



EUROPOS PARLAMENTAS

2009 - 2014

---

*Transporto ir turizmo komitetas*

---

**2011/2096(INI)**

23.8.2011

## **PRANEŠIMO PROJEKTAS**

dėl bendros Europos transporto erdvės kūrimo plano. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas (2011/2096(INI))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėjas: Mathieu Grosch

PR\_INI

## TURINYS

	<b>Psl.</b>
PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS .....	3
AIŠKINAMOJI DALIS.....	9

## PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS

### dėl bendros Europos transporto erdvės kūrimo plano. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas (2011/2096(INI))

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į Komisijos baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 0144),
- atsižvelgdamas į savo 2003 m. vasario 12 d. rezoliuciją dėl Komisijos baltosios knygos „Europos transporto politika 2010 metams. Laikas apsispręsti“<sup>1</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2007 m. liepos 12 d. rezoliuciją „Išlaikyti judėjimą Europoje. Tvarusis judumas mūsų kontinente“<sup>2</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2010 m. liepos 6 d. rezoliuciją dėl darniojo ateities transporto<sup>3</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2010 m. spalio 21 d. rezoliuciją „Integruota jūrų politika (IJP). Padarytos pažangos vertinimas ir nauji uždaviniai“<sup>4</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2011 m. liepos 6 d. rezoliuciją dėl aviacijos saugumo, ypač atkreipiant dėmesį į kūno skenerius<sup>5</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2011 m. ...mėn. ... d. rezoliuciją dėl 2011–2020 m. Europos kelių eismo saugos<sup>6</sup>,
- atsižvelgdamas į savo 2011 m. liepos 5 d. rezoliuciją dėl Europos Komisijos Penktosios sanglaudos ataskaitos ir sanglaudos politikos strategijos po 2013 m.<sup>7</sup>,
- atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą „Judumo mieste veiksmų planas“ (COM(2009) 0490),
- atsižvelgdamas į strategiją „ES 2020“,
- atsižvelgdamas į Bendrijos teisyną transporto srityje,
- atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 48 straipsnį,
- atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą ir Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto, Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos bei

<sup>1</sup> OL C 46E, 2004 2 19, p. 250-259.

<sup>2</sup> OL C175E 2008 7 10, 9. 556-561.

<sup>3</sup> Priimti tekstai, P6\_TA(2010)0260.

<sup>4</sup> Priimti tekstai, P6\_TA(2011)0386.

<sup>5</sup> Priimti tekstai, P6\_TA(2011)0329.

<sup>6</sup> Priimti tekstai, P7\_TA(2011)0329 – Pranešimas A7-0264/2011 – rugsėjo mėn. pirmosios sesijos darbotvarkė.

<sup>7</sup> Priimti tekstai, P6\_TA(2011)0316.

Regioninės plėtros komiteto nuomones (A7-0000/2011),

- A. kadangi Europos transporto politika daugelyje gyvenimiškų situacijų turi tiesioginį poveikį ES piliečiams, o bendra Europos transporto erdvė jiems suteiktų naudos,
  - B. kadangi transporto sektorius turi didelę svarbą Europos Sąjungos ir jos regionų bei miestų vystymuisi, nes jame sukuriama apie 5 % viso BVP ir apie 10 mln. darbo vietų, o tai itin svarbu Europos pramonei ir ekonomikai,
  - C. kadangi transportas gali žymiai prisidėti įgyvendinant strategiją „Europa 2020“, o ypač užimtumo, mokslinių tyrimų, energijos, naujovių ir aplinkos apsaugos srityse, tuo pat metu pagal šią strategiją nuosekliau stiprinant saugą ir aplinkos apsaugą,
  - D. kadangi tam tikri naujausios Baltosios knygos tikslai nebuvo įgyvendinti, todėl čia minimus tikslus reikia nuolat tikrinti ir vertinti iš naujo,
  - E. kadangi transporto rūšys turėtų ne konkuruoti tarpusavyje, o papildyti viena kitą veiksmingai derinant skirtingas rūšis, kas būtų pagrindinis veiksmingo skirtingų transporto rūšių paskirstymo principas,
  - F. kadangi transporto sektorius dažnai pasižymi problemomis pasienyje, kurias kartais galima lengvai pašalinti, todėl jas būtina pašalinti visiškai,
  - G. kadangi transporto rinkų atvėrimas privalo būti derinamas su paslaugų, lavinimo ir užimtumo kokybe,
  - H. kadangi ES visoms transporto rūšims, ypač saugumo, technologijų, aplinkos apsaugos ir darbo sąlygų srityse, privalo patvirtinti darnius standartus, norint jų reikalauti ir pasauliniu mastu,
1. džiaugiasi dėl 2011 m. Baltosios knygos, tačiau pastebi, kad svarbūs 2001 m. Baltosios knygos tikslai buvo įgyvendinti tik iš dalies arba nebuvo įgyvendinti visai, todėl siūlo:
    - Komisijai iki 2013 m. ir remiantis pranešimu dėl kelių eismo saugos Europoje 2011–2020 m., pateikti konkrečius pasiūlymus, kaip žuvusių ir sunkiai sužeistų asmenų skaičių, palyginus su 2010 m., būtų galima sumažinti 50 %;
    - iki 2014 m. pateikti pasiūlymą, numatantį visų transporto rūšių išorės išlaidų internalizavimą, vengiant dvigubos naštos ir rinkos iškraipymo, kuo būtų siekiama stiprinti investicijas į mobilumą, saugumą ir mokslinius tyrimus;
  2. pritaria Baltojoje knygoje numatytiems tikslams iki 2050 m., tačiau mano, kad atsižvelgiant atskirų valstybių narių ekonominę padėtį finansavimą laikotarpiui iki 2020 m. ir bendrus iššūkius transporto sektoriui energijos ir aplinkos apsaugos srityse būtina apibrėžti konkrečiau; todėl, siekiant iki 2020 m. įgyvendinti numatytus tikslus, ragina Komisiją parengti teises nuostatas, remiantis jau 2010 m. rodikliais; šie tikslai yra:
    - kelių transporto išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio sumažinimas 20 %,
    - geležinkelio transporto keliamo triukšmo ir energijos suvartojimo sumažinimas 20 %,

