<sup>3</sup>. Turklāt virkni transporta politikas svarīgāko notikumu aizvadītajā Parlamenta sasaukumā var atrast **brošūrā “Jautājumi, kurus Parlamentam izdevās ietekmēt” (“Issues where Parliament made a difference”)**.

<sup>2</sup> 2006. gada 17. maija Direktīva 2006/38/EK.

<sup>3</sup> Eiropas Parlaments — “Panākt, lai transports Eiropā būtu ilgtspējīgs, efektīvs un drošs. Transporta un tūrisma komiteja darbībā”, Brisele 2009.

## TRANSPORTA POLITIKA — DAŽI GALVENIE RĀDĪTĀJI

Turpmāk minētie fakti un skaitļi norādīti, lai sniegtu pārskatu par transporta politikas ekonomisko, sociālo un vides dimensiju. Šis īsais kopsavilkums, kas nav izsmēlošs, jāuzskata par sākumpunktu. Ja vien nav norādīts citādi, izmantotie avoti ir *“Statistikas kabatformāta grāmata — ES enerģētikas un transporta nozare skaitļos” (Statistical Pocketbook 2009 — EU Energy and Transport in Figures)*, oficiāli Komisijas dokumenti, Eiropas Vides aģentūras ziņojumi un ziņojums, kas sagatavots mērķa grupās pašreizējām diskusijām par transporta nākotni.

### Transporta ekonomiskā dimensija

- Transporta pakalpojumi veido 4,3 % no kopējās pievienotās vērtības ES, neieskaitot transportu pašu vajadzībām, transporta infrastruktūras izbūvi un uzturēšanu un transporta līdzekļus.
- Eiropas loģistikas īpatsvars tiek lēsts aptuveni 14 % apmērā no IKP.

### Transporta veidu sadalījums

- 2007. gadā kravas transportā četri zemes transporta veidi (autotransports, dzelzceļa transports, iekšējie ūdensceļi un cauruļvadi) 27 ES valstīs veidoja 2 650 miljardus t/km. Autotransporta īpatsvars bija 72,7 %, dzelzceļa — 17,1 %, iekšējo ūdensceļu — 5,3 % un naftas cauruļvadu — 4,9 %. Ja ieskaita ES iekšējo jūras transportu (aptuveni 1 575 miljardi t/km) un ES iekšējo gaisa transportu (aptuveni 3,1 miljards t/km), autotransporta īpatsvars samazinās līdz 45,6 %,



dzelzceļš veido 10,7 %, iekšējie ūdensceļi — 3,3 %, naftas cauruļvadi — 3,0 %, jūras transports — 37,3 % un gaisa transports — 0,1 % no kopējā rādītāja (visi skaitļi attiecas uz 27 ES valstīm 2007. gadā).

- Pasažieru sauszemes pārvadājumi 2007. gadā veidoja 5 861 miljardu p/km (jeb 11 826 km uz personu). Automobiļi veidoja 80 % no šā kopējā rādītāja, mehāniskie divriteņu transportlīdzekļi — 2,6 %, autobusi — 9,2 %, dzelzceļš — 6,7 %, savukārt tramvajs un metro — 1,5 %. Ja šajā aprēķinā ieskaita ES iekšējo gaisa transportu (aptuveni 571 miljards p/km 2006. gadā) un ES iekšējo jūras transportu (aptuveni 41 miljards p/km), vieglo automobiļu īpatsvars samazinās līdz 72,4 %, savukārt mehānisko divriteņu transportlīdzekļu — līdz 2,4 %. Autobusi šajā gadījumā veido 8,6 %, dzelzceļš — 6,1 % un tramvaji un metro

- 1,3 %. Divi atlikušie veidi — gaisa un jūras transports — veido 8,8 % un 0,6 % transporta veidu sadalījumā (visi skaitļi attiecas uz 27 ES valstīm 2007. gadā).
- No 1995. līdz 2007. gadam preču pārvadājumi pieauga par aptuveni 2,7 % gadā, savukārt pasažieru pārvadājumi par aptuveni 1,7 % gadā.
- 2007. gadā salīdzinājumā ar 2000. gadu 27 ES valstīs kravu autotransporta (t/km) pieaugums bija 27 %.
- Vairāk nekā 90 % Eiropas Savienības ārējās tirdzniecības pārvadājumu tiek veikti, izmantojot jūras transportu, un vairāk nekā 3,7 miljardi tonnu kravas gadā tiek iekrauts un izkrauts ES ostās. Prognozē, ka jūras transports, izmantojot ES ostas, pieaugs par 1,6 miljardiem tonnu un 2018. gadā sasniegs 5,3 miljardus tonnu.
- 2007. gadā 27 ES valstīs tika izmantoti 4 300 pasažieru gaisa kuģu, turklāt gandrīz 500 no tiem bija vairāk nekā 250 sēdvietu. Šajā skaitlī nav ietverti privātie gaisa kuģi. To ir aptuveni 30 000.
- Kopējās 27 ES valstu siltumnīcefekta gāzu emisijas no 1990. līdz 2005. gadam samazinājās par 7,9 %, savukārt transporta nozares situācija ir atšķirīga. Tajā pašā periodā transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas (iekļautas Kioto protokolā) palielinājās par 27 %. Līdzās ievērojamam jūras transporta (+58 %) un starptautiskās aviācijas (+98 %) emisiju kāpumam, kopējais lēstais ES transporta emisiju pieaugums no 1990. līdz 2006. gadam bija 36 %. Transporta nozares attīstība traucē centieniem visās citās nozarēs. Ja transporta nozarē nebūtu šīs negatīvās tendences, 27 ES valstu siltumnīcefekta gāzu emisijas no 1990. līdz 2005. gadam būtu samazinājušās par 14 % nevis par 7,9 %.
- 2006. gadā autotransports veidoja 71 % no visām transporta siltumnīcefekta gāzu emisijām. Jūras un gaisa transporta īpatsvars bija attiecīgi 15 % un 12 %. Iekļaujot to spēkstaciju emisijas, kuras ražo dzelzceļa transportā izmantojamo elektroenerģiju, dzelzceļa īpatsvars veido aptuveni 1,6 %.
- Saskaņā ar ceļojumu apsekojumiem lielākā daļa braucienu (97,5 %) ir īsāki par 100 km. Tomēr atlikušie 2,5 % veido vairāk nekā pusi no visiem p/km.
- Puse ES pilsoņu veikto braucienu ir īsāki par 5 km.
- 2007. gadā 27 ES valstīs bija 229 miljoni vieglo automobiļu.
- To skaits 27 ES valstīs palielinājās par 22 %, kas atbilst 52 miljoniem automobiļu.

## Transports un vide

- Transporta īpatsvars galīgajā energoresursu patēriņā ES-27 valstīs ir aptuveni viena trešdaļa, un transports tagad ir lielākais galīgo energoresursu patērētājs. Autotransporta īpatsvars kopējā rādītājā ir 74 %, aviācijas — 15 %, jūras transporta — 7,8 %, dzelzceļa — 2,2 % un iekšzemes navigācijas — 1,0 %. Kopš 1990. gada transports ir bijis visstraujāk augošā nozare. Tas veido gandrīz ceturtdaļu no visām 27 ES valstu siltumnīcefekta gāzu emisijām.



- Aptuveni 30 % 15 ES valstu iedzīvotāju jeb gandrīz 120 miljoni cilvēku saskaras ar autotransporta radītiem trokšņiem, kas pārsniedz 55dB(A).
- Lai gan, aplūkojot vienu satiksmes vienību, jūras transports joprojām ir energoefektīvākais transporta veids, jūras transporta radītās kopējās ārējās izmaksas, ko sedz pasaules pilsoņi, un vides resursu patēriņš veido aptuveni 300 miljardu euro gadā (2006. gads), no kuriem 21 % veido ES flote (64 miljardi)<sup>4</sup>.
- No kopējā autotransporta radīto emisiju apjoma pilsētu mobilitāte rada 40 % CO<sub>2</sub> emisiju un līdz pat 70 % no citām autotransporta radītajām piesārņojošo vielu emisijām.
- Dānijā un Nīderlandē velotransporta nobrauktā attāluma rādītājs ir vairāk nekā 10 reižu lielāks nekā Francijā un Apvienotajā Karalistē<sup>5</sup>.
- Pilsētu izplešanās ir bijusi raksturīga pilsētu izaugsmei pēdējo piecu desmitgažu laikā visā Eiropā. Kopš 50. gadu vidus Eiropas pilsētas ir paplašinājušās vidēji par 78 %, savukārt iedzīvotāju skaits ir pieaudzis tikai par 33 %.
- Piecās ES lidostās<sup>6</sup> ir vairāk nekā 400 000 gaisa kuģu kustību (pacelšanās un nolaišanās ar pasažieriem un kravu) gadā. Tas atbilst vairāk nekā vienai kustībai minūtē 18 stundas dienā. Aptuveni 37 lidostās ir vairāk nekā 100 000 gaisa kuģu kustību gadā.

<sup>4</sup> Eiropas Parlaments, "Jūras transporta ārējās izmaksas", Brisele 2007.

<sup>5</sup> Dānijā 936 km un Nīderlandē 848 km/uz personu gadā salīdzinājumā ar 75 km Francijā un Apvienotajā Karalistē un tikai 20 km Spānijā (EEA 2008, 31. lpp.).

<sup>6</sup> Parīzes *Charles de Gaulle* lidosta, Frankfurtes (pie Mainas) lidosta, Londonas *Heathrow* lidosta, Amsterdamas *Schiphol* lidosta un Madrides *Barajas* lidosta.



