



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 22.6.2006
KOM(2006) 314 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio
apžvalga

{SEC(2006) 768 }

TURINYS

1.	Naujas Europos transporto politikos kontekstas	3
1.1.	Transporto politikos tikslai	3
1.2.	Besikeičiantis kontekstas	4
1.3.	Europos transporto politika 2001-2006 m.	6
2.	Padėtis transporto sektoriuje	7
2.1.	Transporto sektoriaus plėtra	7
2.2.	Transporto poveikis	8
3.	Judumas vidaus rinkoje – atviri keliai europiečams	9
3.1.	Sausumos transportas	9
3.2.	Oro transportas	10
3.3.	Vandens transportas	11
4.	Tvarus Judumas piliečiui – patikimas ir saugus transportas	12
4.1.	Užimtumas ir darbo sąlygos	12
4.2.	Keleivių teisės	13
4.3.	Sauga	13
4.4.	Saugumas	14
4.5.	Miesto transportas	14
5.	transportas ir Energetika	15
6.	Infrastruktūros optimizavimas	16
6.1.	Du iššūkiai: spūsčių mažinimas ir prieinamumo didinimas	16
6.2.	Visų finansavimo šaltinių telkimas	17
6.3.	Racionalus apmokestinimas	18
7.	Pažangusis judumas	18
7.1.	Transporto logistika	19
7.2.	Pažangiosios transporto sistemos	19
8.	Pasaulinė dimensija	20
9.	Išvada: atnaujinta darbotvarkė	21
	I PRIEDAS	23
	II PRIEDAS	26

1. NAUJAS EUROPOS TRANSPORTO POLITIKOS KONTEKSTAS

1.1. Transporto politikos tikslai

Europos Sąjungos tvaraus transporto politikos tikslas – sukurti ekonominius, socialinius ir aplinkosaugos poreikius atitinkančias transporto sistemas. Veiksmingos transporto sistemos Europai būtinos, siekiant užtikrinti jos gerovę, nes tokios sistemos daro poveikį ekonomikos augimui, socialinei ir aplinkos raidai. Transporto sektorius sukuria apie 7 % Europos BVP ir jame dirba apie 5 % visų ES dirbančiųjų. Jis pats savaime yra svarbus ūkio sektorius, o be to labai prisideda prie Europos ekonomikos veikimo. Prekių ir asmenų judumas yra esminė Europos pramonės ir paslaugų konkurencingumo sudedamoji dalis. Tai taip pat viena iš pagrindinių piliečių teisių.

Pradžią buvo lėta, bet per pastaruosius 15 metų Europos Sąjungos transporto politika vystėsi sparčiai. ES transporto politikos tikslai pradėdant 1992 m. transporto baltąją knygą¹, paskui parengus 2001 m. baltąją knygą ir pateikiant šį komunikatą², išlieka tokie patys: prisidėti prie to, kad europiečiams būtų sukurtos turėtų operatyvios, veiksmingos transporto sistemos, kurios:

- *piliečiams ir įmonėms visoje Sąjungoje užtikrintų aukšto lygio judumą.* Galimybė naudotis priimtiniu ir labai kokybišku transportu smarkiai prisideda prie to, kad piliečiai, prekės ir paslaugos galėtų laisvai judėti, kad gerėtų socialinė ir ekonominė sanglauda ir kad būtų užtikrintas šio Europos sektoriaus konkurencingumas;
- *saugotų aplinką, užtikrintų energijos tiekimo saugumą, skatintų minimalių darbo sąlygų reikalavimų laikymąsi šiame sektoriuje ir apsaugotų keleivius bei piliečius.*
 - Aplinkai daromas poveikis tapo dar didesnis, o sveikatos ir ekologinės problemos, susijusios su oro tarša, vis dar neišspręstos³. Todėl reikia skatinti aukšto apsaugos lygio užtikrinimą ir aplinkos kokybės gerinimą.
 - Kadangi transportas yra vienas iš didžiausių energijos vartotojų, jis turi prisidėti prie energetinio saugumo užtikrinimo.
 - Socialinėje srityje Europos Sąjungos politika skatina darbo vietų kokybę ir šio sektoriaus Europos darbuotojų profesinės kvalifikacijos gerinimą.
 - ES politika Europos piliečius gina tiek kaip transporto paslaugų naudotojus ir teikėjus, tiek kaip vartotojus, tiek jų saugos, o pastaruosiu metu ir jų saugumo požiūriu.
- *būtų atviros naujovėms, kurios prisidėtų prie pirmųjų dviejų – judumo ir apsaugos – tikslų, didintų besivystančio transporto sektoriaus efektyvumą ir tvarumą.* ES politika siekiama sukurti ir rinkai pateikti į ateitį orientuotus

¹ COM (92) 494 galutinis, 1992 12 2: „Tolesnė bendrosios transporto politikos raida“.

² COM (2001) 370 galutinis, 2001 9 12: „Europos transporto politika iki 2010 m.: metas spręsti“.

³ COM (2005) 446 galutinis, 2005 9 21: „Teminės oro taršos strategija“.

novatoriškus sprendimus, kurie pasižymi energijos vartojimo efektyvumu arba skatina imtis stambių „brandžių“ pažangaus transporto projektų, kaip „Galileo“.

- *užtikrintų tarptautinį susisiekimą siekiant, kad į Sąjungos politika didintų judumą, apsaugą ir inovacijas*, dalyvaudama tarptautinių organizacijų veikloje. Sąjungos vaidmuo nustatant pasaulinius standartus ir kaip pasaulio lyderės transporto įrangos ir paslaugų srityje būtų dar labiau pripažįstamas.

Šie tikslai lemia, kad **Lisabonos darbotvarkėje** augimui ir užimtumui skatinti Sąjungos transporto politikai skiriama labai svarbi vieta. Kaip rodo šis komunikatas, jie taip pat yra ilgalaikio pobūdžio, derinant būtinus ekonominio augimo, socialinės gerovės ir aplinkos apsaugos poreikius visais politinių sprendimų atvejais⁴.

Vidaus rinkos sukūrimas jau palankiai paveikė kelių ir oro transporto sektorius, ir manoma, kad ši tendencija išliks ateityje geležinkelių ir vandens transporto sektoriuose. Dėl ES politikos padidėjęs efektyvumas ypač šioms dviems transporto rūšims sudarys geresnes galimybes tapti konkurencingesnėmis, labiausiai tolimojo susisiekimo atveju. Svarbu, kad naudojant įvairias plitikos priemones būtų pasiekta, kad judumas **nesukeltų** neigiamų pasekmių. Ateities politikos tikslas bus **optimaliai panaudoti** kiekvienos transporto rūšies potencialą, kad būtų įgyvendinti ekologiškų ir veiksmingų transporto sistemų uždaviniai. Reikia aktyviau ieškoti technologinių sprendimų, leisiančių pasiekti, kad transportas taptų ekologiškesnis, ypač šiltnamio efektą sukeliančių dujų problemos klausimu. Nemažai stambių infrastruktūros projektų prisidės prie neigiamo poveikio mažinimo konkrečiuose transporto koridoriuose. Derėtų, kai reikalinga, **pereiti** prie aplinką mažiau teršiančių transporto rūšių, ypač tolimojo susisiekimo, miesto zonų ir mažiausiai pralaidžių koridorių atveju. Be to, kiekviena transporto rūšis turi būti panaudojama optimaliai. Visos transporto rūšys turi tapti ekologiškesnės, patikimesnės ir veiksmingesnės energijos panaudojimo požiūriu. Galiausiai, **įvairiarūšis vežimas**, t.y. veiksmingas atskirų transporto rūšių ir jų kombinavimo panaudojimas, leis optimaliai ir tausiai naudoti turimus išteklius. Toks veikimo būdas atitinka 2006 m. birželio 16 d. Europos Vadovų Tarybos išvadas ir naujos tvarios plėtros strategijos, ypač transporto skyriuje pateiktas, nuostatas.

1.2. Besikeičiantis kontekstas

Nors, laikui bėgant, tikslai išlieka tie patys, bendras ES transporto politikos kontekstas pasikeitė:

- **Po plėtros** Europos Sąjunga tapo žemyno masto teritorija. Pailgėjus pagrindinėms europinio tinklo magistralėms, atsirado daugiau koridorių, ypač tinkamų geležinkelio ir vandens transportui. Dabar Europa kaip niekada anksčiau yra įtakinga laivybos sektoriaus veikėja: Baltijos jūra dabar yra apsupta ES valstybių narių ir į ją įtekančios didžiosios upės, įskaitant Reino-Dunojaus ašį, atveria susisiekimą su jūrų laivybos zonomis. 25 narių Sąjunga, kurios narių skaičius netrukus padidės iki 27, tampa dar įvairesnė. Nors šiuo metu tankiai apgyvendintuose pramoniniuose „centro vakaruose“ didžiausią rūpestį kelia tarša, teritorijų planavimas ir spūstys, kitoms valstybėms narėms vis dar aktualiausia

⁴ Žr. 2005 m. gruodžio 13 d. Komisijos komunikatą COM (2005) 658 galutinis „Tvaraus vystymosi strategijos peržiūra. Veiksmų programa“.

transporto prieinamumo problema. Dėl šios įvairovės tam tikrose politikos srityse gali prireikti rasti diferencijuotų sprendimų ir sprendimus priimti vietos, regiono bei valstybės mastu, kartu užtikrinant transporto vidaus rinkos veikimą Europos mastu.

- Pasikeitė pats transporto **sektorius**. Europoje, ypač oro ir jūrų transporto sektoriuose, vyksta konsolidacija. Vidaus rinka paskatino konkurencingo tarptautinio krovinių vežimo keliais atsiradimą ir taip pat tolydžio didino vežimą geležinkeliais. Be to, per pastaruosius penkerius metus išryškėjo, kad globalizacija paskatino didelių pasaulinio masto logistikos įmonių steigimąsi. Europos transporto politika turės daug daugiau dėmesio skirti mišraus transporto sektoriaus įmonių tarptautiniam konkurencingumui stiprinti ir siūlyti integruotus, kelias transporto rūšis apimančius sprendimus, numatant, kaip spręsti mažo pralaidumo ir silpnųjų logistikos sistemos grandžių problemas. Tuo pačiu metu vidaus rinka turi ir toliau užtikrinti palankias verslo sąlygas mažosioms ir vidutinėms bei naujoms įmonėms.
- Transporto sektoriaus sparčiai įsisavina aukštasias technologijas, dėl to tolesnei jo raidai lemiamą įtaką turi moksliniai tyrimai ir **inovacijos**. Pasitelkus padidintą Europos septintosios mokslinių tyrimų ir plėtros pagrindų programos (2007–2013 m.) mokslinių tyrimų biudžetą, technologinės inovacijos transporte tiesiogiai prisideda prie Europos konkurencingumo didinimo, aplinkosaugos ir socialinių darbotvarkių vykdymo. Europos transporto technologijų centrai parengė strategines mokslinių tyrimų darbotvarkes, kuriose numatyta sausumos ir oro transporto ekologizavimo veikla, skrydžių valdymo modernizavimas, Europos transporto koridorių pralaidumo didinimas, miesto judumas, mišrusis transportas ir sąveika, sauga ir saugumas bei konkurencingos pramonės pagrindų sukūrimas. Daugiausia žadančiomis prioritetinėmis sritimis tampa pažangios transporto sistemos, kuriamos pasitelkiant ryšius, navigaciją ir automatizavimą, motorų, leidžiančių efektyviau panaudoti energiją, gamybos technologijas ir alternatyvių degalų skatinimą.
- Į transporto politiką turi būti integruoti **tarptautiniai** aplinkosaugos **įsipareigojimai**, įskaitant įsipareigojimus pagal Kioto protokolą. Išspręsti išmetamųjų CO₂ dujų problemą yra sunki užduotis, o oro kokybė, akustinė tarša ir teritorijų planavimas ir toliau reikalauja nuolatinio dėmesio, nors per pastarąjį dešimtmetį pasiekta didelės pažangos mažinant išmetamą kenksmingų teršalų kiekį.
- Transporto politika turi prisidėti prie Europos energetikos politikos tikslų įgyvendinimo, kaip nustatyta 2006 m. kovo mėn. Europos Vadovų Tarybos išvadose, ypač dėl patikimo energijos tiekimo ir aplinkos. Transporto sektorius suvartoja apie 30 % visos ES **suvartojamos energijos**. Kadangi 98 % transporto veiklos priklauso nuo naftos, didelės naftos kainos daro įtaką šiam sektoriui ir skatina gerinti energijos vartojimo efektyvumą, įvairinti tiekimo sprendimus ir politikos kryptis, kad būtų paveikta paklausa. Novatoriškos technologijos prisideda prie tokių pokyčių .
- **Tarptautinis kontekstas** pasikeitė ir daugeliu kitų aspektų. Nesiliaujanti terorizmo grėsmė irgi turėjo įtakos transportui ir net didesnės negu kokiam nors

kitam sektoriui. Ekonomikos globalizacija paveikė prekybos srautus ir padidino tarptautinio augančios ekonomikos šalių transporto paslaugų paklausą. Veikdamos kartu, ES ir jos valstybės narės turi geriausias galimybes pakreipti padėti taip kad ji geriau atspindėtų mūsų ekonominius, socialinius ir aplinkosauginius interesus. ES transporto išorės politika yra diferencijuojama pagal šalis, regionus ir transporto rūšis. Politika šalių kandidačių ir net Europos kaimyninių šalių partnerių atžvilgiu dabar labiausiai nukreipta į laipsnišką vidaus transporto rinkos ribos pasistūmėjimą tų šalių link.

