



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 22.6.2006  
COM(2006) 314 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM**

**Eiropas dinamisma saglabāšana —  
ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā  
Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas vidusposma  
pārskats**

**{SEC(2006) 768 }**

## SATURS

1.	Jauni Eiropas transporta politikas apstākļi .....	3
1.1.	Transporta politikas mērķi .....	3
1.2.	Pastāvīgi mainīgā situācija .....	5
1.3.	Eiropas transporta politika laikposmā no 2001. līdz 2006. gadam .....	6
2.	Transporta nozares stāvoklis .....	7
2.1.	Izaugsmes rādītāji transporta nozarē .....	7
2.2.	Transporta nozares ietekme .....	8
3.	Ilgspējīga mobilitāte iekšējā tirgū — saikne starp Eiropas iedzīvotājiem .....	10
3.1.	Sauszemes transports .....	10
3.2.	Aviācija .....	11
3.3.	Ūdens transports .....	12
4.	Ilgspējīga individuālā mobilitāte — transporta uzticamība, drošums un drošība .....	13
4.1.	Nodarbinātība un darba apstākļi .....	13
4.2.	Pasažieru tiesības .....	14
4.3.	Drošums .....	14
4.4.	Drošība .....	15
4.5.	Pilsētu transports .....	15
5.	Transports un enerģētika .....	16
6.	Infrastruktūru optimizēšana .....	17
6.1.	Divas problēmas: novērst satiksmes pārslogotību un palielināt piekļuves iespējas ..	17
6.2.	Visu finansējuma avotu mobilizācija .....	18
6.3.	Samērīgu tarifu noteikšana .....	19
7.	Viedā mobilitāte .....	20
7.1.	Pārvadājumu loģistika .....	20
7.2.	Viedās transporta sistēmas .....	20
8.	Vispasaules dimensija .....	21
9.	Secinājums: atjaunota dienas kārtība .....	23
1.	PIELIKUMS .....	25
2.	PIELIKUMS .....	28

## 1. JAUNI EIROPAS TRANSPORTA POLITIKAS APSTĀKĻI

### 1.1. Transporta politikas mērķi

ES ilgtspējīgai transporta politikai ir izvirzīts šāds mērķis: ES transporta sistēmām ir jāatbilst sabiedrības ekonomiskajām, sociālajām un ar vidi saistītajām prasībām. Lai Eiropā nodrošinātu labklājību, īpaši svarīgas ir efektīvas transporta sistēmas, ņemot vērā to ietekmi uz saimniecisko izaugsmi, sociālo attīstību un vidi. Transporta nozare veido aptuveni 7% no Eiropas IKP un apmēram 5% no visām darba vietām. Šī nozare ir ļoti svarīga, ne tikai ņemot vērā tās iekšējo darbību, bet arī tās kopējo ietekmi uz Eiropas savienības vispārējo ekonomiku. Būtisks nosacījums, no kā ir atkarīga Eiropas rūpniecības un pakalpojumu nozares konkurētspēja, ir preču un personu mobilitāte. Turklāt mobilitāte ir arī viena no pilsoņu pamattiesībām.

Pēc ilgstoša stagnācijas posma Eiropas Savienības transporta politika pēdējo 15 gadu laikā ir ļoti strauji attīstījusies. ES transporta politikas **mērķi** nav mainījušies jau kopš 1992. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas<sup>1</sup> līdz 2001. gada baltajai grāmatai<sup>2</sup> un šim paziņojumam: ir jāsniedz ieguldījums, lai Eiropas iedzīvotājiem nodrošinātu tādas efektīvas un rezultatīvas transporta sistēmas, kas

- *visā Eiropas Savienībā sniedz augstu **mobilitātes** līmeni gan cilvēkiem, gan uzņēmumiem.* Ja būs pieejami augstas kvalitātes transporta risinājumi pa saprātīgiem tarifiem, labāk funkcionēs brīva personu, preču un pakalpojumu aprīte, uzlabosies sociālā un ekonomiskā kohēzija, kā arī tiks nodrošināta Eiropas rūpniecības konkurētspēja,
- ***aizsargā vidi, pilnveido energoapgādes drošību, sekmē atbilstību darba apstākļu minimālajām prasībām attiecīgajā nozarē, kā arī nodrošina pasažieru un pilsoņu tiesību aizsardzību.***
  - Vide ir ļoti ietekmēta, un nākotnē ir paredzamas tādas lielas sabiedrības veselības un ekoloģiskās problēmas kā, piemēram, gaisa piesārņojums<sup>3</sup>. Tādēļ ir jāveicina augsta līmeņa aizsardzība un uzlabojumi vides kvalitātes ziņā.
  - Vienlaikus *transporta nozarei ir jāiesaistās pasākumos, lai nodrošinātu stabilu energoapgādi*, jo transporta nozare ir viens no galvenajiem enerģijas patērētājiem.
  - Sociālo jautājumu spektrā ES politika veicina nodarbinātības kvalitātes uzlabojumus un labāku kvalifikāciju Eiropas transporta nozarē strādājošajiem.
  - ES politika arī pasargā Eiropas pilsoņus — kā transporta lietotāju, tā arī transporta pakalpojumu sniedzēju statusā — gan kā patērētājus, gan arī

<sup>1</sup> COM (92) 494, 1992. gada 2. decembris: „Kopējās transporta politikas turpmākā attīstība”.

<sup>2</sup> COM (2001) 370, 2001. gada 12. septembris: „Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks pieņemt lēmumu”.

<sup>3</sup> COM(2005) 446 galīgais, 2005. gada 20. septembris: „Tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu”.

attiecībā uz to drošību un drošumu, kas pēdējā laikā kļuvis īpaši aktuāls aspekts.

- **ievieš jauninājumus**, lai atbalstītu pirmo divu mērķu sasniegšanu (*mobilitāte un aizsardzība*), paaugstinot pastāvīgā attīstībā esošās transporta nozares efektivitāti un ilgtspējību. ES politisko iniciatīvu rezultātā izstrādā un ievieš tirgū jaunus, novatoriskus risinājumus, kas ir vai nu efektīvi enerģijas izmantojuma ziņā vai kuros izmanto alternatīvus enerģijas avotus, vai arī atbalsta tādus rūpīgi izstrādātus, vērienīgus un viedus transporta projektus kā, piemēram, *Galileo*;
- **veido starptautiskus sakarus**, īstenojot Eiropas Savienības politiku tā, lai ar dalību starptautiskās organizācijās sekmētu ilgtspējīgu mobilitāti, aizsardzību un jauninājumus. Ir jāuzlabo ES vispārējais tēls, lai visas pasaules mērogā vēl labāk atpazītu tās līderpozīcijas ilgtspējīgu transporta risinājumu, rūpniecības, aprīkojuma un pakalpojumu jomā.

Šo izvirzīto mērķu dēļ Eiropas Savienības transporta politika ir ļoti svarīga **Lisabonas stratēģijas** sastāvdaļa saistībā ar ekonomisko izaugsmi un nodarbinātību. Šajā ziņojumā ir uzskatāmi parādīts, ka runa ir arī par mērķiem vēl ilgākā termiņā, cenšoties atrast līdzsvaru starp ekonomisko izaugsmi, sociālo labklājību un vides aizsardzību ikreiz, kad tiek izdarīta izvēle par kādu politisko stratēģiju<sup>4</sup>.

Iekšējā tirgus izveide jau tagad ir bijis faktors, kura dēļ situācija autotransporta un aviācijas nozarē ir kļuvusi daudz labvēlīga, un ir paredzams, ka situācija nākotnē uzlabosies arī dzelzceļa un ūdens transporta nozarēs. ES politiskās iniciatīvas īpaši tiks vērstas uz to, lai atbalstītu dzelzceļa un ūdens transporta efektivitātes paaugstināšanos, kas sekmēs šo nozaru konkurētspēju jo īpaši liela attāluma pārvadājumu jomā. Izmantojot plašu politisko instrumentu klāstu, ir pilnībā **jānovērš** visas negatīvās mobilitātes blakus parādības. Tālab turpmākajai politikai būs **jāpanāk optimāls** katra transporta veida potenciāla izmantojums, lai sasniegtu tīras un efektīvas transporta sistēmas mērķus. Lai transports kļūtu videi nekaitīgāks, ir pilnībā jāapzina visi iespējamie tehnoloģiskie risinājumi, jo īpaši saistībā ar siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijām. Vairāki vērienīgi infrastruktūru projekti palīdzēs samazināt ietekmes uz vidi spiedienu īpašos satiksmes koridoros. Ja vien iespējams, jāpanāk **pāreja** uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem, jo īpaši liela attāluma pārvadājumu maršrutos, pilsētas teritorijās un pārapsēdītajos rajonos. Vienlaikus ir jāoptimizē katra atsevišķa transporta veida funkcionēšana. Visiem transporta veidiem jāklūst arvien videi nekaitīgākiem, drošākiem un efektīvākiem enerģijas izmantojuma ziņā. Visbeidzot, ieviešot **komodalitāti** — efektīvu gan viena atsevišķa transporta veida izmantojumu, gan dažādu transporta veidu kombinētu izmantojumu — resursi tiks izmantoti optimāli un ilgtermiņa perspektīvā. Šāda koncepcija pilnībā atbilst 2006. gada 16. jūnija Eiropadomes secinājumiem un atjaunotajai ilgtspējīgas attīstības stratēģijai un jo īpaši tās transporta jautājumiem veltītajai nodaļai.

---

<sup>4</sup> Sk. Komisijas 2005. gada 13. decembra paziņojumu COM (2005) 658 *galīgā redakcija* par ilgtspējīgas attīstības stratēģijas pārskatīšanu. Ricības programma.

## 1.2. Pastāvīgi mainīgā situācija

Lai gan izvirzītie mērķi laika gaitā ir palikuši kādi tie bija, vispārējās ES transporta politikas ievirzes ir mainījušās:

- Pēc **paplašināšanās** ES ir ieguvusi visa kontinenta dimensiju. Paplašinot Eiropas transporta tīkla galvenās daļas, tiks izveidoti jauni transporta koridori, kas īpaši labi iekļausies dzelzceļa un ūdens transporta shēmā. „Eiropas pussalai” ir tik daudz jūras resursu kā nekad: tā kā Baltijas jūras krastos atrodas galvenokārt ES dalībvalstis, tajā ietek svarīgākās upes, tostarp Reinas un Donavas baseina upes, šī jūra paver daudz iespēju savstarpējiem savienojumiem ar piejūras apgabaliem. Eiropas Savienība, kurai pievienojušās 25, bet drīz vien jau 27 dalībvalstis, ir ļoti daudzveidīga. Kamēr pārapdzīvotajās un industrializētajās Centrālās un Rietumeiropas valstīs galvenie problemātiskie jautājumi ir piesārņojums, zemes izmantojums un satiksmes pārlika noslogotība, ir dalībvalstis, kur galvenā uzmanība joprojām tiek vērsta uz to, lai atrisinātu piekļuves problēmas. Atsevišķās politikas jomās minētās daudzveidības dēļ ir vajadzīgi arī dažādi risinājumi, tādējādi dodot iespēju izvēlēties attiecīgajam apvidum, reģionam vai valstij piemērotāko risinājumu, bet vienlaikus arī nodrošinot Eiropas mēroga iekšējā transporta tirgu.
- Transporta **nozare** ir mainījusies. Eiropas līmenī notiek konsolidēšanas pasākumi, jo īpaši aviācijas un jūras transporta jomā. Iekšējā tirgus izveide ir ietekmējusi konkurences ieviešanu starptautisko kravas autopārvadājumu nozarē un arvien vairāk ietekmē arī dzelzceļa pārvadājumu darbības. Turklāt pēdējo piecu gadu laikā ir bijusi vērojama globalizācijas ietekme, kā rezultātā ir izveidoti lieli loģistikas uzņēmumi vispasaulē pārvadājumu nodrošināšanai. Eiropas transporta politikai daudz vairāk vajadzēs risināt Eiropas vairākveidu pārvadājumu starptautiskās konkurētspējas stabilizēšanu un to, kā piedāvāt integrētus dažādu transporta veidu risinājumus, lai novērstu vājos punktus un neattīstītos savienojumus loģistikas ķēdē. Vienlaikus iekšējam tirgum joprojām jānodrošina piemēroti apstākļi uzņēmumu dibināšanas iespējām un mazajiem un vidējiem uzņēmumiem.
- Transporta nozare strauji kļūst par augsto tehnoloģiju nozari, kā dēļ pētniecība un **jauninājumi** ir izšķirošs priekšnoteikums tās tālākai attīstībai. Tā kā Eiropas 7. pētniecības un attīstības pamatprogrammā (2007.-2013. gads) pētniecībai ir paredzēts budžeta palielinājums, un tehnoloģiskie jauninājumi tieši sekmē Eiropas politisko mērķu sasniegšanu konkurētspējas, vides un sociālās politikas jautājumos. Ievērojot Eiropas transporta nozares tehnoloģiju platformas definētās stratēģisko pētniecības programmu vadlīnijas, darbības ietilpst centieni, lai uzlabotu sauszemes un gaisa transporta atbilstību vides aizsardzības prasībām, gaisa satiksmes pārvaldības modernizācija, satiksmes pārlika noslogotības novēršana Eiropas transporta koridoros, mobilitāte pilsētu teritorijās, vairākveidu pārvadātāju sadarbība un savietojamība, drošums un drošība transporta nozarē, kā arī konkurētspējīga rūpnieciskā bāze. Starp jomām, kas ir visdaudzsološākās prioritārās jomas, jāmin viedās transporta sistēmas, tostarp sakaru sistēmas, navigācija un automatizācija, tādu **dzinēju tehnoloģijas**, kas **uzlabo degvielas ekonomiju** un **veicina alternatīvas degvielas** izmantošanu.

