



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

Transporta un tūrisma komiteja

2011/2096(INI)

23.8.2011

ZIŅOJUMA PROJEKTS

par tēmu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”
(2011/2096(INI))

Transporta un tūrisma komiteja

Referents: *Mathieu Grosch*

PR_INI

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS	3
PASKAIDROJUMS	9

EIROPAS PARLAMENTA REZOLŪCIJAS PRIEKŠLIKUMS

**par tēmu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”
(2011/2096(INI))**

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas balto grāmatu „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”(COM(2011)0144),
- ņemot vērā 2003. gada 12. februāra rezolūciju par Komisijas balto grāmatu „Eiropas transporta politika laikposmā līdz 2010. gadam — nākotnes vadlīniju noteikšana”¹,
- ņemot vērā 2007. gada 12. jūlija rezolūciju par Eiropas dinamisma saglabāšanu — ilgtspējīga mobilitāte mūsu kontinentā²,
- ņemot vērā 2010. gada 6. jūlija rezolūciju par ilgtspējīgu nākotni transportam³,
- ņemot vērā 2010. gada 21. oktobra rezolūciju par integrēto jūrniecības politiku — sasniegtā progresa novērtēšana un jauni uzdevumi⁴,
- ņemot vērā 2011. gada 6. jūlija rezolūciju par aviācijas drošību, īpaši drošības skeneru izmantošanu⁵,
- ņemot vērā 2011. gada ... rezolūciju par ceļu satiksmes drošību Eiropā laikposmā no 2011. gada līdz 2020. gadam⁶,
- ņemot vērā 2011. gada 5. jūlija rezolūciju par Komisijas Piekto ziņojumu par kohēziju un kohēzijas politikas stratēģiju laikposmā pēc 2013. gada⁷,
- ņemot vērā Komisijas paziņojumu „Rīcības plāns mobilitātei pilsētās” (COM(2009)0490),
- ņemot vērā stratēģiju „Eiropa 2020”,
- ņemot vērā Kopienas tiesību kopumu transporta jomā,
- ņemot vērā Reglamenta 48. pantu,
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu, kā arī Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas, Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas un Reģionālās attīstības komitejas atzinumus (A7–0000/2011),

¹ OV C43E, 19.2. 2004., 250.–259. lpp.

² OV C175E, 10. 7. 2008., 556.–561. lpp.

³ Pieņemtie teksti, P7_TA(2010)0260.

⁴ Pieņemtie teksti, P7_TA(2011)0386.

⁵ Pieņemtie teksti, P7_TA(2011)0329.

⁶ Pieņemtie teksti, P7_TA(2011)0000 — ziņojums A7-0264/2011, iekļauts septembra 1. plenārsēdes darba kārtībā.

⁷ Pieņemtie teksti, P7_TA(2011)0316.

- A. tā kā Eiropas transporta politika tieši ietekmē Eiropas pilsoņus daudzās dzīves situācijās un vienota Eiropas transporta telpa nodrošinātu tiem labumu;
- B. tā kā transporta nozarei ir liela nozīme Eiropas Savienības, tās reģionu un pilsētu attīstībā, jo tās darbības rezultātā tiek radīti 5 % no iekšzemes kopprodukta, nodrošināti apmēram 10 miljoni darba vietu un tai ir noteicoša loma Eiropas rūpniecībā un ekonomikā;
- C. tā kā transporta nozare var dot būtisku ieguldījumu stratēģijas „Eiropa 2020” īstenošanā jo īpaši attiecībā uz nodarbinātību, pētniecību, enerģētiku, jauninājumiem un vidi, un tā kā turklāt saistībā ar stratēģiju konsekventāk jāpastiprina drošība un dabas aizsardzība;
- D. tā kā iepriekšējās baltās grāmatas daži mērķi netika īstenoti un tālab šeit noteiktie mērķi būtu regulāri jāpārbauda un jāizvērtē;
- E. tā kā transporta veidiem nebūtu savstarpēji jākonkurē, bet gan citam citu jāpapildina, izmantojot efektīvu komodalitāti kā vadošo principu efektīvam sadalījumam pa transporta veidiem;
- F. tā kā transporta nozari ietekmē vairāki ar robežām saistīti faktori, kuri daļēji ir viegli novēršami, un tāpēc tie jālikvidē kopumā;
- G. tā kā transporta tirgu atvēršana jāsaista ar pakalpojumu kvalitāti, apmācību un nodarbinātību;
- H. tā kā ES ir jānosaka vienoti standarti visiem ES transporta veidiem, jo īpaši attiecībā uz drošību, tehnoloģijām, vides aizsardzību un darba apstākļiem, lai tos varētu pieprasīt arī globālā līmenī,
1. atzinīgi vērtē 2011. gada balto grāmatu, tomēr konstatē, ka daži 2001. gada baltajā grāmatā noteiktie mērķi ir īstenoti tikai daļēji vai vispār nav īstenoti, un ierosina, lai:
 - Komisija, balstoties uz ziņojumu par ceļu satiksmes drošību Eiropā laikposmā no 2011. gada līdz 2020. gadam, iesniegtu priekšlikumus bojā gājušo un smagi cietušo skaita samazināšanai ceļu satiksmē par 50 % salīdzinājumā ar 2010. gadu,
 - līdz 2014. gadam tiktu iesniegts priekšlikums, kurā paredzētu visu transporta veidu ārējo izmaksu internalizēšanu, izvairoties no divkāršām izmaksām un tirgus darbības traucējumiem, ieguldījumu pastiprināšanai mobilitātē, drošībā un pētniecībā;
 2. atbalsta baltajā grāmatā paredzētos mērķus, kas īstenojami līdz 2050. gadam, tomēr uzskata, ka konkrētāk jāformulē mērķi laikposmā līdz 2020. gadam attiecībā uz finansējumu, ņemot vērā atsevišķu dalībvalstu ekonomisko stāvokli, un attiecībā uz transporta uzdevumiem enerģētikas un vides jomā, un tālab aicina Komisiju izstrādāt tiesību aktus, lai, attiecīgi par pamatu ņemot 2010. gada atsaucēs vērtības, līdz 2020. gadam īstenotu šādus mērķus:
 - ceļu satiksmes radīto CO₂ emisiju samazināšana par 20 %,
 - dzelzceļa transportlīdzekļu radītā trokšņa un enerģijas patēriņa samazināšana par 20 %,

