



KOPĒJĀ TRANSPORTA POLITIKA: VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Transporta politika ir viena no ES kopējās politikas jomām jau vairāk nekā 30 gadus. Līdzās transporta tirgu atvēršanai konkurencei un Eiropas transporta tīklu veidošanai par arvien svarīgāku uzdevumu kļūst ilgtspējīgas mobilitātes nodrošināšana, jo īpaši saistībā ar transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju pastāvīgo pieaugumu, kas var apdraudēt Eiropas Savienības mērķus klimata jomā.

JURIDISKAIS PAMATS UN MĒRĶI

Juridiskais pamats ir LESD 4. panta 2. punkta g) apakšpunkts un VI sadaļa. Dalībvalstis jau [Romas līgumā](#) uzsvēra kopējas transporta politikas nozīmi, paredzot tai atsevišķu līguma sadaļu. Tādā veidā transports kļuva par vienu no pirmajām Kopienas kopējās politikas jomām. Sākotnēji prioritāra bija kopēja transporta tirgus izveide, pakalpojumu sniegšanas brīvības nodrošināšana un transporta tirgus atvēršana. Šis mērķis daudzējādā ziņā ir sasniegts, jo pat dzelzceļa tirgi pakāpeniski tiek atvērti konkurencei. Atverot transporta tirgus, vienlaikus ir jārada vienlīdzīgi konkurences apstākļi gan viena transporta veida ietvaros, gan starp dažādiem transporta veidiem. Tādēļ saskaņošana ir kļuvusi arvien svarīgāka un tagad attiecas uz dalībvalstu tiesu aktiem, kā normatīvo un administratīvo noteikumu saskaņošana, tostarp attiecībā uz tehnoloģiju, sociālo un nodokļu jomu, kurā tiek sniegti transporta pakalpojumi. Kravu un pasažieru pārvadājumu apjomi ir palielinājušies tāpēc, ka ir pabeigta Eiropas iekšējā tirgus izveide, likvidētas iekšējās robežas, samazinātas transporta izmaksas, pateicoties transporta tirgu atvēršanai un liberalizācijai, kā arī ir notikušas izmaiņas preču ražošanas un pārvaldības sistēmās. Tomēr no saimnieciskā viedokļa veiksmīgajam un dinamiskajam transporta sektoram ir aizvien vairāk nākas saskarties ar nozīmīgām sociālām un ekoloģiskām problēmām. Līdz ar to arvien lielāku nozīmi ir ieguvis ilgtspējīgas mobilitātes pamatprincips.

Neraugoties uz visiem centieniem, Eiropas transporta politika joprojām saskaras ar daudzām ilgtspējas problēmām. Transporta nozare veido aptuveni ceturto daļu no kopējām cilvēka darbību radītajām siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijām ES. Turklāt ES transports ir vienīgā nozare, kurā SEG emisijas kopš 1990. gada ir pieaugušas. Tāpēc 2011. gada Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" ([COM\(2011\)0144](#)) ir ieteikts samazināt transporta emisijas (tostarp starptautiskā jūras transporta emisijas) par 20 % laikposmā no 2008. līdz 2030. gadam un vismaz par 60 % laikposmā no 1990. līdz 2050. gadam. Ir arī paredzēts samazināt starptautiskā jūras transporta emisijas par



40 % laikposmā no 2005. līdz 2050. gadam. 2011. gada Baltajā grāmatā aicina panākt, lai līdz 2050. gadam aviācijā izmantojamā degviela 40 % apjomā būtu ilgtspējīga ar zemu oglekļa saturu, un atbalstīts tradicionālās degvielas automobiļu lietošanas pilsētas transportā samazinājums par 50 % līdz 2030. gadam un pat šādu automobiļu lietošanas pilnīga pārtraukšana līdz 2050. gadam.