## Transporta sociālā dimensija

- Transporta pakalpojumu sniegšana veido 4,3 % no kopējās nodarbinātības ES, neieskaitot transportu pašu vajadzībām, transporta infrastruktūras izbūvi un uzturēšanu un transporta līdzekļus.
- 2005. gadā transporta nozarē bija nodarbināti aptuveni 8,8 miljoni cilvēku. Aptuveni 10 % no tiem strādāja dzelzceļā, 2 % jūras transportā, 0,4 % iekšzemes ūdensceļu transportā, 5 % gaisa transporta nozarē un 30 % veica transporta papilddarbības un palīgdarbības (piemēram, kravas apstrādi, strādāja ceļojumu un transporta aģentūrās un kā tūroperatori). Autotransporta nozarē nodarbināti aptuveni 50 % no visiem transporta nozarē nodarbinātajiem, turklāt divas trešdaļas strādā ar kravas transportu, savukārt viena trešdaļa pasažieru transporta nozarē.
- ES māsājniecības tērē aptuveni 13,7 % no saviem ienākumiem jeb 949 miljardus euro par precēm un pakalpojumiem, kas saistīti ar transportu, padarot transportu par otro lielāko budžeta posteni pēc izmaksām, kas saistītas ar mājokli. Aptuveni viena trešdaļa no šīs summas (310 miljardi euro) tika izmantota transportlīdzekļu pirkšanai.
- Lēš, ka laiks, ko persona vidēji pavada braucot, ir aptuveni 1,1 stunda dienā, un pēdējos 40 gadus tas ir saglabājies salīdzinoši stabils. Tomēr pāris pēdējo desmitgažu laikā ir pieaugusi personu mobilitāte, pateicoties pārejai uz ātrākiem transporta veidiem un līdzekļiem.
- Saistībā ar jūras transportu Eiropā tiek nodarbināti 1,5 miljoni cilvēku. Aptuveni 70 % no darbiem, kas saistīti ar kuģošanu, ir krastā, proti, kuģu būvē, kuģu arhitektūrā, zinātnē, inženierijā, elektronikā, kravas apstrādē un loģistikā.

## Transporta drošība

- 2007. gadā ceļu satiksmes negadījumos (mirstība 30 dienu laikā) ir gājuši bojā 42 448 cilvēki. Salīdzinājumā ar 2000. gadu ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits ir samazinājies gandrīz par ceturtdaļu (24,8 %).

## Transporta infrastruktūra

- *TEN-T* tīkls būs plašs un dažāds. Tas aptver 95 700 km ceļu, 106 000 km dzelzceļu (no kuriem 32 000 km būs paredzēti ātrgaitas vilcieniem) un 13 000 km iekšējo ūdensceļu. Tīkla mezgli ir 411 starptautiskas lidostas un 404 lielas jūras ostas. Pamatojoties uz dalībvalstu informāciju, izmaksas par visa tīkla pilnveidošanu un modernizēšanu 1996.–2020. gadā sasnies 900 miljardus euro. No tiem 500 miljardi euro jāiegulda 2007.–2020. gadā (no tiem 270 miljardi euro ir paredzēti prioritāriem virzieniem un projektiem).





- 2005. gadā 27 ES valstīs lietošanā bija 215 000 km dzelzceļa sliežu, no kurām gandrīz 50 % bija elektrificētas.
- Pēc Kanādas Eiropas Savienībai ir otrā garākā piekrastes līnija pasaulē (136 000 km).

## TŪRISMA POLITIKA

EK līgumā vēl nav paredzēts atsevišķs juridiskais pamats tūrismam. Šī situācija mainīsies, līdzko spēkā stāsies Lisabonas līgums, kura 195. pantā paredzēts, ka Eiropas Savienībai ir likumdošanas kompetence tūrisma jomā, pat ja tas ir atbalsta rīcības pilnvaru kontekstā (6. pants).

Vairāk nekā 90 % tūrisma uzņēmumu ir mazie uzņēmumi, kuros nodarbina vienu līdz deviņus darbiniekus. Nozarē dominē MVU, un tā veido 4 % no ES IKP. Nozarē darbojas 2 miljoni uzņēmumu, kuros nodarbināti 4 % no kopējā darbaspēka (aptuveni 8 miljoni darbinieku). Ja ņem vērā dažādos veidus, kādos tūrisms ir iesaistīts citās ekonomikas nozarēs,

tā ieguldījums IKP sasniedz 11 % un nodarbinātības īpatsvars pārsniedz 12 % (24 miljonus darbvietu)<sup>7</sup>.

Ņemot vērā tās nozīmi ekonomikā, tūrisma nozare ir neatņemama Eiropas ekonomikas sastāvdaļa, tāpēc ir vajadzīgi pasākumi, lai to palīdzētu organizēt un attīstīt. Raugoties no Eiropas perspektīvas, tūrisma politika nozīmē arī atbalstu vispārējiem politikas mērķiem nodarbinātības un izaugsmes jomā. Tūrisms ir arī daļa no plašākas vides politikas, un šī dimensija laika gaitā ir kļuvusi arvien nozīmīgāka.

Eiropas tūrisma politika varētu arī ievērojami palīdzēt risināt pašreizējās ekonomikas krīzes problēmu. 2009. gada februārī vairāk nekā 27 000 ES iedzīvotāju (15 gadus un vairāk gadus veci) piedalījās Komisijas veiktā aptaujā. Apsekojuma rezultāti liecina, ka vismaz 50 % pilsoņu katru gadu dodas atvaļinājumā un vismaz 48 % plāno pavadīt atvaļinājumu pašu valstī (salīdzinājumā ar 43 % 2008. gadā). Četri no desmit pilsoņiem, kas plāno atvaļinājumu 2009. gadā, uzskatīja, ka tiem ir pietiekami daudz līdzekļu (41 %), savukārt viens no desmit (11 %) atzina, ka tam ir nopietnas finanšu problēmas ar atvaļinājuma plānošanu. Tomēr tikai 19 % bija gandrīz pārliecināti, ka nedosies atvaļinājumā 2009. gadā. Tas ir ievērojami mazāk nekā 2008. gadā (32 %). 28 % no tiem, kas plānoja atvaļinājumu, joprojām bija neziņā par tā ilgumu un mērķi. Ievērojami pieauga to cilvēku skaits, kuri paši veica plānošanas darbu (56 %), daudzos gadījumos izmantojot internetu. Vairākums (54 %) dod priekšroku tradicionālajiem tūrisma galamērķiem, savukārt tikai 28 % izvēlas jaunus mērķus. Tā vietā, lai dotos lētākā ceļojumā (16 %), daudzi cilvēki izvēlas maksāt vairāk un arī saņemt vairāk (33 %). Puse eiropiešu atvaļinājumā dodas jūlijā un augustā. Finansiālu iemeslu dēļ cilvēki arvien mazāk dodas

<sup>7</sup> Papildu informācija: Pasaules Tūrisma organizācijas ziņojums *Tourism Highlights 2008*.

ziemās brīvdienās; 42 % izvēlas nedoties ziemas atvaļinājumā. Citi (23 %) dod priekšroku ceļojumiem klusajā sezonā. (Sīkāku informāciju skatīt *WTO Barometer*, 2009. gada janvāris.)

Saskaņā ar *Eurostat* ziņojumu Nr. 13/2009 nakšņošanu skaits ES viesnīcās 2008. gadā salīdzinājumā ar 2007. gadu samazinājās par 0,5 %. Nerezidentu segments (-1,1 %) bija galvenais šā krituma iemesls. Piecas valstis veido vairāk nekā 70 % no tūrisma darījumiem viesnīcās pavadīto nakšu izteiksmē: Spānija (270 milj.), Itālija (247 milj.), Vācija (219 milj.), Francija (204 milj.) un Apvienotā Karaliste (173 milj.). Lielāko kritumu reģistrēja Kiprā (-4,8 %), Grieķijā (-4,6 %) un Nīderlandē (-4,1 %). Savukārt citās valstīs bija novērojams stiprs pieaugums (Slovākija (+7,7 %), Polija (+4,7 %) un Lietuva (+4,6 %)).

Tūristu nakšņošanas segmentā bija vērojams neliels kritums, savukārt ES pilsoņu veikto brīvā laika ceļojumu skaits 2008. gadā pieauga par 7,1 % (visvairāk pirmajā gada pusē), lielākoties tie bija īsāka laika ceļojumi. Šī pati tendence (1,6 %) tika konstatēta pasažieru gaisa pārvadājumu nozarē. Tā nedaudz samazinājās pēdējos četros gada mēnešos.

2007. gada beigās Parlaments aicināja Komisiju izstrādāt tūrisma politiku, pamatojoties uz partnerību, kura padarītu Eiropu par iecienītāko tūrisma galamērķi, kas būtu labāk marķēts un videi draudzīgāks. Pastāvīgajā ziņojumā par jaunu Eiropas tūrisma politiku cita starpā aicināts nodrošināt ātrāk un lētāk pieejamas tūristu vīzas, ticamu, standartizētu un aktuālu statistiku, kvalitātes standartu saskaņošanu attiecībā uz tūristu naktsmītnēm un lielāku patērētāju aizsardzību un pasažieru tiesību ievērošanu. Tā kā Regulā Nr. 261/2004 šajā saistībā aplūkots tikai gaisa transporta jautājums, Parlaments mēģināja minētās tiesības paplašināt un ietvert arī dzelzceļa un jūras transporta pasažieru segmentu. Pēdējās Parlamenta, Padomes un Komisijas iniciatīvas var novērst atlikušās nepil-



nības (Regula Nr. 1371/2007, COM(2008) 816 un COM(2008) 817).

Turklāt papildus "Eiropas" marķējuma izveidei, kas attiecas uz visiem tūrisma galamērķiem, kurus apkalpo tūroperatori, Parlaments aicināja Komisiju īstenot arī dažādas jaunas iniciatīvas, kurās ietilpst veselības tūrisma attīstīšana, tādu objektu izveide, kas paredzēti tūristiem ar mazāku mobilitāti, "jaunatnes transporta kartes" ieviešana eiropiešiem, kuri saņem programmas *Erasmus* stipendijas, kā arī klusās sezonas tūrisma programma *Ulysses* pensionāriem un tā saucamais piemiņas maršruts, iezīmējot bijušā "dzelzs priekškara" taku.