- visoje Europos oro erdvėje oro transporto išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio sumažinimas 30 %,
  - laivininkystės sektoriuje išmetamo CO<sub>2</sub> bei kenksmingųjų medžiagų kiekio sumažinimas 30 %;
- taip pat ragina šiuos tikslus laikyti prioritetiniais ir juo kiekvienas metais persvarstyti;
3. pabrėžia, kad būtina užbaigti kurti Europos transporto vidaus rinką, tačiau nebūtina pamiršti ekonominių, užimtumo ir socialinių aspektų, ir ragina Komisiją teikiant pasiūlymus dėl rinkos atvėrimo (ypač oro uostų, geležinkelio bei kelių srityje) atsižvelgti į tai, kad šiais pasiūlymais negalima sukelti nei socialinio dempingo, nei privačios monopolijos;
  4. pabrėžia, kad veiksmingas įvairių rūšių transporto derinimas keleivių ir prekių pervežimo srityje, vertinamas pagal ekonomiškumą, aplinkos apsaugą, socialines ir darbo sąlygas bei saugumo aspektus ir tam tikrose šalyse ir regionuose orientuojamas pagal turimą bei reikalingą infrastruktūrą, turi būti laikomas pagrindiniu būsimos transporto politikos formavimo principu; remiantis šiais duomenimis reikia spręsti dėl transporto rūšių paskirstymo šalims ir regionams, užuot laikantis pasiūlytos didžiausios 300 km ribos, taikomos krovinių pervežimo keliais srityje;
  5. pabrėžia, kad TEN-T koncepcijoje būtina numatyti ribotą skaičių projektų, kuriems numatytas padidintas finansavimas, o taip pat:
    - valstybės narės išpareigotų iki 2020 m. pašalinti 25 Europos transporto erdvėje žinomas problemines vietas, suteikti prioritetą tarpvalstybinio masto projektams ir iki 2015 m. pateikti patvirtintą finansavimo koncepciją,
    - Komisija išpareigotų valstybėms narėms pasiūlyti, derinant su regionų politika, tiesioginių šių projektų finansavimą, suteikiant mažiausiai 30 % nuo bendrųjų investicijų,
    - Komisija išpareigotų remti alternatyvius finansavimo modelius ir priemones, pvz., projektų obligacijas, o esant pasiūlymams dėl išorės sąnaudų internalizavimo numatyti aktyvesnį iš to gaunamų lėšų panaudojimą finansuojant TEN-T projektus,
    - būtų patvirtinti prioritetai atsižvelgiant į regioninių struktūrinių fondų panaudojimo sąlygas, o valstybės narės būtų įpareigos užtikrinti tokių projektų finansavimą pasibaigus daugiametės programos laikotarpiui,
    - po 2015 m. prioretas projektams gali būti išlaikytas tik tuo atveju, jeigu valstybės narės priėmė įpareigojančius sprendimus, kuriais užtikrinamas projektų įgyvendinimas;
  6. pabrėžia, kad keleivių ir krovinių pervežimui visų rūšių transportu ES lygmeniu privalo galioti vienodi saugumo standartai ir reikalauja pateikti pasiūlymą dėl saugos reikalavimams įgyvendinti reikalingo finansavimo, ypač jūrų ir oro transporto srityje iš anksto pasiremiant tarptautinio masto koordinavimu, iki 2015 m. persvarstant dabartines nuostatas arba pateikiant naujas;
  7. atkreipia dėmesį į alternatyvių ir (arba) atsinaujinančių energijos šaltinių svarbą

transportui ir pabrėžia, kad naudojant įvairios kilmės energiją ir išnaudojant jau turimą taupymo potencialą kartu su atitinkama infrastruktūra būtų galima pasiekti numatytus tikslus;