Tomēr šie mērķi ir ļoti nepietiekami salīdzinājumā ar tiem, kas tika noteikti Parīzes konferencē par klimata pārmaiņām (zināma arī kā *COP 21*) 2015. gada decembrī, proti, samazināt siltumnīcas efekta gāzu emisijas vismaz par 40 % laikposmā no 2021. līdz 2030. gadam. Pat ja tie tiktu panākti, tas nozīmētu, ka 2030. gadā transporta emisijas (izņemot starptautisko ūdensceļu transportu) joprojām būtu par 4,5 % augstākas salīdzinājumā ar 1990. gada līmeņiem, savukārt emisijas no starptautiskā ūdensceļu transporta 2050. gadā būtu tikai par 9,5 % zemākas salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Reāla situācijas novērtēšana būs tikpat svarīga kā godkārtīgais mērķis ar kopējās transporta politikas palīdzību risināt ekonomiskās un vides problēmas nolūkā sekmēt emisiju krasa samazinājuma panākšanu. Praktiski tas nozīmē, ka tādēļ transportā būtu jāpatērē mazāk enerģijas no videi draudzīgākiem avotiem, labāk jāizmanto modernās infrastruktūras un jāsamazina transporta negatīvā ietekme uz vidi.

VISPĀRĒJAS POLITIKAS PAMATNOSTĀDNES

Tikai prasība, ko Parlaments sakarā ar bezdarbību cēla pret Padomi, pavēra ceļu uz kopējiem transporta jomas tiesību aktiem. Eiropas Kopienu Tiesa (EKT) 1985. gada 22. maija spriedumā [lietā 13/83](#) mudināja Padomi sākt darboties, tādējādi reāli aizsākot kopējo transporta politiku.

Komisija 1992. gada 2. decembrī pieņēma Balto grāmatu par kopējās transporta politikas attīstību nākotnē ([COM\(1992\)0494](#)). Šajā dokumentā tā pievērsās tādām tēmām kā transporta tirgu atvēršana, Eiropas transporta tīkla attīstība, drošības pastiprināšana un sociālās jomas saskaņošana. Vienlaikus tā iezīmēja nozīmīgu pavērsienu uz integrētu un intermodālu pieeju, kam pamatā būtu ilgtspējīgas mobilitātes pamatprincips. Pēc tam 1998. gada 22. jūlija Baltajā grāmatā "Taisnīga samaksa par infrastruktūras izmantošanu: pakāpeniska pieeja, lai Eiropas Savienībā ieviestu kopēju sistēmu infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšanai" ([COM\(1998\)0466](#)) ir vērsta uzmanība uz milzīgajām atšķirībām, kādas ir dalībvalstīs saistībā ar infrastruktūras lietošanas maksas noteikšanu, kā rezultātā ir radīti dažādi konkurences kropļojumi viena transporta veida ietvaros un starp dažādiem transporta veidiem.

ĪSTENOŠANA

Otrajā Baltajā grāmatā "Eiropas Transporta politika 2010. gadam – laiks izlemt" ([COM\(2001\)0370](#)) Komisija 2001. gada septembrī analizēja Eiropas transporta politikas problēmas un uzdevumus, īpaši saistībā ar gaidāmo ES paplašināšanos austrumu virzienā. Komisija prognozēja būtisku transporta intensitātes palielināšanos, kas būtu saistīta ar arvien lielākām pārslodzēm un sastrēgumiem, īpaši autotransportā un gaisa satiksmē, kā arī ar lielākiem riskiem cilvēku veselībai un videi. Komisija ierosināja 60 pasākumu kopumu. Ar tiem bija paredzēts gan nepieļaut, ka ekonomikas



izaugsme izraisa turpmāku satiksmes intensitātes pieaugumu, gan vēršties pret dažādu transporta veidu nelīdzsvarotu attīstību. Šīs Baltās grāmatas mērķis bija arī dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un tuvsatiksmes kuģošanas īpatsvara stabilizēšana 1998. gada līmenī. Tādēļ bija paredzēti pasākumi, ar kuriem piešķirt jaunu impulsu dzelzceļa transportam, veicināt jūras un iekšzemes ūdensceļu transportu, kā arī sekmēt visu transporta veidu savstarpēja savienojuma izveidi. Turklāt tika likts uzsvars uz Eiropas transporta tīkla pamatnostādņu (sk. faktu lapu par *TEN-T*, [3.5.1.](#)) pārskatīšanu, lai tās pielāgotu paplašinātas Savienības apstākļiem un vēl vairāk nekā līdz šim veicinātu trūkumu novēršanu pārrobežu transportā. 2001. gada Baltajā grāmatā arī tika likts uzsvars uz transporta sistēmu lietotāju tiesībām un pienākumiem, paredzēta rīcības programma ceļu satiksmes drošības palielināšanai un uzlabotas lietotāju tiesības un izmaksu pārredzamība, tuvinot infrastruktūras tarifu noteikšanas principus.