## STARP EKONOMIKAS KRĪZI UN KLIMATA PĀRMAIŅĀM

**L**ai gan daudzi pamatdokumenti jau pieņemti pirms 2009. gada velēšanām, TRAN komitejai joprojām ir daudzi uzdevumi šajā jaunajā Parlamenta sasaukumā no 2009. līdz 2014. gadam.

Divām attīstības tendencēm būs izšķiroša nozīme, un tās būs noteicošas turpmākajās TRAN komitejas diskusijās. Pirmkārt, **ekonomikas lejupslīde** — pašreizējā pasaules finanšu un ekonomikas krīze padara pasaules ekonomikas nākotni neprognozējamu. Šī krīze jau nopietni ietekmējusi Eiropas transporta nozari, un tā negatīvo ietekmi izjutīs arī turpmāk, ja krīze turpināsies. Mazāk tirdzniecības nozīmē arī mazāk transporta. Šo vienkāršo formulu apstiprina jaunākie rādītāji un ziņas no dažādām transporta nozarēm un uzņēmumiem. Negatīvu ietekmi jau jūt Eiropas kravas transporta nozare, sākot no kuģniecības uzņēmumiem un aviosabiedrībām līdz kravas piegādātājiem un dzelzceļam. Īpaši negatīvi pasažieru transporta jomā ir skarta gaisa satiksmes nozare. Vēl vairāk samazinoties ienākumiem, varētu vēl vairāk samazināties pieprasījums pēc mobilitātes, īpaši tūrisma un atpūtas vajadzībām.

Nopietnas diskusijas TRAN komitejā 2009. gada martā par laika nišu sadali, ņemot vērā ekonomisko krīzi, sniedza ieskatu tajās grūtībās, kādas rodas saistībā ar iespējamiem pielāgošanās pasākumiem visās transporta nozarēs. Krīzes ietekmi ir grūti novērtēt, jo joprojām trūkst pilnīga pārskata. Tas liecina, cik svarīga ir detalizēta ietekmes novērtēšana dažādajās transporta nozarēs, kā arī novērtējums par to, ciktāl Kopienas politikas nozares ir pielāgotas turpmākajiem uzdevumiem.

Otrs ļoti svarīgs uzdevums ir saistīts ar **Eiropas transporta sistēmas nepietiekamo ekoloģisko efektivitāti**. Lai gan pašreizējā ekonomiskā krīze varētu uz laiku samazināt transporta pieprasījumu, Eiropas Vides aģentūra (EVA) jaunākajā ziņojumā<sup>8</sup> uzsver, ka “transporta attīstība norisinās nepareizā virzienā”. Šajā ziņojumā sniegtie rādītāji un atspoguļotās tendences, no kurām dažas tika minētas iepriekš, ir satraucošas un uzsver vajadzību pēc tūlītējiem un

<sup>8</sup> EVA ziņojums Nr. 3/2009 “Transports krustceļš. TERM 2008: rādītāji, kas raksturo transportu un vidi Eiropas Savienībā”, Kopenhāgena 2009.

tālejošiem pasākumiem, jo īpaši attiecībā uz skartas transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijām, gaisa piesārņojumu, troksni un dzīvotņu zudumu.

Tas, kā ES ar politiku, tostarp transporta politiku, pārvarēs ekonomikas krīzi, noteiks arī veiksmi vai neveiksmi cīņā pret klimata pārmaiņām. Lai gan ekonomikas krīze vēl vairāk negatīvi ietekmēs Eiropas ekonomiku un sabiedrību, tomēr ir vispāratzīts, ka tā būs pārejoša. Taču no zinātniskā viedokļa raugoties, vairs nav nekādu šaubu — ja tagad visās nozarēs vienlaikus nopietni nerisinās klimata pārmaiņu problēmu, sekas būs neatgriezeniskas un katastrofālas. Eiropas Parlaments 2009. gada 4. februāra rezolūcijā **“2050: Nākotne sākas jau šodien — ieteikumi ES turpmākai integrētai politikai saistībā ar klimata pārmaiņām”**<sup>9</sup> konsekventi uzsvēra “nepieciešamību risināt klimata pārmaiņu un to ietekmes problēmas ar politiskiem un izglītības pasākumiem, kas pamatotos uz ilgtermiņa perspektīvām, un konsekventi īstenojot lēmumus par īstenošanu, nepakārtojot tos īstermiņa politiskiem mērķiem”.

Ekonomisko krīzi var uzskatīt arī par tālejošu politisku pārmaiņu sākumpunktu un iespēju ceļā uz ilgtspējīgu ekonomiku, kas turpmākajos gados piedāvās jaunas uzņēmējdarbības iespējas Eiropas uzņēmumiem. Tā ir arī iespēja ieviest ilgi gaidītas pārmaiņas, virzoties uz integrētu un ilgtspējīgu Eiropas transporta sistēmu, kā to aicināja EVA.

Līdzās šiem diviem ļoti svarīgajiem uzdevumiem jaunās TRAN komitejas programma lielā mērā būs atkarīga no:

- jaunās Komisijas darba programmas;
- galvenajiem projektiem, kas jau tiek īstenoti.

Daži iespējamie galvenie projekti izklāstīti turpmāk tekstā.

## PAŠLAIK ĪSTENOJAMIE GALVENIE PROJEKTI

### Eurovignette

Eiropas Parlaments 2009. gada martā pirmajā lasījumā pieņēma priekšlikumu par direktīvas par *Eurovignette* pārskatīšanu, kurā lielākoties aplūkota smagā kravas transporta ārējo izmaksu iekļaušana. Principā Eiropas Parlaments atbalstīja Komisijas pieeju. Turpmāk maksa par smagkravas transportlīdzekli, kas pārsniedz 3,5 t, tiks noteikta, ne tikai izmantojot infrastruktūras izmaksas, bet arī balstoties uz gaisa un trokšņa piesārņojumu, ko tas rada. Parlaments uzskata, ka jābūt iespējai uzlikt kravas automobiļiem maksu par sastrēgumiem maksimālās slodzes periodos uz noslogotiem ceļiem, lai gan īpašas aprēķina metodes un noslogotības ierobežojumi tekstā iekļauti nebija.

Ja TRAN komiteja nolems turpināt darbu pie šā projekta otrajā lasījumā, Parlamenta otrais lasījums jau notiks jaunā Parlamenta sasaukumā.

<sup>9</sup> Klimata pārmaiņu pagaidu komitejas galīgajā ziņojumā, kurā ierosināti pienācīgi pasākumi visos līmeņos, EP iekļāva arī vairākus ieteikumus par turpmākajiem pasākumiem transporta nozarē (77. līdz 106. punkts).



## Transporta tiesību aktu pielāgošana ekoloģiskiem mērķiem

Ārējo izmaksu iekļaušana transporta nozarē ir vienprātīgi atzīts par vienu no vissarežģītākajiem jautājumiem, ar ko saskarsies Eiropas transporta politika turpmākajos gados.

Parlaments 2009. gada martā pieņēma rezolūciju, kurā kritizēja Komisiju par kopējas stratēģijas trūkumu saistībā ar videi draudzīgāku transportu un par to, ka nav izmantojama modeļa, lai novērtētu "ārējās izmaksas", piemēram, transporta ietekmi uz vidi. Komisijas tiesību aktu kopums saistībā ar videi draudzīgāku transportu (*greening transport*) paredzēts, lai palīdzētu izpildīt ES mērķus klimata un energoresursu jomā. Tajā ir iekļauti daudzi paziņojumi, un tas paredzēts, lai veicinātu ilgtspējīgu transportu un nodrošinātu, ka transporta reālās cenas tiek atspoguļotas faktiskajā cenā.

Parlamenta rezolūcijā uzsvērts, ka Komisija nav izstrādājusi un iesniegusi vispārēji piemērojamu, pārredzamu un visaptverošu modeli, lai kopumā novērtētu ārējās izmaksas. Tā nav analizējusi ietekmi uz katru transporta veidu un praktiski līdz šim iesniegusi tiesību aktus tikai attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem. Tāpēc Parlaments mudināja Komisiju nekavējoties veikt pasākumus, pirmkārt, lai sagatavotu kon-

krētus priekšlikumus par visiem transporta veidiem, un, otrkārt, lai iesniegtu visaptverošu plānu, kā aprēķināt un iekasēt ārējās izmaksas un novērtēt to ietekmi, pamatojoties uz visaptverošu modeli. Iepriekš minētais EVA ziņojums liecina, ka patlaban vairāk nekā jebkad agrāk ir vajadzīgi saskanīgi politikas pasākumi katrā transporta nozarē.

## Panākt programmas Galileo, SESAR un ERTMS pilnīgu darbību

Aizvadītajos gados ES ir sākusi virkni vērienīgu tehnoloģisku projektu, piemēram, tā ir satelītnavigācijas sistēma *Galileo*, Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*) un programma *SESAR*, lai uzlabotu gaisa satiksmes kontroles infrastruktūru. Šie lielie Eiropas projekti ir paredzēti, lai satiksmes vadību nākotnē padarītu efektīvāku un drošāku. Neviens no šiem trim projektiem pagaidām vēl nedarbojas. Vēl jāveic liels darbs, un iespējams vajadzīgas turpmākas diskusijas attiecīgajās komitejās (transporta un rūpniecības komitejās).

*Galileo*, kas aptver ir 30 satelītu un saistīto zemes infrastruktūru, paredzēts pilnīgi izvērst 2013. gadā. Pārējiem diviem projektiem, lai tie pilnībā darbotos, būs vajadzīgs vairāk laika.

## Pilsētas transports

Eiropas transporta programmā arvien lielāka prioritāte ir pilsētas transporta problēmas risināšanai ES mērogā. 80 % Eiropas iedzīvotāju dzīvo pilsētās, vairāk nekā 60% dzīvo vietās ar vairāk nekā 10 000 iedzīvotāju, un tendence ir augoša. Pilsētas transports rada 40 % CO<sub>2</sub> un 70 % citu piesārņotāju emisijas, ko izraisa autotransports. Tāpēc pilsētu apvidos ir liels transporta enerģijas efektivitātes uzlabošanas un emisiju samazināšanas potenciāls. Veicinot virzību uz ilgtspējīgu transportu, tiks atvieglināta dzīve ne tikai noslogotās un piesārņotās pilsētās, bet arī ievērojami samazinātas siltumnīcefekta gāzu emisijas. Daudzi Eiropas tiesību akti jau ietekmējuši pilsētu transportu, tomēr vēl nav bijusi īpaša stratēģija, kas būtu veltīta pilsētu transportam ES mērogā.