- Be to, keičiasi Europos **valdymo būdai**. Pagrindiniai vidaus rinką reglamentuojantys teisės aktai jau priimti. Dabar daug kas priklausys nuo realaus jų įgyvendinimo. Prireikus, inicijuojamos pažeidimo procedūros dėl teisės aktų netaikymo. Tuo pat metu vidaus rinkos stebėjimo patirtis ir konsultavimasis su įvairiais suinteresuotais subjektais padeda Komisijai skatinti keitimąsi geriausia praktika, patirtimi ir užtikrinti geresnį reguliavimą, įskaitant, kai įmanoma, supaprastinimą. Teisinis reglamentavimas turi neatsilikti nuo inovacijų. Buvo įsteigtos Europos Sąjungos agentūros, susijusios su keturiomis transporto politikos sritimis: šios antrojo Europos administracijos lygmens įstaigos teikia specializuotą techninę pagalbą, jos padės įgyvendinti *acquis*.

1.3. Europos transporto politika 2001-2006 m.

Pagrindinės problemos, kurios buvo iškeltos 2001 m. baltojoje knygoje, buvo netolygus atskirų transporto rūšių vystymasis, spūstys pagrindiniuose keliuose ir miestuose bei oro erdvėje bei transporto daromas poveikis aplinkai. Minėtame dokumente buvo pateikti pasiūlymai atskirų transporto rūšių pasiskirstymui suvienodinti, buvo pabrėžta būtinybė padidinti europinio tinklo (TEN) pralaidumą ir sumažinti nelaimingų kelių eismo įvykių skaičių; jame taip pat buvo rekomenduojama vykdyti realaus infrastruktūrų naudojimo apmokestinimo politiką ir stiprinti Bendrijos vaidmenį tarptautinėse organizacijose. Reikia paminėti, kad baltojoje knygoje buvo remiamasi hipoteze, kad ekonomikos augimas bus didelis, kurio realiai sulaukta nebuvo.

Nuo 2001 m. buvo priimta svarbių teisės aktų, šiuo metu jie įgyvendinami: krovinių vežimo geležinkeliu rinkos atvėrimas konkurencijai; socialių sąlygų gerinimas kelių transporto sektoriuje; 30-ies prioritetinių TEN projektų nustatymas; bendro Europos dangaus sukūrimas; oro transporto keleivių teisų konsolidavimas; nauja direktyva dėl kelių mokesčio, kuria įvedamas tarifų nustatymas pagal nuvažiuotą atstumą, ir iš kurio gautos lėšos kai kuriais atvejais gali būti panaudotos infrastruktūrai finansuoti; mišriojo transporto skatinimas, pasitelkiant Marco Polo programą; jūrų saugumą reglamentuojančių teisės aktų stiprinimas. Europos Sąjunga įrodė esanti pajėgi parengti pramoninių inovacijų programas, kaip Galileo, ERTMS ir SESAR. Didžioji dalis baltojoje knygoje aprašytų priemonių buvo pasiūlytos ir priimtose.

Su išsamium tų priemonių aprašymu ir planuojamu jų įgyvendinimo poveikio įvertinimu galima susipažinti internete.

Praėjusiais metais vyko plataus masto **konsultavimasis**. Šis konsultavimasis išryškino nepaprastą transporto svarbą ekonomikos augimui ir būtinybę koreguoti politikos įgyvendinimo priemones. Šis komunikatas „Te nenustos Europos pažanga – užtikrinime tvarų Europos judumą“ parengtas, atsižvelgiant į 1992 m. priimtas naujas ES transporto politikos

iniciatyvas ir 2001 m. baltojoje knygoje nustatytus tikslus, kurių dauguma jau pasiekti⁵, ir siekiant atsakyti daugelį klausimų ir pastabų, kurios buvo pateiktos konsultacijų metu.

Nuo 2001 m. sukaupia patirtis, taip pat papildomi tyrimai ir prognozės rodo, kad vien tik 2001 m. Komisijos numatytų priemonių nepakaks toliau įgyvendinti pagrindinių ES politikos tikslų, ypač kad būtų sustabdytas neigiamas transporto sektoriaus plėtros poveikis aplinkai ir kiti to padariniai, kartu lengvinant judumą kaip esmingiausią transporto politikos siekį. Išsiplėtusioje Europos Sąjungai globalizacijos užduotims ir besikeičiančios pasaulio iššūkiams spręsti **reikia įvairesnio ir labai lankstaus transporto politikos priemonių rinkinio**. Tai gali būti europinių reglamentų priėmimas ir vienodas taikymas ar diferencijuoti sprendimai geografiniu pagrindu: specialios paskirties teisės aktai arba geresnis bendradarbiavimas, pasitelkiant ekonomines priemones, neprivalomojo pobūdžio priemones ir technologiją. Laikydamosi Komisijai būdingos politikos teisinio reglamentavimo tobulinimo klausimais, Komisija, rengdama konkrečius pasiūlymus kiekvienoje konkrečioje srityje, konsultuosis su piliečiais bei kitomis suinteresuotomis šalimis ir remsis ekonominio, aplinkosauginio ir socialinio poveikio analize. Joje pateikiami atskirų galimų variantų, kurie siekiant vykdyti siūlomus veiksmus buvo įvertinti, paaiškinimai.

2. PADĖTIS TRANSPORTO SEKTORIUJE

2.1. Transporto sektoriaus plėtra

1995–2004 metų laikotarpiu krovinių vežimo apimčių ES **didėjimas** po 2,8 % kasmet buvo artimas ekonomikos augimui, kurio vidurkis buvo 2,3 %. Keleivių vežimas augo lėtesniu tempu, po 1,9 %⁶. Iš viso 1995–2004 m. krovinių vežimas padidėjo 28 %, o keleivių vežimas – 18 %. Vežimas keliais padidėjo atitinkamai 35 % ir 17 %. Beveik tiek pat padidėjo vežimas jūra artimais maršrutais. Krovinių vežimas geležinkeliais tose valstybėse narėse, kurios anksčiau atvėrė geležinkelių rinką, padidėjo labiau negu kitose valstybėse. 1995–2004 m. laikotarpiu krovinių vežimas geležinkeliais iš viso padidėjo 6 %. Gerokai padidėjo ir keleivių vežimas geležinkeliais (nors ne taip sparčiai kaip vežimas kitų rūšių transportu), o ketvirtadalis to padidėjimo yra priskiriamas greitiesiems traukiniams. ES keleivių vidaus vežimas oro transportu per tą patį laikotarpį, nepaisant sumažėjimo po rugsėjo 11-osios išpuolių, padidėjo daugiau kaip 50 %, iš dalies dėl dar praeito amžiaus devinto dešimtmečio antroje pusėje pradėto liberalizavimo padarinių. Kai kuriose valstybėse narėse per pastarąjį dešimtmetį smarkiai padidėjo vežimas vidaus vandenimis (Belgijoje 50 %, Prancūzijoje 30 %).

Didžiausia vežimų dalis ES viduje vyksta keliais, jais vežama 44 % krovinių ir 85 % keleivių. Paklausos veiksniai, tokie kaip sunkių nepakuotų krovinių vežimo apimčių sumažėjimas ir didėjanti „nuo durų iki durų“ ir nustatyto laiku atliekamų paslaugų reikšmė, neabejotinai prisidėjo prie didelio tvaraus vežimo keliais augimo. Geležinkeliams atitinkamai tenka 10 % krovinių ir 6 % keleivių. Iš pagrindinių struktūrinių tendencijų yra paminėtina ta, kad nuo 2001 m. santykinai nustojo mažėti krovinių vežimas geležinkeliais, o nemažoje dalyje valstybių narių jis pradeda didėti. Kita ryški tendencija yra pastovus ir tvarus oro ir vandens transporto dinamiškumas. Oro transportas vyrauja keleivių tolimojo susisiekimo rinkoje; pigių skrydžių bendrovėms dabar tenka 25 % visų ES vidaus reguliaraus oro

⁵ Žr. prie poveikio įvertinimo pridėtą lentelę, kurioje pateikiamas tų priemonių sąrašas ir nurodoma jų įgyvendinimo būklė.

⁶ Pateikiami 25 valstybių narių ES duomenys.

susisiekimo apimčių, tai paskatino regioninių oro uostų augimą. Jūrų transportui tenka 39 % vidaus krovinių vežimo, jūra vežama beveik 90 % išorės prekybos krovinių apimtys. Ketvirtadalis pasaulio registruotų laivų plaukioja su Europos valstybių narių vėliavomis, o 40 % visų laivų savininkų yra europiečiai. Kadangi didesnių vandens kelių yra tik kai kuriose valstybėse narėse, vidaus vandens transportu vežama tik 3 % visų krovinių; šios transporto rūšies potencialas dar nėra išnaudotas visiškai.

2001 m. baltojoje knygoje buvo daroma prielaida, kad vidutinis ekonominis augimas kasmet bus 3 %, o faktiškai 2000–2005 m. laikotarpiu jis buvo 1,8 %. Planuojamas vidutinis metinis ekonomikos augimas 2000–2020 m. 2,1 % (52% per visą laikotarpį). Krovinių vežimo apimtys augimas turėtų būti artimas bendram ekonomikos augimui (apie 50 % per visą laikotarpį), o keleivių vežimo apimtys turėtų didėti lėčiau vidutiniškai apie 1,5% kasmet (apie 35 % per visą laikotarpį)⁷. Ateities modeliavimas⁸ patvirtina, kad ilginiui transporto rūšių pasiskirstymas nusistovės.

2.2. Transporto poveikis

Nors transportas labai prisideda prie ekonomikos augimo, jis taip pat kainuoja visuomenei. Jo poveikio aplinkai kaina vertinama 1,1 % BVP⁹. Pastangos siekti tenkinti didėjančias judumo reikmes ir siekiai laikytis griežtų aplinkosaugos reikalavimų vis dažniau atrodo vienas kitam prieštaraujantys. Pavyzdžiui, oro kokybės normų jau nesilaikoma daugelyje didmiesčių, o infrastruktūros plėtra turi būti numatoma deramai atsižvelgiant į aplinkos apsaugą ir planavimo apribojimus. Spūstys keliuose padidėjo, ir ES jos kainuoja apie 1 % BVP. Kelių transporto priemonių išmetamų kenksmingųjų medžiagų kiekis labai sumažėjo; katalizatorių, dalelyčių filtrų ir kitų technologijų įdiegimas transporto priemonėse NOX ir kietųjų dalelių išmetalus per pastaruosius 15 metų padėjo sumažinti maždaug 30–40 %, nepaisant didėjančių eismo apimčių. Tačiau teminė strategija¹⁰ oro taršos klausimais parodė, kad reikia toliau siekti rezultatų kelių transporto priemonių atveju, įvedant Euro 5 normas lengvosios transporto priemonėms (vėliau įveti Euro 6 normas, taip kaip kroviniams transporto priemonėms taikomos Euro VI normos). Modeliavimas rodo, kad ši tendencija išliks, nors, kita vertus, CO2 išmetimas ir triukšmas didės. Laivyba yra didelė oro teršėja. Nors oro bendrovės per pastarąjį dešimtmetį degalų vartojimą vienam keleivio kilometrui sumažino 1–2 %, gerokai sumažėjo orlaivių skleidžiamas triukšmas, bet bendras civilinės aviacijos poveikis aplinkai padidėjo dėl didelio eismo intensyvumo. Pavyzdžiui, oro transporto šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimas per pastarąjį dešimtmetį didėjo daugiau kaip 4 % per metus. Bendrai vidaus transportas išmeta 21 % šiltnamio efektą sukeliančių dujų; šių dujų kiekiai nuo 1990 m. padidėjo maždaug 23 %, ir trukdo įgyvendinti Kioto tikslinius rodiklius. Ateities modeliavimas¹¹ patvirtina, kad transporto rūšių persiskirstymas ilginiui nusistovės.

⁷ ASSESS tyrimu grindžiamos prognozės: „TEN ir kitų transporto politikos priemonių įnašo įpusėjus įgyvendinti Baltąją knygą apie Europos transporto politiką iki 2010 m. įvertinimas“ (2005) http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm

⁸ Šios prognozės yra paremtos nuolatinės politikos, grindžiamos 2001 m. baltąja knyga, scenarijumi (žr. nuorodą į ASSESS tyrimą). Daugiau duomenų pateikiama 2 priedo 3 ir 4 grafikuose.

⁹ Žr. UNITE projektas – Galutinė ataskaita. Aplinkosaugos sąnaudos apima su oro tarša, triukšmu ir globaliniu atšilimu susijusias sąnaudas. Sąskaitų ir ribinių sąnaudų transporto efektyvumui suvienodinimas. 5-toji pagrindų programa – Transporto moksliniai tyrimai ir technologijų plėtra. 5-oji pagrindų programa – MTTP transporto srityje. 2003 m. lapkričio mėn. www.its.leeds.ac.uk/UNITE

¹⁰ Žr. 2005 m. rugsėjo 21 d. Komisijos komunikatą dėl teminės strategijos oro taršos klausimais – COM(2005)446.

¹¹ Žr. ASSESS tyrimą. Daugiau informacijos taip pat žr. EEA (Europos aplinkos agentūros) informaciniame pranešime Nr. 3/2006 – TERM 2005 (Pranešimų apie transportą ir aplinką pranešimų mechanizmas).

Eismo sauga smarkiai pagerėjo. Nuo 2001 m. mirtinų kelių eismo nelaimių skaičius sumažėjo daugiau nei 17%, nors ne visose valstybėse narėse. Tačiau tai, kad 2005 m. keliuose žuvo 41 600 žmonių ir dar 1,7 mln. žmonių buvo sužeista, rodo, kad kelių transportas toliau lieka pati nesaugiausia transporto rūšis¹². Tokia padėtis yra nepatenkinama ir visi turi padidinti pastangas eismo saugumui pagerinti. Šioje srityje tikimasi, kad tolesnis 2001 m. baltosios knygos priemonių įgyvendinimas ir „eSafety“¹³ programa labai padės vidutinės trukmės laikotarpiu pasiekti užsibrėžto tikslo, kad žuvusiųjų skaičius sumažėtų perpus.

Pirmiau pateiktos numatomos tendencijos yra labai svarbios rengiant ir įvertinant transporto politiką, ypač atsižvelgiant į tų politikos krypčių ilgalaikiškumą ir su jomis susijusias investicijas, turinčias poveikio realiai padėčiai. Šiuose scenarijuose turi būti atsižvelgiama į šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir iškastinio kuro apribojimų ribas.