Savienība vēl ir sākusi vērienīgus tehnoloģiskus projektus, piemēram, Eiropas satelītnavigācijas sistēmu *Galileo*, Eiropas Dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēmu (*ERTMS*) un Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecības (*SESAR*) programmu gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūras uzlabošanai.

2006. gada jūnijā Komisija iesniedza 2001. gada Baltās grāmatas “Eiropas dinamisma saglabāšana – ilgtspējīga mobilitāte mūsu kontinentā” vidusposma pārskatu ([COM\(2006\)0314](#)). Komisija faktiski atzina, ka 2001. gadā plānotie pasākumi nav bijuši pietiekami, lai sasniegtu izvirzītos mērķus, līdz ar to tika ieviesti jauni instrumenti. Tie ir:

- a. rīcības plāni attiecībā uz kravu pārvadājumu loģistiku, inteligento transporta sistēmu ieviešanu Eiropā un mobilitāti pilsētās;
- b. *Naiades* un *Naiades II*, integrēta Eiropas rīcības programma iekšējo ūdensceļu transportam;
- c. stratēģiskie mērķi un rekomendācijas ES jūras transporta politikai līdz 2018. gadam.

Komisija 2008. gada jūlijā iesniedza ekoloģiski tīrāka transporta dokumentu kopumu, kura galvenais elements bija transporta ārējo izmaksu internalizācijas stratēģija. Šis dokumentu kopums ietver trīs paziņojumus un priekšlikumu pārskatīt [Direktīvu 1999/62/EK](#), kas ir zināma arī kā “Eirovinjetes” direktīva (sk. faktu lapu par tematu “Autotransports: tiesību aktu saskaņošana” [3.4.3.](#)).

Iznākums debatēm par transporta nākotni ilgtermiņā (nākamajos 20–40 gados), kuras tika sāktas 2001. gada Baltajā grāmatā, tika izklāstīts Komisijas paziņojumā “Ilgtspējīga nākotne transportam – ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu” ([COM\(2009\)0279](#)).

Komisija 2011. gada 28. martā publicēja Balto grāmatu par transporta nākotni līdz 2050. gadam “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” ([COM\(2011\)0144](#)). Komisija ir aprakstījusi iepriekšējās un jaunās transporta nozares problēmas un izklāstījusi veidus, kā šīs problēmas risināt. Komisija 2011. gada Baltajā grāmatā iekļauto 10 mērķu vidū paredzēja izveidot patiesi vienotu Eiropas transporta telpu, likvidējot visus atlikušos šķēršļus starp transporta veidiem un valstu sistēmām, atvieglojot integrācijas procesu



un veicinot daudz nacionālu un multimodālu operatoru parādīšanos. Lai izvairītos no spriedzes un izkropļojumiem, tika paredzēta plašāka saskaņotība un labāka sociālās, drošības, drošuma un vides jomas noteikumu izpilde, kā arī pakalpojumu minimālo standartu un lietotāju tiesību ievērošana. Komisija 2016. gada 1. jūlijā darba dokumenta formā iesniedza ziņojumu ([SWD\(2016\)0226](#)) par panākumiem 2011. gada Baltajā grāmatā izklāstītās desmit gadu programmas īstenošanā; II pielikumā ir ietverts detalizēts kopsavilkums par darbībām, kas veiktas līdz tam brīdim.

Komisija 2016. gadā publicēja paziņojumu "Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija" ([COM\(2016\)0501](#)), kurā tā ierosināja pasākumus, lai paātrinātu Eiropas transporta dekarbonizāciju. Stratēģijas galvenais uzdevums ir sasniegt bezemisiju mērķi, kas noteikti 2011. gada Baltajā grāmatā par transporta nākotni, lai pienācīgi veicinātu COP 21 Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanu.

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Eiropas Parlaments aktīvi atbalsta transporta tirgu liberalizāciju un ilgtspējīgas mobilitātes modeli, bet tajā pašā laikā ir arī vienmēr uzsvēris, ka transporta tirgu liberalizācija jāīsteno vienlaikus ar visaptverošu sociālo, tehnisko un nodokļu noteikumu, kā arī drošības standartu saskaņošanu.