- Transporta politikā jāintegrē **starptautiskās saistības** vides jautājumos, tostarp Kioto protokolā paredzētās saistības. Neraugoties uz pēdējā desmitgadē paveikto, lai, piemēram, samazinātu kaitīgo izmešu daudzumu, pamats bažām ir CO<sub>2</sub> emisijas, un īpaša uzmanība ir jāpievērš arī gaisa kvalitātei, trokšņu piesārņojuma kontrolei un zemes izmantojumam.
- Transporta politikai jāsniedz ieguldījums Eiropas enerģētikas politikas mērķu sasniegšanā, kā tas paredzēts 2006. gada marta Eiropadomes secinājumos, jo īpaši attiecībā uz apgādes drošību un nepārtrauktību. Transporta nozarē patērē 30% no kopējā **enerģijas patēriņa** ES. Tā kā 98% transporta nozares ir atkarīgi no naftas, augstās naftas cenas ietekmē šo nozari un veicina enerģijas ekonomiju, dažādotus apgādes risinājumus un politiskās iniciatīvas, lai mainītu pieprasījumu, un novatorisku tehnoloģiju ieviešana stimulē visus iepriekš minētos darbības virzienus.
- **Starptautiskā situācija** ir mainījusies arī citos aspektos. Pastāvīgie terorisma draudi vairāk nekā jebkuru citu nozari ir ietekmējuši tieši transporta nozari. Ekonomikas globalizācija ir ietekmējusi tirdzniecības plūsmas un palielinājusi pieprasījumu pēc starptautiskajiem pārvadājumu pakalpojumiem gan virzienā no valstīm ar strauji augošu ekonomiku, gan uz tām. Ar kopīgu darbu ES un tās dalībvalstīm ir visas iespējas uzlabot vispārējo situāciju, lai tā vairāk atbilstu mūsu ekonomiskajām, sociālajām un vides interesēm. ES ārējā transporta politika atšķiras atkarā no attiecīgās valsts, reģiona un transporta veida. ES politikā attiecībā uz kandidātvalstīm, kas grasās pievienoties Eiropas Savienībai, un pat attiecībā uz Eiropas kaimiņattiecību partneriem tiek akcentēta pakāpeniska transporta tirgus paplašināšana, lai tajā ietvertu arī minētās valstis.
- Visbeidzot, Eiropas **pārvaldība** attīstās. Iekšējā tirgus tiesiskais pamata regulējums lielākoties jau ir ieviests. Tagad daudz kas ir atkarīgs no efektīva šā pamata regulējuma īstenošanas praksē. Kad vajadzīgs, par noteikumu nepiemērošanu ir uzsāktas pārkāpumu izmeklēšanas procedūras. Vienlaikus novērojumi saistībā ar iekšējo tirgu un apspriešanās ar plašu loku ieinteresēto personu ir palīdzējušas Komisijai sekmēt paraugprakses izplatīšanu un pieņemt labāku regulējumu, vajadzības gadījumā paredzot arī vienkāršojumus. Tiesiskajam regulējumam ir jāiet kopsolī ar jauninājumiem. Četrās transporta politikas jomās ir izveidotas Eiropas aģentūras: šajā otrajā Eiropas administrācijas līmenī tiek sniegts specializēts, tehnisks atbalsts un palīdzība *acquis* īstenošanā.

### 1.3. Eiropas transporta politika laikposmā no 2001. līdz 2006. gadam

2001. gadā publicētajā baltajā grāmatā kā aktuālākās problēmas bija izcelti šādi temati: nelīdzsvarotība dažādu transporta veidu attīstībā, satiksmes plūsmas pārlika noslogotība uz ceļiem un pilsētās, kā arī gaisa telpā, un ietekme uz vidi. Attiecīgi šajā baltajā grāmatā tika ierosinātas politiskās iniciatīvas, lai uzlabotu dažādu transporta veidu līdzsvaru, akcentēta nepieciešamība likvidēt vājos punktus Eiropas transporta tīklos (*TEN*) un samazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu; baltajā grāmatā bija arī izteikts ierosinājums izstrādāt efektīvu infrastruktūras tarifācijas politiku, un tajā tika arī norādīts, ka Komisijai vajadzētu nostiprināt tās lomu starptautiskajās organizācijās. Ir jāņem vērā, ka atbilstoši baltās grāmatas prognozēm bija paredzama strauja ekonomiskā izaugsme, tomēr šīs prognozes nav piepildījušās.

Kopš 2001. gada apstiprināja un praksē ieviesa tādas vērienīgus likumdošanas priekšlikumus, kuru mērķi bija, piemēram, šādi: atvērt konkurencei dzelzceļa kravu pārvadājumu nozari; uzlabot sociālos apstākļus autotransporta nozarē; formulēt 30 *TEN* projektus; izveidot Eiropas vienoto gaisa telpu; nostiprināt aviopasažieru tiesības; pieņemt jaunās direktīvas par ceļu lietotāja nodokļiem, ar kurām ieviesa tarifkāciju atkarā no attāluma un paredzēja, ka dažos gadījumos ieņēmumus no šiem nodokļiem var veltīt infrastruktūru finansēšanai; ar *Marco Polo* programmu sekmēt vairākveidu pārvadājumus un stabilizēt kuģošanas drošības tiesisko regulējumu. ES ir pierādījusi tās spēju izstrādāt tādas rūpniecisko jauninājumu programmas kā *Galileo*, ERTMS un SESAR. Par lielāko daļu baltajā grāmatā paredzēto pasākumu vai nu ir izstrādāti priekšlikumi, vai arī tie ir jau pieņemti. Pilns pasākumu apraksts un to paredzamās ietekmes novērtējums ir iekļauts 3. pielikumā „Ietekmes novērtējums”.

Pēdējo gadu laikā tiek izvērsta plašas **apspriedes**. Šīs apspriedes ir uzsvērušas transporta nozares centrālo nozīmi saimnieciskajā izaugsmē un nepieciešamību attiecīgi pielāgot politiskos pasākumus. Atbildot uz lielo skaitu apspriežu laikā izvirzīto jautājumu un reaģējot uz sniegto ieguldījumu, pamats šim paziņojumam — „Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā” — ir ES transporta politikas mērķi, ko tā izvirzījusi kopš šīs politikas vērienīgās atjaunošanas 1992. gadā, un 2001. gada baltajā grāmatā formulētie pasākumi, no kuriem lielākā daļa ir īstenoti kā plānots<sup>5</sup>.

Kopš 2001. gada iegūtā pieredze, kā arī turpmākie pētījumi un prognozes liecina, ka Komisijas 2001. gadā paredzētie pasākumi atsevišķi nebūs pietiekami, lai sasniegtu ES politikas pamatmērķus, jo īpaši lai kontrolētu transporta attīstības negatīvo ietekmi uz vidi un citam sekām, vienlaikus atvieglinot mobilitāti, kas ir transporta politikas galvenais mērķis. Paplašinātajā ES, ņemot vērā vispārējo situāciju globalizācijas laikmeta pasaulē, kas tik strauji mainās, ir vajadzīgs **daudzveidīgāks un elastīgāks transporta politikas instrumentu klāsts**. Risinājumi varētu būt visdažādākie, sākot no Eiropas Savienības regulām, ko vienādi piemēro visās dalībvalstīs, ekonomikas instrumentiem, neobligātiem instrumentiem un tehniskās integrācijas līdz pat diferencētai stratēģijai atkarā no konkrētā reģiona, paredzot vai nu gatavas reglamentatīvās metodes vai pastiprinātu sadarbību. Atbilstīgi Kopienas labāka regulējuma politikai Komisija pirms konkrētu ierosinājumu izstrādes katrā konkrētajā jomā ņems vērā sabiedrisko viedokli un citu ieinteresēto personu viedokli, kā arī ekonomiskās ietekmes, ietekmes uz vidi, kā arī sociālā ietekmējuma analīzes. Šā ziņojuma 3. pielikumā ir skaidrotas dažādas politiskās iespējas, kas izvērtētas pirms ierosināta šajā dokumentā izklāstītā politiskā pamatnostādne.

## 2. TRANSPORTA NOZARES STĀVOKLIS

### 2.1. Izaugsmes rādītāji transporta nozarē

Ar ikgadējās **izaugsmes** rādītāju 2,8% apmērā kravu pārvadājumu nozares attīstība noris vienlaicīgi ar ekonomisko izaugsmi, kas **laikposmā no 1995. līdz 2004. gadam** bija vidēji 2,3%. Izaugsme pasažieru pārvadājumu jomā bija lēnāka — 1,9%<sup>6</sup>. Kopumā laikposmā no 1995. līdz 2004. gadam kravu pārvadājumu nozarē izaugsme bija 28%, bet pasažieru pārvadājumu jomā — 18%. Konkrēti autopārvadājumu nozarē kravu pārvadājumu rādītāji ir pieauguši par 35%, bet pasažieru pārvadājumi — par 17%. Mazās kabotāžas attīstības temps

<sup>5</sup> Saraksts ar pasākumiem, kā arī paskaidrojums, ciktāl tie ir īstenoti, ir iekļauts tabulā šā dokumenta pielikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā.

<sup>6</sup> Skaitļi attiecībā uz ES 25.

ir bijis gandrīz identisks. Tajās dalībvalstīs, kuras pirmās atvēra savu dzelzceļa tirgu, izaugsme dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā — salīdzinājumā ar citām valstīm — bija straujāka. Kopumā laikposmā no 1995. līdz 2004. gadam dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā izaugsme bija 6%. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi ir strauji attīstījušies (tomēr ne tik strauji, kā pasažieru pārvadājumi citos transporta veidos), un gandrīz ceturtdaļa šīs attīstības ir bijusi saistīta ar ātrgaitas dzelzceļa pārvadājumiem. Šajā pašā laikposmā, neraugoties uz gaisa pārvadājumu straujo lejupslīdi pēc teroristu uzbrukumiem 2001. gada 11. septembrī, par 50% ir pieauguši ES iekšējie gaisa pārvadājumi, tādējādi integrējot astoņdesmito gadu beigās aizsāktās liberalizācijas rezultātus. Pēdējā desmitgadē iekšējo ūdensceļu transporta nozarē atsevišķās dalībvalstīs vērojama krasa izaugsme (50% Beļģijā, 30% Francijā).

**Lielākā daļa no ES iekšējiem pārvadājumiem** ir autopārvadājumi, kas veido 44% no kopējiem kravu pārvadājumiem un aptuveni 85% no pasažieru pārvadājumiem. Kraso un pastāvīgo autopārvadājumu jomas izaugsmi bez šaubām ietekmēja tādi pieprasījumu nosakošie faktori kā beztaras smagkravas pārvadājumu samazināšanās un pieaugošais pieprasījums pēc tiešās piegādes pakalpojumiem un pakalpojumiem ar precīzu piegādes laiku. Runājot par dzelzceļa transportu, no kopējā Eiropas iekšējo pārvadājumu apjoma 10% ir dzelzceļa kravu pārvadājumi un, attiecīgi, 6% — dzelzceļa pasažieru pārvadājumi. Viena no galvenajām strukturālajām tendencēm ir bijusi tāda, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu nozarē kopš 2001. gada bija vērojama nosacīta krīze, pēc kuras tomēr vairākās dalībvalstīs ir sekojis ekonomiskās izaugsmes periods. Vēl viena spilgta tendence ir gaisa un ūdens transporta spilgtais un pastāvīgais dinamisms. Pasažieru tālsatiksmes pārvadājumu tirgū dominējošā pozīcija ir gaisa pārvadājumiem; mazcenās pārvadātāji pašlaik nodrošina 25% no visas regulārās gaisa satiksmes Eiropas Savienībā un ir sekmējuši reģionālo lidostu attīstību. Jūras transporta nozare veido 39% no iekšējiem kravu pārvadājumiem un aptuveni 90% no ārējās tirdzniecības apjoma. Ceturtdaļa no visā pasaulē reģistrētajiem kuģiem kuģo ar kādas Eiropas Savienības dalībvalsts karogu; 40% gadījumu kuģa īpašnieks ir reģistrēts kādā Eiropas Savienības valstī. Tā kā ne visās dalībvalstīs ir iekšējie ūdensceļi, pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem ir tikai 3% no kopējā kravu pārvadājumu apjoma; un vēl joprojām liela daļa šā transporta veida potenciāla netiek izmantota pilnībā.

Lai gan 2001. gada baltajā grāmatā vidējo ekonomisko izaugsmi paredzēja 3% apjomā, faktiskie rezultāti liecina, ka izaugsme laikposmā no 2000. līdz 2005. gadam bija tikai 1,8%. Atbilstīgi prognozēm laikā no 2000. līdz 2020. gadam vidējam ikgadējam IKP pieaugumam jābūt 2,1% (52% visā minētajā laikposmā). Attiecībā uz kravu pārvadājumiem ir paredzēti līdzīgi izaugsmes rādītāji (50% visā minētajā laikposmā), kamēr pasažieru pārvadājumu sektoram paredz lēnāku izaugsmes tempu, kura vidējais rādītājs būtu aptuveni 1,5% gadā (35% visā minētajā laikposmā)<sup>7</sup>. Izstrādātie modeļi<sup>8</sup> liecina par to, ka atšķirības satrp dažādiem transporta veidiem ilgtermiņā tiks izlīdzinātas.