→ Veiksmai: siekiant parengti ir įvertinti ateities politikos kryptis, skatinti platų 20–40 metų apimančios transporto raidos scenarijų svarstymą, kad būtų parengtos bendros tvaraus transporto metodikos taikymui reikalingos priemonės.

3. JUDUMAS VIDAUS RINKOJE – ATVIRI KELIAI EUROPIEČAMS

ES vidaus rinka sukūrimas yra pagrindinė priemonė pasiekti, kas transporto sektorius būtų gyvybingas, skatintų ekonomikos augimą ir kurtų darbo vietas. Kaip parodė aviacijos sektorius ir kiti sektoriai, tokie kaip telekomunikacijų, vidaus rinka skatina naujovių diegimą ir investicijas, kad būtų teikiamos geresnės paslaugos mažesnėmis sąnaudomis. Tokios pačios sėkmės galima pasiekti visame transporto sektoriuje. Turi būti siekiama ne tik sukurti vidaus rinką teisine prasme, bet ir dirbti kartu su transporto naudotojais ir paslaugų teikėjais, siekiant, kad ji realiai veiktų. Tai reiškia, kad turi būti laikomasi bendrų taisyklių, o ten, kur reikia, remiantis stebėjimais ir patirtimi jas papildyti, koreguoti ar supaprastinti. Vidaus rinkos teisiniai pagrindai turi sudaryti sąlygas transporto rūšių integracijai, kad būtų galima optimizuoti transporto tinklo veikimą.

3.1. Sausumos transportas

Kelių transporto vidaus rinkos teisiniai pagrindai jau sukurti. Valstybių narių vežimas keliais vidaus rinkos yra iš esmės apsaugotas, o tarptautinis kelių transportas yra liberalizuotas. Kabotažas – vienos šalies viduje kitos šalies vežėjo atliekamas krovinių vežimas – sudaro 1,2 % vežimo keliais vidaus rinkų dalies; ne vėliau kaip 2009 m. užsiimti kabotažu bus leidžiama visoms naujosios valstybės narėms. Bendros taisyklės, reglamentuojančios profesinės kompetencijos lygį ir darbo sąlygas, padeda palaikyti aukštus saugos ir socialinės apsaugos reikalavimus. Mažų įmonių vyravimas ir dideli mokesčių dydžių valstybėse narėse skirtumai, veikiantys konkurenciją, yra svarbūs veiksniai, kurie turės įtakos tolesnei raidai. Komisija išnagrinės priemones pernelyg dideliems degalų apmokestinimo skirtumams sumažinti.

Krovinių **geležinkelių transportą** reglamentuojančių teisės aktų rengimas bus baigtas iki 2007 m. Trečiasis geležinkelių transporto teisės aktų paketas taip pat atvers galimybes tarptautiniam keleivių vežimui. Nacionalinės reguliavimo institucijos turės užtikrinti visišką

¹² Žr. Komisijos komunikatą COM (2006) 74 galutinis „Europos kelių eismo saugos veiksmų programa – Laikotarpio vidurio apžvalga“.

¹³ COM(2003) 542 galutinis: Informacijos ir komunikacijos technologijos vardan saugių ir pažangių automobilių; COM (2005) 431 galutinis: Ecall piliečiams

acquis įgyvendinimą. Tai sudarys sąlygas atnaujinti geležinkelių sektorių (toks atsinaujinimas jau yra pastebimas savo rinkas atvėrusiose valstybėse narėse) ir tai tendencijai plisti visoje ES vidaus rinkoje. Komisija naudosis geležinkelio rinkos priežiūros sistema RMMS (angl. *Rail Market Monitoring Scheme*), kuri padės parengti realaus geležinkelių rinkos visoje Europos Sąjungoje atvėrimo rezultatų suvestinę. ES reikia spręsti, kaip pašalinti likusias struktūrines geležinkelių sektoriaus konkurencingumo kliūtis, ypač technines kliūtis, tokias kaip nepakankamas sąveikumo lygis, riedmenų ir produktų abipusio pripažinimo nebuvimas, menkas infrastruktūros koordinavimas ir IT sistemų sujungimas ir vagono siuntų problema¹⁴. Be to, kadangi neseniai buvo priimta kelių mokesčių direktyva, Komisija išnagrinės, kaip geriau ir sumaniau nustatyti infrastruktūros naudotojų mokesčių tarifus, įskaičiuojant išorines sąnaudas, (žr. tolesnį 6.3 punktą). ES taip pat padės finansiškai paremdama prioritetinių projektų europiniuose tinkluose, kurių dauguma yra geležinkelių projektai, įskaitant ERTMS eismo valdymo sistemą, įgyvendinimą ir šiam sektoriui parengdama atitinkamas valstybės pagalbos gaires.

Daugelio šalių geležinkelių sektoriaus užimama rinkos dalis ir užimtumas jau stabilizavosi. Struktūros pertvarka ir prisiderinimas neišvengiamai privertė imtis daugelio sunkių socialinių sprendimų ir dėl to šiame sektoriuje sumažėjo užimtumas. Geležinkelių įmonės dabar jau gali atkurti ilgalaikį gyvybingumą imdamosi dar ir tarptautinės veiklos veiklą ir koncentruodami dėmesį į ekonomikos ir visuomenės reikmes. Geležinkelių sektorius parodė savo privalumus keleivių vežimo srityje, visų pirma greitojo didmiesčių susisiekimo maršrutuose. Plėtra atveria naujus tolimojo susisiekimo (daugiau kaip 500 km) geležinkelių maršrutus, kurie derinami su operatyviomis logistikos operacijomis gali konkuruoti su kelių transportu teikiant aplinkai nekenkiančias paslaugas „nuo durų iki durų“. Komisija išnagrinės programų krovinių vežimo geležinkeliais tinklui remti galimybes platesniame naujos krovinių transporto logistikos politikos (žr. tolesnį 7.1 punktą) kontekste. Kad panaudojant šias galimybes būtų pasiekta konkrečių rezultatų, krovinių vežimo paslaugos ir infrastruktūros valdymas turės būti pritaikyti kokybės, patikimumo, lankstumo ir klientą aptarnavimo požiūriu.

→ Veiksmai: išnagrinėti patirtį vidaus kelių rinkoje ir prireikus siūlyti tobulinti taisykles dėl patekimo į rinką ir teisės verstis atitinkama veikla; spręsti pernelyg didelių apmokestinimo akcizo mokesčių skirtumų problemą; padedant stiprioms valstybių narių nacionalinėms reguliavimo institucijoms, įgyvendinti geležinkelių transporto *acquis*; pasitelkus geležinkelių sektorių ir Europos geležinkelių agentūrą spartinti pastangas siekiant pašalinti tarptautinės geležinkelių veiklos technines ir dalykines kliūtis; išnagrinėti programos krovinių vežimo geležinkeliais tinklui remti galimybes platesniame transporto logistikos politikos kontekste; organizuoti geležinkelių rinkos priežiūrą, remiantis rezultatų suvestinėmis.

3.2. Oro transportas

Vidaus oro transportas jau tapo tikra pramonės šaka ir yra ekonomikos augimo variklis. Jo struktūros pertvarka ir integracija jau yra gerokai pažengusios, o rinka išaugo didinant maršrutų Europoje skaičių, atsiradus pigių skrydžių bendrovėms ir plėtojant regioninius oro uostus. Vidaus rinka atnešė daug naudos klientams. ES yra viena svarbiausių pasaulinės oro transporto įrangos ir aviacijos paslaugų rinkos dalyvių.

¹⁴ Žr. 2006 m. gegužės 3 d. Komisijos komunikatą COM(2006) 189 galutinis „Komisijos ataskaita Europos Parlamentui, Tarybai, Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl pirmojo geležinkelių transporto teisės aktų paketo įgyvendinimo“.

Tačiau sustoti negalima, nes reikia atremti nenutrūkstanto augimo ir pasaulinės konkurencijos iššūkius. Vidaus rinka turi būti plečiama, kad būtų galima pagerinti visų aviacijos sektoriaus segmentų, tokių kaip oro uostai ir oro navigacijos tarnybos, veiklos efektyvumą. Vidaus rinkos teikiama nauda turėtų pajauti ir išorės oro susisiekimą. Oro transportui reikia tvirtos antžeminės ir skrydžių infrastruktūros. Šiuo metu vykstantis „bendro dangaus“ kūrimas turėtų dar labiau padidinti ES oro transporto efektyvumą. Reikia pirmauti kuriant ateities skrydžių valdymo sistemų struktūrą. Taip pat reikia investicijų oro uostų pajėgumui didinti ir kartu nustatyti aiškesnes oro uostų mokesčių taisykles. Reikia imtis priemonių šalinti neigiamus padarinius aplinkai, susijusius su sparčiu eismo didėjimu ir tuo, kad orlaivių degalai yra neapmokestinami, kartu palaikant šio sektoriaus konkurencingumą ir atsižvelgiant į debatus ICAO kontekste. Tokių priemonių reikia ieškoti įvairiose veiklos srityse, pavyzdžiui, tobulinant ir optimizuojant skrydžių kontrolę, kuriant orlaivių ir variklių technologijas ir pan., diegiant naujoves, gerinant veiklą energijos vartojimo efektyvumo požiūriu ir (arba) naudojant papildomas ekonomines paskatas, kaip oro transporto aplinkai daromo poveikio įtraukimas į ES prekybos emisijų leidimais sistemą¹⁵.

→ Veiksmai: toliau stebėti su struktūros pertvarka ir integracija susijusios valstybės pagalbos ir konkurencijos aspektus; peržiūrėti vidaus rinkos veikimą ir prireikus siūlyti tinkamus pakeitimus; baigti rengti „bendro dangaus“ reguliavimo teisinę bazę ir modernizuoti skrydžių valdymą; parengti politikos priemonės oro transporto išmetamiesiems teršalams riboti.

3.3. Vandens transportas

Kadangi du trečdalius Europos pusiasalio išorės sienų yra jūrų sienos, ypač po plėtros, jis tapo tikru jūrų ekonominės veiklos regionu. Vandens transporto, ypač artimojo susisiekimu laivybos, apimtys per tuos metus augo taip pat smarkiai kaip kelių krovinių transporto apimtys ir aiškiai turi netgi didesnę augimo potencialą. Jei bus sumažintas teršalų išmetimas iš laivų, tai gali padėti mažinti spūstis ir ekologinį, kitoms transporto rūšims būdingą, spaudimą.

Kadangi Europa turi ilgas pakrantes ir daug uostų, tampa vis akivaizdžiau, kad jūrų laivybos sektorius gali būti vertinga alternatyva sausumos transportui, kaip rodo „jūros greitkelių“ koncepcija¹⁶. Konteinerių vežimas jūra gerokai prisidėjo prie ekonomikos augimo; jis turi didelį ateities potencialą logistikos operacijoms, naudojančioms jūros ir geležinkelių bei upių (arba) sinergiją.

Jūrų ir pakrančių transporto raidai yra iškilę du pagrindiniai iššūkiai. Pirma, iki šiol nėra vientisos vidaus laivybos rinkos: kelionės jūra iš vienos valstybės narės į kitą dėl tarptautinio reguliavimo yra laikomos išorinėmis. Tai neleidžia ES optimizuoti savo vidaus eismo reguliavimo ir supaprastinti vidaus prekybos. Tai taip pat neleidžia pakrančių laivybos visiškai integruoti į vidaus logistikos sistemas. Šiai problemai spręsti turėtų būti visiškai išnaudojamos tarptautinės teisės suteikiamos galimybės.

Antra, numatomas jūrų transporto augimas turės būti siejamas su ES uostų infrastruktūra. Būtina didinti investicijas į uostus ir atokesnes nuo pakrančių vietas, kad būtų galima gerinti ir plėsti paslaugas taip, kad uostai, užuot buvę potencialiai silpnomis krovinių perkėlimo į kitos transporto rūšies priemones grandimis, taptų augimo skatintojais. Uostų pajėgumo problema taip pat galėtų būti sprendžiama stiprinant bendradarbiavimą ir didinant Europos uostų

¹⁵ 2005 m. rugsėjo 27 d. Komisijos komunikatas: „Oro transporto poveikio klimato kaitai mažinimas“

¹⁶ Žr. 2004 m. liepos 2 d. Komisijos komunikatą COM (2004) 453 galutinis apie artimojo susisiekimu laivybą.

specializaciją. Be to, kad uostų politika būtų sėkminga, reikės derinti sveiką konkurenciją uostų viduje ir tarp jų, aiškias viešųjų lėšų naudojimo investicijoms taisykles ir skaidrias uosto paslaugų prieinamumo taisykles, aplinkosauginius apribojimus ir plėtros reikmes, konkurencingų paslaugų teikimą ir aukštesnės kvalifikacijos darbuotojų didinimą.

Komisija remsis debatų, kuriuos paskatino Žalioji knyga apie Europos Sąjungos ateities jūrų politiką¹⁷, rezultatais rengdama „bendrai Europos jūrų erdvei“ skirtą integruotą jūrų transporto strategiją. Šia politika bus siekiama pašalinti vidaus prekybos kliūtis, leisti ES nustatyti aukštus socialinius, aplinkosauginius, saugos ir saugumo standartus bei skatinti konkurencingą infrastruktūrą ir sektoriaus plėtrą atsižvelgiant į dabartinės pasaulinės aplinkybes, kuriomis vyksta laivyba. Komisija toliau dės pastangas griežtinti laivams taikomas teršalų išmetimo normas.

Nors apskritai **upių transportu** vežama tik 3 % krovinių, kai kuriuose koridoriuose juo pervežama daugiau nei 40 % krovinių. Papildomi pajėgumai tokiuose koridoriuose, kaip Dunojus, gali būti išnaudojami modernizuojant upių transportą ir integruojant jį į efektyvias mišraus transporto logistikos sistemas. NAIADES programa nustato veiksmų planą upių transportui skatinti¹⁸.