Eiropas Parlaments 2003. gada 12. februārī pieņēma [rezolūciju](#) par Komisijas 2001. gada Balto grāmatu "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt" ([COM\(2001\)0370](#)). Tajā Parlaments uzsvēra, ka Eiropas transporta politikas pamatā un tās normai vajadzētu būt ilgtspējīgai attīstībai. Tas uzstāja, ka nepieciešams izveidot kopēju un integrētu transporta sistēmu. Tas būtu jādara, neapdraudot autotransporta konkurētspēju un balstoties uz taisnīgu infrastruktūras un ārējo izmaksu attiecināšanu uz visiem transporta veidiem. Parlaments nāca klajā ar virkni ierosinājumu attiecībā uz katru atsevišķo transporta veidu, satiksmes drošību, TEN-T ieviešanas grafiku un finansēšanu, labāku koordināciju ar citām ES politikas jomām un citiem ar transportu saistītiem jautājumiem.

Komisija 2007. gada 25. septembrī publicēja Zaļo grāmatu "Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru" ([COM\(2007\)0551](#)), kuru papildināja, Parlamentam 2008. gada 9. jūlijā pieņemot [rezolūciju](#) ar tādu pašu nosaukumu. Turklāt Parlaments 2009. gada 23. aprīlī pieņēma vēl vienu [rezolūciju](#) "Rīcības plāns mobilitātei pilsētās". Parlaments cita starpā ir aicinājis izstrādāt integrētu pilsētu mobilitātes Eiropas pieeju, kuru kā vispārēju atsauces sistēmu var izmantot Eiropas, valsts, reģionālā un vietējā līmeņa ieinteresētās personas. Neilgi pēc tam Komisija atbildēja uz šo aicinājumu, nākot klajā ar paziņojumu ar tādu pašu nosaukumu "Rīcības plāns mobilitātei pilsētās" ([COM\(2009\)0490](#)), kas publicēts 2009. gada 30. septembrī.

Pēc vēl viena Komisijas paziņojuma "Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās" ([COM\(2013\)0913](#)), kas publicēts 2013. gada 17. decembrī, Parlaments 2015. gada 2. decembrī pieņēma [rezolūciju](#) "Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās". Šajā rezolūcijā dalībvalstis un pilsētas tiek mudinātas izstrādāt ilgtspējīgus pilsētu mobilitātes plānus, kuros priekšroka tiktu dota zema emisijas līmeņa transporta veidiem, transportlīdzekļiem, ko darbina ar alternatīvām degvielām, un inteligentām transporta sistēmām. Komisija un dalībvalstis tika mudinātas apmainīties



ar tādiem labākās prakses piemēriem telpiskās plānošanas un telpas izmantošanas jomā, kuri ir svarīgi ilgtspējīga mobilitātes tīkla izveidošanai, kā arī uzsākt sabiedrības izpratnes veicināšanas kampaņas, lai sekmētu ilgtspējīgu mobilitāti. Pilsētas arī tika mudinātas iesaistīties Eiropas inovācijas partnerībā progresīvām pilsētām un pašvaldībām.

Pēc tam, kad Komisija publicēja paziņojumu ([COM\(2009\)0279](#)) "Ilgtspējīga nākotne transportam – ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu", Parlaments 2010. gada 6. jūlijā pieņēma [rezolūciju](#) "Ilgtspējīga nākotne transportam". Šis dokuments apsteidza 2011. gada Balto grāmatu, un Parlaments ar to arī atbildēja uz Komisijas paziņojumu, izvirzot daudzveidīgu prasību sarakstu, kas aptver visu ES transporta politiku.

Pēc 2011. gada Baltās grāmatas publicēšanas Parlaments pieņēma divas rezolūcijas. Pirmā bija 2011. gada 15. decembra [rezolūcija](#) ar nosaukumu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu". Šajā rezolūcijā Parlaments novērtēja galvenos 2011. gada Baltajā grāmatā izklāstītos mērķus un daļēji apstiprināja gūtos panākumus tās īstenošanā. Attiecībā uz vienotas transporta telpas izveidi līdz 2020. gadam rezolūcijā ir norādīts, ka transporta potenciāls netiek pietiekami izmantots vairākās nozarēs, un uzsvērts, ka svarīga ir sistēma, kura vērsta uz savstarpējo savienojamību un savietojamību. Parlaments apstiprināja desmit mērķus attiecībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu transporta sistēmu, kā arī 2030. gada un 2050. gada mērķiem, kas izklāstīti Baltajā grāmatā.