- gaisa satiksmes radīto CO₂ emisiju samazināšana par 30 % visā Eiropas gaisa telpā,
 - kuģošanas radīto CO₂ un kaitīgo vielu emisiju vienota samazināšana par 30 % kuģniecībā,
- un prasa uzskatīt šos mērķus par prioritāriem un tālab pārbaudīt tos ik gadu;
3. uzsver, ka jācenšas pabeigt Eiropas vienotā transporta tirgus izveidi, tomēr pilnībā ņemot vērā saimnieciskos, nodarbinātības un sociālos aspektus, un aicina Komisiju, sagatavojot priekšlikumus tirgus atvēršanai, cita starpā lidostu, dzelzceļa un ceļu jomā pievērstu uzmanību tam, lai šie priekšlikumi neizraisītu ne sociālo dempingu, ne arī radītu privātus monopolus;
 4. uzsver, ka par nākotnes transporta politikas vadošo ideju jāklūst efektīvai komodalitātei pasažieru un preču pārvadāšanas jomā, vērtējot to saistībā ar saimnieciskumu, vides aizsardzību, sociālajiem un darba apstākļiem un saistot to ar konkrētās valstīs un reģionos pastāvošo un veidojamo infrastruktūru, un sadalījums pa transporta veidiem valstīs un reģionos jānosaka saskaņā ar šiem nosacījumiem, aizstājot attiecībā uz kravu autopārvadājumiem ierosināto 300 km robežvērtību;
 5. uzsver, ka TEN-T koncepcijai jāparedz ierobežots projektu skaits ar palielinātu finansējumu, un turklāt:
 - dalībvalstīm jāņemmas līdz 2020. gadam Eiropas transporta telpā novērst 25 apzinātās vājās vietas, piešķirt prioritāti pārrobežu projektiem un līdz 2015. gadam iesniegt apstiprinātu finansēšanas koncepciju;
 - Komisijai jāņemmas ierosināt dalībvalstīm reģionālās politikas koordinācijas ietvaros paredzēt šo projektu tiešu finansēšanu vismaz 30 % apmērā no kopējā ieguldījuma;
 - Komisijai jāņemmas atbalstīt alternatīvus finansēšanas modeļus un instrumentus, cita starpā projektu obligācijas, un priekšlikumos par ārējo izmaksu internalizēšanu jāparedz tādējādi gūtu ieņēmumu pastiprināta izmantošana TEN-T projektu finansēšanai;
 - prioritāšu noteikšana cieši jāsaista ar nosacījumu par reģionālo struktūrlīdzekļu izmantošanu un dalībvalstīm jānosaka pienākums nodrošināt šo projektu finansēšanu, arī pēc ES daudzgadu programmu termiņa beigām;
 - projektu prioritāte pēc 2015. gada jāsauglabā tikai tādā gadījumā, ja dalībvalstis ir pieņēmušas saistošus lēmumus, kas nodrošina projektu īstenošanu;
 6. uzsver, ka attiecībā uz pasažieru un preču pārvadājumiem vajadzētu būt spēkā vienādiem drošības standartiem ES līmenī, un pieprasa iesniegt priekšlikumu par drošības norādījumu finansēšanu, attiecībā uz kuriem īpaši kuģniecībā un gaisa satiksmē jau savlaicīgi jābūt starptautiskai koordinācijai, līdz 2015. gadam pārbaudot spēkā esošos noteikumus vai arī ierosinot jaunus;
 7. uzsver, cik liela nozīme transportā ir alternatīvajiem, proti, atjaunojamiem enerģijas veidiem un norāda, ka noteiktos mērķus var īstenot ar energoavotu sadalījuma un jau pastāvošo energotaupības iespēju starpniecību, ko atbalstītu ar atbilstošu infrastruktūru;