8. reikalauja iki 2015 m. pateikti pasiūlymą dėl mobilumo miestuose, paramą projektams susiejant su (išlaikant subsidiarumo principą) mobilumo miestuose planų pateikimu, kuriuose būtų numatyta veiksminga asmenų ir prekių pervežimo grandinė, kuri padėtų sumažinti eismo intensyvumą ir žalą aplinkai (oro tarša ir triukšmas), laikantis Europos transporto politikos standartų ir darnos aplinkinių miestų bei regionų atžvilgiu;
9. pabrėžia, kad eismo dalyvių elgesys yra lemiamas, ir ragina sukurti iniciatyvas, skatinančias rinktis tvaraus transporto rūšis, iki 2013 m. pateikiant pasiūlymus dėl pėstiesiems ir dviratininkams skirtos infrastruktūros miestuose plėtros, viešuoju transportu (didžiąja dalimi varomo alternatyvių rūšių energija) besinaudojančių asmenų skaičiaus padvigubinimo, o taip pat e. bilietų kelionių įvairių rūšių transportu, jų kainą panaudojant kaip paskatą;
10. mano, kad pagrindinės visų rūšių transporto keleiviams taikomos taisyklės turėtų būti numatytos Keleivių teisių chartijoje, todėl iki 2013 m. pabaigos laukia atitinkamo pasiūlymo, atsižvelgiant į kiekvienos transporto rūšies savybes ir įgytą patirtį;
11. reikalauja mokslinių tyrimų ir plėtros programą orientuoti konkrečiai į mobilumą ir šią programą finansiškai remti, siekiant:
  - kai kurių transporto rūšių atveju ES išlaikyti kaip gamybos ir mokslinių tyrimų vietą,
  - visoms transporto rūšims sukurti sumanias, sąveikas ir sujungtas eismo kontrolės sistemas ir tuo skatinti SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT ir IVS projektus bei numatyti jiems skirtas lėšas;
12. mano, kad visų rūšių transportui būtina mažinti biurokratinės kliūtis, todėl reikalauja intensyvesnio vežimo dokumentų harmonizavimo, tarp jų ir krovinių pervežimo keliais srityje, o iki 2013 m. reikalauja pateikti pasiūlymą dėl krovinių gabenimo dokumentų suvienodinimo;
13. pabrėžia, kad būtina gerinti ir standartizuoti kontrolės prietaisus, pvz., greičio matavimo radarus ir transporto priemonėse įmontuotus prietaisus (angl. *on-board-units*), o taip pat komunikacijos sistemas ir (arba) komunikacijos priemones, bei reikalauja iki 2013 m. pateikti pasiūlymą dėl abipusio šių prietaisų pripažinimo ir sąveikos;
14. pabrėžia, kad tiesioginis pakrovimo vienetų ir transporto priemonių išmatavimų patobulinimas ir standartizacija padėtų optimizuoti įvairių rūšių transporto funkcionavimą;
15. reikalauja, kad kelių eismo srityje:
  - iki 2014 m. būtų dar kartą patikrinti teisiniai nuostatai dėl vairavimo ir poilsio laiko keleivių bei krovinių pervežimo srityse, ir kaip šios tvarkos laikomasi;
  - Transeuropiniame kelių tinkle (TERN) kiekvienoje valstybėje narėje lyginant su

2010 m. dydžiais 40 % būtų padidintas krovinių transporto priemonėms skirtų stovėjimo aikštelių kiekis;

- Komisija paremtų valstybių narių iniciatyvas, kuriomis taikant mokesčių lengvatas būtų skatinamas saugesnio ir ekologiškesnio transporto priemonių parko sukūrimas;
- būtų stiprinamas transporto srityje dirbančių asmenų parengimas ir tobulinimas bei galimybės gauti tokią profesiją, kuo būtų siekiama suvienodinti darbo sąlygas ir užmokestį;

#### 16. laivų eismo srityje ragina:

- pateikti pasiūlymą dėl vadinamosios „mėlynosios juostos“;
- toliau plėtoti programą NAIADES, o jai pasibaigus 2013 m. padaryti išvadas dėl pasiekimų ir (esant reikalui) apmastyti jos pratęsimo galimybes;
- pateikti pasiūlymą iki 2020 m., lyginant su 2010 m. dydžiais, 20 procentų padidinti daugiarūšių jungčių (platformų), skirtų vidinių vandenių transportui, vidaus uostams ir geležinkelio transportui, skaičių ir užtikrinti atitinkamą finansavimą;
- ne mažiau kaip 10 proc. TEN-T lėšų skirti vidaus vandenių transporto projektams;
- dėl tarptautinės jūrų transporto pobūdžio iki 2012 m. suvienodinti laivų transporto srities specialistų parengimą su tarptautiniais standartais ir iki 2013 m. pabaigos pateikti pasiūlymą dėl abipusio pagrindinių uosto darbuotojų mokymo sąlygų pripažinimo;
- Komisiją iki 2014 m. pateikti pasiūlymą dėl uosto paslaugų taisyklių;