Parlaments 2015. gada 9. septembrī pieņēma otru [rezolūciju](#) par 2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošanu – novērtējums un virzība uz ilgtspējīgu mobilitāti. Saistībā ar vidusposma pārskatu Komisija 2016. gada 1. jūlijā publicēja darba dokumentu ([SWD\(2016\)0226](#)) "2011. gada Baltās grāmatas par transportu īstenošana – piecus gadus pēc tās publicēšanas: sasniegumi un problēmas". Parlaments aicināja Komisiju attiecībā uz sākotnēji noteiktajiem mērķiem saglabāt vismaz tādu pašu vērienu. Turklāt Parlaments uzsvēra, ka ir daudz darāmā darbības un finanšu jomā, lai sasniegtu šos mērķus. Tas mudināja Komisiju iesniegt priekšlikumus papildu likumdošanas pasākumiem un visaptverošai transporta dekarbonizāciju veicinošai stratēģijai, lai sasniegtu mērķi (līdz 2050. gadam samazināt transporta SEG par vismaz 60 %). Parlaments ir izstrādājis vairākus ieteikumus, kuru mērķis ir panākt visu transporta veidu integrāciju, lai izveidotu efektīvāku, ilgtspējīgāku, konkurētspējīgāku, lietotājiem pieejamāku un praktiskāku transporta sistēmu. Galvenokārt uzmanība pievērsta tādiem jautājumiem kā pārvadājumu novirzīšana uz citiem transporta veidiem un komodalitāte, moderna infrastruktūra un pārdomāta finansēšana, mobilitāte pilsētās, prasība transporta politikas centrā likt tā lietotāju intereses un transporta pasaules mēroga dimensija. Parlamenta Struktūrpolitikas un kohēzijas politikas departaments nesēn publicēja pētījumu par [Eiropas virzību uz transporta nozares modālo pārveidi](#).

Turklāt 2017. gada decembrī pieņemtajā rezolūcijā par Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģiju Parlaments uzsvēra, ka transporta nozarei ir jāsniedz lielāks ieguldījums klimata mērķu sasniegšanā. Šajā sakarībā tas cita starpā uzsvēra šādus aspektus:



- ieguldījumu nepieciešamību multimodalitātē un sabiedriskajā transportā,
- nepieciešamību ar cenām skaidrāk parādīt visos transporta veidos, kā tiek īstenoti principi “piesārņotājs maksā” un “lietotājs maksā”,
- digitalizācijas nozīmi ilgtspējīgā mobilitātē.

Parlaments arī aicināja izstrādāt vērienīgāku pieeju attiecībā uz atjaunojamiem energoresursiem transporta nozarē, nekā ierosināts Atjaunojamo energoresursu direktīvas pārstrādātajā redakcijā, un radīt stimulus ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ieviešanai transporta veidiem, kuriem pašlaik nav alternatīvu šķidrām degvielām. Pēc Komisijas paziņojuma “Virzība uz alternatīvo degvielu visplašāko izmantošanu – rīcības plāns par alternatīvo degvielu infrastruktūru” ([COM\(2017\)0652](#)) Parlaments 2018. gada oktobrī pieņēma [rezolūciju](#), kurā Komisija tiek aicināta pārskatīt Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un koncentrēties uz tās pienācīgu īstenošanu.

Parlaments arī atzinīgi novērtēja Komisijas paziņojumu “Ceļā uz automatizētu pārvietošanos” ([COM\(2018\)0283](#)), bet 2019. gada 15. janvāra [rezolūcijā](#) uzsvēra, ka Eiropas ekonomikā iesaistītajiem ir jāapvieno spēki, lai uzņemtos vadošo lomu globālajā autonomajā transportā [2018/2089\(INI\)](#).

Esteban Coito / BENJAMIN KLAUS WILHELM BLASER
02/2020