8. prasa līdz 2015. gadam iesniegt tādu priekšlikumu par pilsētu mobilitāti, ar kuru, ievērojot subsidiaritātes principu, tiek nodrošināta projektu atbalstīšana, kas ir atkarīga no pilsētu mobilitātes plānu iesniegšanas, kuros ir paredzēta efektīva pasažieru un preču loģistikas ķēde transporta apjoma un vides kaitējuma (gaisa piesārņojuma un trokšņa) samazināšanas veicināšanai, kā arī tiek ievēroti Eiropas transporta politikas standarti, un šajā priekšlikumā nodrošinātu konsekveni attiecībā uz visām apkārtņē esošajām pilsētām un reģioniem;
9. uzsver, ka noteicoša ir transporta lietotāju izturēšanās, un prasa radīt stimulus noturīgai transportlīdzekļu izvēlei, bet līdz 2013. gadam būtu jāiesniedz priekšlikumi par gājēju un riteņbraucēju infrastruktūras uzlabošanu pilsētās, par sabiedriskā transporta lietotāju skaita dubultošanu, šo transportu galvenokārt darbinot ar alternatīvās enerģijas veidiem, kā arī par elektroniskajam biļetēm ceļojumiem ar dažādiem transporta veidiem, savukārt kā stimulu izmantojot cenu noteikšanu;
10. ir pārliecināts, ka pamatnoteikumi par pasažieru tiesībām visos transporta veidos būtu jāiekļauj pasažieru tiesību hartā, un tāpēc sagaida, ka līdz 2013. gada beigām tiks iesniegts atbilstošs priekšlikums, ņemot vērā attiecīgo transporta veidu īpatnības un iegūto pieredzi;
11. prasa izstrādāt pētniecības un izstrādes programmu, kura būtu paredzēta tieši mobilitātei un atbalstīt to finansiāli ar mērķi:
 - saglabāt Eiropu kā ražošanas un pētniecības vietu attiecībā uz dažādiem transporta veidiem,
 - visiem transporta veidiem radīt inteligēntas, sadarbspējīgas un savienotas sistēmas transporta vadībā, tādējādi atbalstot *SESAR*, *Galileo*, *ERTMS*, *RIS*, *SafeSeaNet*, *LRIT* un *IVS* programmas un paredzot atbilstošu finansējumu;
12. uzskata, ka būtu jāīsteno birokrātisku šķēršļu samazināšana attiecībā uz visiem transporta veidiem, un tādēļ prasa veikt pārvadājumu dokumentu intensīvāku saskaņošanu, tostarp kravu autopārvadājumos, un līdz 2013. gadam iesniegt priekšlikumu par kravas pavaddokumentu vienādošanu;
13. uzsver, ka ir nepieciešams uzlabot un standartizēt kontroles ierīces, piemēram, ātruma radarus un transportlīdzeklī iebūvētās ierīces, kā arī saziņas sistēmas un iekārtas, un prasa līdz 2013. gadam iesniegt priekšlikumu par šo ierīču sadarbspējas savstarpēju atzīšanu;
14. uzsver, ka kravas vienību un transportlīdzekļu gabarītu tieša standartizēšana un uzlabošana nodrošinās vairākveidu pārvadājumu optimizēšanu;
15. prasa, lai attiecībā uz ceļu satiksmi:
 - līdz 2014. gadam tiktu atkārtoti pārbaudīti tiesību akti, kas reglamentē transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu un atpūtas laikposmu, un to īstenošana attiecībā uz pasažieru un kravu pārvadājumiem,
 - salīdzinājumā ar 2010. gadu par 40 % tiktu palielināts kravas automobiļu stāvvietu skaits Eiropas ceļu tīklā (*TERN*) visās dalībvalstīs,

- Komisija atbalstītu dalībvalstu iniciatīvas, kas, izmantojot nodokļu atvieglojumus, atbalsta droša un videi nekaitīga autoparka izveidošanu,
- nostiprinātu transporta nozarē nodarbināto personu pamatapmācību, turpmāku apmācību un piekļuvi profesijai, lai saskaņotu darba apstākļus un atalgojumu;

16. prasa attiecībā uz kuģu satiksmi:

- iesniegt priekšlikumu par tā dēvēto „zilo zonu”,
- arī turpmāk atbalstīt *NAIADES* programmu un pēc tās pabeigšanas 2013. gadā novērtēt tās rezultātā gūtos panākumus un vajadzības gadījumā apsvērt tās turpināšanu,
- sagatavot priekšlikumu līdz 2020. gadam salīdzinājumā ar 2010. gadu par 20 % palielināt vairākveida transporta savienojumu (platformu) skaitu iekšējo ūdensceļu transporta nozarē, iekšējās ostās un dzelzceļa transportā un nodrošināt atbilstošu finansiālu atbalstu,
- vismaz 10% no TEN-T līdzekļiem paredzēt iekšējo ūdensceļu projektiem,
- jūras satiksmes starptautiskā rakstura dēļ, līdz 2012. gadam panākt pamatapmācības pielīdzināšanu starptautiskiem standartiem kuģu satiksmē un līdz 2013. gada beigām iesniegt priekšlikumu par ostas strādnieku apmācības pamatnosacījumu savstarpēju atzīšanu,
- Komisijai līdz 2014. gadam iesniegt priekšlikumu par ostu pakalpojumu regulējumu;

17. prasa attiecībā uz gaisa satiksmi:

- līdz 2015. gadam sagatavot priekšlikumu par vienotas Eiropas gaisa telpas izveidošanu, turpinot funkcionālo gaisa telpas bloku izmantošanas samazināšanu, vienlaicīgi aicinot dalībvalstis paātrināt vienotās Eiropas gaisa telpas īstenošanu,
- sagatavojot turpmākos priekšlikumus tirgus atvēršanai, saglabāt pakalpojumu un koordinācijas kvalitāti, ņemot vērā starptautiskus nosacījumus,
- dalībvalstīm arī saistībā ar starptautiskiem nolīgumiem līdz 2012. gadam īstenot Eiropas mēroga tirdzniecību ar emisiju kvotu sertifikātiem;

18. prasa attiecībā uz dzelzceļa satiksmi:

- Komisijai, atverot tirgu, ņemt vērā dalībvalstu saistības vietējā sabiedriskajā transportā un pastāvošo pakalpojumu piedāvājumu ar mērķi panākt pašreizējā pakalpojumu piedāvājuma uzlabošanu,
- līdz 2015. gadam saskaņot noteikumus par transportlīdzekļu reģistrāciju, lai ritošā sastāva sertificēšana neilgtu vairāk par 2 mēnešiem, un tālab atbilstoši pielāgot Eiropas Dzelzceļa aģentūras kompetences un tās rīcībā esošos līdzekļus,
- efektīvāka dzelzceļa nodrošināšanas nolūkos padarīt neatkarīgāks un stiprināt

regulējošas iestādes Komisijai līdz 2014. gadam iesniegt priekšlikumu par Eiropas regulatora izveidošanu;

19. prasa, lai Komisija ik gadu izvērtētu baltās grāmatas mērķus, situāciju attiecībā uz veiktajiem pasākumiem un rezultātus un sniegtu Parlamentam ziņojumu par šiem jautājumiem;

20. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei un Komisijai.

PASKAIDROJUMS

Transportam ES pilsoņu dzīvē ir tik ārkārtīgi liela nozīme tāpēc, ka tas nosaka mobilitāti. ES pilsoņi izmanto Eiropas transporta telpu, jo ar tās palīdzību tiek atvieglota pārvietošanās jebkurā dzīves situācijā, tādējādi gūstot labumu no Eiropas Savienībā nodrošinātajām brīvībām gan profesionālajā jomā, gan privātajā dzīvē. Vidēji 13,2 % no privāto mājsaimniecību izdevumiem tiek maksāti par transporta nozares produktiem un pakalpojumiem. Turklāt pasažieru un preču pārvadājumu nozare nodrošina ES pilsoņiem darba vietas un sekmē Eiropas iekšējā tirgus pilnīgu izveidošanu, jo, vērtēšanā par pamatu ņemot iekšzemes kopproduktu, šajā nozarē tiek radīti 5 % no ES labklājības un tiek nodarbināti vairāk nekā 10 miljoni ES pilsoņu.

Transportam ir liela nozīme pilsētās un reģionos, jo ar tā starpniecību pilsētas un reģioni tiek savstarpēji savienoti un tas veicina arī ES kā pētniecības un jauninājumu telpas nostiprināšanos, un tālab ir ES un tās reģionu attīstības būtisks elements, tieši ietekmējot sociālo kohēziju reģionos. Tādējādi Eiropas turpmākās transporta politikas mērķis par vienotas Eiropas transporta telpas izveidošanu ir tieši saistīts ar reģionālo, vides, ekonomikas, sociālo un nodarbinātības politiku. Pamatojoties uz šo saikni, transporta nozare var dot ievērojamu ieguldījumu stratēģijas „Eiropa 2020” īstenošanā.

Referents ir pārsteigts par to, ka daudzās dalībvalstīs transporta politikas pievienotā vērtība tiek nepietiekami novērtēta, un šis ieguldījums tiek mazināts, nepareizi vai ar novēlošanos īstenojot direktīvas. Turklāt referents ir izbrīnīts par to, ka ekonomikas un finanšu krīzes apstākļos netiek izmantots vairāk ieguldījumu iniciatīvu, lai paātrinātu *TEN-T* attīstību, jo runa ir par noturīgu infrastruktūru, kas sekmētu nodarbinātību un atdzīvinātu ekonomiku.

1. Vienotu un konkrētu mērķu noteikšana laika posmam līdz 2020. gadam

Šīs 2011. gada baltās grāmatas mērķim vajadzēja būt konsekventu un efektīvu mērķu noteikšanai, turklāt mācoties no pagātnē pieļautajām kļūdām. Pagātne ir parādījusi, ka transporta nozarē daļēji gan ir radīti labāki darba apstākļi un ka tika paātrināta tirgus atvēršana, piemēram, ceļu satiksmē, tomēr daudzi 2001. gada baltajā grāmatā noteiktie mērķi ir palikuši neīstenoti. Lai paliek neatbildēts jautājums par to, vai tas saistīts ar dalībvalstu nevēlēšanos noteikt vērienīgus mērķus, vai ar nepietiekamu īstenošanu vai kontroli, vai arī ar citiem iemesliem. Svarīgi ir izvairīties no šādas situācijas turpmāk. To vispirms var panākt tādējādi, ka nevis patvaļīgi tiek noteikti jauni mērķi, bet gan tiek pārbaudīti vecie, un vai nu šie agrāk noteiktie mērķi tiek saglabāti, vai arī no tiem atsakās, un tiek noteikti jauni mērķi. Cita starpā ir divi mērķi, kurus noteikti vajadzētu saglabāt, proti, bojā gājušo un smagi cietušo ceļu satiksmes negadījumos skaita samazināšana par 50 % un visu transporta veidu ārējo izmaksu internalizēšana. Turklāt tagad šie mērķi jāpārbauda regulāri un ne tikai saistībā ar termiņa vidusposma pārskatu.