Eiropas Komisija 2007. gadā iesniedza Zaļo grāmatu par pilsētu mobilitāti<sup>10</sup>, kurā aplūkoja jautājumu, kā izveidot jaunu mobilitātes kultūru pilsētās, lai pilsētu ekonomisko attīstību un saistītās mobilitātes vajadzības saskaņotu ar vajadzību pēc noteiktas dzīves kvalitātes pilsētās un vides aizsardzību. Eiropas Parlaments 2008. gada 9. jūlijā pieņēma rezolūciju par šo zaļo grāmatu, gaidot turpmāko rīcību, proti, rīcības plāna izstrādi. Komisija nav ierosinājusi rīcības plāna projektu, un ņemot vērā to, ka līdz Eiropas vēlēšanām 2009. gada jūnijā ir maz laika, Parlaments pēc savas ierosmes nolēma izstrādāt citu ziņojumu, kurā tiktu izklāstīti konkrēti pasākumi pilsētas transportam Eiropas mērogā. Parlamenta ieteikumos ietilpst ilgtspējīga pilsētas transporta plānu ieviešana un vispārēja piemērošana konurbācijās ar vairāk nekā 100 000 iedzīvotāju, programmas uzsākšana, lai atjauninātu Eurostat statistiku un datubāzes par mobilitāti pilsētās, un pilsētas mobilitātes

observatorijas izveide. Turklāt Parlaments uzsvēra vajadzību pēc lielāka ES finansiālā atbalsta.

Diskusijas par mobilitāti pilsētās turpināsies jaunajā Parlamenta sasaukumā.

## No neierobežotas pārvietošanās brīvības līdz vienotajai gaisa telpai

Izrādās, ka nojaukt Eiropas Savienības gaisa robežas ir grūtāk, nekā sauszemes robežas. Komisija sāka rīkoties 1999. gadā, kad sagatavoja paziņojumu "Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošana"<sup>11</sup>. Koplēmuma likumdošanas procedūra starp Parlamentu un Padomi noslēdzās 2004. gada aprīlī, stājoties spēkā četrām regulām, to skaitā ir Pamatregula Nr. 549/04, par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, gaisa telpas organizāciju un izmantošanu un par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību.

Parlaments atzīst, ka Līguma konkurences noteikumus nepiemēro gaisa transportam, un tas ir veiksmīgi cīnījies par to, lai izveidotu padomdevēju komiteju tehniskajos jautājumos par vienotās gaisa telpas izveidošanu un paredzētu sankcijas noteikumu neievērošanas gadījumā. Tam arī izdevās gūt panākumus attiecībā uz sadarbību starp civilajiem un militārajiem lietotājiem.

Parlamenta sestajā sasaukumā tika samērā veiksmīgi atrisināts svarīgs uzdevums – ātrāk izveidot Eiropas vienoto gaisa telpu. 2007. gada 4. septembrī plenārsēdē Transporta komiteja debatēs uzdeva jautājumu Komisijai par vienu no svarīgākajām problēmām, proti, vajadzību pēc augšupējas pieejas, kas

<sup>10</sup> "Zaļā grāmata. Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru", COM(2007) 0551.

<sup>11</sup> COM(1999) 614.



ļautu dalībvalstīm izveidot funkcionālos gaisa telpas blokus (satiksmes organizēšanas ziņā optimizēti gaisa ceļi, lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu patēriņu un emisijas) un ES vairāk rīkoties pēc savas ierosmes. Tad Komisija paziņoja par pāreju uz otro posmu, “pamatojoties uz sniegumu un mehānismiem Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai”.

Vienlaikus Komisija veica pasākumus, lai izveidotu ilgtspējīgāku un funkcionālāku aviāciju (COM2008/389). *SESAR* (sākotnēji *SESAME*), kas ir tehnoloģiska kopuzņēmuma programma, sākās *Eurocontrol* aizgādībā un ar Komisijas *TEN-T* finansējuma palīdzību. Līdz 2013. gadam Komisija izveidos mūsdienīgu Eiropas gaisa satiksmes vadības sistēmu, kas likvidētu aktuālo problēmu, proti, valsts gaisa satiksmes vadību sistēmu sadrumstalotību. Iepriekšējos desmit gados gaisa satiksme ir palielinājusies par vairāk nekā 50 %. Pēc *Eurocontrol* aplēsēm Eiropā tiek veikti apmēram 8,5 miljoni lidojumu gadā (prognozē 17 miljonus līdz 2020. gadam). Visnoslogotākajās dienās tiek veikti pat 30 000 lidojumu, savienojot aptuveni 130 lidostu. 80 % lidojumu tiek veikti Eiropā. Vidējais attālums ir 826 km. 2007. gadā reģistrētais pasažieru skaits pārsniedza 790 miljonus, no kuriem 520 miljoni pasažieru lidoja Eiropas Savienībā, un pārvadātās kravas apjoms bija 12,5 miljoni tonnu. Kopš vienotā tirgus izveides 1993. gadā tirgū ienāca vairāk nekā 30 jaunas aviokompānijas (sevišķi zemo cenu lidsabiedrības, kuru jauda gadā palielinās par 25 %).

Vienotās gaisa telpas (*SES-II*) pārskatīšanas kontekstā, kuru ierosināja 2008. gada jūnijā, Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (*EASA*), kas kopš 2003. gada darbojas Ķelnē (tajā piedalās arī četras ārpuskopienas valstis), vajadzētu garantēt augstāko iespējamo vides aizsardzību un risināt izšķirīgus drošības jautājumus (inspekcijas, apmācība un standartizācijas programmas, standarta lidotspējas apliecības, atļaujas izsniegšana



trešo valstu operatoriem un to gaisa kuģu drošība kontrole *SAFA* programmā).

Parlaments 2009. gada 25. martā pieņemtajā ziņojumā puda atbalstu diviem Komisijas iesniegtiem tiesību aktiem no otrā tiesību aktu kopuma vienotās gaisa telpas jomā (2008. gads) — grozījumi regulā par Eiropas vienoto gaisa telpu un regulā par Eiropas Aviācijas drošības aģentūru. Iepriekšminētajā ziņojumā par Eiropas aviācijas sistēmas efektivitāti un ilgtspējību īpaši atbalstīts priekšlikumu atļaut *EASA* uzraudzīt visu Eiropas aviācijas sistēmu. Minētais ziņojums apstiprināja Parlamenta panākto kompromisu, jo īpaši saistībā ar Kopienas efektivitātes mērķiem (tādās svarīgās jomās kā drošība, vide, jauda un rentabilitāte), kurus Komisija pieņēma, apspriedusies ar iesaistītajiem nevalstiskiem dalībniekiem. Parlaments arī izvirzīja saistošus mērķus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un noteica funkcionālo gaisa telpas bloku izveidi. Tādējādi tiks izveidots elastīgs vienādu bloku tīkls, kas būs pielāgots gaisa satiksmes vajadzībām un sniegsies pāri valstu robežām.

EP paredz, ka sestā sasaukuma noslēgumā otrais tiesību aktu kopums vienotās gaisa telpas jomā Eiropas gaisa telpā sniegs to, ko Šengenas nolīgums sniedza personu pārvietošanās brīvībai Eiropas Savienībā. Nākamajā Parlamenta sasaukumā būs jānodrošina, ka vienotās gaisa telpas koncepcija un tās visi dažādie elementi, ieskaitot *SESAR* tehnoloģisko aspektu,

patiešām darbojas. Lai pilnveidotu aviokompāniju sniegumu, nepieciešams izveidot tiešāku maršrutu tīklu, samazināt to radītās emisijas un palielināt gaisa telpas ietilpību. Šajā kontekstā tiks iecelts funkcionālo gaisa telpas bloku koordinators, kas paralēli astoņiem koordinatoriem, kuri jau darbojas *TEN-T* jomā, reizi trijos mēnešos sniegs ziņojumu Parlamentam. Izveides regulā jau ir paredzēts plānoto pasākumu īstenošanas grafiks. EP uzskata, ka īstenošanas noteikumi būtu jāiesniedz piemērotā termiņā, un ir lūdzis pieņemt saskaņotu ceļvedi, kā faktiski izstrādāt īstenošanas noteikumus, ņemot vērā to prioritāti un savstarpējo saistību. Konkrēti EP ierosina visām iesaistītajām pusēm apņemties pildīt politiskās saistības attiecībā uz tehnoloģisko pamatsistēmu un paātrināt Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanu pilnīgā saderībā ar *SESAR* izstrādes posmu, lai no 2014. gada būtu iespējams izmantot visas tā izvēšanas posma priekšrocības.

Astoņpadsmit mēnešus pēc jaunās regulas stāšanās spēkā Komisijai būs jāiesniedz Parlamentam un Padomei novērtējuma ziņojums par vienotās gaisa telpas tiesisko, drošības, rūpniecisko, ekonomisko un sociālo ietekmi, ņemot vērā attīstību funkcionālo gaisa telpas bloku un pieejamās tehnoloģijas jomā. Līdzīgs atsaucis periods ir noteikts, lai izpildītu snieguma plāna uzdevumus. Nākamajā Parlamenta sasaukumā arī būs jāuzrauga neatkarīgo valsts uzraudzības iestāžu izveide attiecībā uz vienotās gaisa telpas drošības un snieguma prasībām, kā arī gaisa drošībā iesaistīto pušu padomdevēja struktūras izveide, lai konsultētu Komisiju.