#### 17. oro transporto srityje ragina:

- iki 2015 m. pateikti pasiūlymą dėl bendros Europos oro erdvės sukūrimo toliau mažinant funkcinis oro erdvės blokus, tuo pat metu raginant valstybes nares spartinti bendros Europos oro erdvės įgyvendinimą;
- teikiant kitus pasiūlymus dėl rinkos atvėrimo išlaikyti dėmesį paslaugų kokybei ir derinimui su tarptautinio masto gairėmis;
- valstybes nares iki 2012 m. įgyvendinti prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistemą, taip pat ir sudarant tarptautinius susitarimus;

#### 18. geležinkelių transporto srityje ragina:

- Komisiją atveriant rinkas atsižvelgti į valstybių narių įsipareigojimus viešojo transporto vietinio susisiekimo srityje ir šiame sektoriuje siūlomas paslaugas, siekiant pagerinti šiuo metu teikiamų paslaugų kokybę;
- iki 2015 m. suderinti taisykles dėl transporto priemonių registracijos, kad riedmenų sertifikavimas netruktų ilgiau kaip du mėnesius, todėl reikalauja iki 2012 m.

atitinkamai priderinti Europos geležinkelio agentūros atsakomybės sritį bei finansus;

- norint veiksmingiau formuoti geležinkelių transporto sistemą, užtikrinti nacionalinių priežiūros institucijų nepriklausomumą ir jas stiprinti, o Komisiją iki 2014 m. ragina pateikti pasiūlymą dėl Europos reguliavimo institucijos sukūrimo;

19. ragina Komisiją kasmet įvertinti Baltosios knygos tikslus, padarytas pastangas ir rezultatus bei apie tai informuoti Parlamentą;

20. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai ir Komisijai.



## AIŠKINAMOJI DALIS

Transportas ES piliečiams turi labai didelę svarbą, nes juo yra nustatomas mobilumo laipsnis. ES piliečiai naudojami Europos transporto erdve, nes ši jiems padeda judėti ir tokiu būdu naudotis judėjimo laisve tiek profesiniais, tiek ir asmeniniais tikslais. Vidutiniškai apie 13,2 % privačių namų ūkių išlaidų tenka transporto sektoriaus prekėms ir paslaugoms. Be to, asmenų ir prekių pervežimo srityje ES piliečiams yra sukuriama darbo vietų ir kuriama Europos vidaus rinka, nes transporto sektoriuje sukuriama apie 5 % ES BVP ir daugiau nei 10 mln. darbo vietų ES piliečiams.

Miestams ir regionams transportas yra svarbus faktorius, nes juo ne tik susiejami miestai ir regionai, bet ir prisidedama prie ES, kaip mokslinių tyrimų ir naujovių vietos, kūrimo, todėl šis sektorius yra svarbus ES ir jos regionų plėtros elementas, turintis tiesioginį poveikį socialinei regionų sanglaudai. Bendros Europos transporto erdvės sukūrimas, kaip būsimos Europos transporto politikos dalis, yra glaudžiai susijęs su regionų, aplinkos apsaugos, ekonomikos, socialine ir užimtumo politika. Dėl tokių ryšių transporto sektorius gali ženkliai prisidėti prie strategijos „Europa 2020“ tikslų įgyvendinimo.

Pranešėjas yra nustebęs, kad valstybės narės nepakankamai vertina pridėtinę transporto politikos vertę Europai ir stabdo šios politikos įgyvendinimą neteisingai arba pavėluotai įgyvendindamos direktyvas. Be to, jis stebisi, kad ekonomikos ir finansų krizės laikais neskatinamos investicijos į TEN-T plėtrą, nes tokia plėtra kuriama tvari infrastruktūra, skatinanti užimtumą ir ekonomiką.

### ***1. Darnūs ir konkretūs tikslai iki 2020 m.***

Šios 2011 m. Baltosios knygos tikslas yra patvirtinti darnius ir veiksmingus tikslus, pasimokant ir iš praeities klaidų. Patirtis pademonstravo, kad nors transporto sektoriuje iš dalies buvo sukurtos geresnės darbo sąlygos ir, pvz., kelių transporto srityje buvo skatinamas rinkos atvėrimas, daugelis 2001 m. Baltojoje knygoje numatytų tikslų liko neįgyvendinti. Ar tai įvyko dėl nepakankamo valstybių narių pasiryžimo patvirtinti ambicingus tikslus, ar dėl įgyvendinimo ir kontrolės trūkumų, ar dėl visai kitų priežasčių, nėra svarbu. Svarbu yra ateityje vengti tokios padėties. To galima pasiekti ne savavališkai tvirtinant naujus tikslus, tačiau tikrinant senus ir arba jų laikantis, arba atsisakant, arba esant reikalui patvirtinant naujus. Dviejų tikslų būtina laikytis. Tai yra keliuose sunkiai sužeistų ir žuvusių asmenų skaičiaus sumažinimas 50 % ir visų rūšių transporto išorės išlaidų internalizavimas. Be to, šiuos tikslus reikia tikrinti nuolat, o ne tik atliekant laikotarpio vidurio vertinimą.