→ Veiksmai: remtis plačiu viešu konsultavimusi su suinteresuotomis šalimis, kad būtų parengta visa apimanti „bendrai Europos jūrų erdvei“ skirta strategija; parengti visa apimančią Europos uostų politiką; imtis priemonių vandens transporto išmetimo teršalų kiekiui mažinti; toliau skatinti artimojo susisiekimo jūrų laivybą ir jūros greitkelius, ypač atkreipiant dėmesį į jungtis su vidaus vandenų linijomis; įgyvendinti NAIADES veiksmų planą upių transportui skatinti.

4. TVARUS JUDUMAS PILIEČIUI – PATIKIMAS IR SAUGUS TRANSPORTAS

4.1. Užimtumas ir darbo sąlygos

Transporto sektorius sukuria daugiau kaip 10 milijonų darbo vietų su transportu susijusiuose ūkio sektoriuose (paslaugos, įranga, infrastruktūra), daugiausia kelių transporto sektoriuje, ir yra vienas didžiausių darbdavių. Transporto įmonių konkurencingumo palaikymas ir stiprinimas yra geriausia tvaraus didelio užimtumo garantija. Pasibaigus ilgai trukusiam struktūros pertvarkos laikotarpiui, užimtumo lygis dabar jau stabilizuojasi. Kai kuriuose sektoriuose, tokiuose kaip geležinkelių ir kelių transportas, ėmė trūkti kvalifikuotų darbuotojų; jūrų laivybos sektoriuje dėl ES darbuotojų trūkumo padaugėjo darbo jėgos iš užsienio¹⁹. Reikia dar labiau stengtis tobulinti profesinį mokymą ir skatinti jaunimą rinktis transporto profesijas darbui savo ir kitose valstybėse narėse.

Ir tarptautiniu, ir ES mastu egzistuoja dideli darbo sąnaudų skirtumai, atsirandantys dėl darbo užmokesčio, darbo jėgos apmokestinimo ir darbo sąlygų. Šie skirtumai turi didelį poveikį

¹⁷ Žr. 2006 m. birželio 7 d. Komisijos žaliąją knygą „Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija“. COM (2006) 275

¹⁸ Žr. 2006 m. sausio 17 d. Komisijos komunikatą COM(2006)6 galutinis dėl vidaus vandens kelių transporto skatinimo įgyvendinant NAIADES – Europos integruotų veiksmų programą, skirtą vidaus vandens kelių transportui”

¹⁹ Žr. (dėl jūroje dirbančių žmonių darbo ir socialinių sąlygų) 2006 m. birželio 7 d. Komisijos žaliosios knygos „Link Europos Sąjungos būsimos jūrų politikos: Europos vandenynų ir jūrų vizija“ COM (2006) 275 galutinis 2.5 skyrių „Vystyti Europos jūros įgūdžius ir skatinti darbo vietų tvarumą“.

transporto rūšims tarptautinės konkurencijos sąlygomis, ypač jūrų, o taip pat kelių transportui. Kelių transporto sektoriuje ES teisės aktai, reglamentuojantys profesinę kvalifikaciją ir darbo sąlygas, padėjo sukurti vienodą rinkos aplinką, kuri yra palanki mažoms ir vidutinėms įmonėms. Ypač svarbu, kad šie teisės aktai būtų realiai įgyvendinami²⁰. Šias nuostatas bus skatinama taikyti tarptautiniu mastu. Tokiose srityse, kaip darbo užmokestis, yra galimybių socialiniams partneriams siekti dialogo tarptautiniu mastu. Jūrų laivybos srityje Komisija socialinius partnerius skatina sudaryti susitarimą remiantis naująja TDO darbo jūroje konvencija.

→ Veiksmai: skatinti profesinį rengimą ir jaunimą rinktis transporto profesijas; konsultuojantis su suinteresuotomis šalimis, tirti vežimo keliais darbo sąlygas reglamentuojančias nuostatas ir prireikus pasiūlyti tinkamus pakeitimus; skatinti socialinių partnerių dialogą tarptautiniu mastu, visų pirma jūrų transporto srityje taikyti TDO konvenciją.

4.2. Keleivių teisės

Gerokai buvo sustiprintos oro transporto keliaujančių asmenų teisės, dėl to europiečiai gali saugiai naudotis laisve dirbti ir keliauti visoje Sąjungoje. Nacionalinėms institucijoms dabar reikia pagerinti gaunamų skundų nagrinėjimą. Panašias teises pagal ateityje priimtus teisės aktus turės keleiviai, besinaudojantys tarptautiniu geležinkelių ir jūrų transportu. Didesnis dėmesys paslaugų kokybei turėtų būti skiriamas tolimojo susisiekimo autobusais srityje. Paslaugos kokybė yra svarbus konkurencingumo veiksnys visų rūšių transportui. Reikia labiau rūpintis tuo, kaip didinti tikrą transporto prieinamumą riboto judumo keleiviams.

→ Veiksmai: kartu su suinteresuotosiomis šalimis išnagrinėti, kaip gali būti skatinama užtikrinti geresnę paslaugų kokybę ir geriau ginti pagrindines keleivio teises, ypač riboto judumo žmonėms, naudojantis visomis transporto rūšimis.

4.3. Sauga

Didelės pažangos pasiekta gerinant laivybos ir oro transporto saugą, pavyzdžiui, visai neseniai buvo patvirtintas juodasis nesaugių oro transporto bendrovių sąrašas. Padedant specialioms Europos laivybos, aviacijos ir geležinkelių agentūroms – EMSA (Europos laivybos saugos agentūra), EASA (Europos aviacijos saugos agentūra) ir ERA (Europos geležinkelių agentūra), įdiegta daug bendrų saugos standartų. Reikia, kad šių agentūrų finansavimas atitiktų pavestų funkcijų lygį. Saugos reikalavimai bus papildyti trečiuoju jūrų transporto teisės aktų paketu ir tarptautinių reikalavimų, skirtų kiekvienam sektoriui, patobulinimais. Laikui bėgant, turėtų būti apsvarstytas tam tikrų esminių pakrančių apsaugos tarnybų funkcijų koordinavimas.

Palyginti su geležinkelių, jūrų ir oro transportu mirtinų kelių eismo įvykių skaičius dar yra tikrai didelis. Tebegalioja užduotis nuo 2001 m. iki 2010 m. tokių įvykių skaičių sumažinti perpus. Jai įvykdyti reikės suderintų veiksmų toliau tobulinant transporto priemonių konstrukciją ir gamybos technologiją (įskaitant avarijų prevencijos technologijas, transporto priemonės-infrastruktūros sąveiką, elektroninę saugą „eSafety“), gerinant kelių infrastruktūrą

²⁰ Žr. Komisijos ataskaitą dėl Reglamento (EEB) 3820/85 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo įgyvendinimo 2001–2002 m. (22-oji Komisijos ataskaita). Priimti nauji teisės aktai: 2006 m. kovo 15 d. Reglamentas (EB) Nr. 561/2006 ir 2006 m. kovo 15 d. Direktyva 2006/22/EB.

ir vairuotojų elgseną, kaip išdėstyta CARS21 grupės išvadose. Ji bus įvykdyta tik bendromis visų lygių valdžios, automobilių gamybos ir greitkelių tiesimo įmonių, infrastruktūros valdytojų ir pačių kelių naudotojų pastangomis. Kasmetinė saugaus eismo diena, kurios proga kiekvienoje valstybėje narėje bus skelbiami kasmetiniai saugaus eismo rodikliai, turėtų ugdyti informuotumu grindžiamą sąmoningumą ir skatinti keitimąsi geriausios praktikos patirtimi.

→ Veiksmai: taikyti integruotą požiūrį į saugų kelių eismą, kuriuo siekiama aprėpti transporto priemonių konstrukciją ir technologiją, infrastruktūrą ir elgseną, įskaitant atitinkamais atvejais teisinį reguliavimą; pastangos ugdyti sąmoningumą, kasmetinė saugaus eismo diena; nuolat peržiūrėti ir papildyti visų kitų transporto rūšių saugos taisykles; stiprinti už saugų eismą atsakingų Europos agentūrų veiklą ir laipsniškai didinti joms pavedamas su sauga susijusias užduotis.

4.4. Saugumas

Nemažėjanti terorizmo grėsmė verčia suvokti, kad transportas yra terorizmo taikinytis ir priemonė. Po 2001 m. rugsėjo 11 d. įvykių ES greitai reagavo priimdama teisės aktus ir sugriežtindama kontrolę, kad būtų sustiprintas aviacijos ir jūrų transporto saugumas. Šis teisinis bus tobulinamas remiantis patirtimi. Turi būti skatinamos vienodos dalyvavimo rinkoje sąlygos tais atvejais, kai saugumo priemonių sąnaudos gali kelti grėsmę iškreipti konkurenciją. Gali prireikti saugumo taisykles taikyti ir sausumos transportui, įskaitant miesto transportą ir geležinkelio stotis, mišraus transporto logistikos sistemai. Be to, pagal Europos programą, skirtą svarbiausioms infrastruktūroms apsaugoti (EPCIP) buvo atlikta išsami svarbiausių infrastruktūrų analizė. Remiantis ta programa atlikus su svarbiausiomis infrastruktūromis susijusius dabar vykdomus tyrimus bus galima pateikti specialius infrastruktūros apsaugos pasiūlymus, atsižvelgiant į visus pavojus, įskaitant ir terorizmą. Reikia atidžiai apsvarstyti tarptautinio bendradarbiavimo galimybes siekiant gerinti pasaulinius standartus ir išvengti nereikalingo bei brangiai kainuojančio kontrolės dubliavimo.

→ Veiksmai: išnagrinėti dabartinių oro ir jūrų transporto saugumo taisyklių veikimą ir sąnaudas, prireikus, remiantis patirtimi ir siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo, siūlyti reikiamus pakeitimus; svarstyti būtinumą saugumo taisykles taikyti sausumos bei įvairiarūšiam transportui ir ypatingos svarbos infrastruktūrai.

4.5. Miesto transportas

Apie 80 % europiečių gyvena miestuose. Tą pačią infrastruktūrą naudoja viešasis transportas, lengvieji automobiliai, sunkvežimiai, dviratininkai ir pėstieji. Miestų transportas išmeta apie 40 % viso kelių transporto išmetamo CO₂ kiekio ir beveik 70 % kitų transporto priemonių išmetamų teršalų. Vienas iš trijų mirtinų kelių eismo įvykių nutinka mieste. Spūsčių problemos taip pat aktualiausios mieste. Kaip padidinti judumą ir tuo pat metu sumažinti spūstis, avarių skaičių ir taršą? Tai yra visiems didesniems miestams bendri uždaviniai. Miestų gyventojai labiausiai tiesiogiai patiria neigiamus savo pačių judumo padarinius ir yra atviri naujoviškiems sprendimams kuriant tvaraus judumo sąlygas.

Iniciatyvos imasi ne tiek ES, kiek patys miestai. Londonas, Stokholmas, Atėnai, Kaunas, Gdynė ir kiti miestai įgyvendina aktyvią tvaraus judumo politiką. ES gali Sąjungos mastu skatinti geriausios praktikos nagrinėjimą ir mainus tokiose srityse, kaip transporto infrastruktūra, normų nustatymas, spūsčių ir eismo valdymas, viešojo transporto paslaugos, infrastruktūros apmokestinimas, miestų planavimas, sauga ir saugumas ir kaimyninių regionų bendradarbiavimas. Komisija konsultuodamasi su visuomene nustatė didžiulį jos susidomėjimą galimu ES vaidmeniu. Komisija remsis patirtimi, įgyta vykdant CIVITAS

iniciatyvą, bei temine tvaraus miestų transporto strategija, ir toliau skatins mokslinius tyrimus judumo mieste klausimais²¹. Rengiami viešojo transporto paslaugas reglamentuojantys teisės aktai taps aiškiu ir stabiliu teisiniu pagrindu, sudarančiu sąlygas kokybiškoms investicijoms į švarų ir efektyvų viešąjį transportą. Be to, ES turėtų išnagrinėti, ar ES lygmeniu yra kliūčių miestų transporto politikai įgyvendinti ir, griežtai laikantis subsidiarumo principo, tais atvejais, kai yra bendras sutarimas, rengti bendrus sprendimus.

→ Veiksmai: paskelbti žaliąją knygą dėl miesto transporto, kad būtų nustatyta galima Europos pridėtinė vertė, prisidedant prie vietos lygmens veiklos.

5. TRANSPORTAS IR ENERGETIKA

Transporto ir energetikos politikos sritys yra artimai susijusios, nes jomis siekiama tų pačių tikslų: sumažinti išmetamą CO₂ kiekį ir sumažinti ES energetinę priklausomybę nuo iškastinių energijos išteklių importo²².

Kadangi transportas yra daug energijos reikalaujantis sektorius, jis suvartoja apie 71 % viso ES suvartojimo naftos kiekio. Kelių transportui tenka 60 % , o oro transportui apie 9 % visos suvartojamos naftos. Geležinkelių transportas vartojama energija pasiskirsto tai : maždaug 75 % elektra ir 25 % iškastinių energijos išteklių.

Kadangi iškastiniai energijos išteklių brangūs ir būtina sumažinti strateginę priklausomybę, tai turėtų skatinti optimaliai panaudoti kiekvienos transporto rūšies potencialą.

Dėl tokių užduočių aplinkosaugai teikiamas prioritetas, kuriuo siekiama valdyti energijos vartojimą, tampa dar svarbesnis. Reikia skubiai įgyvendinti tokias iniciatyvas, kurios yra paskelbtos Žaliojoje knygoje dėl efektyvaus energijos vartojimo²³; 2006 m. rudenį Komisija pateiks efektyvaus energijos vartojimo veiksmų planą. Europos energetikos politika, kuria siekiama užtikrinti konkurencingumą, tiekimo patikimumą ir aplinkos apsaugą, turi koncentruoti dėmesį į naujas transporto politikos kryptis, skirtas naftos suvartojimui mažinti, automobilių degalų efektyvumui gerinti ir laipsniškai pakeisti juos kitomis energijos rūšimis – biodegalais²⁴, gamtinėmis dujomis, vandeniliu, elektra ar kitomis rūšimis.