## Pasažieru tiesības

Tieši pirms Parlamenta pēdējā sasaukuma beigām tas pirmajā lasījumā pieņēma Komisijas priekšlikumus par pasažieru tiesībām autobusu un tālsatiksmes, kā arī jūras nozarē, tostarp par

personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām un invalīdu tiesībām.

Minētie priekšlikumi ir daļa no Komisijas mērķa piešķirt pasažieriem lielākas tiesības citu transportlīdzekļu nozarēs, proti, tādas tiesības, kādas tiem ir aviācijas un dzelzceļa nozarē. Uzdevums ir noteikt tiesības pasažieriem, lai minētie transporta veidi būtu pievilcīgāki un viestu lielāku uzticību, kā arī izveidot līdzvērtīgus konkurences noteikumus starp pārvadātājiem dažādās dalībvalstīs un dažādiem transporta veidiem. Ja TRAN komiteja nolems minētos priekšlikumus izskatīt otrajā lasījumā, otrais lasījums Parlamentā notiks jaunā sasaukuma laikā.

Turklāt Komisija jau ir paziņojusi par nodomu 2009. gada otrajā pusgadā publicēt atskaiti par pasažieru tiesību stāvokli aviācijas nozarē. To jau sen un vairākkārt bija lūgusi TRAN komiteja.



## Spēkā esošo tiesību aktu transponēšana un īstenošana

Parlaments vairākās rezolūcijās par labāku likumdošanas procesu apliecināja vēlmi ciešāk sekot līdzi pieņemto tiesību aktu transponēšanai un īstenošanai, jo īpaši Parlamenta komitejās.

Salīdzinājumā ar pārējām komitejām TRAN komiteja izskata daudzus tiesību aktu priekšlikumus. Kā minēts iepriekš, nesentika pieņemti svarīgi tiesību akti ES transporta nozarē, lai gan daži dokumenti (piemēram, tiesību aktu kopums kuģošanas drošības un dzelzceļa jomā) vēl nav pienācīgi iestrādāti vai īstenoti vairākās dalībvalstīs. Nākotnē TRAN komiteja paralēli ziņojumiem par jauniem tiesību aktiem lielāku nozīmi piešķirs spēkā esošo Kopienas tiesību aktu piemērošanas uzraudzībai. Viens no veidiem, kā tas izdarāms, ir ieceļot referentus vai atvēlot regulāru laiku īstenošanas un transponēšanas jautājumiem, kā vienojās 2008. gada septembra Priekšsēdētāju konferencē.

## GAIDĀMIE JAUNIE PROJEKTI

### Transporta nākotne

Eiropas Komisija nesēn sāka debates par galvenajiem uzdevumiem un iespējām transporta nozarē (20–40 gadi). Komisija paziņoja, ka tā publiskos paziņojumu par vidēja termiņa perspektīvu, ko tā plāno pieņemt 2009. gada vasarā.

2009. gada martā trīs mērķa grupas, proti, "ekonomika un sabiedrība", "vide un tehnoloģija" un "infrastruktūra un loģistika" iesniedza pirmo ziņojumu, kurā izklāstīts scenārijs līdz

2050. gadam, norādot uz iespējamās attīstības modeļiem un gaidāmajām problēmām transporta nozarē, piemēram, straujāka globalizācija un lielāka vajadzība pēc mobilitātes, urbanizācija, novecošana, klimata pārmaiņas, piesārņojums un sastrēgumi.

Lieli sasniegumi enerģētikas, transporta un sakaru tehnoloģijas jomā ienesīs cilvēku dzīvē, visticamāk, pozitīvas pārmaiņas, tomēr, iespējams, arī nelabvēlīgi ietekmēs transporta sistēmu. ES transporta politikas ietvaros šos uzdevumus būs jārisina, pieņemot jaunas politiskas iniciatīvas. Spēkā esošās baltās grāmatas termiņš beidzas 2010. gadā, tāpēc šis paziņojums ir pirmais pasākums periodā pēc paveiktā darba. Transporta nozares nākotne nav pilnībā skaidra. To faktoru mijiedarbība, kuri veido pieprasījumu pēc transporta, ir sarežģīta. Ļoti grūti prognozēt gan tehnoloģiju attīstību, gan arī tādus ārējus faktorus kā ekonomikas vai ģeopolitikas attīstība vai klimata pārmaiņu ietekme. Tomēr, šķiet, lielā mērā pastāv vienprātība par to, ka ES transporta politikā ir pienācis laiks pāriet uz jaunu transporta sistēmu, un tagad ir jārisina jaunie uzdevumi. Šādā ziņā ir liela vienprātība par to, ka vidējā un ilgākā termiņā Eiropas Savienībai ir nepieciešams skaidrs redzējums par to, kāda ir vēlama un ilgstspējīga Eiropas transporta sistēma. Šajā redzējumā vajadzētu iekļaut idejas un ierosinājumus par:

- mobilitātes vajadzībām un virzītājiem nākotnē;
- dzīvotspējīgākām pilsētām un jaunu pilsētu mobilitātes kultūru;
- individuālo mobilitāti, kas ir neatkarīga no parastajiem enerģijas avotiem;

- tehniskiem risinājumiem, kas izmantojami jaunās paaudzes vilces dzinēju sistēmās, un attiecīgiem pārejas periodi, kas jāparedz līdztekus;
- virzīšanos uz integrētu transporta sistēmu;
- transporta infrastruktūras politiku nākotnē;
- ārējām izmaksām, tarifa shēmām un efektivitātes pasākumiem;
- transporta tirgu liberalizāciju, organizāciju un regulēšanu nākotnē;
- izpratni par faktoriem, kas veido pieprasījumu pēc transporta, un to vadību;
- uzvedības izmaiņām;
- labāku informācijas tehnoloģiju, lai efektīvāk izmantotu un integrētu transporta tīklus;
- drošumu un drošību;
- vidēja un ilgāka termiņa prioritātēm pētniecībā un tehnoloģiskajā izstrādē (*RTD*) attiecībā uz transportu.

Šīs galvenās debates ir tikko sākušās, un tās intensīvi turpināsies jaunajā parlamenta sasaukumā.

## TEN-T nākotne

Zaļās grāmatas (2009. gada februāris) par Eiropas Transporta tīkla politikas<sup>12</sup> pārskatīšanu mērķis bija pielāgot Kopienas rīcību, ņemot vērā jaunās problēmas, ar ko saskaras ES, jo īpaši saistībā ar cīņu pret klimata pārmaiņām, Lisabonas stratēģijas sociālajiem un ekonomiskajiem mērķiem un ES darbību starptautiskā līmenī, lai uzlabotu saikni starp ES un tās kaimiņvalstu un pārējās pasaules infrastruktūru. Komisija ierosināja nostiprināt tīklu integrāciju kā pasažieriem, tā precēm, labāk izmantojot kombinētos pārvadājumus, optimizējot automatizēto transporta sistēmu izmantošanu un veicinot tehnoloģiskos jauninājumus.

Turklāt kopš 2007. gada Parlaments mudināja Komisiju nekaivējoties sākt darbu, lai izvirzītu ilgtermiņa mērķus un noteiktu atbildes rīcību (laikā pēc 2010. gada) ar mērķi veidot integrētu pieeju Eiropas transporta politikai nākotnē. Atbildot uz Komisijas zaļo grāmatu, 2009. gada aprīlī Parlaments pieņēma rezolūciju par šo jautājumu uzsverot, ka pārrobežu infrastruktūras projektos ir svarīgs izmaksu un ieguvumu novērtējums, ilgtspēja un Eiropas pievienotā vērtība. Šai saistībā EP apgalvoja, ka no ekoloģiskā un ekonomiskā viedokļa vairākveidu pārvadājumu sistēmas, kuras ļauj izmantot dažādus transporta veidus attiecīgā maršrutā, daudzos gadījumos ir vienīgā dzīvotspējīgā un ilgtspējīgā iespēja nākotnē. Rezolūcija aicina dalībvalstis vairākveidu *TEN-T* koncepcijā integrēt dabai nekaitīgus koridorus, Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu (*TERFN*), Eiropas dzelzceļu satiksmes pārvaldības sistēmas (*ERTMS*) koridorus, jūras "maģistrāles", piemēram, tuvsatiksmes kuģošanas ceļus, pašreizējos iekšzemes ūdensceļus ar pietiekamu platību, pamatojoties uz plānotu rīcību, lai atbalstītu transporta veidus, kas ir drošāki, nekaitīgāki

<sup>12</sup> COM(2009) 44.

videi un patērē mazāk naftas. EP atbalsta vispusīgu pieeju un uzskata, ka arī Eiropas velotransporta tīkls un “dzelzs priekš-kara” maršruts ir iespēja veicināt Eiropas pārrobežu velotransporta infrastruktūru. Parlaments arī lūdz veltīt vairāk uzmanības reģionāliem pārrobežu dzelzceļa savienojumiem.

Ņemot vērā ES finanšu sistēmas termiņa vidusposma pārskatu, kā arī pašreizējo diskusiju par ES atveseļošanas plānu, Parlaments norādīja, ka viens no svarīgākajiem veidiem, kā pārvarēt ekonomikas un finanšu krīzi, ir ieguldīt transporta infrastruktūrā. Tālab EP aicināja Komisiju paātrināt to infrastruktūras projektu īstenošanu, kas saistīti ar *TEN-T* un finansēti no struktūrfondiem un/vai kohēzijas fondiem.

Parlaments turklāt cerēja, ka Padome nodrošinās lielāku saskaņotību starp *TEN-T* projektu pieprasījumiem un lēmumiem par *TEN-T* piešķiramajiem līdzekļiem, un aicināja dalībvalstis vēlreiz novērtēt savas ieguldījumu prioritātes, lai paātrinātu to atbildībā esošo *TEN-T* projektu īstenošanu, jo īpaši pārrobežu rajonos.

Tāpēc Parlaments vēlējās, lai dalībvalstis vēlreiz izskata *TEN-T* budžetu, ņemot vērā finanšu perspektīvas termiņa vidusposma pārskatu 2009.–2010. gadā.