## 2.2. Transporta nozares ietekme

Lai gan transporta nozare ir viens no ekonomisko izaugsmi veicinošajiem faktoriem, tomēr tā arī rada izmaksas sabiedrībai. **Izmaksas saistībā ar vides ietekmējumu** aplēstas 1,1%

<sup>7</sup> Aplēses, pamatojoties uz *ASSESS* pētījumu: „TEN iniciatīvas un citu transporta politikas pasākumu sasniegto rezultātu starposma novērtējums saistībā ar to, kā ir izpildīta Baltā grāmata par Eiropas transporta politiku līdz 2010. gadam” (2005. gads), [http://ec.europa.eu/transport/white\\_paper/mid\\_term\\_revision/assess\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm)

<sup>8</sup> Šo prognožu pamats ir uz 2001. gada baltās grāmatas bāzes sagatavotais nemainīgās politikas scenārijs (sk. *ASSESS* pētījumu). Vairāk skaitlisku datu sniegts 2. pielikuma 3. un 4. diagrammā.



apmērā no IKP<sup>9</sup>. Nevienprātība konstatējama centienos sasniegt izvirzītos mērķus — pieaugošo mobilitātes vajadzību apmierināšanu, kā arī atbilstību stingrākajiem vides standartiem. Piemēram, daudzās pilsētās netiek ievēroti gaisa kvalitātes standarti, un infrastruktūra jāprojektē tā, lai tā atbilstu vides aizsardzības prasībām un teritorijas plānojuma ierobežojumiem. Satiksmes plūsmas ir vēl pārslogotākas, un ar to saistītās izmaksas ES ir aptuveni 1% no IKP. Kamēr lielā mērā ir samazinātas autotransporta kaitīgo vielu emisijas, līdz ar katalizatoru, sīko piesārņojuma daļiņu filtru vai citu transportlīdzekļa aprīkojuma tehnoloģiju ieviešanu pēdējo 15 gadu laikā, neraugoties uz satiksmes intensitātes pieaugumu, par 30-40% ir samazinātas NO<sub>x</sub> un makrodaļiņu emisijas. Tomēr tematiskajā stratēģijā par gaisa piesārņojumu<sup>10</sup> ir skaidri akcentēta vajadzība izvirzīt turpmākos mērķus attiecībā uz autotransporta līdzekļiem, jo īpaši ieviešot Euro 5 standartu vieglajiem transportlīdzekļiem (pēc kura, savukārt, ieviešs Euro 6 atbilstīgi Euro VI standartam smagajiem transportlīdzekļiem). Izstrādātie modeļi liecina, ka šī tendence turpināsies, bet pasliktināsies situācija saistībā ar CO<sub>2</sub> emisijām un troksni. Liels emisiju avots ir kuģu transports. Lai gan pēdējās dekādes laikā aviosabiedrības ir samazinājušas degvielas patēriņu par 1-2% uz vienu pasažierkilometru un arī trokšņa emisijas no gaisa kuģiem ir strauji samazinājušās, tomēr vispārējā civilās aviācijas ietekme uz vidi ir palikusi vēl lielāka intensīvā satiksmes pieauguma dēļ. Piemēram, siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas no gaisa transporta pēdējās desmitgades laikā ik gadus ir pieaugušas par 4%. Kopumā iekšējie pārvadājumi ir avots 21% siltumnīcefekta gāzu emisiju; kopš 1990. gada šo emisiju apjoms ir palielinājies par 23%, tādejādi apdraudot Kioto mērķu sasniegšanu. 2001. gada baltajā grāmatā paredzētajiem pasākumiem tomēr būs tikai minimāla ietekme uz šīm vides tendencēm, jo īpaši attiecībā uz CO<sub>2</sub> emisijām<sup>11</sup>. Visbeidzot, īpaša uzmanība ir jāpievērš arī trokšņa piesārņojumam, kura avots ir visdažādākie transporta veidi.

Attiecībā uz **drošumu** ir vērojami būtiski uzlabojumi. Kopš 2001. gada uz ceļiem bojā gājušo skaits ir samazinājies par vairāk nekā 17%, lai gan šī statistika visās dalībvalstīs nav vienāda. Tomēr ar šādiem datiem — 41 600 bojā gājušo un vairāk nekā 1,7 miljoni traumas guvušo — autotransports joprojām ir visnedrošākais transporta veids<sup>12</sup>. Šāds stāvoklis nav pieļaujams, un tādēļ visām iesaistītajām personām ir jāvelta vēl vairāk centienu, lai uzlabotu ceļu drošību. Šajā jautājumā īpaši būtiska loma būs 2001. gada baltās grāmatas pasākumu turpinājumam un *e-drošības* iniciatīvai<sup>13</sup>, kas jau vidējā termiņā sniegs būtiskus pozitīvus rezultātus, lai sasniegtu izvirzīto reprezentatīvo mērķi — par 50% samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu.

Tādi nākotnes plāni kā iepriekš minētie ir izšķirošs faktors, lai izstrādātu un izvērtētu transporta politiku, jo īpaši ņemot vērā relatīvi ilgo laiku, kas paiet līdz brīdim, kad šīs politiskās iniciatīvas un ar tām saistītie ieguldījumi faktiski ietekmē reālo situāciju.

---

<sup>9</sup> Sk. projekta *UNITE* nobeiguma ziņojumu. Vides ietekmējuma izmaksās ietilpst izmaksas saistībā ar gaisa piesārņojumu, troksni un globālo sasilšanu. Projekts *Unification of accounts and marginal costs for Transport Efficiency*. 5. pamatprogramma — RTD transporta nozarē. 2003. gada novembris. [www.its.leeds.ac.uk/UNITE](http://www.its.leeds.ac.uk/UNITE)

<sup>10</sup> Sk. Komisijas paziņojumu „Tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu” — COM(2005)446, 2005. gada 21. septembris.

<sup>11</sup> Sk. *ASSESS* pētījumu. Lai iegūtu sīkāku informāciju, sk. arī EVA (Eiropas Vides aģentūras) ziņojumu Nr. 3/2006 — TERM 2005 (Ziņošanas mehānisms attiecībā uz transportu un vidi).

<sup>12</sup> Sk. Komisijas paziņojumu COM (2006) 74 *galīgā redakcija* par Eiropas ceļu satiksmes drošības rīcības programmu — Vidusposma pārskats.

<sup>13</sup> COM(2003) 542 *galīgā redakcija* Informācijas un sakaru tehnoloģijas drošiem un viediem transportlīdzekļiem. COM(2005) 431 *galīgā redakcija* eCall nodrošināšana iedzīvotājiem.

Sagatavojot šos scenārijus, ir jāņem vērā visdažādākā veida apdraudējumi saistībā ar siltumnīcas efektu izraisošo gāzu līmeņiem un fosilajām enerģijām.

→ Rīcība: izstrādāt un izvērtēt turpmākās politiskās iniciatīvas, sekmēt visplašākā mēroga apspriedes par transporta politikas scenārijiem 20-40 gadu nākotnes perspektīvā, izstrādāt instrumentus, kas vajadzīgi, lai veidotu vispārēju, ilgtspējīgu transporta politikas stratēģiju.

### 3. ILGTSPĒJĪGA MOBILITĀTE IEKŠĒJĀ TIRGŪ — SAIKNE STARP EIROPAS IEDZĪVOTĀJIEM

ES iekšējais tirgus ir galvenais instruments, ar kura palīdzību iespējams izveidot plaukstošu transporta nozari, kas nodrošina ekonomisko izaugsmi un darba vietas. Notikumu attīstība aviācijas nozarē, kā arī citas nozarēs, piemēram, telekomunikāciju nozarē, liecina, ka iekšējā tirgus liberalizācijas process sekmē jauninājumus un ieguldījumus, lai labākus pakalpojumus varētu sniegt par zemākām cenām. Arī visā transporta nozarē var gūt tādus pašus rezultātus. Izvirzītais mērķis nav tikai iekšējā tirgus juridiska izveide, bet arī sadarbība ar lietotājiem un piegādātājiem, lai panāktu, ka iekšējais tirgus kļūst par ekonomisku īstenību. Tādēļ ir jāpieņem kopējie noteikumi un tie jāpildina, tos pielāgojot vai vienkāršojot attiecībā uz visiem transporta veidiem, ja novērojumi un pieredze liecinās par šādu pasākumu nepieciešamību. Iekšējā tirgus struktūrai ir jābūt tādai, lai transporta tīkla darbības optimizācijas nolūkā būtu iespējama dažādu transporta veidu savstarpēja integrācija.

#### 3.1. Sauszemes transports

**Autotransporta** iekšējais tirgus ir stabils. Kamēr iekšzemes autopārvadājumu nozare ir lielā mērā aizsargāta, starptautisko autopārvadājumu tirgus ir liberalizēts. Kobotāžas pārvadājumi — preču pārvadājumi, ko vienā valstī veic citas valsts pārvadātājs — ir 1,2% no iekšzemes autopārvadājumu tirgus darbības apjoma. Vēlākais līdz 2009. gadam kobotāžas tirgus ir jāatver visām jaunajām dalībvalstīm. Ieviešot kopējus noteikumus attiecībā uz profesionālo kvalifikāciju un darba apstākļiem, tiek sniegts ieguldījums, lai nodrošinātu augstu drošības un sociālās aizsardzības līmeni. Svarīgi faktori, kas ietekmēs turpmāko attīstību, ir mazo uzņēmumu pārsvars un starp dalībvalstīm pastāvošās krasās atšķirības nodokļu līmeņa ziņā, kam ir iespaids uz konkurenci. Komisija veiks pētījumu, lai noskaidrotu, kā mazināt degvielas nodokļu apmēra pārliekās atšķirības.

**Dzelzeļa kravu pārvadājumu** tiesiskā regulējuma izveidi pabeigs 2007. gadā. Trešais dzelzeļa nozares tiesību aktu kopums atvērs arī starptautisko pasažieru pārvadājumu tirgu. Valsts regulatīvajām iestādēm būs jānodrošina Kopienas tiesību aktu kopuma pilnīga piemērošana. Tādējādi visā ES iekšējā tirgū būs radīti apstākļi dzelzeļa nozares rehabilitācijai, kas jau tagad ir vērojama tajās dalībvalstīs, kuras savas valsts tirgu jau ir atvērušas. Komisija izmantos „Dzelzeļa tirgus monitoringa sistēmu”, lai rūpīgi izanalizētu faktiskās dzelzeļa tirgus atvēršanas rezultātus visā ES. ES jāpievēršas atlikušo strukturālo šķēršļu novēršanai, kuri rada traucējumus konkurencei dzelzeļa nozarē; un tie konkrēti ir šādi: tādi tehniskie šķēršļi kā nepietiekama savietojamība, nav savstarpēji atzīts ritošais sastāvs un produkti, vāji darbojas infrastruktūras koordinēšana un IT sistēmu sadarbība, kā arī problēmas ar atsevišķu vagonu kravas novirzīšanu<sup>14</sup>. Turklāt, tā kā nesen ir pieņemta direktīva par ceļu lietotāja nodokļiem, Komisija izskatīs iespējas, kā noteikt pamatotākus un

<sup>14</sup> Sk. Komisijas paziņojumu COM(2006) 189 galīgā redakcija 2006. gada 3. maijs. Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam par pirmā dzelzeļa nozares tiesību aktu kopuma izpildi.

samērīgākus tarifus par infrastruktūras izmantošanu, ar ko cita starpā paredz arī ārējo izmaksu internalizācijas iespēju (sk. tālāk 6.3. punktu). ES sniegs atbalstu, finansējot Eiropas tīku prioritāro projektu īstenošanu, no kuriem lielākā daļa ir dzelzceļa nozares projekti, tostarp *ERTMS* satiksmes pārvaldības sistēma, kā arī izstrādājot atbilstīgas vadlīnijas valsts atbalsta piešķiršanai šajā nozarē.

Dzelzceļa nozares tirgus daļa un nodarbinātība ir stabilizējusies lielākajā daļā valstu. Pārstrukturēšanas un pielāgojumu dēļ bija jāpieņem virkne sociāli sarežģītu lēmumu, kā rezultātā ir būtiski samazinājies nozarē nodarbināto personu skaits. Dzelzceļa uzņēmumiem tagad ir iespēja atjaunot savu ilgtermiņa pastāvētspēju, savu darbību pārveidojot par starptautisku darbību un koncentrējoties uz ekonomikas un sabiedrības vajadzībām. Dzelzceļa transporta nozare ir pierādījusi savu noturīgo līderpozīciju pasažieru pārvadājumu jomā, jo īpaši ar ātrgaitas dzelzceļa satiksmes pakalpojumiem starp centrālajām pilsētām. Paplašināšanās paver jaunas iespējas tālsatiksmes (maršruta attālums pārsniedz 500 km) dzelzceļa satiksmes savienojumiem, kas ar efektīvām loģistikas darbībām var konkurēt ar autotransportu, lai sniegtu videi nekaitīgus tiešās piegādes pakalpojumus. Komisija izskatīs iespēju izstrādāt programmu, kuras nolūks būs sekmēt dzelzceļa kravu pārvadājumos specializētu tīklu kravu pārvadājumu loģistikas jaunievietās politikas kontekstā (sk. tālāk 7.1. punktu). Lai šīs iespējas varētu realizēt, kravu pārvadājumu pakalpojumi un infrastruktūras pārvaldība jāpielāgo gan to kvalitātes, uzticamības un elastības ziņā, gan arī attiecībā uz darbu ar klientiem.

→ **Rīcība:** izskatīt autotransporta iekšējā tirgū iegūto pieredzi un ierosināt, kā uzlabot tirgus piekļuves noteikumus un noteikumus par pieeju profesijai, ja tas vajadzīgs; izskatīt problemātisko jautājumu par pārlicekajām atšķirībām piemēroto akcīzes nodokļu līmeņa ziņā; ar ietekmīgu dalībvalstu regulatīvo iestāžu palīdzību īstenot transporta nozares Kopienas tiesību aktus; veikt vairāk centieni, lai ar dzelzceļa nozares un Eiropas Dzelzceļa aģentūras palīdzību novērstu tehniskās un darbības barjeras starptautiskām dzelzceļa satiksmes operācijām; izskatīt iespēju izstrādāt programmu, kuras nolūks būs sekmēt dzelzceļa kravu pārvadājumos specializēta tīkla izveidi kopējā pārvadājumu loģistikas politikas kontekstā; ieviest dzelzceļa tirgus monitoringu, īpaši pamatojoties uz rezultātu rūpīgu analīzi.

### **3.2. Aviācija**

Iekšējais gaisa pārvadājumu tirgus ir kļuvis par nozares realitāti un ekonomiskās izaugsmes veicinātājspēku. Sekmīgi norit pārstrukturēšana un integrācija, un tirgus ir paplašinājies līdz ar Eiropā apkalpoto maršrutu skaita pieaugumu, mazcenas pārvadātāju ienākšanu tirgū un reģionālo lidostu attīstību. Klienti no iekšējā tirgus attīstības ir daudz ieguvuši. Vispasaules mērogā ES ir svarīga loma gan gaisa transporta aprīkojuma, gan gaisa pārvadājumu pakalpojumu ziņā.