Taip pat yra svarbu patvirtinti datą, iki kurios būtina šiuos tikslus įgyvendinti norint išanalizuoti pažangą. Naujoje Baltojoje knygoje numatyti tikslai daugiausiai yra susiję su laikotarpiu iki 2050 m. ir (arba) 2030 m. Pranešėjas nors ir pritaria tokiems ilgalaikio laikotarpio tikslams, tačiau pabrėžia, kad negalima numatyti, kaip iki to laiko pasikeis naujovės bei technika ir ekonominė padėtis šalyse, o taip pat su kokiais iššūkiais iki 2050 m. susidurs Europos transporto sektorius. Dėl šių priežasčių jis siūlo konkrečius ir su kitomis politikos sritimis derančius tikslus iki 2020 m., numatytus visų rūšių transportui, ir reikalauja kasmet šiuos tikslus tikrinti.

### ***2. ES bendros Europos transporto vidaus erdvės standartai***

Norint užbaigti transporto vidaus rinkos kūrimą būtina patvirtinti tam tikrus principus. Tokiu būdu būtų sprendžiamos turimos problemos ir siekiama suderinti transporto srities nuostatas. Be to, būtų šalinamos problemos pasienyje, kurias kartais galima labai lengvai pašalinti.

#### **a) Sauga**

Sauga yra vienas pagrindinių Europos transporto politikos ramsčių, o saugos nuostatų laikymasis yra būtina sąlyga bendros Europos transporto erdvės sukūrimui.

Kelių eismo srityje visiška kelių sauga yra ilgalaikis tikslas, o iki 2020 m. siekiama keliuose sunkiai sužeistų ir žuvusių asmenų skaičių sumažinti 50 %. Pranešime dėl kelių eismo saugos Europoje 2011–2020 m. numatytos priemonės turėtų būti perimtos Komisijos ir įtrauktos į jos teikiamus pasiūlymus.

Tačiau ne tik kelių eismo srityje, bet ir visų kitų transporto rūšių atveju visos Europos mastu privalėtų galioti vienodi saugos standartai, dėl kurių – pirmiausia oro bei jūrų transporto srityje, atsižvelgiant į tarptautinį tokio transporto pobūdį – reikėtų susitarti pasauliniu mastu. Be to, būtina sukurti aiškius finansavimo ir saugumo reikalavimų tikslus.

Saugios keleivių ir prekių gabenimo grandinės yra būtinos. Reikia siekti saugumo patikrinimo pagal vieno langelio principą, kas ir tarptautinių pervežimų atveju leistų vienu kartu patikrinti keleivių ir prekių saugumą. Pranešėjas pabrėžia, kad šiuo atveju ypač svarbi yra sąžininga informacija. Ypač saugos priemonių techninių duomenų atveju Komisija privalo glaudžiai bendradarbiauti su Parlamentu ir užtikrinti, kad informacija yra teisinga, o priemonių įgyvendinimo tvarka yra aptarta su valstybėmis narėmis. Tokiu būdu galima patvirtinti realistiškus tikslus, kuriuos galima įgyvendinti numatytu laiku.

#### **b) Energetika ir aplinka**

Esami Europos transporto politikos iššūkiai yra susiję ir su aplinkos apsaugos bei energijos problemomis. Šiose srityse būtina patvirtinti Europos masto standartus, kurie skatintų pažangą visoje Europos transporto erdvėje.

Išmetamo anglies dvideginio kiekio mažinimas transporto sektoriuje kaip ir anksčiau yra svarbus politinis tikslas. Norint siekti šio tikslo visoms transporto rūšims būtina nustatyti konkrečius tikslus ir sukurti atitinkamas paskatas, kad visose transporto rūšyse būtų stiprinamas tvarumas. Transporto priemonių tvarumo vertinimas turėtų būti paremtas objektyviais kriterijais, apimančiais ne tik jų panaudojimą, tačiau ir jų gamybos etapu naudojamos infrastruktūros ir perdirbimo etapu paliekamą „ekologinį pėdsaką“.