Jaunajā sasaukumā viens no svarīgākajiem debašu jautājumiem, visticamāk, būs *TEN-T* un tā finansējuma (no 2014. gada) nākotne.

## Jūras transporta stratēģija (2018)

Komisija 2009. gada janvārī nāca klajā ar paziņojumu “Stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai 2018. gada perspektīvā”<sup>13</sup>, kurā izklāstīti svarīgākie stratēģiskie risinājumi Eiropas jūras transporta sistēmā periodā līdz 2018. gadam. Šajā paziņojumā nosauktas svarīgākās rīcības jomas, ieskaitot plašu risināmo uzdevumu loku, piemēram:

- *ES kuģniecības nākotne un tirgu globalizācija*. Kā izturēt aizvien spraigāko konkurenci starptautiskajā kuģošanā un kā izveidot līdzvērtīgus konkurences noteikumus jūras transporta jomā? Kā ES var kļūt par virzītājspēku, lai panāktu izmaiņas par labu visaptverošam starptautiskam kuģniecības regulējumam?

<sup>13</sup> COM(2009) 8, galīgā redakcija.



- *Cilvēkresursi, kuģošanas prakse un zināšanas jūrniecības jomā.* Kā risināt problēmas, tostarp aizvien vairāk pietrūkstošo jūrniecības nozares profesionāļu problēmu? Iespējamie pasākumi, kas vērsti uz to, lai vairotu interesi par jūrniecības nozares profesijām, veicinātu karjeras iespējas mūža garumā jūrniecības nozarē un uzlabotu kuģniecības tēlu. Citi plānotie pasākumi ir īstenot SDO 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un uzlabot apkalpes komandu izglītību un sagatavošanu.
- *Kvalitatīvs jūras transports.* Izklāstīti vairāki ES pasākumi, kā panākt, ka kuģošana kļūst videi draudzīgāka, tādējādi izpildot ilgtermiņa mērķi — “jūras transports bez atkritumiem un bez emisijām”. Noris diskusijas par pasākumiem kuģošanas drošības uzlabošanai un par kuģošanas drošības palielināšanas iespējām, lai novērstu terorismu un pirātismu.
- *Tuvsatiksmes kuģošanas potenciāls.* Kā pārvaldīt prognozēto jūras transporta apjoma palielināšanos? Kā rast pareizo pasākumu kombināciju, lai nodrošinātu, ka ostas var efektīvā veidā pildīt savu “vārtu” funkciju? Viens no ieteiktajiem risinājumiem ir izveidot Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem, pilnīgi izvērst jūras maģistrāļu projektu, kā arī modernizēt un paplašināt ostu un sauszemes savienojumu infrastruktūru, radot atbilstošus nosacījumus ieguldījumu piesaistīšanai un izmantojot ES finansējuma programmas.
- *Pētniecība un inovācija jūrniecības nozarē.* Komisija ierosināja veicināt jauninājumus, kā arī tehnoloģisko pētniecību un izstrādi jūrniecības nozarē, lai uzlabotu energoefektivitāti uz kuģiem, mazinātu ietekmi uz vidi un nodrošinātu labāku dzīves kvalitāti jūrā. Tāpat ierosināts izstrādāt

pamatnostādnes, kas ļautu Eiropas un vispasaules mērogā izvērst “e-jūras” pakalpojumus.

Nākamajos piecos gados Komisija, visticamāk, iesniegs vairākus priekšlikumus saistībā ar svarīgākajām rīcības jomām, kas izklāstītas iepriekš minētajā paziņojumā.









## PAR MUMS

**P**olitikas departamentu veido pētniecības nodaļas, kas palīdz Parlamenta struktūrām pildīt likumdošanas un institucionālos uzdevumus. Tās izveidoja ar Prezidija 2004. gada lēmumu, lai iestrādātu pētniecību Parlamenta darbību lokā un komitejām sniegtu lielāku atbalstu. To galvenais uzdevums ir nodrošināt visus nepieciešamos instrumentus labākam likumdošanas procesam. Patlaban ir pieci politikas departamenti, kas aptver visas jomas, par kurām ir atbildīgas parlamentārās sadarbības komitejas un citas struktūras: Ekonomikas un zinātnes politika (A politikas departaments), Strukturālā un kohēzijas politika (B politikas departaments), Pilsoņu tiesību un konstitucionālo jautājumu politika (C politikas departaments), Budžeta jautājumu politika (budžeta politikas departaments), Ārējo attiecību politika (*Expo* politikas departaments).

**B politikas departaments (strukturālā un kohēzijas politika)** aptver šādas jomas: lauksaimniecība un lauku attīstība, kultūra un izglītība, zivsaimniecība un reģionālā attīstība, **transports un tūrisms**.

## IEKŠĒJO UN ĀRĒJO EKSPERTU SPECIĀLĀS ZINĀŠANAS

Speciālās zināšanas var sniegt, izmantojot iekšējos resursus un ārējo speciālistu palīdzību. Pēc Parlamenta komitejas pieprasījuma B politikas departaments pārliecinās, vai to var izpildīt departamenta speciālisti. Ievērojamo daļu iesniegto dokumentu izstrādā B politikas departamenta administratori. Kad tas nav iespējams, politikas departaments meklē ekonomiski visizdevīgāko piedāvājumu. Konkursi atšķiras pēc termiņa un sarežģītības pakāpes. Tos rīko un vada B politikas departamenta administratori, stingri vadoties pēc Finanšu regulas noteikumiem, proti, pārredzamība, nediskriminēšana un pareiza finanšu pārvaldība.

## MŪSU PIEDĀVĀJUMS

B politikas departaments sniedz plašus, individuāli pielāgotus pakalpojumus pētniecības nozarē, lai apmierinātu Transporta un tūrisma komitejas vajadzības. Turpmāk īsi aprakstītas piedāvātās iespējas.

## Piezīmes

Piezīmes ir īss un kodolīgs pārskats par jautājumiem, kas saistīti ar Transporta un tūrisma komitejas darbu un/vai aktuāliem jautājumiem. Šo līdzekli izmanto visbiežāk, lai veicinātu deputātu pārdomas ziņojuma izstrādes laikā, kad delegācija ir noorganizējusi oficiālu vizīti vai kad tiek organizēti svarīgi, Eiropas jautājumiem veltīti pasākumi.

B politikas departaments izstrādā piezīmes ļoti īsā termiņā un ļoti elastīgi. Ārējos speciālistus var nolīgt piezīmju izstrādei (par ļoti tehniskiem jautājumiem vai par tādiem, kas tikpat kā nav pētīti). Tos atlasa ekonomiski visizdevīgākajos konkursos.

## Pētījumi

Pētījumi ir padziļināts dokumenta veids, kas parasti saistīti ar neplānotu likumdošanas priekšlikumu vai pastāvīgu ziņojumu. Šis ir visplašāk izmantotais līdzeklis. Pētījumus sagatavo speciālisti, kurus ekonomiski visizdevīgākajā konkursā izraugās B politikas departaments. Šajā gadījumā līgumu slēdz uz ilgāku termiņu. Pētījumus parasti iesniedz Transporta un tūrisma komitejai. Dažkārt saistībā ar pētījumiem notiek atklāta uzklauššana, kurus B politikas departaments var palīdzēt organizēt.

## Ietekmes novērtējumi

Ja tas nepieciešams likumdošanas procedūrai, komitejas var pieprasīt ietekmes novērtējumus par būtiskiem tiesību aktu priekšlikumu grozījumiem. Tās var arī pieprasīt ietekmes novērtējumu par Eiropas tiesību aktu īstenošanu dažādās dalībvalstīs. Minētos novērtējumus var veikt ārējie speciālisti.

## Darbsemināri

Mērķis ir mutiski iepazīstināt ar neatkarīgu speciālistu viedokli, kas sagatavots rakstiski, un to apspriest ar deputātiem un citiem speciālistiem. Saistībā ar darbsemināriem iespējams pieprasīt arī piezīmes un pētījumus, lai diskusijām komitejā būtu dokumenti, kas sniedz pamatinformāciju.

## Ekspertu grupas

Ekspertu grupā piedalās ārējie eksperti, kuru uzdevums ir regulāri sniegt dalībvalstīm rakstisku informāciju, pārsvārā īsas informācijas piezīmes. Pēc vajadzības šie eksperti piedalās komitejas sapulcēs, lai sniegtu informāciju un padomu. Minēto sapulču dokumenti un protokoli parasti ir pieejami ziņojumu veidā un atrodas B politikas departamenta intraneta vietnē.

## Faktu lapas

Faktu lapas sniedz sabiedrībai īsu pārskatu par ES un Parlamenta darbības jomām. Parlamenta **Faktu lapas par Eiropas Savienību** ir viena no populārākajām publikācijām, un tiešaistē pieejamā versija ir viena no visbiežāk lasītajām Eiropas Parlamenta tīmekļa vietnes lapām.

Katra fakto lapa ir par atsevišķu tematu. Tās sagatavo politikas departamenta administratori, un redaktoru komiteja atbild par to vispārīgo koordināciju. Faktu lapas ir pieejamas internetā angļiski, franciski un vāciski. Tās ir pieejamas arī papīra formātā angļiski, franciski, vāciski, itāļiski, poliski un spāņiski un kā daudzvalodīgs CD-ROM 21 valodā (eksemplārus var pieprasīt deputātu Dokumentu izplatīšanas dienestā).

## PIEPRASĪJUMA IESNIEGŠANA

Parlamenta komitejas var pieprasīt nepieciešamo informāciju, pamatojoties uz politiskajām prioritātēm (ziņojumi, izskatīšana, delegācijas utt.). Kad koordinatori izlemj, ka speciālās zināšanas ir nepieciešamas, Transporta un tūrisma komitejai ir jāsūta B politikas departamentam rakstveida pieprasījums.

Atsevišķu TRAN komitejas locekļu iesniegts pieprasījums nosūtāms attiecīgās politiskās grupas koordinātoram, kas var sagatavot priekšlikumu lēmumam koordinātoru sapulcē vai rakstiskā procedūrā, kuru organizē TRAN komitejas sekretariāts.