Tomēr, ņemot vērā ar pastāvīgo izaugsmi un globālo konkurenci saistītās problēmas, pārliceka bezrūpība šajā situācijā nav pieļaujama. Iekšējais tirgus ir jāpaplašina, lai uzlabotu visu aviācijas nozares sektoru, piemēram, lidostu un aeronavigācijas pakalpojumu darbību. Pozitīvie rezultāti, kas gūti iekšējā tirgus darbībā, ir jāiegulda arī gaisa transporta nozares ārējās attiecībās. Gaisa transportam ir vajadzīgas stabilas gan gaisa, gan zemes infrastruktūras. Pašlaik notiekošajai vienotās gaisa telpas izveidei vajadzētu vēl vairāk palielināt ES gaisa transporta nozares efektivitāti. Ir vajadzīgas atbilstošas iniciatīvas, lai definētu gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu struktūru turpmākajā nākotnē. Ir jāveic arī lidostu kapacitātes veicināšanai nepieciešamie ieguldījumi, līdztekus ieviešot skaidrākus lidostu nodevu noteikumus. Ir jāīsteno pasākumi, lai samazinātu straujā satiksmes pieauguma negatīvo

ietekmi uz vidi, vienlaikus saglabājot nozares konkurētspēju un ņemot vērā ICAO satvarā risinātās sarunas. Šiem pasākumiem jāaptver visdažādākās jomas, piemēram, šādas: gaisa satiksmes kontroles uzlabošana un optimizēšana, gaisa kuģu un dzinēju tehnoloģiju un jauninājumu attīstība, gaisa transporta operāciju energoefektivitātes uzlabošana un tādu ekonomisko stimulu un/vai instrumentu izmantošana kā, piemēram, aviācijas nozares radītās ietekmes uz klimatu iekļaušana ES emisiju tirdzniecības shēmā.<sup>15</sup>

→ Rīcība: jāturpina uzraudzīt nozares pārstrukturēšanas un integrācijas aspekti saistībā ar valsts atbalstu un konkurenci; atkārtoti pārskatīt iekšējā tirgus darbību un vajadzības gadījumā ierosināt pielāgojumus; pabeigt vienotās gaisa telpas tiesiskā regulējuma izveidi un modernizēt gaisa satiksmes pārvaldību; izstrādāt politiskus pasākumus, kā ierobežot gaisa transporta pakalpojumu nozarē radītās emisijas.

### 3.3. Ūdens transports

Tā kā divas trešdaļas no Eiropas Savienības robežām ir jūras robeža, Eiropas „pussalu” raksturo izcila jūrniecības ekonomika, jo īpaši pēc paplašināšanās. Ūdens transports, jo īpaši mazā kabotāža gadu laikā ir kļuvusi tikpat nozīmīga kā autotransporta pārvadājumu nozare, un lielākā daļa ūdens transporta nozares potenciāla vel nemaz netiek izmantota. Šī transporta nozare varētu atvieglināt satiksmes plūsmu pārlieko noslogotību un negatīvo ietekmi uz vidi, ko izraisa citi transporta veidi, ja vien tiktu samazinātas kuģu radītās piesārņojošo vielu emisijas.

Tā kā Eiropai ir gara krasta līnija un liels skaits ostu, **jūrniecības nozare** ir vērtīga alternatīva sauszemes transportam, kā to lieliski atspoguļo ieviestais „jūras maģistrāļu jēdziens”<sup>16</sup>. Ekonomiskajā izaugsmē liela nozīme ir bijusi konteineru pārvadājumiem; šim pārvadājumu veidam ir arī spēcīgs potenciāls nākotnē loģistikas darbību jomā, izmantojot iespējas, ko sniedz sinerģija starp jūru un dzelzceļu, un/vai upi.

Ir divas galvenās problēmas, kas neļauj attīstīties jūras pārvadājumiem un pārvadājumiem pa piekrastes ūdeņiem. Pirmkārt, šajās nozarēs joprojām nepastāv stabils iekšējais kuģniecības tirgus: jūras pārvadājumus no vienas dalībvalsts uz citu, ņemot vērā starptautiskos tiesiskos regulējumus, uzskata par ārējiem pārvadājumiem. Tādēļ ES nevar optimizēt savus tiesību aktus iekšējās satiksmes jomā un vienkāršot iekšējo tirdzniecību. Šā paša iemesla dēļ arī nav iespējams loģistikas ķēdēs pilnībā integrēt pārvadājumus pa iekšējiem ūdeņiem. Ir pilnībā jāapzina visas starptautisko tiesību sniegtās iespējas, lai risinātu šo problēmu.

Otrkārt, ostu infrastruktūrām būs jābūt gatavām funkcionēt ar paredzamā jūras transporta pieauguma apstākļos. Ir jāpalielina ieguldījumu apjoms ostās un to iekšzemes infrastruktūras daļās, lai uzlabotu un paplašinātu pakalpojumus, un lai ostas attiecīgi kļūtu par izaugsmes centriem, nevis iespējamiem vājajiem punktiem saistībā ar pārkraušanas operācijām. Ostu nepietiekamās kapacitātes problēmu varētu arī risināt, palielinot sadarbību starp Eiropas ostām un ieviešot to specializāciju. Turklāt nosacījumi ostu politikas sekmīgai īstenošanai ir: veselīga konkurence gan katrā ostā atsevišķi, gan starp ostām, skaidri noteikumi par sabiedriskā sektora ieguldījumiem investīcijās un pārredzama piekļuve ostu pakalpojumiem, vides apdraudējumi un ar attīstību saistītās vajadzības, konkurētspējīgu pakalpojumu pieejamība un kvalitatīvu darba vietu pieaugums.

<sup>15</sup> Komisijas 2005. gada 27. septembra paziņojums „Kā samazināt aviācijas ietekmi uz klimata pārmaiņām”.

<sup>16</sup> Sk. Komisijas 2004. gada 2. jūlija paziņojumu COM(2004) 453 galīgā redakcija par ģeogrāfiskās informācijas sistēmu izstrādi.

Lai izstrādātu integrētu jūras transporta stratēģiju „Eiropas kopējā jūras telpā” par savu atskaites punktu Komisija uzskata debates, kuras tika uzsāktas ar zaļo grāmatu par turpmāko ES jūrniecības politiku<sup>17</sup>. Šīs politikas nolūks ir novērst iekšējā tirgus šķēršļus, ļaut ES noteikt augstus sociālos, vides, drošības un drošuma standartus, kā arī sekmēt konkurētspējīgu infrastruktūru un visas nozares kopējo attīstību, vienlaikus rēķinoties ar vispārējo situāciju visā pasaulē, kur notiek kuģošana. Komisija turpinās darīt visu, lai panāktu stingrāku ierobežojumu noteikšanu attiecībā uz kuģu radītu piesārņojošo vielu emisijām.

Lai gan **upju transports** veido tikai 3% no kopējā kravu pārvadājumu apjoma, dažos satiksmes koridoros upju transporta daļa pārsniedz 40%. Vēl neizmanto kapacitāti tādos satiksmes koridoros kā Donavas upe var izmantot, ja upju transportu modernizē un integrē efektīvās vairākveidu pārvadājumu loģistikas ķēdēs. *NIAIDES* programmā ir izklāstīts rīcības plānu upju transporta sekmēšanai<sup>18</sup>.

→ Rīcība: pamatoties uz plašām sabiedriskām apspriedēm ar ieinteresētajām personām, lai izstrādātu visaptverošu stratēģiju „Eiropas kopējās jūras telpas” izveidei; sagatavot visaptverošu Eiropas ostu politiku; īstenot pasākumus, lai samazinātu ūdens transporta sektorā radīto piesārņojošo emisiju apjomus; turpināt atbalsēt mazās kabotāžas nozari un jūras maģistrāles, īpaši akcentējot savienojumus kontinenta iekšienē; īstenot *NIAIDES* rīcības plānu upju transporta sekmēšanai.

#### 4. ILGTSPĒJĪGA INDIVIDUĀLĀ MOBILITĀTE — TRANSPORTA UZTICAMĪBA, DROŠUMS UN DROŠĪBA

##### 4.1. Nodarbinātība un darba apstākļi

Transporta nozare (un jo īpaši autotransporta nozare) ir ārkārtīgi nozīmīgs nodarbinātības sektors, kas nodrošina vairāk nekā 10 miljonus darba vietu ar transporta nozares darbībām saistītās ekonomikas nozarēs (pakalpojumi, aprīkojums, infrastruktūra). Transporta uzņēmumu konkurētspējas uzturēšana un nostiprināšana ir vislabākais veids, kā garantēt augsto ilgtspējīgas nodarbinātības līmeni. Pēc ilga pārstrukturēšanās perioda nodarbinātības līmenis pašlaik stabilizējas. Dažās nozarēs, piemēram, dzelzceļa un transporta nozarēs sāk pietrūkt kvalificēta personāla; tā kā jūrniecības sektorā nav pietiekami daudz kandidātu no ES valstīm, ir palielinājies ārvalstu darbaspēks<sup>19</sup>. Ir vajadzīgi papildu centieni, lai uzlabotu apmācību sistēmu un motivētu jauniešu izvēlēties profesiju transporta nozarē gan savā valstī, gan citās ES dalībvalstīs.

Kā starptautiskā mērogā, tā ES iekšienē ir vērojamas lielas atšķirības darbaspēka izmaksu ziņā, kas saistītas ar algām, nodarbinātības izmaksām un darba apstākļu ietekmi. Šīs atšķirības būtiski ietekmē tos transporta veidus, kam jāspēj pastāvēt starptautiskas konkurences apstākļos, jo īpaši jūras transportu, bet ne tikai, arī autotransportu. Autotransporta nozarē ar ES tiesību aktiem, kas reglamentē kvalifikāciju un darba apstākļus, ir izveidota mazu un

<sup>17</sup> Sk. Komisijas zaļo grāmatu „Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums okeāniem un jūrām” COM (2006) 275 galīgā redakcija 2006. gada 7. jūnijs.

<sup>18</sup> Sk. Komisijas 2006. gada 17. janvāra paziņojumu COM (2005) 6 galīgā redakcija par iekšējo ūdensceļu transporta veicināšanu „*NIAIDES*”.

<sup>19</sup> Sk. arī 2.5. apakšnodaļu par nodarbinātības un darba apstākļiem „Eiropas jūrniecības zinātniskās attīstīšana un ilgtspējīgas nodarbinātības veicināšana jūrniecības nozarē”, Zaļā grāmata par turpmāko Eiropas Savienības jūrniecības politiku — COM (2006) 275 galīgā redakcija 2006. gada 7. jūnijs.

vidēju uzņēmumu vajadzībām atbilstoša vienlīdzīgas konkurences vide. Šo tiesību aktu īstenošana ir absolūta prioritāte<sup>20</sup>. Minēto noteikumu ieviešanu sekmēs starptautiski. Citās jomās, piemēram, ja runa ir par algām, darba devējiem un darbiniekiem ir visas iespējas iesaistīties plašā pārrobežu dialogā. Jūrniecības nozarē Komisija aicina darba devējus un darbiniekus noslēgt vienošanos, pamatojoties uz jauno Starptautiskās darba organizācijas (SDO) Konvenciju par nodarbinātību jūrniecībā.

→ Rīcība: sekmēt apmācību un motivēt jauniešus izvēlēties profesijas transporta nozarē; apspriežoties ar ieinteresētajām personām, izskatīt noteikumus par darba apstākļiem autopārvadājumu nozarē un vajadzības gadījumā ierosināt pielāgojumus; atbalstīt darba devēju un darbinieku pārrobežu dialogu, jo īpaši nolūkā piemērot SDO Konvenciju par nodarbinātību jūrniecībā.

## 4.2. Pasažieru tiesības

Aviopasažieru tiesības ir tik lielā mērā nostiprinātas, ka Eiropas iedzīvotāji bez bažām var droši izmantot visas priekšrocības, ko sniedz tiesības brīvi strādāt un ceļot visā Eiropas Savienības teritorijā. Valsts iestādēm daudz intensīvāk ir jāseko līdzi iesniegto sūdzību izskatīšanai. Sagatavošanas posmā esošie tiesību akti tādas pašas tiesības paredz arī dzelzceļa un jūras pārvadājumu pasažieriem. Arī tālsatiksmes pārvadājumos ar autobusu būs jāgarantē labāka pakalpojumu kvalitāte. Pakalpojumu kvalitāte ir konkurētspēju nosakošs faktors visos transporta veidos. Uzmanību vajadzētu pievērst jautājumam, kā pasažieriem ar kustību traucējumiem palielināt iespējas faktiski piekļūt transporta pakalpojumiem.

→ Rīcība: kopīgi ar ieinteresētajām personām izskatīt iespējas, kā visos transporta veidos uzlabot pakalpojumu kvalitāti un nodrošināt pasažieru pamattiesību ievērošanu, jo īpaši attiecībā uz pasažieriem ar kustību traucējumiem.

## 4.3. Drošums

Ir daudz kas paveikts, lai uzlabotu kuģošanas un aviācijas drošumu; tostarp jāmin pēdējā laikā svarīgāko soli — nedrošo aviosabiedrību melnā saraksta ieviešanu. Daudzo kopējo drošuma standartu piemērošanā piedalās specializētās Eiropas aģentūras: Eiropas Jūras drošības aģentūra (EJDA), Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA) un Eiropas Dzelzceļa aģentūra (ERA). Šīm aģentūrām jāpiešķir pietiekams finansējums atbilstīgi tām uzticētajiem pienākumiem. Drošuma režīma izveidi pilnībā pabeigs ar trešo jūrniecības nozares tiesību aktu kopumu un ar uzlabojumiem, kas izdarīti katras atsevišķas nozares starptautiskajos regulējumos. Nākotnē ir jāapsver arī iespēja ES līmenī koordinēt noteiktas būtiskas krasta apsardzes funkcijas.

Dzelzceļa, jūras un gaisa transporta negadījumos bojā gājušo skaits ir relatīvi neliels, un tas krasi kontrastē ar ceļu satiksmes negadījumu upuru statistiku. Joprojām spēkā ir izvirzītais mērķis — laikposmā no 2001. līdz 2010. gadam par 50% samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu. Šā mērķa sasniegšanai ir vajadzīga saskaņota darbība, lai vēl vairāk uzlabotu transportlīdzekļu konstrukcijas un tehnoloģijas (proti, avāriju novēršanas tehnoloģijas, transportlīdzekļu un infrastruktūras sadarbību, elektronisko drošumu jeb

---

<sup>20</sup> Sk. Komisijas ziņojumu par to, kā 2001. un 2002. gadā ir īstenota Regula (EEK) Nr. 3820/85, ar ko paredz sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu (Komisijas 22. ziņojums). Jaunpieņemtie tiesību akti ir 2006. gada 15. marta Regula (EK) Nr. 561/2006 un 2006. gada 15. marta Direktīva 2006/22/EK.

„eSafety”), ceļu infrastruktūras un autovadītāju uzvedību, kā tas norādīts *CARS 21* grupas secinājumos. Šādu mērķi iespējams sasniegt vienīgi tad, ja savus centienus visos līmeņos apvieno valdības, automašīnu un autoceļu būves industrijas, infrastruktūras pārvaldnieki un paši satiksmes dalībnieki. Viens no veidiem, kā informēt sabiedrību un sekmēt paraugprakses apmaiņu, būtu ikgadējās ceļu satiksmes drošības dienas ieviešana, saistībā ar ko visās dalībvalstīs publicētu ceļu satiksmes drošības gada statistiku.