Stiprinant transporto rūšių tvarumą mažinant išmetamų dujų kiekį ir naikinant problemines vietas, išorės sąnaudų internalizavimas taip pat galėtų ženkliai prisidėti, tačiau tik jeigu internalizuojant išorės sąnaudas jos bus perkeliamos visoms transporto rūšims, o pajamos bus sugražintos mobilumo bei transporto ir(arba) infrastruktūros tvarumui stiprinti. Nuostatos dėl Eurovinjetės, reikalaujant 15 % pajamų panaudoti nustatytam tikslui, ir nuostatos dėl Europos prekybos apyvartiniais taršos leidimais oro transporto srityje sistemos buvo teisingi žingsniai šia kryptimi. Tiesa, šie žingsniai nėra pakankamai ambicingi, nes Kelių mokesčių direktyva netgi nėra privaloma.

Dėl transporto sektoriaus priklausomybės nuo naftos, vis daugiau svarbos reikia suteikti alternatyviajai ir atsinaujinančių šaltinių energijai. Tačiau pirmiausiai reikia paminėti, kad Europos Parlamentas turėtų išlikti neutralus technologijų atžvilgiu, o bet kokia alternatyviosios energijos rūšis turi savo ypatybes, taigi tam tikrų privalumų ir trūkumų. Ar naudojami (gali būti naudojami) elektra, ar vandeniliu varomos transporto priemonės, biodegalai ar sintetinis kuras, suskystintos dujos ar biodujos, didele dalimi priklauso ir nuo transporto rūšių bei pačių valstybių narių. Pranešėjo nuomone, rasti realius ir subalansuotus sprendimus galima tik naudojant įvairių rūšių energiją. Tačiau daugiau dėmesio iš įvairių rūšių transporto turėtų sulaukti jau šiuo metu žinomi būdai taupyti energiją, pvz., vairavimo būdas, pasiremiant atitinkamu mokymu ir tobulinimu, greitas funkcinių oro erdvės blokų sukūrimas, galimybės atsikristi ir išskristi arba mobilumo planai, suteikiantys galimybę labiau atsižvelgti į autobusus ir tramvajų. Taupant energiją jau šiuo metu būtų galima pasiekti svarbių tikslų.

Svarstant apie alternatyvią energiją negalima pamiršti ir atitinkamos infrastruktūros kūrimo. Todėl norint sukurti atitinkamą infrastruktūrą yra labai svarbu tam sukurti paskatas. Net pačių tvariausių sprendimų nebus galima įgyvendinti, jeigu tai eiliniam vartotojui reikš pernelyg dideles kainas ir truks reikalingos infrastruktūros. Labai svarbu derinti skirtingų politikos sričių uždavinius. Siekiant darnos, energijos ir aplinkos apsaugos politikos tikslus būtina derinti su Europos transporto politikos orientaciniais rodikliais.

#### ***c) Darbo ir socialinės sąlygos***

Be to, norint užtikrinti tinkamai veikiančią Europos transporto vidaus rinką, būtina suderinti transporto srityje dirbančių asmenų darbo ir socialines sąlygas.

Suderinant lavinimo ir tobulinimo sistemas, galimybes užsiimti profesine veikla ir darbo sąlygas visų rūšių transporto srityse ilgalaikiu laikotarpiu padės suvienodinti darbo užmokestį ir išvengti socialinio dempingo bei konkurencijos iškraipymo. Ypač svarbų vaidmenį vaidina ir abipusis išsilavinimo bei vėlesnių mokymų pripažinimas. Jūrų transporto srityje būtina atkreipti dėmesį į tarptautinio lygio derinimą.

Tiek Komisijos pasiūlymų dėl uostų paslaugų liberalizavimo, antžeminių paslaugų teikimo, tiek kitokio tipo rinkos atvėrimų atvejais šiais pasiūlymais būtina kartu skatinti ir darbo bei socialinių nuostatų derinimą, ir paslaugų kokybę.

Kelių transporto srityje būtina persvarstyti teisinės nuostatas dėl vairavimo ir poilsio laiko, sudarant sąlygas griežtai, tačiau konkrečias sąlygas atitinkančiai kontrolei. Krovininio transporto stovėjimo aikštes būtina padaryti saugesnėmis ir padidinti jų bendrą plotą, sudarant sąlygas profesionaliems vežėjams laikytis nurodyto poilsio laiko. Būtina aktyviau derinti direktyvos įgyvendinimą valstybėse narėse, patikrinimų skaičių ir susijusias nuobaudas.

Visų transporto rūšių atveju lavinimo kokybė turi būti laikoma saugumo užtikrinimo pagrindu tiek patiems dirbantiems, tiek ir eismo dalyviams.