## VIDĒJIE TERMIŅI

Termiņš ir atkarīgs no pieprasītās speciālās informācijas sarežģītības. Parasti piezīmi sagatavo triju līdz sešu nedēļu laikā. Ārējo ekspertu sniegtās speciālās zināšanas sniedz uz līguma pamata, proti, ir nepieciešami ilgāki termiņi. Tāpēc samērīgs termiņš ir četri līdz divpadsmit mēneši. Lūdzu, sazinieties ar mums, lai aplēstu, cik daudz laika būs nepieciešams, lai izpildītu konkrēto pieprasījumu.

## PIEEJAMĀIS BUDŽETS

Parlamenta komitejām piešķir gada budžetu, lai finansētu dažādus pētniecības darbus, ko veic, izmantojot ārējos speciālistus. Jo lielāka komiteja, jo lielāks budžets, ko komitejai ir tiesības izmantot bez iepriekšējas saskaņošanas ar pārējām Parlamenta struktūrām. Transporta un tūrisma komitejas budžets ārējo speciālo zināšanu iegūšanai 2008. gadā bija EUR 407 000.

## KVALITĀTES HARTA

B politikas departaments piedāvā vispusīgu pētniecības pakalpojumu klāstu, kas ir nepieciešami, lai atbalstītu Parlamenta darbību.

Mūsu pamatprincipi ir godīgums, neatkarība un kvalitāte. Godīgums nozīmē to, ka pieturamies pie augstākajiem ētikas principiem un profesionalitātes standartiem. Neatkarība nozīmē sniegt pamatotu speciālista padomu, kas nav nekādi ietekmēti. Un kvalitāte nozīmē tiekties pēc augstākajiem profesionālās izcilības standartiem.

Mūsu darba izcilības un atbildības pamatā ir šie principi. Uz tiem balstās arī kontrole un procedūras, pēc kurām vadāmie diendienā.

Esam apņēmušies piemērot augstākos profesionāla darba standartus, ievērojot neatkarību, ētiku un visas pārējās profesionālās prasības, un rīkoties, saglabājot uzticību deputātiem un nostiprinot viņu reputāciju. Šī apņemšanās mums ir ļāvusi apmainīties ar zināšanām un pieredzi ar pārējām iestādēm, valstu parlamentiem, zinātnieku aprindām un vietējiem iesaistītajiem dalībniekiem.

Saglabāt uzticību un ticību deputātiem un Parlamenta struktūrām ir viena no mūsu svarīgākajām prioritātēm, un galu galā tā ietekmē katru mūsu darba aspektu.

## SAZINĀTIES AR MUMS

Ar visiem mūsu dokumentiem (izņemot konfidencialiem dokumentiem) ir iespējams iepazīties tiešsaistē vai uz vietas bibliotēkā.

### Internets

[www.europarl.europa.eu/studies](http://www.europarl.europa.eu/studies)

### Intranets

[www.europarl.ep.ec](http://www.europarl.ep.ec)

**IPOLnet** → **Directorate B** → **Policy Departement B**

### Faktu lapas

[www.europarl.europa.eu/factsheets](http://www.europarl.europa.eu/factsheets)

Mūsu publikāciju katalogs ir pieejams mūsu mājaslapā (intranetā).

Papīra formāta kopijas var saņemt pēc pieprasījuma. Apmeklējiet mūsu prezentācijas stendu *ASP* ēkas 3. stāvā, kur varat paņemt mūsu jaunāko publikāciju eksemplārus.



Mēs izplatām elektronisku ikmēneša informatīvo biļetenu, kurā sniegtas īsas un kodolīgas ziņas par jaunākajām publikācijām un notikumiem.

### Atsauksmes ir laipni gaidītas.

Ja vēlaties nosūtīt atsauksmes, pieprasīt informāciju vai abonēt mūsu biļetenu, lūdzu, sūtiet epastu uz šādu adresi:

**[poldep-cohesion@europarl.europa.eu](mailto:poldep-cohesion@europarl.europa.eu)**



**L**ai rosinātu debates Transporta un tūrisma komitejā un sniegtu ieguldījumu diskusijās par dažādiem politikas jautājumiem, B politikas departaments ir nācis klajā ar daudziem pētījumiem un piezīmēm. Parasti pētījumi ir angļu valodā, un bieži vien arī citās valodās, piemēram, franču un vācu.

Turpmāk sniegti daži minēto dokumenti piemēri. Pilns saraksts ir atrodams mūsu intraneta lapā.

## Piezīmes

- **Klimata pārmaiņu izraisītais uzdevums strukturālajā un kohēziju politikā.** Departamenta sagatavota piezīme, ko izplatīja pirms pēdējā *Agora* forumā (gadskārtēja Parlamenta tikšanās ar pilsonisko sabiedrību).
- ***Eurovignette* III. Jaunākie notikumi un politiskie risinājumi vidējā termiņā.** Šeit aplūkots ES direktīvas priekšlikums, kas groza Direktīvu 1999/62 un nosaka maksājumus par ārējām izmaksām smagajiem kravas transportlīdzekļiem. Piezīmē vispirms salīdzināts Komisijas priekšlikums ar secinājumiem, kas veikti rokasgrāmatā par ārējo izmaksu aplēsēm transporta nozarē (*Handbook on estimation of external cost in the transport sector*). Tad tiek aplūkoti pretrunīgākie jautājumi, piemēram, par ārējo izmaksu sastāvdaļu izvēli, nostāja sastrēgumu izmaksu jautājumā, nostāja ierobežojumu jautājumā, tīkla piemērošana un ienākumu izmantojums. Nobeigumā tiek piedāvātas dažas vidēja termiņa perspektīvas un politiskie risinājumi. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **“Atvērto debesu” nolīgums starp ES un ASV.** Šeit izcelti svarīgākie 2007. gada 30. aprīlī Vašingtonā parakstītā ES un ASV nolīguma punkti un priekšrocības. Minētais nolīgums, kas nupat stājās spēkā, atļautu izveidot gaisa telpu bez robežām starp abām Atlantijas okeāna pusēm. (EN - FR).
- **Jūras transporta ārējās izmaksas.** Šeit novērtētas jūras transporta kopējās un atsevišķās ārējās izmaksas. Tiek analizēti trīs galvenie faktori: a) jūras piesārņojums (atkritumu izmešana jūrā); b) gaisa kvalitāte (atmosfēriskās emisijas) un c) klimata pārmaiņas (siltumnīcefekta gāzes). Turklāt tiek noteikts, cik liela fiziskā ietekme būs otrajai faktoru grupai, t.i., faktoriem, kurus nevar izmērīt naudas izteiksmē: d) resursu patēriņš un e) cietie atkri-

tumi un šķidrie nosēdumi. Šajā dokumentā novērtēta arī nelikumīga atkritumu izmešana. Pēdējā nodaļā ir iekļauti ieteikumi par rentabliem un daudzsoļiem pasākumiem, lai jūras transporta jomā samazinātu/iekļautu ārējās izmaksas. (DE - EN - FR).

- **ES tūrisma pakalpojumu standartizācija un kvalitātes marķējums.** Šeit sniegts pārskats par spēkā esošajiem kvalitātes standartiem un marķējumu ES, kā arī potenciālas ES mēroga sistēmas novērtējums. Galvenā uzmanība ir pievērsta izmitināšanai un viesnīcu kvalitātes marķējumam, bet aplūkoti arī citi tūrisma elementi. (DE - EN - FR - IT).

## Pētījumi

- **Ārējo izmaksu aplēses transporta nozarē.** Ārējo izmaksu iekļaušana transporta nozarē ir viens no nopietnākajiem uzdevumiem Eiropas transporta politikā, kas risināms nākamajos gados. Šis pētījums īsi un kodolīgi aptver svarīgākos un jaunākos pētījumus par ārējām izmaksām, izceļot dažādo pieeju priekšrocības un trūkumus un analizējot Komisijas transporta ģenerāldirektorāta pašreizējo darbu — rokasgrāmatā par ārējo izmaksu aplēsēm transporta nozarē (*IMPACT Handbook on estimation of external costs in the transport sector*) un dokumentu paketi par videi draudzīgāku transportu (*Greening Transport Package*). (EN).
- **Eiropas maršrutu tīkls EuroVelo: ilgtspējīga tūrisma uzdevumi un iespējas.** Šeit novērtētas problēmas un iespējas saistībā ar velotūrisma tīkla izveidi visā Eiropā. Tajā pievērsta uzmanība *EurVelo* — 12 garās distances maršrutu tīklam, ko pārvalda Eiropas Riteņbraucēju federācija un ko vairākās valstīs attīsta plašs sadarbības partneru loks. Pētījums sniedz pārskatu par velotūrisma tirgu Eiropā un iepazīstina ar pieprasījuma modeli *EuroVelo*. Tajā aplūkots jautājums par divriteņu pārvadāšanu vilcienos. Noslēgumā ir novērtēts “dzelzs priekškara” maršruts.
- **ES jūras ostu augošā nozīme globālajā jūras loģistikas jomā.** Šeit iztirzātas ievērojamās pārmaiņas, kas pēdējos 15 gados skārušas jūras tirdzniecības tirgu. Jūras transporta nozari un loģistikas ķēdi mainīja globalizācija, darbības pārvietošana uz ārpuskopienas valstīm un nepieredzēts konteinerizēšanas pieaugums. Šā pētījuma mērķis ir izskaidrot šo tendenču ietekmi uz jūras ostām un formulēt ieteikumus Eiropas Parlamentam. (DE - EN - FR - IT).