Šioje srityje yra reikalingos stambių investicijų paieškos, didesnės mokslinių tyrimų ir technologijų kūrimo pastangos, įskaitant bendrą energijos ir transporto mokslinių tyrimų programų įgyvendinimą, moksliniai pažangesnių ir ekologiškesnių transporto priemonių tyrimai ir tyrimai dėl informacinių ir komunikacinių technologijų panaudojimo, siekiant padidinti degalų panaudojimo efektyvumą, bei viešojo ir privataus sektorių partnerystės panaudojimą. Biodegalų (įskaitant antros kartos biodegalus) ir vandenilio panaudojimo transportui srityje jau pradėtos kelios programos, kurios turėtų būti tęsiamos. Šią tendenciją dar labiau sustiprintų projektas sukurti ekologiškai švarius sunkvežimius. Panašios pastangos turėtų būti dedamos kurti ekologiškesnius orlaivius ir laivus, kaip numatyta teminėje

²¹ Taip pat žr. 2006 m. sausio 11 d. Komisijos komunikatą dėl teminės miestų aplinkos strategijos – COM(2005)718.

²² 2006 m. Europos Vadovų Taryba.

²³ 2005 m. birželio 22 d. COM(2005) 265 (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

²⁴ Komisijos komunikatai: Biomės naudojimo veiksmų planas COM (2005) 628 ir ES biodegalų strategija COM (2006) 34

strategijoje oro taršos klausimais²⁵. Komisija toliau dės pastangas TJO griežtinti laivams taikomas teršalų išmetimo normas. Energijos vartojimo efektyvumas ir alternatyvios degalų rūšys yra bene daugiausia žadančios ir aktualiausios sritys papildomoms naujovėms.

Pradedant mokslinių tyrimų ir demonstravimo etapais, ES skatina aplinkai palankias inovacijas sudarydama sąlygas pritraukti į rinką brandžias technologijas tokiomis priemonėmis kaip standartų nustatymas ir reguliavimas (pvz., viena po kitos įvedamos EURO normos kelių transporto priemonėms, patobulintos padangos), mokestinės paskatos²⁶ (pvz., bešvinis benzinas) ir valstybės pagalba, sutarti orientaciniai rodikliai (pvz., iki 2010 m. pasiekti, kad 5,75 % transporto sektoriuje naudojamų degalų būtų biodegalai; ES siekis nustatyti 120 g CO₂ vienam kilometrui ribą automobiliams arba šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos orientaciniai rodikliai), naudotojų sąmoningumo ugdymas (pvz., energijos šaltinių ženklavimas etiketėmis, vartotojo ir naudotojo elgsenos ugdymo kampanijos) ir suderinti veiksmai kitose politikos srityse, siekiant sinergijos efekto (pvz., bendra žemės ūkio ir pramonės politika biodegalų klausimais).

→ Veiksmai: ES mastu skatinti energijos naudojimo efektyvumo gerinimą pagal tolimesnių veikslių planą, palaikyti ES iniciatyvas, ypač savanoriškus susitarimus; remti daug žadančių naujų technologijų, tokių kaip variklių optimizavimas, pažangios transporto priemonių energijos valdymo sistemos arba degalų pakaitalai, kaip patobulintų biodegalų rūšys ir vandenilio arba kuro elementų, mokslinius tyrimus, demonstravimą ir pateikimą į rinką; organizuoti naudotojų informavimo kampanijas, supažindinančias su pažangesnėmis ir ekologiškesnėmis transporto priemonėmis ir plačią ekologiškų ateities variklių ir transporto energijos panaudojimo našumo programą.

6. INFRASTRUKTŪROS OPTIMIZAVIMAS

6.1. Du iššūkiai: spūsčių mažinimas ir prieinamumo didinimas

Europiniai transporto tinklai (TEN) teikia vidaus rinkai reikalingą infrastruktūrą. Europos transporto tinklas tankus, o infrastruktūra geros kokybės. Nepaisant to, Centrinės Europos Vakaruose teritorijos bei aplink žemyną kertančius kalnus esančios vietovės ir daug miestų kenčia nuo transporto **spūsčių** ir taršos. Manoma, kad iki 2020 m. 60 didelių oro uostų susidurs su didelių spūsčių problema; panaši tendencija yra pastebima jūrų uostuose. Spūstys ir tarša kelia grėsmę ekonomikos augimui, gyvenimo kokybei ir aplinkai. Pažangūs judumo sprendimai (žr. tolesnį 7 punktą) ir vežimo paslaugų paklausos valdymas (žr. tolesnį 5.3 punktą) sumažins spūstis, tačiau taip pat teks sukurti naujas arba patobulinti jau esamas infrastruktūras. Investicijos į gyvybingas pakaitines alternatyvas sausakimšų kelių koridorių problemoms spręsti gali padėti įgyvendinti pažangius sprendimus, leidžiančius sukurti mišraus transporto logistikos grandis, kurios optimizuoja transporto infrastruktūros naudojimą įvairių transporto rūšių viduje ir tarpusavyje. Tai gali būti tuneliai per Alpes, geležinkelių koridoriai ir mišraus – geležinkelių, jūrų ar oro – transporto mazgai. Reikės pasiekti tinkamą ekonomiškai svarbios infrastruktūros plėtros ir lygiai tiek pat pagrįstų planavimo reikalavimų, motyvuojamų aplinkosaugos ir kitais politikos siekiais, pusiausvyrą. Vadinamosios „bendradarbiaujančiosios“ sistemos, pagrįstos automobilis-automobilis arba automobilis-

²⁵ Žr. 2005 m. rugsėjo 21 d. Komisijos komunikatą dėl teminės strategijos oro taršos klausimais – COM(2005)446.

²⁶ Ypač Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą

infrastruktūra sąveika, gali ilgai iš esmės pagerinti eismo valdymo veiksmingumą, eismo saugumą ir spūsčių valdymą. Kelių transporto infrastruktūros turi būti pažangios ir pajėgti transporto priemonėms perduoti ir iš jų gauti informaciją apie eismo sąlygas, oro sąlygų keliamus pavojus ir eismo įvykius, siekiant, kad „bendradarbiaujančiosios“ sistemos veiktų optimaliai.

Kitose Europos dalyse svarbiausias periferinių regionų ir valstybių narių rūpestis yra transporto **prieinamumas**. Skirdami bendrą finansavimą transporto infrastruktūrai, struktūriniai ir sanglaudos fondai ir toliau padės regionams, atsiliekantiems ekonominės integracijos požiūriu arba patiriantiems struktūrinių sunkumų. Daugelis naujų valstybių narių, siekdamos įveikti paveldėtą atsilikimą, turės didinti investicijas į kelių ir miestų infrastruktūrą, o salų ir atokiausiems regionams reikės išnaudoti regioninių oro uostų ir jūrų susisiekimo potencialą. Atokiausiems regionams labai trūksta prieinamumo susisiekti ne tik su žemynine vidaus rinka, bet ir savo pačių krašto gilumoje esančia teritorija. Transporto politikos priemonės ir valstybės pagalba galėtų padėti mažinti atokumo pasekmes konkurencinei padėčiai ir pagerinti susisiekimą su likusia ES dalimi ir kaimyninėmis trečiosiomis šalimis.

→ Veiksmai: skatinti ir prireikus koordinuoti investicijas į naujas pažangias infrastruktūras arba jau esamos infrastruktūros tobulinimą, kad būtų pagerintas pralaidumas, pasirengta „bendradarbiaujančiųjų“ sistemų įdiegimui, sudarytos sąlygos mišraus vežimo sprendimams, o periferiniams regionams būtų sudarytos susisiekimo su pagrindine teritorija galimybės; taikyti suderintą teritorijų planavimo metodą.

6.2. Visų finansavimo šaltinių telkimas

2004 m. 30 prioritetinių europinių tinklų (TEN) projektų finansuoti iš viso buvo išleista apie 250 milijardų eurų. Visgi valstybių narių viešojo finansavimo pajėgumai išlieka riboti; investicijų į transporto infrastruktūrą dydis yra sumažėjęs visose valstybėse narėse ir dabar sudaro mažiau kaip 1 % BVP. Naujoje Sąjungos 2007–2013 metų finansinėje perspektyvoje irgi numatytas tik nedidelis TEN biudžeto padidėjimas.

Atsižvelgdama į ribotas turimas lėšas, ES turės bendrą finansavimą iš TEN biudžeto skirti svarbiausioms tarpvalstybinėms atkarpoms ir kitiems pagrindiniams prioritetinių pralaidumo trukdžių mažinimo projektams. Valstybės narės taip pat turėtų kiek įmanoma panaudoti struktūrinius ir sanglaudos fondus transporto infrastruktūros finansavimui remti. ES lėšos bus skiriamos tiems projektams, kurie gali suteikti didžiausią pridėtinę vertę Europai ir ten, kur yra užtikrintas aktyvus bendradarbiavimas su nacionalinėmis ir kitomis finansavimo institucijomis. Visoje Sąjungoje bus finansuojami sąveiką užtikrinantys darbai ir stambios galimybių studijos. Marko Polo programa, kurios biudžetas iki 2013 m. yra 450 milijonų eurų, tiesiogiai padės transporto įmonėms pasinaudoti pakaitiniais kitų transporto rūšių panaudojimo sprendimais blogiausio pralaidumo magistralėse.

Taip pat turėtų būti ieškoma naujų būdų statyboms finansuoti. Komerciškai gyvybingiausių transporto tinklų dalių finansavimą turėtų labiau papildyti kelių naudotojo mokestis. Manoma, kad bendra Europos investicijų banko ir 2007–2013 m. ES biudžeto garantija dėl 1 milijardo eurų atidėjimo į likvidumo rezervą sudarys galimybę gauti 20 milijardų eurų dydžio bankinių paskolų transporto infrastruktūrai. Dar aktyviau pasitelkiant viešojo ir privataus sektorių partnerystę galima paspartinti projektų įgyvendinimą, padidinti išteklių naudojimo efektyvumą ir sumažinti viešųjų finansų poreikį. Bendros programos, kaip JASPERS (*Joint Assistance to Support Projects in European Regions*) palengvins tokių projektų rengimą.

→ Veiksmai: kiek įmanoma didinti investicijas į bendros europinės svarbos infrastruktūrą panaudojant visus galimus finansavimo šaltinius, įskaitant TEN biudžetą, struktūrinius ir sanglaudos fondus ir kapitalo rinkoje prieinamą kreditavimą (įskaitant Europos investicijų banką, Europos rekonstrukcijos ir plėtros banką, viešojo ir privataus sektorių partnerystę) ir skatinti bendrai įgyvendinamus projektus.

6.3. Racionalus apmokestinimas

Infrastruktūros naudotojo mokestis tampa vis labiau įprastas ES. Pavyzdžiui, Londone įvestas spūsties mokestis, o Vokietijoje, sekant kitų valstybių narių pavyzdžiu, neseniai kroviniams transporto priemonėms įvestas Maut greitkelio mokestis. ES tik ką priėmė naują kelių mokesčių direktyvą, kaip pagrindą įvesti moduluotą sunkiasvorių sunkvežimių apmokestinimą europiniame tinkle. Geležinkelių transporte nepriklausomi infrastruktūros valdytojai apmokestina operatorius geležinkelių naudojo mokesčiu.

Tokių apmokestinimo sistemų tikslas – finansuoti infrastruktūrą; be to, tais atvejais, kai infrastruktūros pajėgumo padidinti yra neįmanoma, apmokestinimas gali padėti optimizuoti eismą. Mokestis gali būti moduluojamas atsižvelgiant į poveikį aplinkai arba transporto spūsties riziką, ypač ekologiškai jautriose ir miestų vietovėse. Tokiose vietovėse galėtų būti naudojami kiti pajėgumų paskirstymo būdai, tokie kaip komerciniai tranzito teisių mainai.

Taikydama kelių mokesčio direktyvą Komisija ne vėliau kaip 2008 m. birželio 10 d. pateiks universalų, skaidrų ir suprantamą išorės sąnaudų vertinimo modelį, kuris taps infrastruktūros išlaidų skaičiavimo pagrindu. Pateikiant šį modelį bus pateikta ir išorės sąnaudų įtraukimo į kainą poveikio visoms transporto rūšims analizė. Platesnio svarstymo reikia geležinkelių, oro, vandens ir miestų transporto klausimu, nes apmokestinimas daro poveikį transporto rūšių eismo srautų tarpusavio pasiskirstymui ir pasiskirstymui visoje vidaus rinkoje. Tokio svarstymo metu reikės išnagrinėti, kaip sumaniai taikomi apmokestinimo būdai gali padėti optimizuoti vežimo modelius ir šitaip sudaryti visais požiūriais palankias sąlygas infrastruktūros savininkams (pasitelkiant geresnį valdymą ir išteklių paskirstymą), naudotojams (trumpinant kelionės laiką) ir visuomenei (mažinant neigiamą poveikį, pavyzdžiui, oro taršą). Racionali apmokestinimo sistema turėtų užtikrinti sąžiningas ir nediskriminuojančias kainas naudotojams, įplaukas būsimoms investicijoms į infrastruktūrą, galimybę pasirinkti kovos su spūstimis būdus, nuolaidas, kuriomis būtų skatinamos už ekologiškai efektyvesnės transporto priemonės ir rūšys. Galiausia racionalus apmokestinimas turėtų atsižvelgti į bendrą piliečiams ir įmonėms tenkančią mokesčių našta; šiuo tikslu, analizuojant apmokestinimo klausimą, reikia atkreipti dėmesį į fiskalinę transporto politiką, neskatinančią tvaraus judumo.