Turklāt ir svarīgi noteikt termiņu, līdz kuram šie mērķi ir jāīsteno, lai pārbaudītu progresu šo mērķu īstenošanā. No jauna izstrādātajā baltajā grāmatā mērķi galvenokārt attiecas uz laikposmu līdz 2050. gadam vai arī līdz 2030. gadam. Referents gan iestājas par šiem ilgtermiņa mērķiem, tomēr uzsver, ka nevar paredzēt, kā šajā periodā attīstīsies jauninājumi un tehnika, kā arī valstu ekonomiskais stāvoklis, kā arī kādi jauni uzdevumi būs jārisina transporta politikā līdz 2050. gadam. Šo iemeslu dēļ referents ierosina konkrētus un ar citām

politikas jomām saskaņotus mērķus līdz 2020. gadam, kuri attiecas uz visiem transporta veidiem, un prasa ik gadu pārbaudīt šos mērķus.

2. ES standarti vienotai Eiropas iekšējai transporta telpai

Lai pabeigtu iekšējā tirgus izveidošanu transporta jomā, būtu jāparedz konkrēti pamatnosacījumi. Tādējādi tiktu uzsākta pašreizējo problēmu risināšana un īstenoti centieni saskaņot noteikumus, kas attiecas uz transportu. Turklāt tādējādi tiek likvidēti ar robežām saistīti faktori, kuri daļēji ir viegli novēršami.

a) Drošība

Drošība ir viens no svarīgākajiem Eiropas transporta politikas stūrakmeņiem, un drošības noteikumu ievērošana ir svarīgs pamatpriekšnosacījums, lai izveidotu vienotu Eiropas transporta telpu.

Ceļu satiksmē īpaši jāuzsver pilnīga negadījumu novēršana kā ilgtermiņa mērķis, bet līdz 2020. gadam būtu par 50 % jāpanāk satiksmes negadījumos bojā gājušo un smagi cietušo skaita samazināšanās. Ziņojumā par Eiropas ceļu satiksmes drošību laikposmā no 2011. gada līdz 2020. gadam noteiktie pasākumi Komisijai būtu jāapsver un jāiekļauj tās izstrādājamās priekšlikumos.

Tomēr drošības standartiem jāattiecas ne tikai uz ceļu satiksmi, bet arī uz visiem citiem transporta veidiem, kuri jo īpaši gaisa un kuģu satiksmē šo satiksmes veidu starptautiskā rakstura dēļ būtu jāsaņā ar pasaules mēroga noteikumiem. Turklāt būtu jāparedz skaidri priekšnoteikumi drošības normu finansēšanai.

Ir absolūti nepieciešamas drošas pasažieru pārvadājumu un preču piegāžu ķēdes. Jācenšas panākt tāda situācija, ka drošības kontroles tiek veiktas tikai vienā pieturvietā, padarot iespējamu pasažieru un preču vienreizēju drošības kontroli arī starptautiskajā satiksmē. Šajā sakarībā referents uzsver, ka godīgas informācijas sniegšanai ir ārkārtīgi liela nozīme. Jo īpaši attiecībā uz drošības pasākumu tehnisko informāciju Komisijai cieši jāsadarbojas ar Parlamentu un jāpanāk, ka sniegtā informācija ir korekta un ka pasākumu īstenošana ir saskaņota ar dalībvalstīm, lai noteiktu patiešām īstenojamus mērķus, kurus var izpildīt paredzētajos termiņos.

b) Enerģētika un vide

Eiropas transporta politikas pašreizējie uzdevumi cita starpā attiecas arī uz vides un enerģētikas problēmām. Šajā sakarībā būtu jānosaka Eiropas standarti, kuri paātrinātu vienotas Eiropas transporta telpas izveidošanu.

Transporta dekarbonizācija joprojām ir nozīmīgs politisks mērķis. Šajā nolūkā jānosaka skaidri mērķi attiecībā uz visiem transporta tirgus dalībniekiem, kā arī jāparedz atbilstoši stimuli, lai attiecībā uz visiem transporta veidiem censtos panākt to noturīgumu. Satiksmes līdzekļu noturīguma novērtēšanai būtu jānotiek, balstoties uz objektīviem kritērijiem, kas aptvertu ne tikai izmantošanu, bet visu ietekmes novērtējumu, sākot no rašanās, ņemot vērā nepieciešamo infrastruktūru, līdz pat atkritumu apsaimniekošanai.