→ Rīcība: īstenot integrētu pieeju ceļa drošībai, rodot risinājumus saistībā ar transportlīdzekļu konstrukciju un tehnoloģijām, infrastruktūru un autovadītāju uzvedību, vienlaikus paredzot iespēju vajadzības gadījumā ieviest attiecīgus tiesību aktus šajā jomā; organizēt sabiedrības informēšanas kampaņas, ieviest ikgadējo ceļu satiksmes drošības dienu; pastāvīgi pārskatīt un pilnveidot drošības noteikumus attiecībā uz visiem transporta veidiem; stabilizēt Eiropas drošības aģentūru darbību un pakāpeniski paplašināt to darbības jomu ar drošību saistītos jautājumos.

#### 4.4. Drošība

Pastāvīgie terorisma draudi neļauj mums aizmirst, ka transports var būt gan teroristu mērķis, gan arī terora instruments. Pēc 2001. gada 11. septembra notikumiem ES reaģēja operatīvi, ieviešot attiecīgus tiesību aktus un nosakot kvalitātes kontroles pārbaudes režīmus, lai pastiprinātu gaisa un jūras transporta drošību. Šo *acquis* pilnveidos, ņemot vērā gūto pieredzi. Gadījumos, kad drošības pasākumu izmaksas varētu radīt traucējumus konkurencei, ir jāveicina vienlīdzīgi konkurences apstākļi. Drošības noteikumu piemērošanas jomā jāiekļauj arī sauszemes transports, tostarp pilsētu transports un dzelzceļa stacijas un intermodālās loģistikas ķēdes. Turklāt saistībā ar Eiropas programmu svarīgāko infrastruktūru aizsardzībai (*EPCIP*) ir jāveic padziļināta vissvarīgāko transporta infrastruktūru analīze. Pamatojoties uz *EPCIP*, notiekošo darbu rezultātā attiecībā uz vissvarīgākajām transporta infrastruktūrām varētu tikt izstrādāti priekšlikumi īpašiem aizsardzības pasākumiem, ņemot vērā visus apdraudējumu veidus un jo īpaši terorisma draudus. Īpaša uzmanība jāvelta starptautiskajai sadarbībai, lai uzlabotu visā pasaulē spēkā esošās normas un izvairītos no nevajadzīgas un arī no izmaksu viedokļa neefektīvas kontroles pasākumu dublēšanās.

→ Rīcība: izskatīt pašlaik spēkā esošo drošības noteikumu darbību un ar tiem saistītās izmaksas gaisa un jūras transporta nozarē, vajadzības gadījumā, pamatojoties uz gūto pieredzi, ierosināt pielāgojumus, kā arī izvairīties no konkurences traucējumiem; izanalizēt vajadzību drošības noteikumu piemērošanas jomā iekļaut arī sauszemes un vairākveidu pārvadājumus, kā arī īpaši svarīgās infrastruktūras.

#### 4.5. Pilsētu transports

No visiem Eiropas iedzīvotājiem 80% dzīvo pilsētvidē. Gan sabiedriskais transports, gan vieglās automašīnas, kravas automobiļi un gājēji izmanto tās pašas infrastruktūras. No kopējā autotransporta radīto emisiju apjoma pilsētu transports ir avots 40% CO<sub>2</sub> emisiju un līdz pat 70% no citām transporta radītajām piesārņojošo vielu emisijām. Viena trešdaļa satiksmes negadījumu, kuros ir bojā gājušie, notiek pilsētās. Arī satiksmes pārslogotības problēmas galvenokārt ir koncentrētas pilsētās un to tuvumā. Kā sekmēt mobilitāti, vienlaikus samazinot satiksmes plūsmas pārslogotību, nelaimes gadījumu skaitu un piesārņojumu? Tāds ir galvenais problemātiskais jautājums, kas jārisina visām lielajām pilsētām. Tā kā tieši pilsētnieki visvairāk izjūt pašu mobilitātes negatīvās sekas, viņi varētu būt atvērti novatoriskiem risinājumiem ilgtermiņā mobilitātes apstākļu radīšanai.

Iniciatīvu izstrāde ir tieši šo pilsētu, nevis ES kompetencē. Londona, Stokholma, Atēnas, Kauņa, Gdiņa un citas pilsētas ir ieviešušas aktīvu ilgtspējīgās mobilitātes politiku, lai rastu alternatīvas automašīnu izmantošanai. ES var sekmēt Eiropas mēroga pētījumus un paraugprakses apmaiņu tādās jomās kā transporta infrastruktūras, standartizācija, satiksmes pārslogotības un satiksmes pārvaldība, sabiedriskā transporta pakalpojumi, infrastruktūras izmantošanas tarifu noteikšana, pilsētplānojums, drošība un sadarbība ar tuvējiem reģioniem. Komisijas rīkoto sabiedrisko apspriežu rezultātā ir noskaidrots, ka sabiedrība ir ieinteresēta iespējamā ieguldījumā no ES puses. Pamatojoties uz gūto pieredzi saistībā ar *CIVITAS* iniciatīvu un tematisko stratēģiju pilsētu transporta jomā<sup>21</sup>, Komisija turpinās sekmēt pētījumus pilsētu mobilitātes jautājumos. Izstrādes stadijā esošajos tiesību aktos, kas attiecas uz sabiedrisko transportu, ir paredzēts skaidrs un stabils tiesiskais satvars, ar ko noteikts augstas kvalitātes ieguldījumus videi nekaitīga un efektīva sabiedriskā transporta sekmēšanai. Turklāt ES būtu arī jāizskata, vai ES līmenī nepastāv kādi šķēršļi transporta politikai, un ja tādi ir, tad kā rast vienprātību vienotu risinājumu izstrādei, vienlaikus ievērojot subsidiaritātes principu.

→ Rīcība: publicēt zaļo grāmatu par pilsētu transportu, lai noteiktu, kāda būtu potenciālā Eiropas Savienības darbības pievienotā vērtība attiecībā uz darbībām vietējā līmenī.

## 5. TRANSPORTS UN ENERĢĒTIKA

Transporta politika ir cieši saistīta ar enerģētikas politiku, jo tām ir kopīgi mērķi: samazināt CO<sub>2</sub> emisiju apjomu un mazināt ES atkarību no fosilo enerģiju importa<sup>22</sup>.

Transporta nozare ir nozare ar īpaši augstu enerģijas patēriņu, kas ir aptuveni 71% no kopējā naftas patēriņa ES. Autotransporta nozarē patērē 60% no kopējā naftas patēriņa; gaisa transporta nozarē patērē aptuveni 9% no kopējā naftas patēriņa. Dzelzceļa transporta nozarē no kopējā enerģijas apjoma 75% ir elektroenerģija un 25% — fosilās degvielas.

Tā kā fosilo degvielu izmaksas ir augstas un ir jāsamazina enerģētiskā atkarība, ir maksimāli jāizmanto katra transporta veida potenciāls.

Šo problēmu dēļ, regulējot enerģijas izmantojumu, prioritāte ir piešķirta vides aspektiem. Ar steigu ir jāīsteno tādas iniciatīvas kā, piemēram, zaļajā grāmatā par energoefektivitāti<sup>23</sup> izklāstītās iniciatīvas. Komisija 2006. gada rudenī nāks klajā ar rīcības plānu energoefektivitātes jomā. Eiropas enerģētikas politikai, kuras mērķis ir konkurētspējas nodrošināšana, apgādes drošības garantijas un vides aizsardzība, cita starpā ir jāorientējas arī uz turpmākajām transporta politikām, ar kurām paredzēts samazināt energopatēriņu, uzlabojot degvielas ekonomiju transportlīdzekļiem, kā arī pakāpeniski naftu aizstāt ar cita veida degvielu, piemēram, biodegvielu<sup>24</sup>, dabasgāzi, ūdeņradi, elektrību vai cita veida enerģiju.

Šajā jomā ir vajadzīgas vērienīgas pētnieciskās iniciatīvas un ieguldījumi, tostarp enerģētikas un transporta pētniecības programmu apvienošana, pētījumi saistībā ar tīrākiem un viedākiem transportlīdzekļiem un informācijas un komunikāciju tehnoloģiju (IKT) izmantošanu

<sup>21</sup> Sk. Komisijas paziņojumu „Tematiskā stratēģija par pilsētvidi” — COM(2005)718, 2006. gada 11. janvāris.

<sup>22</sup> 2006. gada 23.-24. marta Eiropadome.

<sup>23</sup> COM(2005) 265, 2005. gada 22. jūnijs ([http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm)).

<sup>24</sup> Komisijas rīcības plāns par biomasas izmantošanu — COM (2005) 628, ES Biodegvielu stratēģija — COM (2006) 34.



degvielas ekonomijas sekmēšanai, kā arī publisko-privāto partnerību izveide. Jau ir uzsākta virkne iniciatīvu biodegvielu jomā (tostarp saistībā ar otrās paaudzes biodegvielām) un attiecībā uz ūdeņraža izmantošanu transporta nozarē. Šīs iniciatīvas būtu arī jāturpina. Būtisks solis izvīzīto mērķu sasniegšanā būtu ekoloģiski nekaitīgu smagkravas transportlīdzekļu būve. Līdzīgi pasākumi jāveic, lai būvētu ekoloģiskākus gaisa kuģus un kuģus, kā tas akcentēts tematiskajā stratēģijā par gaisa piesārņojumu<sup>25</sup>. Komisija Starptautiskās jūrniecības organizācijas (IMO) darbā turpinās darīt visu, lai panāktu stingrāku ierobežojumu noteikšanu attiecībā uz kuģu radītu piesārņojošo vielu emisijām. Energoefektivitāte un alternatīvo degvielu izmantojums ir vienas no tām jomām, ar kurām saistās visvairāk perspektīvu inovāciju ziņā, bet ar kurām saistītās problēmas ir arī vissteidzamāk jāatrisina.

Turpmākajos posmos pēc pētniecības un demonstrējumu posma ES ar šādiem līdzekļiem stimulēs videi nekaitīgas inovācijas: izveidojot tādus apstākļus, kas ar attiecīgu regulējumu (piemēram, EURO normām autotransportam, uzlabotām riepām) un standartizācijas rezultātā ļauj laist tirgū pārbaudītas jaunās tehnoloģijas; ar publiskajiem iepirkumiem sekmējot tīros transportlīdzekļus (piemēram, autobusu iepirkšana); izmantojot fiskālos līdzekļus<sup>26</sup> (piemēram, attiecībā uz svinu nesaturošu benzīnu) un valsts atbalstu; vienojoties par attiecīgiem mērķiem (piemēram, šādiem mērķiem: līdz 2010. gadam panākt, ka no visas transporta nozarē izmantotās enerģijas 5,57% būtu biodegviela; brīvprātīgi vienojoties ar autotransporta nozari, lai atbilstīgi ES stratēģijai par CO<sub>2</sub> emisijām līdz 2008. gadam līdz 140g/km samazinātu CO<sub>2</sub> emisijas un līdz 2010. gadam — līdz 120 g/km, vai arī īstenot starptautiskos mērķus, lai samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisiju apjomu); sekmējot lietotāju informētību (piemēram, enerģijas marķēšana, kampaņas, lai uzlabotu patērētāju un lietotāju kultūru); kā arī koordinējot rīcību citās politikas jomās (piemēram, agrorūpniecības politika attiecībā uz biodegvielām), stimulējot ieguldījumus alternatīvo degvielu piegādes infrastruktūrās.

→ Rīcība: sekmēt energoefektivitāti ES līmenī, pamatojoties uz jauno rīcības plānu, veicināt ES iniciatīvas, tostarp brīvprātīgu vienošanos slēgšanu; atbalstīt tādu jaunu un daudzsološu tehnoloģiju pētniecību, demonstrējumus un laišanu tirgū kā dzinēju optimizācija, viedo transportlīdzekļu enerģijas pārvaldības sistēmas vai alternatīvās degvielas, piemēram, jaunākās paaudzes biodegvielas, ūdeņraža vai kurināmā elementi, vai arī jauktā tipa dzinēji; organizēt lietotāju informēšanas kampaņas par viedākiem un tīrākiem transportlīdzekļiem, kā arī izvērst vērienīgu nākotnes programmu attiecībā uz tīriem dzinējiem un energoefektivitāti transporta nozarē.

## 6. INFRASTRUKTŪRU OPTIMIZĒŠANA

### 6.1. Divas problēmas: novērst satiksmes pārslogotību un palielināt piekļuves iespējas

Eiropas transporta tīkli (*TEN*) nodrošina fizisko infrastruktūru, kas vajadzīga iekšējā tirgus darbībai. Eiropas privilēģija ir blīvs transporta tīkls un kopumā ļoti kvalitatīva infrastruktūra. Tomēr vairākos apgabalos Eiropas centrālajā un rietumu daļā, kontinentu šķērsojošo kalnu grēdu tuvumā, kā arī daudzās pilsētās izteikta problēma ir **satiksmes pārslogotība** un

<sup>25</sup> Sk. Komisijas paziņojumu „Tematiskā stratēģija par gaisa piesārņojumu” — COM(2005)446, 2005. gada 21. septembris.

<sup>26</sup> Jo īpaši Padomes Direktīva 2003/96/EK, kas pārkrāto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energo produktiem un elektroenerģijai.

piesārņojums. Ir paredzams, ka līdz 2020. gadam lielākās lidostas būs pārslogotas; līdzīgu tendenci var novērot arī attiecībā uz ostām. Satiksmes pārslogotība un piesārņojums apdraud ekonomisko izaugsmi, dzīves kvalitāti un vidi. Viedī mobilitātes risinājumi (sk. tālāk 7. punktu) un transporta pieprasījuma pārvaldība (sk. tālāk 6.3. punktu) mazināt šo pārslodzi, tomēr šajā nolūkā būs arī nepieciešama vai nu jauna, vai arī uzlabota infrastruktūra. Ar ieguldījumiem, lai rastu stabilas alternatīvas pārslogotajiem ceļu koridoriem, var atbalstīt viedu risinājumi izstrādi, kuros paredzētu vairākveidu pārvadājumu loģistikas ķēdes, kā rezultātā tiktu maksimāli izmantota transporta infrastruktūra, gan izmantojot vienu transporta veidu, gan tos kombinējumus. Šajos risinājumos ietilpst tuneļi caur Alpu kalniem, dzelzceļa koridori un intermodālie transporta tīkli, iesaistot dzelzceļa, jūras un gaisa transportu. Būs jārod pareizais līdzsvars starp ekonomiski vitālu infrastruktūru attīstību un vienlīdz pamatotām plānošanas prasībām, kas izriet no vides politikas un citiem politiskajiem mērķiem. Ar tā sauktajām kooperatīvajām sistēmām, kuru pamatā ir sakari starp transportlīdzekļiem un starp transportlīdzekli un infrastruktūru, var ilgtermiņā būtiski uzlabot satiksmes pārvaldības efektivitāti, drošību un satiksmes pārlietas noslogotības regulāciju. Ceļa infrastruktūrām jāklūst viedām, un tām ir jāspēj gan nosūtīt informāciju transportlīdzekļiem, gan arī saņemt transportlīdzekļu sūtīto informāciju, un apkopot informāciju par tādiem ceļus ietekmējošiem faktoriem kā bīstami meteoroloģiskie apstākļi un satiksmes negadījumi, lai optimizētu kooperatīvo sistēmu darbību.