→ Veiksmai: pradėti platų svarstymą ir konsultavimąsi dėl racionalaus infrastruktūros apmokestinimo ir pasiūlyti ES infrastruktūros apmokestinimo metodiką, grindžiamą kelių mokesčių direktyva.

7. PAŽANGUSIS JUDUMAS

Dėl didelių sąnaudų ir ilgos planavimo procedūrų trukmės, o kai kuriose srityse dėl aplinkosaugos reikalavimų ir erdvės stokos, nauja infrastruktūra negali išspręsti visų transporto spūsties ir prieinamumo problemų. Siekiant optimaliai naudoti esamus transporto pajėgumus, transporto įmonių suinteresuotumas mažinti sąnaudas atitinka visuomenės interesą užtikrinti tvarų finansų ir aplinkos apsaugos vystymą. Pagerinti krovos rodikliai, krovinių perkėlimas į geležinkelių ir jūrų transportą tolimojo susisiekimo atveju, tinkamiau

parinkti maršrutai ir vežimo grafikai – visa tai padeda didinti judumą mažinant vieno vežamo krovinio vieneto daromą poveikį aplinkai.

7.1. Transporto logistika

Uždavinį efektyviau naudoti esamą infrastruktūrą ir transporto priemones transporto įmonės sprendžia kurdamos kompleksinės logistikos sistemos. Informacinių ir komunikacinių technologijų pažanga leido įdiegti tokias sistemas ir leidžia teikia paslaugas, kurios suteikia galimybę įgyvendinti pažangios logistikos idėją. Tendencija kurti integruotas logistikos įmones turi būti derinama su viešosios politikos kryptimis sudaryti palankias sąlygas optimaliai naudoti ir tarpusavyje derinti („mišrusis vežimas“) įvairias transporto rūšis. Dėl to gali tekti imtis veiksmų siekiant pašalinti teisinės kliūtis mišriam vežimui, skatinti mokymąsi ir keitimąsi geriausia patirtimi visoje ES, skatinti standartizavimą ir įvairių transporto rūšių sąveiką bei investuoti į mišraus transporto krovinių terminalus. Svarstant reikės numatyti konteinerių ir transporto priemonių matmenų pritaikymą, kad jie atitiktų pažangios logistikos reikmes.

→ Veiksmai: plačiai pasikonsultavus parengti krovinių transporto logistikos Europoje pagrindų strategiją, kuri galėtų tapti veiksmų planu.

7.2. Pažangiosios transporto sistemos

Žvelgiant į tolimesnę ateitį būtų neracionalu, jei sudėtingomis ryšių, navigacijos ir automatizavimo sistemomis būtų naudojamos tik orlaiviuose, bet ne laivuose, traukiniuose ar automobiliuose. Naujos į rinką ateinančios technologijos artimoje ateityje laipsniškai sudarys sąlygas teikti piliečiams naujas paslaugas ir leis realiu laiku valdyti transporto srautus ir pajėgumų naudojimą, taip pat sekti srautus ir nustatyti jų maršrutus aplinkosaugos ir saugumo tikslais. Be akivaizdžios transporto paslaugų teikėjams ir klientams suteikiamos naudos naujos sistemos taip pat teiks operatyvią ir išsamią informaciją apie infrastruktūros ir eksploatacijos reikmes viešojo administravimo institucijoms. Jos ne tik padidins vairavimo patogumą, bet ir padės didinti saugą ir saugumą bei padės spręsti gaišatį ir švaistymą sukuriančias situacijas aplinkos tvarumo labui. Šiuo metu kuriama „Galileo“ priežiūros įstaiga; „Galileo“ palydovinė sistema pradės veikti nuo 2010 m. ir siųs navigacijos signalus, derinamus su antžeminių arba erdvės ryšių priemonėmis. Atviros Europos struktūros sukūrimas užtikrins sąveiką ir lankstų pritaikymą ateityje visoms transporto rūšims plėtojimą.

Jau pradėta keletas programų, iš kurių galima paminėti programą „Pažangusis automobilis“²⁷, kuria skatinamas naujų technologijų diegimas transporto priemonėse, koordinuojant suinteresuotųjų šalių veiklą (eSafety forumas), moksliniai tyrimai pažangiųjų transporto priemonių srityje ir jų naudotojų ugdymas, SESAR programą, kuria siekiama sukurti modernesnes skrydžių valdymo technologijas bendrajam Europos dangui. SESAR programa sumažins oro eismo įtaką aplinkai, padidins saugą, prisidės prie užimtumo didinimo ir Europos skrydžių valdymo technologijoms atvers eksporto rinkas. ERTMS sistema panašią naudą teikia geležinkelių sektoriui. Tai paskatins valstybių tinklų sąveiką, kuri yra būtina sąlyga užtikrinant tolimojo geležinkelių susisiekimo operacijų veiksmingumą. Upių transporto informavimo sistema (angl. RIS) jau įdiegta pagrindiniuose Europos vandens keliuose. ES investuoja į šias sistemas daug viešųjų lėšų ir rengia jų naudojimui reikalingus teisės aktus.

²⁷ Komunikatas dėl pažangaus automobilio iniciatyvos „Geriau informuoti apie pažangesnių, saugesnių ir ekologiškesnių transporto priemonių IRT“, COM (2006)59.

Ateityje veikla bus sutelkta viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės galimybėms nagrinėti, kuriant ir demonstruojant naujas technologijas, kaip oro transporto (Clean sky JTI) ir sausumos transporto (H2 and Fuel cells JTI) ekologizavimas.

→ Veiksmai: toliau vykdyti pažangaus judumo programas kelių transporto (programos „Pažangusis automobilis“ ir „eSafety“), oro transporto (SESAR), geležinkelių (ERTMS), vandens transporto (RIS ir „SafeSeaNet“) srityse; kuo geriau panaudojant „Galileo“ sistemos navigacinius signalus, rengti panašias priemones jūrų laivybos srityje („e-maritime“) ir išnagrinėti galimybes parengti stambią programą pažangioms kelių transporto infrastruktūroms diegti.

8. PASAULINĖ DIMENSIJA

Transporto sektorius jau pagal savo pobūdį yra tarptautinis. Viena vertus, išorės dimensija turi būti tinkamai integruota į bendrą ES transporto politiką; kita vertus, transporto politika turi būti platesnių santykių su trečiosiomis šalimis ir organizacijomis dalimi.

Visos ES valstybės narės yra suinteresuotos kurti tarptautines normas, užtikrinančias aukštus saugos bei saugumo lygius ir aukštus aptarnavimo bei aplinkosauginius ir socialinius reikalavimus. ES pirmąją pasaulyje transporto sektoriaus reguliavimo srityje ir gali skleisti savo įgūdžius geriausią praktiką užsienyje. Pavyzdžiui, Tarptautinėje jūrų organizacijoje (TJO) neseniai buvo pasiektas susitarimas uždrausti viengubo korpuso naftos tanklaivius, Tarptautinėje darbo organizacijoje (TDO) – susitarimas dėl darbo standartų jūrų transporto sektoriuje. Dar vienas pavyzdys – galimas išmetamųjų teršalų normų taikymas pasaulio mastu, galimai suderintas su dujų išmetimo leidimų prekybos sistema oro transporto sektoriuje. ES svarstant šį klausimą netrukus vyksiančiame Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) susitikime vaidins pagrindinį vaidmenį.

ES taip pat pirmąją, kaip transporto paslaugų teikėja bei įrangos ir technologijų tiekėja. ES bendrovės valdo 30 % pasaulio oro transporto ir 40 % jūrų laivyno. Transporto įranga sudaro 16 % ES eksporto. Didelė transporto veiklos dalis yra vykdoma tarptautinės konkurencijos sąlygomis, ypač aviacijoje ir jūrų transporte. ES ir tarptautinių normų konvergencija atveria eksporto rinkas ES technologijai orlaivių ir geležinkelio traukinių, navigacijos (įskaitant „Galileo“, SESAR ir ERTMS), ekologiškai švarių variklių ir daugelyje kitų sričių. ES transporto sektoriui yra labai svarbus paslaugų rinkų ir viešųjų pirkimų užsienyje prieinamumas.

Europos Sąjungos transporto įmonės dažnai susiduria su trečiųjų šalių keliamomis importo arba investavimo kliūtimis. Labai svarbu patekimo į rinką kliūtis sumažinti arba pašalinti, kad mūsų vežėjai užsienyje galėtų veikti vienodomis konkurencijos sąlygomis. PPO vykstantis Dohos derybų raundas suteikia galimybę daugiašaliam dialogui: aptarti kai kuriuos apribojimus. Taip pat vyksta keletas dvišalių derybų.

Daugeliu atvejų tarptautinis bendradarbiavimas prasidėjo dar prieš vidaus rinkos sukūrimą, ir ES dar nėra arba yra menkai atstovaujama daugelyje tarptautinių organizacijų ir forumų. Atskirais atvejais ES dalyvavimas tarptautinio bendradarbiavimo struktūrose ir ES dvišaliai santykiai su pagrindiniais prekybos partneriais yra veiksmingiausi būdai atstovauti suderintiems ES ir jos valstybių narių interesams. Reikia, kad vidaus transporto rinkos santykiai su išore būtų pagrįsti nuosekliu metodu, siekiant užkirsti kelią, kad mūsų bendra

politika neatsidurtų pavojuje. Veikdamos visos drauge kaip ES, valstybės narės įgyja didesnę svarį.

Plėtra turėjo didelę keleriopą įtaką transportui. Daugelis tarptautinio bendradarbiavimo būdų, pavyzdžiui, tokiose srityse kaip kelių ir upių transportas, dabar grindžiami daugiausia arba išimtinai tik ES valstybių narių ir kaimyninių šalių, su kuriomis ES jau sieja ypatingi tradicinių tarptautinių bendradarbiavimą gerokai pranokstantys santykiai, bendradarbiavimu. Pakrančių laivyba taip pat tampa vis svarbesniu ES vidaus eismo veiksniu, bet kol kas tebelieka priklausoma nuo pasaulinių taisyklių. Šiose srityse galbūt reikia peržiūrėti esamus tarptautinius mechanizmus, kad jie geriau atspindėtų dabartines Europos kontinento realijas, kad būtų galima išsaugoti ir toliau plėtoti vertingą regioninio ir žemyno masto bendradarbiavimo *acquis*.

ES santykiai su šalimis kandidatėmis, stabilizacijos ir asociacijos procese dalyvaujančiomis šalimis, Europos kaimynystės politikos partnerėmis ir Rusija turi ypatingą strateginę reikšmę. Bendradarbiavimas transporto srityje ir teisės aktų konvergencija, grindžiami veiksnu pagal Europos kaimynystės politiką planais, padės nustatyti būtiną svarbių transporto koridorių sujungimą, atsižvelgiant į ekonominę, ekologinę ir socialinę dimensiją. Europos Sąjunga taip pat remia geografinę EKP zoną peržengiančias regionines iniciatyvas, ypač per TRACECA ir Baku programą. Praktinis darbas, kurio imtasi aviacijos sektoriuje, bus tęsiamas ir aprėps kitas transporto rūšis. Žvelgiant toliau už ES kaimynystės ribų, išorinė transporto politika yra diferencijuota ir orientuojama į svarbiausias ES prekybos partneres. Tam tikruose pasaulio regionuose, visų pirma Azijoje, Afrikoje ir Lotynų Amerikoje ES padeda regioninėms grupuotėms bendradarbiauti tarpusavyje.

→ Veiksmai: toliau plėtoti diferencijuotą ES bendradarbiavimą bei politiką transporto srityje ir dalykinį dialogą su pagrindiniais prekybos partneriais ir regioninėmis grupėmis, įskaitant susitarimų sudarymą; toliau plėtoti išorės santykius aviacijos srityje remiantis rengiamu ES ir JAV oro transporto susitarimu; remti stambius ES transporto sektoriaus projektus; toliau plėtoti bendradarbiavimą; kiekvienu konkrečiu atveju peržiūrėti ES sąveiką su tarptautinio bendradarbiavimo struktūromis, kuri turėtų apimti geresnę politikos koordinavimą, tvirtesnę stebėtojo statusą, ES narystę atitinkamose tarptautinėse organizacijose ar netgi ypatingus ES ir tokių organizacijų santykius; parengti pagrindinių vidaus transporto rinkos magistralių ir tinklo pratęsimo į kaimynines šalis, kurios to pageidauja, strategijos pagrindus.

9. IŠVADA: ATNAUJINTA DARBOTVARKĖ

1992 metais buvo užbaigtas vidaus rinkos kūrimas; transporto srityje plačiąją prasme tai buvo laisvos rinkos pradžia. Jau beveik 15 metų vidaus transporto rinka yra liberalizuota ir judumas Europos mastu realiai įgyvendinamas. Be to, per šį laikotarpį sustiprėjo transporto sektorius, ir Sąjunga sugebėjo išlaikyti arba pasiekti pasaulio lyderės poziciją daugelyje sričių. Šią poziciją padėjo sustiprinti ir įtvirtinti viena po kito ėję Sąjungos plėtros etapai.

Bendrieji transporto politikos tikslai išlieka tie patys: tinkamomis konkurencijos sąlygomis užtikrinamas visais atžvilgiais saugus ir aplinką tausojantis judumas, visiškai atitinkantis iš naujo persvarstytą Lisabonos strategiją darbo vietų ir augimo labui. Kad būtų atsižvelgta į įgytą patirtį ir besikeičiančią pramonės, politinę ir tarptautinę aplinką, transporto politikos įgyvendinimo priemonės irgi turi tobulėti. Didesnė tarptautinė konkurencija, bet mažesnis negu numatytas ekonomikos augimas dar labiau apsunkino tvaraus judumo uždavinio įgyvendinimą.