Transporta pakalpojumu noturīgumu, proti, izplūdes gāzu apjoma un sastrēgumu

samazināšanu varētu nodrošināt ar ārējo izmaksu internalizāciju. Tomēr to varētu īstenot tikai tad, ja ārējo izmaksu internalizācija attiecas uz visiem transporta veidiem, bet ienākumi plūst atpakaļ mobilitātes un transporta, proti, infrastruktūras noturīguma nodrošināšanai. Noteikumi par Eirovinjetī, kas paredz to, ka 15 % no ienākumiem lielākā mērā jāpiesaista konkrētam mērķim, un noteikums par Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (*ETS*) gaisa satiksmē jau ir vēlamie pasākumi. Tomēr tie vēl nav pietiekami vērienīgi, jo, piemēram, „Infrastruktūras lietošanas maksas direktīva” pat nav saistoša.

Tā kā transports ir atkarīgs no naftas ieguves, alternatīvajiem un atjaunojamiem enerģijas avotiem būtu jāiegūst arvien lielāka nozīme. Tomēr šajā sakarībā ir jānorāda, ka Eiropas Parlamentam vajadzētu būt objektīvam attiecībā uz visām tehnoloģijām. Turklāt visu veidu alternatīvajiem enerģijas avotiem ir savas īpatnības, un līdz ar to tiem ir gan noteiktas priekšrocības, gan trūkumi. Vai transportlīdzekļi darbojas vai var darboties ar elektrību, ūdeņradi, biodegvielu, sintētisko degvielu, sašķidrināto gāzi vai biogāzi, ir lielā mērā atkarīgs no transporta veida un no attiecīgās dalībvalsts. Referents uzskata, ka tikai dažādu enerģijas avotu izmantošana var nodrošināt reālus un noturīgus risinājumus. Taču jau mūsdienās būtu pastiprināti jāņem vērā atzīti risinājumi enerģijas taupīšanai visos transporta veidos, piemēram, braukšanas stils, kuru veicinātu attiecīga pamatapmācība un turpmāka apmācība, steidzama funkcionālo gaisa telpas bloku izveidošana, ielidošanas un izlidošanas iespējas vai mobilitātes plāni, kas ļauj cita starpā intensīvāk izmantot autobusus un tramvajus. Enerģijas ietaupīšana jau tagad var sniegt vēra ņemamus rezultātus.

Apsverot alternatīvu enerģijas veidu izmantošanu, nevajadzētu aizmirst par alternatīvu infrastruktūru radīšanu. Tālab ir īpaši svarīgi radīt stimulus atbilstošas infrastruktūras attīstībai. Arī visnoturīgākie risinājumi netiks realizēti, ja no parasta patērētāja viedokļa tiem būs pārmērīgi augstas cenas un nebūs pieejama vajadzīgā infrastruktūra. Šajā sakarībā ļoti svarīga ir dažādās politikas jomās noteikto mērķu saskaņošana. Tā, lai varētu nodrošināt harmonizēšanu, mērķuzdevumiem enerģētikas un vides jomā jāskatās ar Eiropas transporta politikas vadlīnijām un otrādi.

c) Darba un sociālie apstākļi

Svarīgs priekšnoteikums, lai nodrošinātu labi funkcionējošu Eiropas iekšējo transporta tirgu ir arī to darba apstākļu un sociālo nosacījumu saskaņošana, kuros strādā transporta nozarē nodarbinātās personas.

Pamatapmācības, turpmākas apmācības un piekļuves profesijai, kā arī darba apstākļu saskaņošana visos transporta veidos ilgtermiņā nodrošinās arī atalgojuma izlīdzināšanos un tādējādi novērsīs sociālo dempingu un konkurences izkropļojumus. Izšķiroša loma šeit ir arī pamatapmācības un turpmākas apmācības savstarpējai atzīšanai Kuģu satiksmē turklāt būtu jāņem vērā arī saskaņošana starptautiskā mērogā.

Komisijas priekšlikumos īpaša uzmanība būtu jāpievērš gan darba tiesību, gan sociālo normu harmonizēšanai, gan pakalpojumu kvalitātei neatkarīgi no tā, vai šajos priekšlikumos runa ir par ostu pakalpojumu liberalizēšanu, lidostu pakalpojumiem vai jebkura cita veida tirgus atvēršanu.

Attiecība uz ceļu satiksmi šajā sakarībā būtu atkārtoti jāpārbauda noteikumi par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmu un atpūtas laikposmu, vienlaicīgi nodrošinot stingras,

bet konkrētiem apstākļiem atbilstošas kontroles veikšanu. Kravas automobiļu stāvvietas jāpadara drošākas un visā Eiropā jāpalielina to skaits, lai profesionālajiem transportlīdzekļu vadītājiem vispār būtu iespējams ievērot noteikumus par atpūtas laikposmu. Pastiprināti jāsaskaņo direktīvas īstenošana dalībvalstīs, kontroļu skaits un sodu noteikšana.