Citviet Eiropā galvenās problēmas perifēros reģionos un perifērās dalībvalstīs ir saistītas ar **piekļuves iespējām**. Ar transporta infrastruktūras līdzfinansēšanu struktūrfondi un kohēzijas fonds turpinās sniegt atbalstu tiem reģioniem, kas atpaliek ekonomiskās integrācijas ziņā vai kuros ir kritiskas infrastruktūras nepilnības. Kamēr daudzas no jaunajām dalībvalstīm pārvarēs iepriekšējo ieguldījumu trūkumu ceļa un pilsētu infrastruktūrā, izolētajos un attālākajos reģionos būs jāizmanto reģionālo lidostu un jūras satiksmes savienojumu potenciāls. Attālākajos reģionos akūti trūkst piekļuves iespēju ne tikai saistībā ar visa kontinenta iekšējo tirgu, bet arī sava vietējā tirgus robežās. Lai mazinātu nošķirtības ietekmi uz šo reģionu konkurētspēju un lai uzlabotu savienojumus ar pārējo ES teritoriju un kaimiņos esošajām trešām valstīm, ir jāizmanto transporta politikas instrumenti un valsts atbalsts.

→ Rīcība: vajadzības gadījumā sekmēt un koordinēt ieguldījumus jaunās vai uzlabotās viedās infrastruktūrās, lai novērstu vājos segmentus un sagatavotos kooperatīvo sistēmu ieviešanai, lai pieļautu vairākveidu transporta risinājumus un perifēros un attālākos reģionus savienotu ar teritorijas pārējo kontinentālo daļu; nodrošināt līdzsvarotu pieeju, plānojot zemes izmantojumu.

## 6.2. Visu finansējuma avotu mobilizācija

Kopējās izmaksas saistībā ar 30 *TEN* prioritārajiem projektiem, ko izraudzījās 2004. gadā, ir 250 miljardi euro. Tomēr dalībvalstu publiskā finansējuma iespējas ir ierobežotas; ieguldījumu līmenis transporta infrastruktūrā visās dalībvalstīs ir samazinājies, un pašlaik tas pat ir zemāks par 1% no IKP. Tāpat arī jaunajās Eiropas Savienības finanšu perspektīvās laikposmam no 2007. līdz 2013. gadam ir noteikts tikai neliels *TEN* paredzētā budžeta pieaugums.

Ņemot vērā, ka ES rīcībā esošie resursi nav pietiekami, *TEN* budžetā paredzētie līdzekļi būs jānovirza uz kritiskajiem robežšķērsošanas posmiem un citiem galvenajiem vājajiem segmentiem prioritārajos projektos. Turklāt, lai palīdzētu finansēt transporta infrastruktūru, dalībvalstīm vajadzētu maksimāli izmantot ES struktūrfondus un kohēzijas fondu. ES fondi finansēs galvenokārt tādus projektus, kuriem Eiropas mērogā būs vislielākā pievienotā vērtība

un kas nodrošinās aktīvu sadarbību ar valsts un citām finansējuma sniedzējām organizācijām. Visā Eiropas Savienībā finansēs darbības, kuru nolūks ir nodrošināt savietojamību, un vērienīgus priekšizpētes darbus. *Marco Polo* programma, kuras budžetam līdz 2013. gadam ir paredzēti 450 miljardi euro, sniegs tiešu ieguldījumu, piedāvājot transporta operatoriem alternatīvus cita veida transporta risinājumus noslogotākajos ceļu posmos.

Ir jāizstrādā arī jauna veida finansēšanas metodes. No iekasētajiem lietotāju nodokļiem lielāka daļa būtu jānovirza, lai finansētu tos transporta tīklu posmus, kas komerciālā ziņā ir visnoturīgākie. Ir paredzams, ka garantiju instruments, kurā ietilps likviditātes rezerves līdz pat 1 miljardam euro, kuru avots ir Eiropas Investīciju banka un ES budžets 2007.-2013. gadam, sekmēs 20 miljardu euro piesaisti to aizdevumu finansēšanai, ko bankas izsniedz transporta infrastruktūrai. Ar vēl aktīvāku publiskā un privātā sektora partnerības izmantojumu iespējams paātrināt projektu īstenošanu, palielināt to ienesīgumu un mazināt spiedienu uz publiskajām finansēm. Projektu izvēršanu vienkāršos tādas kopējās politiskās iniciatīvas kā, piemēram, *JASPERS* (Kopējā palīdzība projektu sagatavošanai Eiropas reģionos).

→ Rīcība: maksimāli palielināt ieguldījumu apjomu Eiropas nozīmes infrastruktūrās, mobilizējot visus rīcībā esošos finansējuma avotus, tostarp *TEN* budžetu, struktūrfondus un kohēzijas fondu, kapitāla tirgus aizdevumus (tostarp Eiropas Investīciju bankas, Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankas aizdevumus, publiskā un privātā sektora partnerību aizdevumus); uzsākt kopīgas īstenošanas iniciatīvas.

### 6.3. Samērīgu tarifu noteikšana

Maksājumi par infrastruktūras izmantošanu Eiropas Savienībā ir ierasta prakse. Piemēram, Londonā tika ieviests sastrēgumu nodoklis, bet Vācijā, savukārt, pavisam nesen sekoja citu dalībvalstu piemēram un ieviesa ceļu lietotāja nodokli kravas automobiļiem. ES nesen ir pieņēmusi jauno direktīvu par ceļu lietotāja nodokļiem, uz kuras pamata Eiropas tīklā noteikts modulētus maksājumus smagkravas automobiļiem. Dzelzceļa transporta nozarē infrastruktūras pārvaldnieki ir noteikuši maksājumi transporta operatoriem par sliežu ceļu izmantošanu.

Šādu maksājumu sistēmu mērķis ir infrastruktūras finansējums; turklāt, ja nav iespējams palielināt infrastruktūras kapacitāti, satiksmi var optimizēt, nosakot maksu par šo infrastruktūru izmantošanu. Nodevas var diferencēt, lai it īpaši ekoloģiski jūtīgos apgabalos un pilsētas teritorijās ņemtu vērā ietekmi uz vidi vai apdraudējumus saistībā ar satiksmes pārslogotību. Šādos apgabalos var izmantot citas jaudas sadalīšanas metodes, piemēram, tranzīta tiesību tirdzniecību.

Saskaņā ar direktīvu par ceļu lietotāja nodokļiem Komisija, vēlākais, 2008. gada 10. jūnijā iesniegs vispārēji piemērojamu, pārredzamu un visaptverošu ārējo izmaksu novērtējuma modeli, uz kura pamata turpmāk aprēķinās maksājumus par infrastruktūru izmantošanu; šim modelim būs arī pievienota analīze par to, kāda visos transporta veidos ir ārējo izmaksu internalizācijas ietekme. Tā kā tarifu noteikšana ietekmē satiksmes plūsmu starp transporta veidiem un visā kopējā tirgū, ir nepieciešams plašs analītisks process, kurā būtu iesaistītas arī dzelzceļa, gaisa, ūdens un pilsētu transporta nozares. Šajā analītiskajā apskatā būs jāpievēršas jautājumam, kā dažāda veida samērīgi noteikti maksājumi var sekmēt transporta struktūras maksimālu izmantojumu un tādējādi radīt situāciju, kurā ieguvēji ir visas iesaistītās personas — īpašnieki (pateicoties labākai pārvaldībai un resursu sadalei), lietotāji (jo attiecīgo maršrutu varētu veikt īsākā laikā) un visa sabiedrība kopumā (sakarā ar to, ka samazinātos

tādas negatīvas sekas kā gaisa piesārņojums). Samērīga tarififikācijas sistēma lietotājiem nodrošina godīgas un nediskriminējošas cenas, ieņēmumus turpmākiem ieguldījumiem infrastruktūrā, līdzekļus satiksmes pārslogojuma novēršanai, atlaides par videi nekaitīgāku transportlīdzekļu izmantošanu un videi draudzīgāku braukšanas veidu. Visbeidzot, nosakot samērīgus tarifus, būtu jāņem vērā vispārējais slogs, kas gulstas uz iedzīvotājiem un uzņēmumiem; tādēļ tarififikācijas analīzēs ir jāiekļauj arī tādas uz transporta nozari attiecinātas nodokļu politikas, kas nesekmē ilgtspējīgu mobilitāti.

→ Rīcība: uzsākt plašu analītisku apsekojumu un apspriežu procesu saistībā ar samērīgu tarifu noteikšanu par infrastruktūras izmantošanu un ierosināt tādu ES metožu kopumu infrastruktūru izmantojuma tarififikācijas noteikšanai, kura pamats būtu direktīva par ceļu lietotāja nodokļiem.

## **7. VIEDĀ MOBILITĀTE**

Jaunas infrastruktūras nevar atrisināt visas ar satiksmes pārslogotību un piekļuves neiespējamību saistītās problēmas augsto izmaksu dēļ un tādēļ, ka plānošanas procedūras ir ilgas, savukārt citos apgabalos — sakarā ar ietekmi uz vidi un telpas trūkumu. Cenšoties panākt maksimālu jau pastāvošās transporta jaudas izmantojumu, rūpes par nozares izmaksu samazināšanos iet kopsolī ar sabiedrības interesēm, lai nodrošinātu ilgtspējīgu attīstību gan finansiālā, gan vides ziņā. Uzlabot slodzes koeficientu, tālsatiksmes pārvadājumos atļaut un sekmēt pārkraušanas novirzīšanu uz dzelzceļu un jūras transportu, optimizēt maršrutu izvēli un grafiku izstrādi — visas no šīm iepriekš minētajām iniciatīvām veicina mobilitāti, vienlaikus samazinot katras pārvadātās kravas vienības ietekmi uz vidi.

### **7.1. Pārvadājumu loģistika**

Izveidojot progresīvas loģistikas ķēdes, nozare ir stājusies pretī izaicinājumam, kas saistīts ar pastāvošās infrastruktūras un transportlīdzekļu efektīvāku izmantojumu. Mūsdienīgās informāciju un komunikāciju tehnoloģijas bija priekšnoteikums šādu loģistikas ķēžu ieviešanai, un šo tehnoloģiju pakalpojumi bija vajadzīgi, lai vieda pārvadājumu loģistika kļūtu par realitāti. Līdztekus loģistikas uzņēmumu integrācijas tendencei ir jāizstrādā tāda sabiedriskā kārtība, pateicoties kurai ir iespējams dažādu transporta veidu maksimāls izmantojums un to kombinēšana (tā sauktā „komodalitāte”). Šajās politiskajās iniciatīvās var ietilpt pasākumi, lai novērstu regulatīvos šķēršļus komodalitātei, paraugprakses apguvi un apmaiņu visā ES, veicinātu visu transporta veidu standartizāciju un savstarpēju savietojamību un veiktu ieguldījumus pārkraušanas mezglos. Šajos apsvērumos ietilps arī konteineru un transportlīdzekļu gabarītu pielāgojumi, lai atbilstu viedas loģistikas prasībām.

→ Rīcība: izstrādāt pamata stratēģiju kravu pārvadājumu loģistikai Eiropā, pēc tam izvēršot plašas apspriedes, kā rezultātā tiks sagatavots rīcības plāns.

### **7.2. Viedās transporta sistēmas**

Ilgākā perspektīvā raugoties, nav nekāda pamata tam, ka gaisa kuģi ir aprīkoti ar progresīviem komunikāciju, navigācijas un automatizācijas līdzekļiem, bet kuģi, vilcieni un automašīnas nav ar tiem aprīkoti. Jaunās tehnoloģijas, kas ļoti drīz parādīsies tirgū, pakāpeniski sāks sniegt iedzīvotājiem jaunus pakalpojumus un nodrošinās sekmīgāku satiksmes kustības un kapacitātes pārvaldību reālajā laikā, kā arī satiksmes plūsmu kontroli un izsekošanu vides aizsardzības un drošības apsvērumu dēļ. Līdztekus uzskatāmajām priekšrocībām, ko saņems

transporta uzņēmumi un to klienti, jaunās sistēmas publiskās administrācijas struktūrām sniegs tūlītēju un sīku informāciju par infrastruktūras un tās uzturēšanas vajadzībām. Šīs sistēmas ne tikai uzlabos braukšanas apstākļus, bet arī pastiprinās drošību un drošumu, kā arī ekoloģiskās ilgtspējības nolūkā novērsīs neekonomiskus transporta modeļus. Pašlaik notiek *Galileo* uzraudzības iestādes izveide; *Galileo* satelītnavigācijas sistēma sāks darboties 2010. gadā un sniegs navigācijas signālus, kas tiks kombinēti ar zemes vai kosmosa komunikācijas sistēmām. Izstrādājos atvērtu Eiropas arhitektūru, tiks nodrošināta turpmāko lietojumu savstarpēju izmantojumu un elastīgu attīstību visos transporta veidos.

Jau ir uzsākta virkne iniciatīvu, starp kurām var minēt, piemēram, „Viedā automobiļa” iniciatīvu<sup>27</sup>, kuras nolūks ir veicināt jauno tehnoloģiju izmantošanu automobiļos, koordinējot ieinteresēto aprindu darbības („e-drošības” forums), atbalstīt pētījumus viedo transportlīdzekļu sistēmu jomā un padziļināt lietotāju izpratni, kā arī *SESAR* programma, kuras mērķis ir visprogresīvāko tehnoloģiju ieviešana gaisa satiksmes pārvaldībā Eiropas vienotajā gaisa telpā. *SESAR* programmā ir paredzēts samazināt gaisa satiksmes ietekmi uz vidi, palielināt drošību, sekmēt nodarbinātību un atvērt eksporta tirgu Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tehnoloģijām. *ERTMS* līdzīgas priekšrocības sniegs arī dzelzceļa nozarē. Šī programma veicinās valstu tīklu savietojamību, kas ir priekšnoteikums efektīvām tālsatiksmes dzelzceļa pārvadājumu darbībām. Svarīgākajos Eiropas satiksmes koridoros jau tagad ir izvēsta upju informācijas sistēma (*RIS*). ES šajās sistēmās iegulda daudz publiskā finansējuma līdzekļu un seko līdzī šo sistēmu izvēršanai, izstrādājot vajadzīgo reglamentējošo bāzi.