Ši laikotarpio vidurio apžvalga siekiama paskatinti visa apimančio įvairių formų metodo taikymą transporto politikai. Nors būsimos politikos kryptys ir toliau bus grindžiamos 1992 m. ir 2001 m. baltosiomis knygomis, vien Europos veiklos daugelyje sričių nepakaks. Papildančių veiksmų turės imtis nacionalinės, regioninės ir vietinės valdžios institucijos, piliečiai ir pačios transporto įmonės. Todėl labai svarbu palaikyti nuolatinį dialogą. Būsiami veiksmai, įskaitant 2001 m. žaliojoje knygoje jau nurodytų ir bet dar neįgyvendintų veiksmų vykdymą, bus grindžiami plačiu dialogu su visomis suinteresuotomis šalimis.

Todėl Europos tvaraus judumo politika turi pasitelkti daugiau įvairesnių politikos priemonių, kurios galėtų padėti, prireikus, pereiti prie aplinką mažiau teršiančių transporto rūšių, bet ir padaryti kiekvieną transporto rūšį ekologiškesnę, ypač tolimojo susisiekimo atveju bei miesto zonose ir mažiausiai pralaidžiuose koridoriuose. Be to, kiekviena transporto rūšis turi būti panaudojama optimaliai. Visos transporto rūšys turi tapti ekologiškesnės, patikimesnės ir veiksmingesnės energijos panaudojimo požiūriu. Galiausiai, **mišrusis vežimas**, t.y. veiksmingas atskirų transporto rūšių ir jų kombinavimo panaudojimas, leis optimaliai ir tausiai naudoti turimus išteklius. Toks metodas suteikia geriausias garantijas, kad tuo pačiu metu bus pasiektas aukštas judumo ir aplinkos apsaugos lygis.

Pagrindinių veiksmų, kurių reikia imtis per likusius metus, numatoma trukmė yra nurodyta 1 priede. Tokiais veiksmais siekiama integruoti bendrą investicijų poreikio, reguliavimo, diferencijuotų sprendimų, įskaitant savanoriškas iniciatyvas, technologinių inovacijų, infrastruktūros plėtros ir tarptautinių santykių tvarkos, viziją, kad būtų galima nustatyti Europos pridedamąją vertę sprendžiant judumo problemas. Bus analizuojamos viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės galimybės įvairiuose transporto sektoriuose kuriant ir demonstruojant naujas technologijas bei infrastruktūras. Šios problemos gali kilti dėl infrastruktūros pralaidumo trukdžių, kai kurių regionų atokumo, spūsčių, energijos tiekimo, socialinių ar saugumo priežasčių arba būti susijusios su poreikiu transportą padaryti ekologiškesnį. Žengti į priekį padėtų tobulėsi Bendrijos teisiniai pagrindai, siejami su regionine ir sanglaudos politika, pritaikyta geresnio ir racionalesnė infrastruktūros apmokestinimo sistema ir diferencijuoti konkrečių problemų tam tikruose miestuose, regionuose ar tam tikruose transporto koridoriuose sprendimai. Šiame kontekste bendri ES teisiniai pagrindai galėti padėti sudaryti sąlygas diferencijuotiems ir regioniniu mastu platesnio užmojo sprendimams, kartu išlaikant būtinus didesnius judumo bendrojoje rinkoje ES teisinius pagrindus ir Sąjungai aktyviai dalyvaujant tarptautinėje veikloje.

Šiame komunikate apibūdintos politikos kryptys, prieš priimant sprendimus dėl konkrečių priemonių, bus tobulinamos remiantis konsultacijomis su visuomene ir išsamiais įvertinimais. Laikui bėgant, jos taip pat bus derinamos taip, kad būtų galima atsižvelgti į besikeičiančias aplinkybes ir įgytą patirtį.

I PRIEDAS

Transporto sektoriaus padėtis – faktai ir planai

2006

- Kelių transportas: vidaus rinkos persvarstymas
- Geležinkelių transportas: veiksmai techninės sąveikos ir abipusio įrangos pripažinimo kliūtims pašalinti; geležinkelių krovinių koridorių transporto logistikoje skatinimo programa
- Oro transportas: oro transporto liberalizavimo priemonių persvarstymas; oro uostų mokesčių ir pajėgumo klausimų svarstymas
- Logistika: krovinių transporto logistikos strategija ir plačios diskusijos dėl veiksmų galimų vykdyti ES mastu
- „Galileo“: pritaikymo ateityje galimybių nustatymas
- Saugumas: svarbiausioms infrastruktūroms skirta strategija
- Ataskaita dėl 2003 m. biodegalų direktyvos įgyvendinimo
- Energijos naudojimas transporte: energijos vartojimo efektyvumo gerinimo veiksmų planas ir gairės dėl atsinaujinančių energijos šaltinių
- Tarptautinės organizacijos: geresnio ES interesų atstovavimo tarptautinėse organizacijose (TJO ir TCAO) svarstymas, pagrįstas galimų strateginių variantų pasirinkimu

2007

- Miesto transportas: žalioji knyga
- Logistika: veiksmų plano apibrėžimas
- Racionalus infrastruktūros naudotojų apmokestinimas: parengiamasis tyrimas ir konsultavimasis, susitikimai su suinteresuotomis šalimis
- Ataskaita dėl tikėtinų transporto 20 - 40 metų raidos scenarijų
- Kelių transportas: darbo sąlygas reglamentuojančių teisės aktų persvarstymas
- Geležinkelių transportas: geležinkelių rinkos priežiūros organizavimas, remiantis rezultatų suvestinėmis.
- Upių transportas: pradėti įgyvendinti NAIADES veiksmų planą
- Jūrų transportas: Europos uostų politika
- Oro transportas: persvarstyti ir papildyti bendrą dangų reglamentuojančią teisyną ir įsteigti SESAR įmonę
- Europiniai tinklai: apibrėžti daugiametę investicijų programą iki 2013 m.
- Keleivių teisės: išnagrinėti veiksmus dėl minimalių tolumo susisiekiama autobusais standartų
- Sauga: pirmoji Europos saugaus kelių eismo diena

- Pasaulinė dimensija: ES kaimyninių šalių integravimo į transporto vidaus rinką strategija
- Saugumas: sausumos ir viešojo transporto saugumo strategija
- Energijos naudojimas transporte: strateginis energijos technologijų planas
- Paskelbti pirmąjį konkursą pagal 7-ąją MTTP pagrindų programą

2008

- Jūrų transportas: baltoji knyga dėl bendros Europos jūrų erdvės
- Racionalus infrastruktūros naudotojų apmokestinimas: Bendrijos metodika infrastruktūrų apmokestinimo tarifams nustatyti
- Miesto transportas: tolesni veiksmai dėl žaliosios knygos
- Stambios programos pažangiosioms kelių transporto sistemoms pateikti į rinką parengimas ir infrastruktūrų su „bendradarbiaujančiosiomis“ sistemomis parengimas
- Saugumas: persvarstyti oro ir jūrų transportui taikomas taisykles; išnagrinėti saugumo reikalavimus žemėje ir transporto priemonėse

2009

- Stambios ekologiškai švarių variklių programos parengimas
- Pasaulinė dimensija: tapti atitinkamų tarptautinių organizacijų nare
- Jūrų transportas : e.jūra sistemų įdiegimas
- „Galileo“: koncesijos veiklos pradžia
- ERTMS: įdiegti tam tikruose koridoriuose

Nuolat

- Vidaus rinka: užtikrinti ES taisyklių veikimą visų rūšių transporte
- Energijos naudojimas transporte: pagerinti energijos vartojimo efektyvumą ir paspartinti alternatyvių degalų rūšių kūrimą ir įdiegimą
- Užimtumas ir darbo sąlygos: skatinti socialinį dialogą; skatinti transporto profesijas ir jų mokymą
- Sauga: skatinti kelių eismo saugą gerinant transporto priemonių konstrukciją ir technologiją, infrastruktūrą ir elgseną ir tęsti programas „Pažangusis automobilis“ ir „eSafety“.
- Infrastruktūra: užtikrinti nuoseklaus teritorijų planavimo metodo taikymą; panaudoti visus finansavimo šaltinius
- Technologijos: MTTP ir parama sklaidai, eksploatavimui ir rinkos skvarbai
- „Galileo“: „Galileo“ priežiūros įstaigos įkūrimas
- Pasaulinė dimensija: plėtoti išorės santykius, pasinaudojant dvišaliais susitarimais ir daugiašaliais forumais; sukurti bendrą Europos oro transporto erdvę

- Valdymas: stiprinti už transporto saugą atsakingos Europos agentūras ir nustatyti joms naujas užduotis

II PRIEDAS

Transporto sektoriaus padėtis – faktai ir planai

1 dalis. Pagrindiniai faktai apie naujausius pokyčius (pagal transporto rūšį) – bendra informacija

<u>Kelių transportas</u>	<u>Geležinkelių transportas</u>																
<p>- tiesiogiai sukurtų darbo vietų : apie 1,7 mln. keleivių transporto srityje (miesto autobusai, tolimojo susisiekimo autobusai, taksi paslaugų įmonės); 2,6 mln. krovinių transporto srityje</p> <p>- krovinių transporto dalis: 44% (nedidelis padidėjimas)</p> <p>- keleivių transporto dalis: apie 84% (76% asmeninės transporto priemonės, 8% miesto ir tolimojo susisiekimo autobusai)</p> <p>- padidėjimas nuo 1995 iki 2004 m.:</p> <ul style="list-style-type: none">• + 35% (krovinių transportas)• + 19% asmeniniai automobiliai + 5% keleivių vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais <p>– ypatingai didelis augimas ES-10 valstybėse:</p> <table border="1"><caption>Road freight transport growth 2000-2004 (%)</caption><thead><tr><th></th><th>national</th><th>international</th><th>total</th></tr></thead><tbody><tr><td>EU-15</td><td>8.3</td><td>16.9</td><td>10.5</td></tr><tr><td>EU-10</td><td>16.6</td><td>47.7</td><td>31.8</td></tr><tr><td>EU-25</td><td>9.0</td><td>23.0</td><td>12.9</td></tr></tbody></table> <p>- bendro energijos sunaudojimo dalis: 25.2%</p> <p>- transporto priemonių efektyvumas (nte/mln. t km arba nte/mln. keleiv. km) (nte–naftos tonos ekvivalentas, angl. toe) sunkvežimiai 72.4, lengvieji automobiliai 37.8, viešojo transporto priemonės 14.5</p>		national	international	total	EU-15	8.3	16.9	10.5	EU-10	16.6	47.7	31.8	EU-25	9.0	23.0	12.9	<p>- tiesiogiai sukurtų darbo vietų : apie 1,2 mln.</p> <p>- krovinių transporto dalis: 10% (nedidelis sumažėjimas)</p> <p>- keleivių transporto dalis: apie 7% (6% tarp miestiniai traukiniai, 1% miesto tramvajai ir metro)</p> <p>- padidėjimas nuo 1995 iki 2004 m.:</p> <ul style="list-style-type: none">• + 6% krovinių transportas (+ 15% ES-15, - 9% ES-10);• + 9% keleivių transportas (+ 8% tarp miestiniai traukiniai, + 14% miesto traukiniai (tramvajus ir metro)) <p>- į krovinių rinką atėjusių naujų įmonių užimama rinkos dalis yra apie 10 % (pagal vežamas t/km)</p> <p>- greitaisiais traukiniais 2004 m. pervežta 21.5% visų tarp miestiniais traukiniais pervežtų keleivių (keleiv./km)</p> <p>- bendro energijos sunaudojimo dalis: 0.8%</p> <p>- transporto priemonės efektyvumas (nte/mln. t km arba nte/mln. keleiv. km) keleivių 16.0 ; krovinių 5.5</p>
	national	international	total														
EU-15	8.3	16.9	10.5														
EU-10	16.6	47.7	31.8														
EU-25	9.0	23.0	12.9														
<p><u>Vandens transportas</u></p> <p>- tiesiogiai sukurtų darbo vietų : apie 200 000, iš kurių apie 80% jūrų transporto sektoriuje ir apie 20% vidaus vandenų transporto sektoriuje</p> <p>- krovinių transporto dalis: 42% (ES viduje – jūrų 39%, vidaus vandenų – 3%; santykis beveik nekinta)</p> <p>- keleivių transporto dalis: mažiau nei 1% ES vidaus keleivių vežimo, truputį mažėja</p> <p>- padidėjimas nuo 1995 iki 2004 m.: + 29% krovinių transporto (+ 31% ES vidaus jūrų transporto + 9% vidaus vandenų transporto)</p> <p>- vidutinis metinis pasaulinio konteinerių vežimo augimas nuo 2001 iki 2004 m.: 13.5%</p>	<p><u>Oro transportas</u></p> <p>- tiesiogiai sukurtų darbų vietų : apie 400 000</p> <p>- krovinių transporto dalis: 0.1% t km iš bendro ES vidaus transporto t km kiekio</p> <p>- keleivių transporto dalis: 8% (vien ES vidaus skrydžiai; smarkiai didėja)</p> <p>- padidėjimas nuo 1995 iki 2004 m.: + 55% ES vidaus keleivių vežimo</p> <p>- pigių skrydžių bendrovių užimama rinkos dalis reguliarių ES vidaus skrydžių rinkoje (skaičiuojant turimomis keleivių vietomis) 25% in 2005</p>																

- bendro energijos sunaudojimo dalis (vida
vandenų transporto sektoriuje): 0.5%
- transporto priemonių efektyvumas (vida
vandenų transporto sektoriuje) net/mln. t km
17.5

- ES vidaus maršrutų skaičiaus didėjimas:
+100% nuo 1992 iki 2004 m.
- bendro energijos sunaudojimo dalis: 4.0%

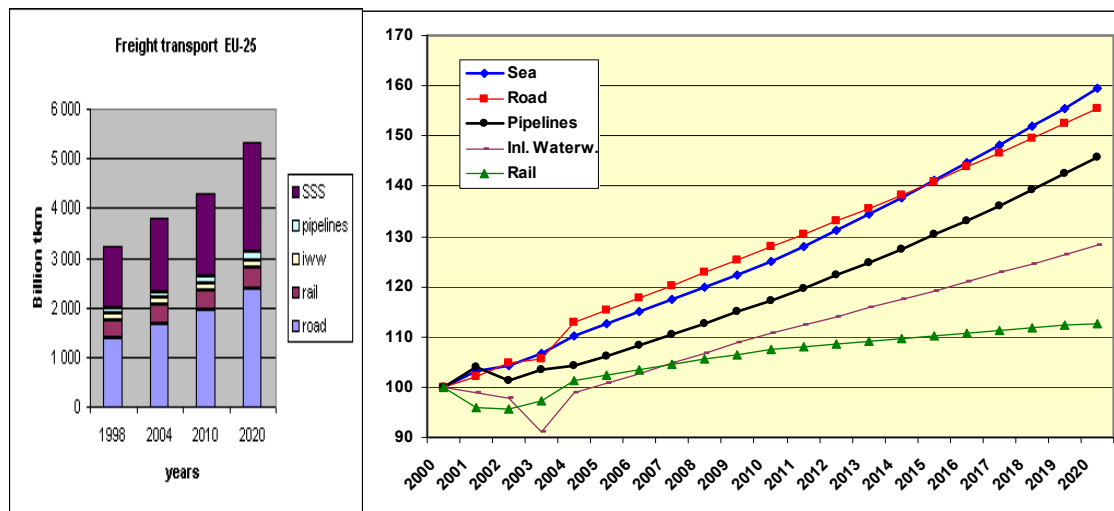
Šaltinis: EU Energy and Transport in Figures Eurostatas OAG; ECSA, PRIMES.