- **Maksājumu piemērošanas sistēmas kravu pārvadājumiem Eiropas Savienības dalībvalstīs un Šveicē.** Šā pētījuma mērķis ir padziļināti analizēt spēkā esošo maksājumu piemērošanas sistēmu smagajiem kravu transportlīdzekļiem Eiropas Savienībā un Šveicē. Tajā sniegts pārskats par esošajām sistēmām un to ietekmi, ņemot vērā ierosināto *Eurovignette* direktīvas izstrādi, debates par klimata pārmaiņām un gaidāmo kravu auto-transporta pieaugumu. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **Eiropas zemo izmaksu aviokompāniju nozares izplešanās sekas.** Šis pētījums sniedz izmaiņu ietekmes novērtējumu gaisa pārvadātāju tirgū pēc zemo izmaksu aviokompāniju parādīšanās. Tas, kā apstiprina pierādījumi, būtiski ietekmēja jau darbojošās aviokompānijas, lielākās lidostas, konkurenci starp viena veida un dažādiem transporta veidiem, Eiropas tūrisma nozari, pasažieru kustību un reģionālo attīstību. (DE - EN - FR).
- **Transporta nozares politikas enerģētikas un vides aspekti.** Šā pētījuma mērķis ir apzināt ekonomiski un politiski īstenojamus pasākumus, lai būtiski uzlabotu energoefektivitāti un mazinātu transporta darbību nelabvēlīgo ietekmi. Tas balstās uz padziļinātu specializētās literatūras izpēti, aptverot statistiku, pētījumus, piezīmes utt., kuros analizēta dažādu transporta veidu radītu emisiju ietekme un sekas. Tajā izpētīti arī ieteikumi, kā risināt šīs problēmas. Specializētās literatūras apskats ļāva noteikt visdaudzsološākos un rentablākos pasākumus īsā, vidējā un ilgākā termiņā, īpašu uzmanību pievēršot enerģētikai un jaunu tehnoloģiju izstrādei. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **Naftas cenu svārstību ietekme uz transporta nozari un saistītajām nozarēm.** Šis pētījums analizē to, kā būtiskas naftas cenu svārstības ietekmē preču pārvadāšanu, un koncentrējas uz pārvadātāju rīcību dažādās transporta nozares jomās. 2008. gada pirmajā pusē notikušais naftas cenu kāpums bija iespēja veikt konstruktīvu analīzi un izpētīt, kā transporta nozare reaģēja uz šo problēmu. (EN).



Tiešsaistē:

## EIROPAS PARLAMENTS

### **Transporta un tūrisma komiteja**

*<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=EN&body=TRAN>*

### **E-pētījumi**

*[www.europarl.europa.eu/studies](http://www.europarl.europa.eu/studies)*

### **Faktu lapas**

*<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>*

### **Bibliotēka**

*<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>*

## ES IESTĀDES UN STRUKTŪRAS

### **Eiropas Komisija (transports)**

*[http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm)*

### **Eiropas Komisija (tūrisms)**

*[http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm)*

### **Reģionu komiteja**

*<http://www.cor.europa.eu>*

### **Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (ECO specializētā nodaļa)**

*[http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index\\_en.asp](http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp)*



**Eiropas Investīciju banka**

<http://www.eib.org>

**Eurostat (transporta statistika)**

[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?\\_pageid=0,1136228,0\\_45572942&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL)

**Eurostat (tūrisma statistika)**

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

**Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA)**

<http://www.emsa.europa.eu>

**Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA)**

<http://www.easa.europa.eu>

**Eiropas Dzelzceļa aģentūra (ERA)**

<http://www.era.europa.eu>

**Eiropas Vides aģentūra (EVA)**

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

**Eiropas Transporta tīkla izpildaģentūra (TEN-T EA)**

[http://europa.eu/agencies/executive\\_agencies/ten-t](http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t)

**Eiropas GNSS uzraudzības iestāde (GSA)**

<http://www.gsa.europa.eu>

## ES TIESĪBU AKTI

### **Eiropas Parlamenta likumdošanas observatorija**

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

### **PreLex — iestāžu lēmumu pieņemšanas procedūru pārraudzība**

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=en>

### **Spēkā esošie ES tiesību akti**

<http://eur-lex.europa.eu/en/legis/latest/chap07.htm>

### **ES transporta politikas pārskats**

[http://europa.eu/pol/trans/index\\_en.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_en.htm)

## IESAISTĪTĀS PUSES, NEVALSTISKĀS ORGANIZĀCIJAS UN IDEJU LABORATORIJAS

### **Eiropas Satiksmes drošības padome (ETSC)**

<http://www.etsc.eu/home.php>

### **Eiropas Transporta un vides federācija (T&E)**

<http://www.transportenvironment.org/>

### **Eiropas Transporta darbinieku federācija (ETF)**

<http://www.itfglobal.org/etf>

### **Starptautiskā Autotransporta apvienība (IRU)**

<http://www.iru.org/>

### **Starptautiskā Automobiļu federācija (FIA) — Eiropas birojs**

<http://www.fiabrussels.com/>

**Eiropas Automobiļu ražotāju asociācija (ACEA)**

*<http://www.acea.be>*

**Eiropas Maksas ceļu infrastruktūras operatoru asociācija (ASECAP)**

*<http://www.asecap.com>*

**Eiropas Dzelzceļu kopiena (CER)**

*<http://www.cer.be>*

**Eiropas Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji (EIM)**

*<http://www.eimrail.org>*

**Eiropas Dzelzceļa ražojošās rūpniecības apvienība (UNIFE)**

*<http://www.unife.org>*

**Starptautiskā Sabiedriskā transporta asociācija (UITP)**

*<http://www.uitp.org/>*

**Eurocities**

*<http://www.eurocities.eu/main.php>*

**Eiropas aviokompāniju asociācija (AEA)**

*<http://www.aea.be>*

**ACI EUROPE — Starptautiskā Lidostu padome**

*<http://www.aci-europe.org>*

**Eiropas Reģionālā aviokompāniju asociācija (ERA)**

*<http://www.eraa.org>*

**Eiropas lidotāju asociācija (ECA)**

*<http://www.eca-cockpit.com>*

**Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO)**

<http://www.espo.be>

**Eiropas Privāto ostu operatoru federācija (Feport)**

<http://www.feport.be>

**Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (ESCA)**

<http://www.ecsa.be>

**Eiropas kapteiņu asociāciju konfederācija**

<http://www.cesma-eu.org>

**Eiropas Jūras loču asociācija**

<http://empa-pilots.org>

**INE — Eiropas iekšzemes navigācija**

<http://www.inlandnavigation.org>

**Eiropas Vairākveidu pārvadājumu asociācija (EIA)**

<http://www.eia-ngo.com>

**Eiropas Kravas nosūtītāju padome**

<http://www.europeanshippers.com>

**CLECAT — Eiropas Ekspeditoru, transporta, loģistikas un muitas pakalpojumu asociācija**

<http://www.clecat.org>

**Eiropas Eksprespiegādes uzņēmumu asociācija**

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

**ERTICO - ITS Europe (automatizētas transporta sistēmas un pakalpojumi)**

<http://www.ertico.com>

## PĒTNIECĪBA TRANSPORTA NOZARĒ

### **ES transporta nozares pētniecība**

*[http://ec.europa.eu/research/transport/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm)*

### **Transporta nozares pētniecības zināšanu centrs (TRKC)**

*<http://www.transport-research.info/web/>*

### **INRETS (pārskats par pētniecību transporta nozarē)**

*<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>*

### **Transportnet — universitāšu tīkls**

*<http://transportnet.org>*

### **ELTIS (Eiropas Vietējās satiksmes informācijas dienests)**

*<http://www.eltis.org>*

## STARPTAUTISKĀS ORGANIZĀCIJAS

**Starptautiskais transporta forums (ESAO)** <http://www.internationaltransportforum.org/>

### **ESAO (tūrisms)**

*[http://www.oecd.org/topic/0,3373,en\\_2649\\_34389\\_1\\_1\\_1\\_1\\_37461,00.html](http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html)*

**Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO)** <http://www.imo.org/>

**Starptautiskā Gaisa transporta asociācija (IATA)** <http://www.iata.org>

**Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO)** <http://www.icao.int>

**Autotransporta nozares tiesību aktu izpildes uzraudzības organizāciju konfederācija (CORTE)** <http://www.corte.be>

**Starptautiskā Darba organizācija (SDO)**

*www.ilo.org*

**Apvienoto Nāciju Organizācijas Tirdzniecības un attīstības konference (UNCTAD)**

*http://www.unctad.org*

**KARTES****Eurostat (statistikas kartes)**

*http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?\_pageid=2254,62718791&\_dad=portal&\_schema=PORTAL*

**Eiropas Vides aģentūra (diagrammas un kartes)**

*http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323*

PAZIÑOJUMI









Eiropas Parlaments

**Praktiska rokasgrāmata — Transporta un tūrisma komiteja**

Luksemburga: Eiropas Kopienu Oficiālo publikāciju birojs

2009 — 46 lpp. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2836-1

Doi: 10.2861/69100

## **Kā saņemt ES izdevumus**

### **Maksas izdevumi:**

- iepērkoties *EU Bookshop* (<http://bookshop.europa.eu>);
- grāmatnīcās, norādot nosaukumu, izdevēju un/vai ISBN numuru;
- tieši sazinoties ar vienu no mūsu pārdošanas punktiem. Informāciju saziņai varat iegūt šādā interneta adresē: <http://bookshop.europa.eu> vai sūtot faksu uz +352 2929-42758.

### **Bezmaksas izdevumi:**

- izmantojot *EU Bookshop* (<http://bookshop.europa.eu>);
- Eiropas Komisijas pārstāvniecībās un delegācijās. Informāciju saziņai varat iegūt šādā interneta adresē: <http://ec.europa.eu> vai sūtot faksu uz +352 2929-42758.

## Loma

Politikas departamenti ir izpētes struktūrvienības, kas sniedz specializētus padomus/konsultācijas komitejām/ komisijām, starpparlamentu delegācijām un citām parlamentārām institūcijām.

## Politikas jomas

Lauksaimniecības un lauku attīstības komiteja  
Kultūras un izglītības komiteja  
Zivsaimniecība  
Reģionālā attīstība  
Transporta un tūrisma komiteja

## Dokumenti

Apskatiet Eiropas Parlamenta mājas lapu/ tīmekļa vietni:  
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

FOTO:/ FOTOMATERIĀLI:: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



ISBN 978-92-823-2836-1