Turpmākajā rīcības plānā ir paredzēts apzināt visas iespējas publiskā un privātā sektora partnerību izveidei, lai atbalstītu jauno tehnoloģiju attīstību un demonstrējumus, tostarp lai uzlabotu gaisa transporta atbilstību vides prasībām („*Clean Sky JTP*”) un virszemes transporta atbilstību vides prasībām („*H<sub>2</sub> and Fuel cells JTP*”).

→ Rīcība: turpināt viedās mobilitātes programmas autotransporta („*Intelligent Car Initiative and eSafety*”), aviācijas („*SESAR*”), dzelzceļa („*ERTMS*”) un ūdens transporta („*RIS*” un „*SafeSeaNet*”) nozarēs; maksimāli izmantot *Galileo* navigācijas signālus, nākotnē izstrādāt līdzīgas iniciatīvas arī jūrniecības nozarē („*e-maritime*”), kā arī uzsākt vērienīgas programmas, lai viedās infrastruktūras izvērstu autotransporta nozarē.

## 8. VISPASAULES DIMENSIJA

Transporta nozarei pēc definīcijas ir starptautiska nozare. No vienas puses, šīs nozares ārējā dimensija ir rūpīgi jāiestrādā ES vispārējā transporta politikā. No otras puses, transporta politikai jāiekļaujas daudz plašākā partnerībā ar trešām valstīm un ārējām organizācijām.

ES dalībvalstu kopējās interesēs ir attīstīt tādus starptautisko režīmus, kas nodrošina augsta līmeņa drošību un drošumu, kā arī augstus pakalpojumu, kā arī vides un sociālās aizsardzības standartus. ES pieder līderpozīcijas transporta nozares regulējumu ziņā un savu zinātību un paraugpraksi var izplatīt arī ārpus ES robežām. Starp nesēnākajiem sasniegumiem jāmin vienošanās ar Starptautisko jūrniecības organizāciju (*IMO*) par aizliegumu attiecībā uz vienkorpora naftas tankkuģiem un vienošanās Starptautiskajā darba organizācijā (*ILO*) par darba apstākļiem jūrniecības nozarē. Cits piemērs ir potenciālā iespēja, ka visā pasaulē gaisa

---

<sup>27</sup> COM (2006) 59 galīgā redakcija Komisijas paziņojums par viedā automobiļa iniciatīvu „Izpratnes padziļināšana par IST gudrākiem, drošākiem un tīrākiem transportlīdzekļiem”.

transporta nozarē tiks piemēroti emisiju noteikumi, kas cita starpā, iespējams, paredzēs emisiju tirdzniecību; un šajā sakarā ES būs vadošā loma gaidāmajās apspriedēs Starptautiskajā civilās aviācijas organizācijā (ICAO).

ES ir arī galvenais transporta pakalpojumu sniedzējs, transporta aprīkojuma un tehnoloģiju piegādātājs. ES uzņēmumi kontrolē 30% no vispasaules gaisa transporta un 40% no vispasaules jūras flotes. No kopējā ES eksporta apjoma 16% ir transporta aprīkojuma eksports. Liela daļā transporta darbību tiek veiktas starptautiskās konkurences apstākļos jo īpaši aviācijas un jūras transporta nozarē. ES un starptautisko standartu konverģences rezultātā tiek atvērta eksporta tirgus ES tehnoloģijām tādās jomās kā gaisa kuģi un vilcieni, kuģošana (tostarp *Galileo*, *SESAR* un *ERTMS*), tīrie dzinēji un daudzās citās jomās. ES transporta nozarē izšķirošs faktors ir pieeja pakalpojumu tirgiem un publiskajiem iepirkumiem.

ES transporta uzņēmumu darbību bieži kavē to šķēršļu saglabāšana, kas trešās valstīs noteikti attiecībā uz importu vai ieguldījumiem. Šādu tirgus piekļuves šķēršļu mazināšana vai novēršana ir ārkārtīgi būtiska, lai mūsu tirgus dalībnieki līdzīgos konkurences apstākļos un efektīvā veidā varētu darboties arī ārpus ES robežām. PTO ietvaros pašlaik notiekošais Dohas sarunu raunds ir iespējas risināt daudzpusēju dialogu par dažiem šādiem ierobežojumiem; vienlaikus notiek arī citas divpusējas sarunas.

Vairumā gadījumu starptautiskās sadarbības iniciatīvas ir aizsākušās vēl pirms iekšējā tirgus izveides, tādēļ ir daudz starptautisko organizāciju un citu struktūru, kurās ES vēl nav pārstāvēta vai kurās ES pārstāvība ir tikai pavisam simboliska. Nereti ES pievienošanās starptautiskās sadarbības mehānismiem un ES divpusējās attiecības ar galvenajiem tirdzniecības partneriem ir visefektīvākais veids, kā pārstāvēt koordinētās ES un tās dalībvalstu intereses. Transporta nozares iekšējā tirgū ir vajadzīga vienota pieeja pasaulei ārpus ES, lai nekompromitētu ES kopējo politiku. Dalībvalstīm, apvienojoties ES, ir daudz lielāks spēks.

Transporta nozari ir būtiski ietekmējusi notikusī paplašināšanās. Virknē starptautiskās sadarbības mehānismu, piemēram, autotransporta vai upju transporta jautājumos, tagad ietilpst galvenokārt vai vienīgi ES dalībvalstis un kaimiņvalstis, ar kurām ES jau ir nodibinājusi īpašu partnerību, kas krietni vien pārsniedz tradicionālas starptautiskās sadarbības formas. Līdzīgā veidā arī kuģošanas kļūš par nozīmīgu faktoru ES iekšējā satiksmē, bet joprojām uz to attiecas visā pasaulē pieņemtie regulējumi. Šajās nozarēs, iespējams, ir jāveic korekcijas pašlaik spēkā esošajos starptautiskajos mehānismos, lai tie labāk atspoguļotu šābrīža situāciju Eiropas kontinentā, kā rezultātā varētu saglabāt un pilnveidot vērtīgāko *acquis* daļu attiecībā uz reģionālo un kontinentālo sadarbību.

No stratēģiskā viedokļa īpaši svarīgas ir ES attiecības ar kandidātvalstīm, kas gatavojas pievienoties ES, valstīm stabilizācijas un asociācijas procesā, Eiropas kaimiņattiecību politikas (EKP) partneriem un Krieviju. Sadarbība transporta jomā un tai raksturīgā konverģence tiesību aktu ziņā, pamatojoties jo īpaši uz Eiropas kaimiņattiecību politikas satvarā pieņemtajiem rīcības plāniem, būs veids, kā sekmēt vajadzīgo starpsavienojumu izveidi svarīgākajos transporta tīklos, vienlaikus ņemot vērā arī ekonomisko, vides un sociālo dimensiju. ES atbalsta arī vairākas reģionālās iniciatīvas, kuru darbība sniedz tālāk par Eiropas kaimiņattiecību politikas telpu, jo īpaši tādos satvaros kā *TRACECA* vai Baku iniciatīva. Aviācijas nozarē uzsāktie praktiskie pasākumi tiks turpināti un izvērsti arī attiecībā uz citiem transporta veidiem. Attiecībā uz tām valstīm, kas nav ES kaimiņvalstis, ārējā transporta politika atšķiras un attiecas galvenokārt uz ES svarīgākajiem tirdzniecības

partneriem. Atsevišķos apgabalos, piemēram, Āzijā, Āfrikā un Latīņamerikā, ES sniedz atbalstu reģionālo grupu sadarbībai.

→ Rīcība: transporta jautājumos turpināt pilnveidot diferencētu ES sadarbību un politiku, kā arī nozares dialogu ar galvenajiem tirdzniecības partneriem un reģionālajām grupām, jo īpaši dažādu vienošanos ceļā; turpināt pilnveidot ārējās attiecības aviācijas jomā, pamatojoties uz sagatavošanas stadijā esošo ES un ASV aviācijas nolīgumu; sekmēt ES svarīgākos industriālos projektus transporta jomā; pilnveidot sadarbību; sistemātiski pārskatīt katru atsevišķu ES mijiedarbību ar starptautiskās sadarbības mehānismiem, aptverot visu sadarbības diapazonu — no politikas sekmīgākas koordinēšanas līdz privilīģēta novērotāja statusam vai ES dalībai attiecīgās starptautiskās organizācijās, vai pat līdz īpašu attiecību izveidei starp ES un iepriekš minētajām organizācijām; izstrādāt stratēģisko satvaru, lai paplašinātu iekšējā transporta tirgus galvenos segmentus un izveidotu tīklu ar tām kaimiņvalstīm, kas to vēlētos.

## 9. SECINĀJUMS: ATJAUNOTA DIENAS KĀRTĪBA

1992. gads ir gads, kad tika pabeigta iekšējā tirgus izveide; transporta nozarē šis gads drīzāk uzskatāms par tirgus izveides sākuma datumu. Piecpadsmit turpmāko gadu laikā liberalizētais iekšējais transporta tirgus un Eiropas mēroga mobilitāte ir kļuvusi par realitāti. Turklāt šajā laikā transporta nozare ir nostiprinājusi savu statusu un Eiropas Savienība ir spējusi saglabāt vai pat nostiprināt savu līderpozīciju vairākos darbības sektoros. Paplašināšanās kārtas, kas sekoja viena otrai, ir nostiprinājušas un konsolidējušas šo pozīciju.

Vispārējie transporta politikas mērķi nav mainījušies, un tie ir šādi: konkurētspējīga, droša, uzticama un ekoloģiski nekaitīga mobilitāte, kas pilnībā atbilst pārskatītajai Lisabonas programmai par nodarbinātību un izaugsmi un pārskatītajai ilgtspējīgas attīstības stratēģijai. Ir jāpaplašina transporta politikas instrumentu klāsts, lai ņemtu vērā iegūto pieredzi un lai atspoguļotu rūpnieciskās, politiskā un starptautiskās vides attīstību. Pastiprinātās starptautiskās sadarbības dēļ, kā arī sakarā ar to, ka ekonomiskā izaugsme nebija tik strauja kā plānots, šis uzdevums — nodrošināt ilgtspējīgu attīstību — ir kļuvis vēl grūtāks.

Šis vidusposma pārskats iestājas par visaptverošu, daudzveidīgu transporta politikas stratēģiju. Pat ja visas turpmākās politiskās iniciatīvas izstrādās uz 1992. un 2001. gada balto grāmatu pamata, daudzās jomās ar Eiropas mēroga darbībām nepietiks. Būs nepieciešama savstarpēji papildinoša rīcība valsts, reģionu un pašvaldību līmenī, kā arī no pašu iedzīvotāju un attiecīgās nozares puses. Šā iemesla dēļ būtiska nozīme ir pastāvīgi risinātam dialogam. Turpmākās darbības — tostarp arī to pasākumu īstenošana, par kuriem tika paziņots 2001. gada baltajā grāmatā, bet kuri vēl netika izvērsti — pamatosies uz plašu dialogu ar visām ieinteresētajām aprindām.

Tālab Eiropas ilgtspējīgās mobilitātes politika jāveido, pamatojoties uz plašu politisko instrumentu klāstu, ar kuru palīdzību attiecīgā gadījumā ir iespējams pāriet uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem, jo īpaši liela attāluma pārvadājumu maršrutos, pilsētas teritorijās un pārapdzīvotos rajonos. Vienlaikus ir jāoptimizē katra atsevišķa transporta veida funkcionēšana. Visiem transporta veidiem jāklūst arvien videi nekaitīgākiem, drošākiem un efektīvākiem enerģijas izmantojuma ziņā. Visbeidzot, ieviešot **komodalitāti** — efektīvu gan viena atsevišķa transporta veida izmantojumu, gan dažādu transporta veidu kombinētu izmantojumu — resursi tiks izmantoti optimāli un ilgtermiņā. Šāda pieeja sniedz labākās garantijas, lai sasniegtu augstu mobilitātes un vienlaikus arī vides aizsardzības līmeni.

Šā paziņojuma 1. pielikumā ir sniegts orientējošs to svarīgāko pasākumu grafiks, kas jāīsteno turpmākajos gados. Lai akcentētu pievienoto vērtību mobilitātes problēmu risinājumiem Eiropā, šo pasākumu nolūks ir integrēt visaptverošu redzējumu par to, kādas ir vajadzības pēc ieguldījumiem, noteikumus, diferencētus risinājumus, tostarp brīvprātīgas iniciatīvas, tehnoloģiskos jauninājumus, infrastruktūras attīstību un starptautiskos režīmus. Īstenojot šos pasākumus, tiks apzinātas iespējas izveidot publiskā un privātā sektora partnerības transporta nozarē, lai sekmētu jaunu tehnoloģiju un infrastruktūru attīstību un demonstrējumus. Problēmas var rasties saistībā ar infrastruktūru vājajiem punktiem, atsevišķu reģionu nomaļo stāvokli, satiksmes pārslogotību, energoapgādi, sociālajiem vai ar drošību saistītajiem apsvērumiem, vai arī tās var izrietēt no centieniem uzlabot transporta vides aizsardzības prasībām. Vadlīnijas, kurām jāseko, varētu būt šādas: uzlabot ES regulējumu, apvienojot reģionu un kohēzijas politiku, pielāgot noteikumus par labāku un samērīgāku infrastruktūras izmantošanas tarifkāciju un ieviest diferencētas metodes, kā risināt konkrētas problēmas pilsētās, reģionos vai noteiktos transporta tīklu koridoros. Šajā sakarā vispārējais ES regulējums būtu labvēlīgs, lai reģionu līmenī varētu pieņemt diferencētus un daudz vērienīgākus risinājumus, vienlaikus saglabājot plašo ES regulējumu, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu iekšējā tirgus mobilitāti, un apliecinot ES aktīvo lomu starptautiskā mērogā.