Visos transporta veidos pamatapmācības kvalitāte jāvērtē kā pamats drošības garantēšanai gan attiecībā uz nodarbinātajiem, gan satiksmes dalībniekiem.

d) Administratīvā vienkāršošana

Galvenokārt tieši uz dalībvalstu robežām transporta tirgus dalībnieki sastopas ar problēmām, kuras tomēr daļēji ir viegli novēršamas. Šie tā dēvētie ar robežām saistītie faktori vērojami tieši pierobežas reģionos. Parasti starp valstīm ir noslēgti nolīgumi, lai risinātu konkrētas problēmas, tomēr arī šajā jomā ir vajadzīgs Eiropas līmeņa regulējums. Piemēram, attiecībā uz dzelzceļa transportlīdzekļiem visā ES spēkā ir 6000 dažādu noteikumu, un atļaujas piešķiršana procedūra reizēm var ilgt vairākus gadus. Šādu daļēji protekcionisma iemeslu dēļ paredzētu noteikumu samazināšana mazinātu šķēršļus Eiropas dzelzceļa uzņēmumiem sniegt pakalpojumus kādā citā valstī. Ar šādu situāciju nevar samierināties. Tādēļ referents ierosina saskaņot noteikumus par dzelzceļa transportlīdzekļu reģistrēšanu un atļaujas izsniegšanas procedūru saīsināt līdz diviem mēnešiem. Lai patiešām panāktu šo ar robežām saistītu faktoru darbību, Eiropas Dzelzceļa aģentūrai jānosaka atbilstoša kompetence.

Arī kontrolierīces visā Eiropā vajadzētu vienādot. Nedrīkst pieļaut situāciju, ka policists, kas pilda dienesta pienākumus pierobežā nedrīkst izmantot kaimiņvalsts kontrolierīces, jo tās viņa valstī nav pārbaudītas. Tādēļ arī šajā jomā nepieciešama stāvokļa novērtēšana un Komisijas priekšlikums vienādības panākšanai.

Transportu efektīvāku padarītu arī pārvadājumu dokumentu saskaņošana visos transporta veidos. Tieši „e-kravu” risinājums ievērojami samazinātu administratīvo slogu un paātrinātu satiksmi.

e) Globāls faktors

Šie nosacījumu īstenošanā attiecībā uz drošību, vides aizsardzību, enerģētiku un tehnoloģiju ES būtu jāuzņemas vadošā loma globālā mērogā. Tas tomēr būs iespējams tikai tadā gadījumā, ja starp 27 dalībvalstīm tiks panākta vienošanās par standartu noteikšanas saskaņošanu un ja pēc tam šie standarti tiks veiksmīgi īstenoti. Tikai tad, ja Eiropa būs vienota, tā varēs aizstāvēt savus mērķus. Tomēr pašreiz tas vēl ir problemātiski, un to apliecina turpmāk minētie piemēri. No vienas puses, *ETS*, kas ir jāievieš 2012. gadā, piemērs rada, cik liela ir pretestība valstu līmenī. No otras puses, arī ļoti lēni progresējošā *ERTMS* izmantošana apliecina dalībvalstu atturīgo attieksmi. Turklāt gaisa satiksmes nolīgums ar ASV, kurā tikai daļēji varēja noregulēt tiesību aktu saskaņošanu, savstarpējo atzīšanu un tehnisko atbalstu, ir labs piemērs uzdevumiem, kas ES vēl jāveic starptautiskā līmenī.

3. Komodalitātes efektivitāte kā turpmākās transporta politikas pamatideja

Eiropas transporta telpa sastapsies ar nopietnām veiktspējas problēmām preču un pasažieru pārvadājumos. Paredzams, ka līdz 2030. gadam preču pārvadājumi salīdzinājumā ar 2005. gadu pieaugs par apaļiem 40 %, bet pasažieru satiksme — par 34 %. Tas skaidri parāda, ka steidzami nepieciešami risinājumi Eiropas līmenī. Šie risinājumi ir atrodamī efektīvas

komodalitātes koncepcijā. Referents uzskata, ka transporta veidiem veikspējas problēmu dēļ nebūtu savstarpēji jākonkurē, bet gan citam citu jāpapildina, izmantojot efektīvu komodalitāti. Efektīvās komodalitātes koncepcijā vienādā mērā ņemti vērā ekonomikas, vides, sociālie un drošības aspekti, un tajā novērtēta dažādo transporta veidu efektivitāte, ievērojot to sākotnējās situācijas, ģeogrāfiskos apstākļus, kā arī transporta un mobilitātes attīstību attiecīgajos reģionos. To vajadzētu padarīt par turpmākās transporta politikas pamatideju un nemēģināt turpināt īstenot Komisijas ierosinātās 300 km robežvērtības attiecībā uz visu Eiropas transporta telpu. Komisija ir paredzējusi, ka 30 % no tādiem kravu autopārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jāpārceļ uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļa vai kuģu transportu. Nevajadzētu pie tā stingri pieturēties, tomēr noteikta kilometru robeža varētu kalpot par orientieri, ciktāl dalībvalstis un reģioni šo ierobežojumu nosaka atbilstoši pašreizējām un turpmākajām iespējām.

Turklāt komodalitāte tiek uzlabota arī tad, ja tiek pielāgotas kravas vienības, un apjomi neiet zudumā, veicot pāreju no viena transporta veida uz citu. Tādēļ nepieciešama kravas vienību saskaņošana un atbilstoša transportlīdzekļu gabarītu pielāgošana.