#### ***d) Paprastesnis administravimas***

Visų pirma prie valstybių narių sienų įvairios transporto rūšys susiduria su sunkumais, kuriuos iš dalies galima lengvai pašalinti. Toks vadinamasis pasienio efektas ypač pastebimas

pasienio regionuose. Siekiant išspręsti tam tikras problemas dažnai yra sudaromi dvišaliai valstybių narių susitarimai, tačiau ir šioje srityje yra būtinas reguliavimas Europos mastu. Pvz., geležinkelio transporto priemonių registracijos srityje visoje ES egzistuoja apie 6 000 įvairių taisyklių ir leidimo išdavimas gali trukti metų metus. Tokių, dažniausiai protekcionistiniais tikslais sukurtų taisyklių skaičius turi būti mažinamas, nes jos trukdo Europos geležinkelio bendrovėms teikti paslaugas kitoje šalyje. Tokios padėties negalima toleruoti. Todėl pranešėjas siūlo suderinti taisykles dėl geležinkelio transporto priemonių registracijos ir sutrumpinti registravimo procesą iki dviejų mėnesių. Norint tai įgyvendinti, Europos geležinkelio agentūrai reikėtų suteikti papildomus įgaliojimus.

Kontrolės prietaisai visos Europos mastu taip pat turėtų būti vienodi. Netoleruotina situacija, kai pasienyje policininkas negali pasinaudoti kaimyninės šalies kontrolės prietaisais, nes jie nebuvo sukilbruoti jo šalyje. Todėl ir šioje srityje būtinas Komisijos įvertinimas bei pasiūlymas dėl supaprastinimo.

Be to, gabenimo dokumentų suderinimas padėtų veiksmingiau formuoti visų transporto rūšių eismą. Visų pirma e. krovinių sistemos (angl. *e-freight*) gerokai sumažintų administracinę našą ir paspartintų eismą.

#### ***e) Pasaulinis lygmuo***

Šiuos saugos, aplinkos apsaugos, energijos ir technologijų tikslus ES kaip pirmaujanti veikėja turėtų įgyvendinti pasauliniu lygmeniu. Tačiau tai padaryti bus įmanoma tik visoms 27 valstybėms narėms susitarus dėl nuostatų ir standartų derinimo bei juos sėkmingai įgyvendinus. Tik kalbant vienu balsu Europa sugebės įgyvendinti šiuos tikslus. Kad šiuo metu tai sekasi sunkiai, pademonstruojama šiais pavyzdžiais: pirma, prekybos išmetamųjų teršalų leidimais sistema, kuri bus įvesta 2012 m., pademonstruojama, koks didelis pasipriešinimas egzistuoja tarptautiniu mastu. Antra, lėtai įgyvendinama Europos geležinkelių eismo valdymo sistema (ERTMS) taip pat parodo valstybių narių dvejones. Galiausiai, susitarimas dėl oro susisiekimo paslaugų su JAV, kuriuo teisinių nuostatų suderinimo, abipusio pripažinimo ir techninės paramos buvo pasiekta ribotu mastu, yra geras iššūkių, kuriuos ES dar turės spręsti tarptautiniu mastu, pavyzdys.

### ***3. Veiksminga skirtingų transporto rūšių sąveika kaip būsimos Europos transporto politikos pagrindas***

Europos transporto erdvė susidurs su didelėmis nepakankamo pajėgumo problemomis prekių bei keleivių pervežimo srityje. Prekių pervežimas palyginus su 2005 m. iki 2030 m. gali išaugti apie 40 %, o keleivių pervežimas – 34 %. Todėl sprendimai Europos mastu yra neatidėliotini. Jus galima rasti pasiremiant veiksmingos skirtingų transporto rūšių sąveikos koncepcija. Pranešėjo nuomone, dėl pajėgumų trūkumo skirtingos transporto rūšys turėtų ne konkuruoti tarpusavyje, bet papildyti viena kitą. Vadovaujantis tokia koncepcija būtų vienodai atsižvelgiama į ekonomikos, aplinkos apsaugos ir saugumo aspektus bei, atsižvelgiant į skirtingą pradinę įvairių transporto priemonių padėtį, geografines ypatybes bei transporto ir mobilumo raidą atitinkamuose regionuose, būtų įvertinamas skirtingų transporto rūšių veiksmingumas. Tokia koncepcija turėtų tapti būsimos transporto politikos pagrindu, užuot laikiusis Komisijos pasiūlytos didžiausios 300 km ribos, taikomos visai Europos transporto erdvei. Komisija numato, kad iki 2030 m. 30 % keliais pergabenamų krovinių, maršrutui viršijant 300 km bus perkelta kitoms transporto rūšims, pvz., geležinkeliui bei laivams. Nors

šio tikslo negali tvirtai laikytis, tačiau tam tikra kilometrais išreikšta riba galėtų pasitarnauti kaip orientyras valstybėms narėms ir regionams paliekant galimybę šią ribą tvirtinti vadovaujantis dabartinėmis ir ateities galimybėmis.

Be to, sąveika būtų pagerinta suderinant pakrovimo vienetus, kuo perkraunant iš vienos transporto rūšies į kitą nebūtų prarandamas krovinių kiekis. Tam reikia suderinti pakrovimo vienetus ir atitinkamai pakoreguoti transporto priemonių išmatavimus.