**2 dalis. Vežamų kiekių ir pasiskirstymo pagal transporto rūšis raidos perspektyvos
parengta pagal ASSESS studiją**

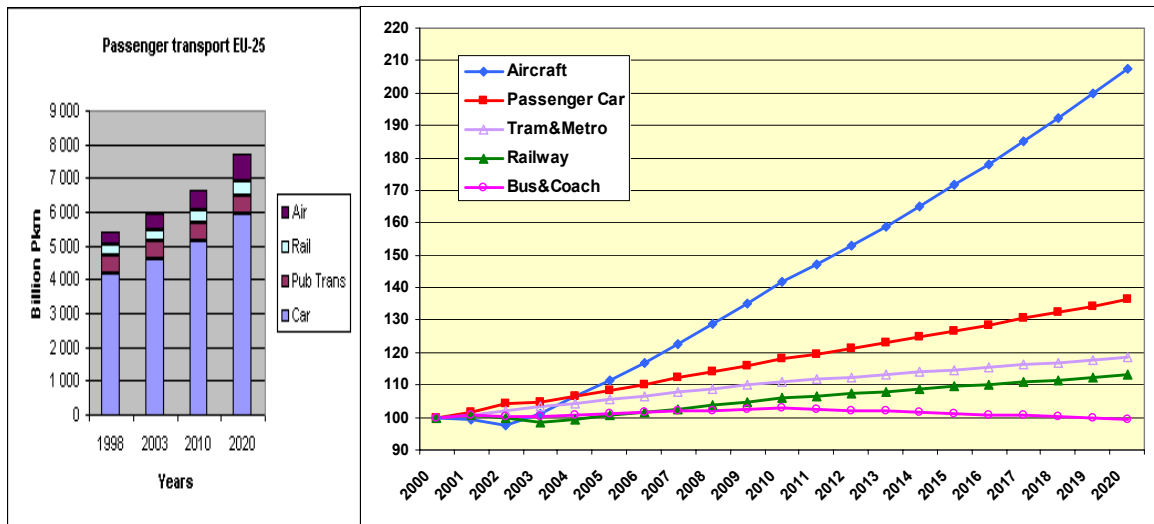
Lentelė 2-1 : Pagrindinės numatytos tendencijos

Tikėtinas ES-25 transporto sektoriaus veiklos augimas 2000-2020 m.	
- BVP	52%
- Krovinių transportas iš viso - Keleivių transportas iš viso	50% 35%
- Krovinių transportas keliais - Krovinių transportas geležinkeliais - Jūrų transportas artimojo susisiekimo maršrutais- Vidaus vandenų transportas	55% 13% 59% 28%
- Asmeninės transporto priemonės- Keleivių transportas geležinkeliais - Oro transportas	36% 19% 108%

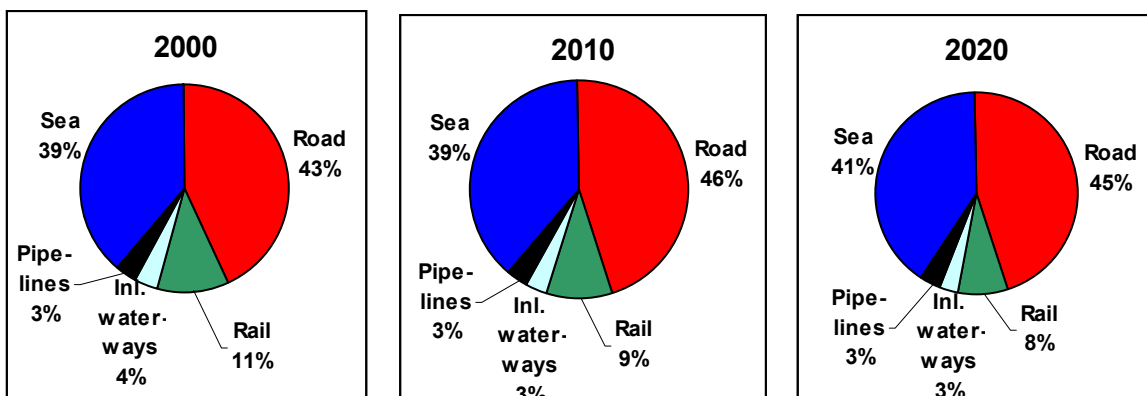
Grafikas 2-1: Tikėtinas krovinių vežimo veiklos augimas pagal transporto rūšis (2000=100)



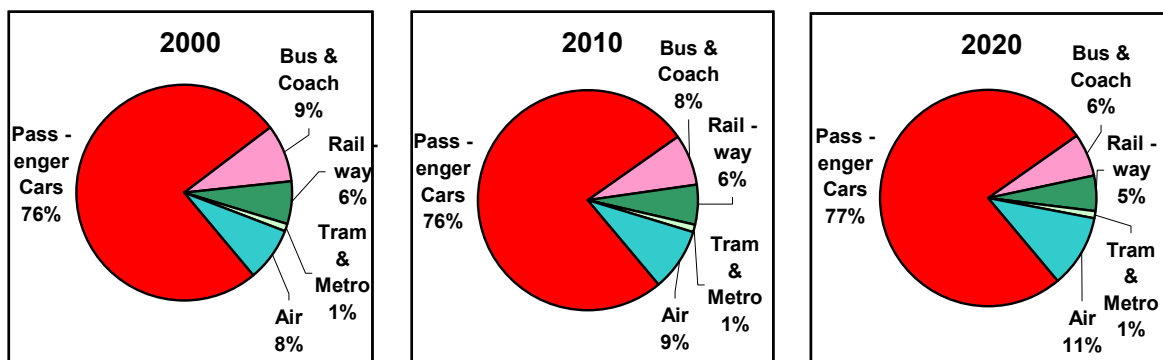
Grafikas 2-2: Tikėtinas keleivių vežimo veiklos augimas pagal transporto rūšis (2000=100)



Grafikas 2-3: Transporto rūšių pasiskirstymo krovinių vežimo srityje raida 2000-2020 m.:

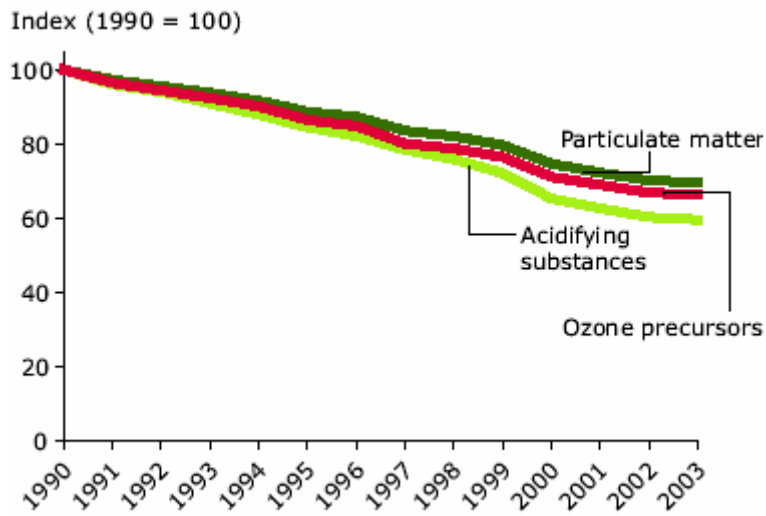


Grafikas 2-4: Transporto rūšių pasiskirstymo keleivių vežimo srityje raida 2000-2020 m.:



3 dalis: Transportas ir aplinka

Grafikas 3-1: Transporto išmetamų oro teršalų kiekio kaita, 1990-2003 m.



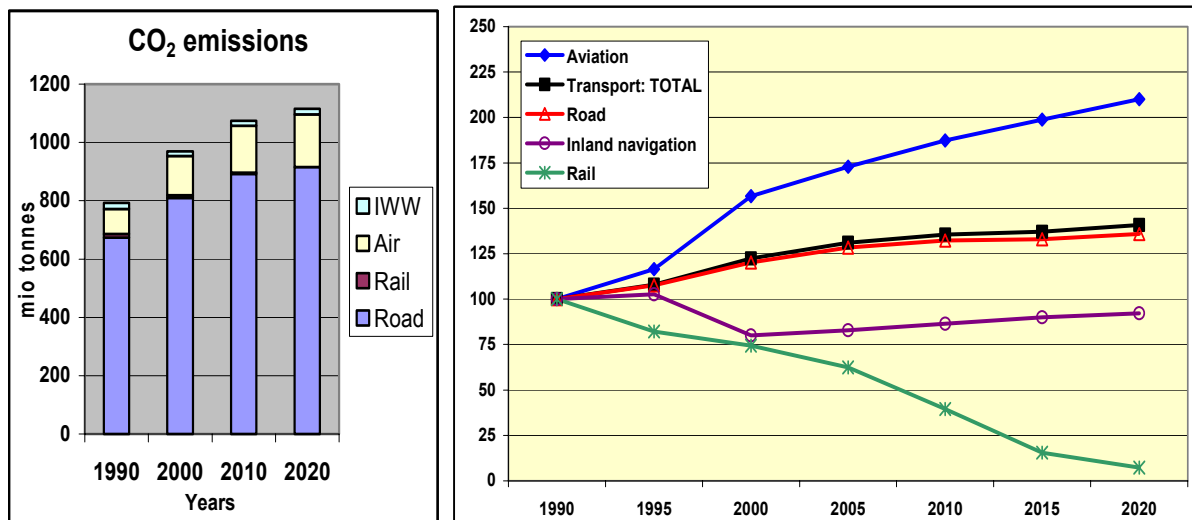
Pastaba: Kietosios dalelės PM₁₀;

Rūgštinančiosios medžiagos: NO_x NMVOCs;

Ozono prekursoriai: SO_x, NO_x, NH₃.

Šaltinis: Europos aplinkos agentūra: TERM 2005 Report

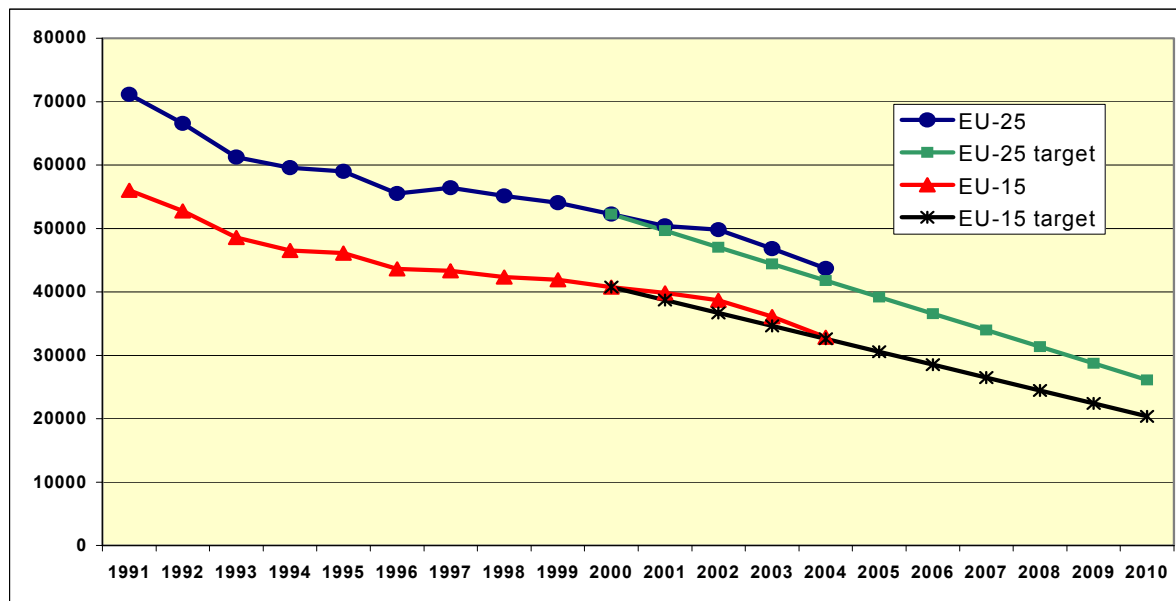
Grafikas 3-2: Tikėtinas transporto išmetamas CO₂ kiekis pagal transporto rūšis (1990 = 100)



Šaltinis: PRIMES model.

4 dalis: H. Kelių eismo saugumas

Grafikas 4-1: Mirtinų kelių eismo įvykių ES skaičius: mažėja, bet vis dar yra didelis



Šaltinis: CARE duomenų bazė; 2001 m. Baltojoje knygoje nustatyti tikslai

3 priedas: Poveikio vertinimas