4. TEN-T un finansējums

TEN-T ir liela nozīme Eiropas transporta politikā, un tādēļ būtu jāvairo šīs politikas efektivitāte un jāuzlabo tās īstenojamība. Tas notiek, ierobežojot projektu skaitu un palielinot finansējumu. Pārskatāms galvenais tīkls ar drošu finansējumu, kas jāvērtē, balstoties uz noturīgas attīstības kritērijiem Eiropas un arī reģionālajā līmenī, paātrinās to posmu attīstību, kuros vērojams ļoti lēns progress (īpaši pierobežas reģionos). Referents prasa, lai pēc prioritāro projektu noteikšanas to prioritāte tiek saglabāta tikai tādā gadījumā, ja dalībvalstis pieņem saistošus lēmumus, ar kuriem skaidri tiek paātrināta projektu pabeigšana. Tikai tādējādi var panākt, ka tiek pilnībā pabeigta galvenā tīkla veidošana, cik vien ātri iespējams, un netiek saglabāti projekti, kurus ir visai nelielas cerības pabeigt.

Bieži projekti netiek attīstīti, jo tiem nav paredzēts pietiekams finansējums. Tālab referents prasa, lai dalībvalstis līdz 2015. gadam iesniegtu atbilstošu finansēšanas koncepciju, kurā būtu paredzēta 25 apzināto vājo vietu novēršana.

Turklāt prioritāšu noteikšana cieši jāsaista ar nosacījumu par reģionālo struktūrlīdzekļu izmantošanu un valstīm jānosaka pienākums nodrošināt šo projektu finansēšanu arī pēc ES daudzgadu programmu termiņa beigām;

Referents uzskata arī, ka Komisijai, no vienas puses, būtu jāparedz šo projektu tieša finansēšana vismaz 30 % apmērā no kopējā ieguldījuma, bet, no otras puses, tai būtu jāatbalsta alternatīvi finansēšanas modeļi un instrumenti, proti, projektu obligācijas. Tas varētu emitēt, vienojoties ar Eiropas finanšu iestādēm. Labs piemērs tam ir *Marguerite* fonds. Alternatīvs finansēšanas instruments varētu izrietēt no ārējo izmaksu internalizēšanas, ja tādējādi iegūtie ieņēmumi tiktu pastiprināti izmantoti TEN-T projektu finansēšanai. Tas vienlaicīgi radītu arī stimulu publiskā un privāta sektora partnerību veidošanai. Droša naudas plūsma radītu arī plānošanas drošību un līdz ar to privātiem uzņēmumiem padarītu ieguldījumus TEN-T projektos ievērojami pievilcīgākus.

5. Pilsētu mobilitāte

Pilsētās nepieciešams steidzami rīkoties, jo pieaug iedzīvotāju skaits blīvi apdzīvotās teritorijās, un tas izraisīs arī satiksmes intensitātes palielināšanos, trokšņa un gaisa piesārņojuma palielināšanos.

Lai risinātu šīs problēmas, pilsētu administrācijām būtu jāizstrādā noturīgas mobilitātes plāni, turklāt to finansiālajam atbalstam vajadzētu būt atkarīgam no plānu iesniegšanas. Protams, pilsētu administrācijām pašām saskaņā ar subsidiaritātes principu jālemj par to, kādus projektus tās savā pilsētā plāno, tomēr šiem projektiem jāatbilst Eiropas transporta politikas standartiem, tas nozīmē, tajos jāparedz efektīvas dažādu veidu pasažieru un preču loģistikas ķēdes, kas ne tikai samazinātu satiksmes intensitāti pilsētās, bet arī ierobežotu kaitējumu videi. Tādēļ šajos mobilitātes plānos pastiprināti jāparedz infrastruktūra gājējiem un riteņbraucējiem un sabiedriskā transporta lietotāju skaita divkāršošana. Īpaši autobusu un tramvaju satiksme var ievērojami padarīt efektīvāku komodalitāti pilsētu, priekšpilsētu un reģionālajā satiksmē, ja tiek atbilstoši pielāgota vai nodrošināta infrastruktūra.

Turklāt pienācīga uzmanība jāpievērš atsevišķu pilsētu un reģionu mobilitātes plānu saskaņotībai, tā lai šie plāni attiecībā uz kaimiņpilsētām un reģioniem būtu savstarpēji saskaņoti pat tad, ja tie atrodas dažādās valstīs.

Pilsētās un to apkārtnē ir nepieciešama droša un pievilcīga transporta sistēma, uz kuru var paļauties, turklāt transporta veidi cits citam jāpieskaņo un jāpadara iespējami braucieni ar dažādiem transporta veidiem. Diezgan būtiska nozīme ir biļešu cenai, e-biļešu pieejamībai, kuras iespējams rezervēt tiešsaistē, kā arī pasažieru tiesībām, jo tas viss ietekmē transporta veida izvēli.

6. Pētniecība un jauninājumi

Pētniecība un jauninājumi transporta nozarē ir īpaši nozīmīgi, jo tādējādi izstrādātas transporta sistēmas ne tikai samazina kaitējumu videi un palielina drošību, bet arī var nodrošināt nepārtrauktu satiksmes plūsmu. Turklāt tie atbalsta ES kā ražošanas un pētniecības vietu.

Tādēļ referents prasa paredzēt pētniecības un izstrādes programmu, kas īpaši orientēta uz mobilitāti un atbalstīt to finansiāli, lai visiem transporta veidiem radītu inteligentas, sadarbspējīgas un savienotas sistēmas transporta vadībā, tādējādi atbalstot *SESAR*, *Galileo*, *ERTMS*, *RIS*, *SafeSeaNet*, *LRIT* un *IVS* programmas.