#### **4. Transeuropinis transporto tinklas (TEN-T) ir finansavimas**

TEN-T turi didelę reikšmę Europos transporto politikai, todėl būtina stiprinti jų veiksmingumą ir įgyvendinimo galimybes. To galima pasiekti ribojant projektų skaičių ir didinant finansavimą. Nedidelis pagrindinis tinklas, kuriam suteikiamas užtikrintas finansavimas, vertinamas pagal tvaraus vystymosi ne tik Europos, bet ir regioniniu mastu, kriterijus paspartintų pažangą atkarpose, kuriose projektai yra vykdomi lėtai (visų pirma pasienio regionuose). Pranešėjo nuomone, patvirtinus prioritetinius projektus toks prioritetas turėtų būti išlaikomas tik valstybėms narėms priėmus įpareigojančius sprendimus, kuriais būtų ženkliai paspartinamas projektų įgyvendinimas. Tik taip galima sparčiai sukurti pagrindinį tinklą ir neprisirišti prie projektų, kurių įgyvendinimas yra mažai tikėtinas.

Dažnai projektai nėra vykdomi, nes trūksta finansavimo. Todėl pranešėjas reikalauja, kad iki 2015 m. valstybės narės pateiktų atitinkamą finansavimo koncepciją, skirtą 25 žinomoms probleminėms vietoms pašalinti.

Be to, tvirtinant prioritetus būtina atsižvelgti į regionų struktūrinių fondų panaudojimo sąlygas ir įpareigoti valstybes nares užtikrinti šių projektų finansavimą pasibaigus ES daugiamečių programų laikotarpiui.

Taip pat pranešėjas mano, kad Komisija turėtų numatyti šiems projektams skirtą tiesioginį finansavimą, siekiantį mažiausiai 30 % nuo bendrųjų investicijų, bei remti alternatyvius finansavimo modelius ir priemones, pvz., projektų obligacijas. To galima pasiekti susitarus su Europos finansų institucijomis. *Marguerite* fondas yra tinkamas pavyzdys. Alternatyvi finansavimo priemonė galėtų būti sukurta internalizuojant išorės sąnaudas, jei iš to gautos pajamos galėtų būti naudojamos TEN-T projektų finansavimui. Tuo būtų sukurtos paskatos viešojo ir privataus sektorių partnerystėms. Užtikrintas pinigų srautas suteiktų tikrumo kuriant programas ir investicijas į TEN-T projektus padarytų daug patrauklesnes privačioms bendrovėms.

#### **5. Judumas mieste**

Miestuose būtina imtis veiksmų, nes ne tik didėja gyventojų skaičius aglomeracijose, bet dėl šios priežasties padidės transporto srautai, triukšmas ir oro tarša.

Siekiant spręsti šias problemas, miestai turėtų kurti tvarius judumo planus, finansinę paramą projektams susiejant su šių planų pateikimu. Savaimė suprantama, kad vadovaujantis subsidiarumo principu miestai patys gali nuspręsti, kokie projektai yra reikalingi, tačiau šie projektai privalo orientuotis į Europos transporto politikos standartus, t. y. veiksmingą įvairių rūšių keleivių ir prekių pervežimo grandinę, kuria būtų ne tik sumažinami transporto srautai miestuose, bet ir mažinamas poveikis gamtai. Todėl šiais judumo planais būtina numatyti

palankesnę pėstiesiems bei dviratininkams infrastruktūrą bei padvigubinti viešuoju transportu besinaudojančių asmenų skaičių. Ypač autobusų bei tramvajų atveju miestuose, priemiesčiuose bei regionuose galima sustiprinti skirtingų rūšių sąveiką atitinkamai pritaikant ar sukuriant infrastruktūrą.

Be to, būtina skirti dėmesio atskirų miestų ir regionų judumo planų darnai, kad ypač kaimyninių miestų ir regionų planai būtų suderinti, net jeigu vienas iš jų yra kitoje valstybėje narėje.

Miestuose ir jų apylinkėse yra reikalingos saugios, patrauklios ir patikimos transporto sistemos, turinčios suderintas transporto rūšis ir suteikiančios galimybes keliauti skirtingų rūšių transportu. Be to, bilietų kaina, galimybės e. bilietus įsigyti internetu ir keleivių teisės taip pat vaidina svarbų vaidmenį pasirenkant transporto rūšį.

## ***6. Moksliniai tyrimai ir inovacijos***

Moksliniai tyrimai ir naujovės transporto srityje yra ypač reikalingi, nes jų pagalba sukurtomis transporto sistemomis galima ne tik sumažinti poveikį aplinkai ir padidinti saugumą, bet ir užtikrinti nenutrūkstamą transporto srautą. Be to, jais skatinama ES, kaip gamybos ir mokslinių tyrimų vieta.

Todėl pranešėjas reikalauja, kad mokslinių tyrimų ir plėtros programos būtų orientuojamos į judumą ir remiamos finansiškai, siekiant sukurti visų transporto rūšių sumanias, sąveikias ir sujungtas transporto valdymo sistemas, kaip pvz. SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet ir IVS.