Šajā paziņojumā ieskicētās politiskās pamatnostādnes pirms konkrētu pasākumu pieņemšanas precīzēs, pamatojoties uz publisko apspriežu un padziļinātu izvērtējumu rezultātiem. Laika gaitā šajās pamatnostādnēs tiks izdarīti pielāgojumi, lai ņemtu vērā situācijas attīstību un iegūto pieredzi.



## 1. PIELIKUMS

### **Orientējošs kopsavilkums — galveno darbības virzienu uzskaitījums**

#### **2006. gads**

- Autotransports: iekšējā tirgus pārskats
- Dzelzceļa transports: rīcība, lai novērstu tehniskos šķēršļus savietojamībai un lai panāktu aprīkojuma savstarpēju atzīšanu; programma dzelzceļa kravu pārvadājumu veicināšanai transporta loģistikā
- Aviācija: gaisa transporta nozares liberalizācijas pasākumu pārskats; ar lidostu nodevām un kapacitāti saistīto problēmu iztirzājums
- Loģistika: kravu pārvadājumu loģistikas stratēģija un plašas apspriedes par iespējamajiem pasākumiem ES līmenī
- *Galileo*: iespējamu, nākotnē paredzamu lietojumu apzināšana
- Drošība: stratēģija attiecībā uz vissvarīgākajām infrastruktūrām
- Ziņojums par 2003. gada „Biodegvielu direktīvas” īstenošanu
- Enerģijas izmantojums transporta nozarē: rīcības plāns attiecībā uz energoefektivitāti un virzības plāns neizsīkstošu enerģijas avotu jautājumā
- Starptautiskās organizācijas: analītisks pārskats par ES interešu labāku pārstāvību tādās starptautiskās organizācijās kā SJO, ICAO, izmantojot virkni politisko stratēģiju

#### **2007. gads**

- Pilsētu transports: zaļās grāmatas
- Loģistika: rīcības plāna formulēšana
- Samērīgu tarifu noteikšana infrastruktūrai: iepriekšēji pētījumi un apspriešanās, ieinteresēto pušu viedokļu aptauja
- Ziņojums par transporta nozares attīstības scenāriju 20 un 40 gadu perspektīvā
- Autotransports: darba apstākļus reglamentējošo tiesību aktu pārskatīšana
- Dzelzceļa transports: dzelzceļa tirgus monitoringa ieviešana, īpaši pamatojoties uz rezultātu rūpīgu analīzi
- Upju transports: *NAIADES* rīcības plāna īstenošanas sākšana
- Jūras transports: Eiropas ostu politika

- Aviācija: vienotas gaisa telpas pamata regulējuma pārskatīšana un pabeigšana, kā arī *SESAR* uzņēmuma izveide
- Eiropas tīkli: ieguldījumu daudzgadu programmas formulēšanas līdz 2013. gadam
- Pasažieru tiesības: pasākumu izskatīšana attiecībā uz obligātajiem standartiem, ko nosaka pārvadājumiem ar autobusu
- Drošums: pirmā Eiropas ceļu satiksmes drošības diena
- Vispasaules dimensija: stratēģija ES kaimiņvalstu integrācijai transporta nozares iekšējā tirgū
- Drošība: sauszemes transporta un sabiedriskā transporta stratēģija
- Enerģijas izmantojums transporta nozarē: stratēģisko tehnoloģiju plāns enerģētikas jomā
- 7. PTA pamatprogrammas pirmā uzaicinājuma izsludināšana

### **2008. gads**

- Jūras transports: Baltā grāmata par Eiropas kopējo jūras telpu
- Samērīgu tarifu noteikšana infrastruktūrai: ES izstrādātās metodes infrastruktūras izmantošanas tarifu noteikšanai Pilsētu transports: Turpmākie pasākumi pēc zaļās grāmatas publicēšanas
- Vērienīgas programmas uzsākšana, lai ieviestu tirgū viedās autotransporta sistēmas un lai sagatavotu infrastruktūru kooperatīvo sistēmu ieviešanai
- Drošība: gaisa un jūras transporta reglamentējošo noteikumu atkārtota pārskatīšana; sauszemes transporta drošības sistēmas pārskats

### **2009. gads**

- Vērienīgas programmas uzsākšana attiecībā uz tīriem dzinējiem
- Vispasaules dimensija: procedūru pilnīga pabeigšana, lai pievienotos attiecīgām starptautiskām organizācijām
- Jūras transports: „e-jūras” sistēmu izvērsšana
- *Galileo*: koncesijas uzsākšana
- *ERTMS*: ieviešana noteiktos transporta koridoros

### **Beztermiņa pasākumi**

- Iekšējais tirgus: ES tiesību aktu izpildes nodrošināšana visos transporta veidos

- Energijas izmantojums transporta nozarē: energoefektivitātes uzlabošana, kā arī paātrināta alternatīvo degvielu izstrāde un pielietojums
- Nodarbinātība un darba apstākļi: sociālā dialoga sekmēšana; transporta nozarē darbojošos profesiju un attiecīgas apmācības sekmēšana
- Drošums: ceļu satiksmes drošības uzlabojumi saistībā ar transportlīdzekļu konstrukcijām, pētniecību un tehnoloģijām, kā arī „viedā automobiļa” un „e-drošības” iniciatīvas turpinājums
- Infrastruktūra: līdzsvarotas pieejas nodrošināšana, plānojot zemes izmantojumu; visu finansējuma avotu mobilizācija
- Tehnoloģija: PAT un atbalsts attiecībā uz izplatīšanu, ekspluatāciju un nonākšanu tirgū
- *Galileo: Galileo* uzraudzības iestādes izveide
- Vispasaules dimensija: ārējo attiecību izveide, slēdzot divpusējus nolīgumus un iesaistoties starptautiskās struktūrās; Eiropas kopējās aviācijas telpas izvēšana
- Pārvaldība: Eiropas transporta drošības aģentūru darbības nostiprināšana un šo aģentūru uzdevumu definēšana

## 2. PIELIKUMS

### Situācija transporta nozarē — fakti un prognozes

#### 1. daļa: Pamatafakti un attīstības tendences katrā transporta veidā – vispārīgie dati

<u>Autotransports</u>	<u>Dzelzceļa transports</u>																				
<p>- tiešā <b>nodarbinātība</b>: aptuveni 1,7 miljoni pasažieru transporta nozarē (regulārās satiksmes un tālsatiksmes autobusu pārvadājumi, taksometru pārvadājumi); 2,6 miljoni kravu transporta nozarē</p> <p>- <b>kopējā kravu pārvadājumu daļa</b>: 44% (vērojams neliels pieaugums)</p> <p>- <b>kopējā pasažieru pārvadājumu daļa</b>: aptuveni 84% (76% pārvadājumos ar privātām automašīnām, 8% — pārvadājumos ar regulārās satiksmes un tālsatiksmes autobusiem)</p> <p>- <b>izaugsme laikā no 1995. līdz 2004. gadam</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• + 35% kravu pārvadājumu jomā;</li> </ul> <p>+ 19% pasažieru pārvadājumu jomā attiecībā uz automašīnām un + 5% attiecībā uz regulārās satiksmes un tālsatiksmes autobusiem</p> <p>- Īpaši strauja izaugsme ES-10 valstīs:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 5px 0;"> <thead> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">Road freight transport growth 2000-2004 (%)</th> </tr> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">national</th> <th style="text-align: center;">international</th> <th style="text-align: center;">total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EU-15</td> <td style="text-align: center;">8.3</td> <td style="text-align: center;">16.9</td> <td style="text-align: center;">10.5</td> </tr> <tr> <td>EU-10</td> <td style="text-align: center;">16.6</td> <td style="text-align: center;">47.7</td> <td style="text-align: center;">31.8</td> </tr> <tr> <td>EU-25</td> <td style="text-align: center;">9.0</td> <td style="text-align: center;">23.0</td> <td style="text-align: center;">12.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>- <b>kopējā enerģijas patēriņa daļa</b>: 25,2%</p> <p>- <b>satiksmes līdzekļu efektivitāte</b> tonnās naftas ekvivalenta/Mtkm vai tonnās naftas ekvivalenta/Mpkm: kravas automobiļi — 72,4, automašīnas — 37,8, sabiedriskais autotransports — 14,5</p>	Road freight transport growth 2000-2004 (%)					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>- tiešā <b>nodarbinātība</b>: aptuveni 1,2 miljoni</p> <p>- <b>kopējā kravu pārvadājumu daļa</b>: 10% (vērojama neliela lejupslīde)</p> <p>- <b>kopējā pasažieru pārvadājumu daļa</b>: aptuveni 7% (6% starppilsētu dzelzceļa pārvadājumu jomā, 1% tramvaju vai metro pārvadājumu jomā pilsētās)</p> <p>- <b>izaugsme laikā no 1995. līdz 2004. gadam</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• + 6% kravu pārvadājumu jomā (+ 15% ES-15, - 9% ES-10);</li> <li>• + 9% pasažieru pārvadājumu jomā (+ 8% pārvadājumos ar starppilsētu vilcieniem, + 14% pārvadājumos ar pilsētas vilcieniem (tramvaju un metro))</li> </ul> <p>- <b>dzelzceļa kravu pārvadājumu</b> tirgū ienākušo <b>jauno uzņēmumu daļa</b> ir sasniegusi aptuveni 10% (kas izteikti kā tonnkilometri (tkm))</p> <p>- <b>ātrgaitas dzelzceļa satiksme</b> 2004. gadā veidoja 21,5% no kopējā pasažierkilometru (pkm) skaita starppilsētu dzelzceļa pārvadājumos</p> <p>- <b>kopējā enerģijas patēriņa daļa</b>: 0,8%</p> <p>- <b>transportlīdzekļu efektivitāte</b>, kas izteikta tonnās naftas ekvivalenta/Mtkm vai tonnās naftas ekvivalenta/Mpkm: pasažieru pārvadājumu jomā 16,0; kravu pārvadājumu jomā — 5,5</p>
Road freight transport growth 2000-2004 (%)																					
	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 style="text-align: center;"><u>Ūdens transports</u></p> <p>- tiešā <b>nodarbinātība</b>: aptuveni 200 000, no kuriem aptuveni 80% nodarbināti jūras transporta nozarē, bet 20% — iekšzemes ūdensceļu nozarē</p> <p>- <b>kopējā kravu pārvadājumu daļa</b>: 42% (ES iekšējo jūras pārvadājumu apjoms ir 39%, pārvadājumi pa iekšzemes ūdensceļiem — 3%; abi rādītāji relatīvi stabili)</p> <p>- <b>kopējā pasažieru pārvadājumu daļa</b>: mazāka par 1% no Kopienas iekšējiem pasažieru pārvadājumiem, vērojama strauja samazināšanās</p> <p>- <b>izaugsme laikā no 1995. līdz 2004. gadam</b>: + 29% kravu pārvadājumu jomā (+ 31% ES</p>	<p style="text-align: center;"><u>Gaisa transports</u></p> <p>- tiešā <b>nodarbinātība</b>: aptuveni 400 000</p> <p>- <b>kopējā kravu pārvadājumu daļa</b>: 0,1%, kas izteikti kā tonnkilometri ES iekšējā satiksmē</p> <p>- <b>kopējā pasažieru pārvadājumu daļa</b>: 8% (tikai ES iekšējie lidojumu maršruti; vērojams straujš pieaugums)</p> <p>- <b>izaugsme laikposmā no 1995. līdz 2004. gadam</b>: + 55% ES iekšējo pasažieru pārvadājumu jomā</p> <p>- <b>mazcenās pārvadātāju tirgus daļa</b></p>																				

iekšējo jūras pārvadājumu jomā, + 9% iekšzemes ūdensceļu pārvadājumu jomā)

- **konteineru pārvadājumu** vidējais pieaugums pasaulē no 2001. līdz 2004. gadam: 13,5%

- **iekšzemes kuģošanas daļa kopējā enerģijas patēriņā: 0,5%**

- **transportlīdzekļu efektivitāte** (iekšzemes kuģniecības jomā), kas izteikta tonnās naftas ekvivalenta/Mtkm: 17,5

plānotajos ES iekšējos pārvadājumos (izteikta kā piedāvāto vietu skaits): 25% 2005. gadā

- **ES iekšējo maršrutu pieaugums: +100%** laikā no 1992. līdz 2004. gadam

- **kopējā enerģijas patēriņa daļa: 4,0%**

**Avots:** ES Enerģētika un transports skaitļos; Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES.

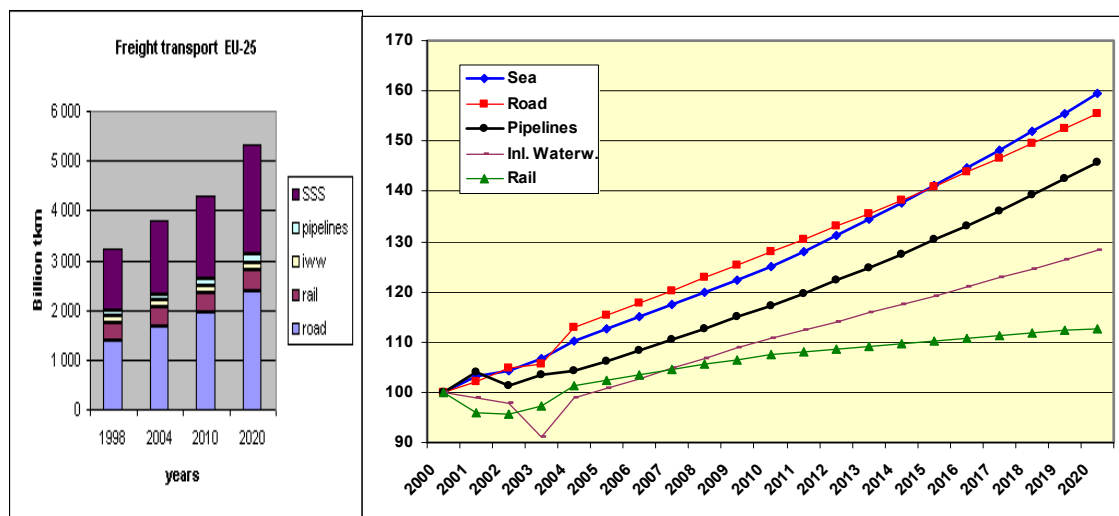
## 2. daļa: Prognozes attiecībā uz pārvadājumu apjomu un sadalījumu starp dažādiem transporta veidiem

(pamatojoties uz ASSESS pētījumu)

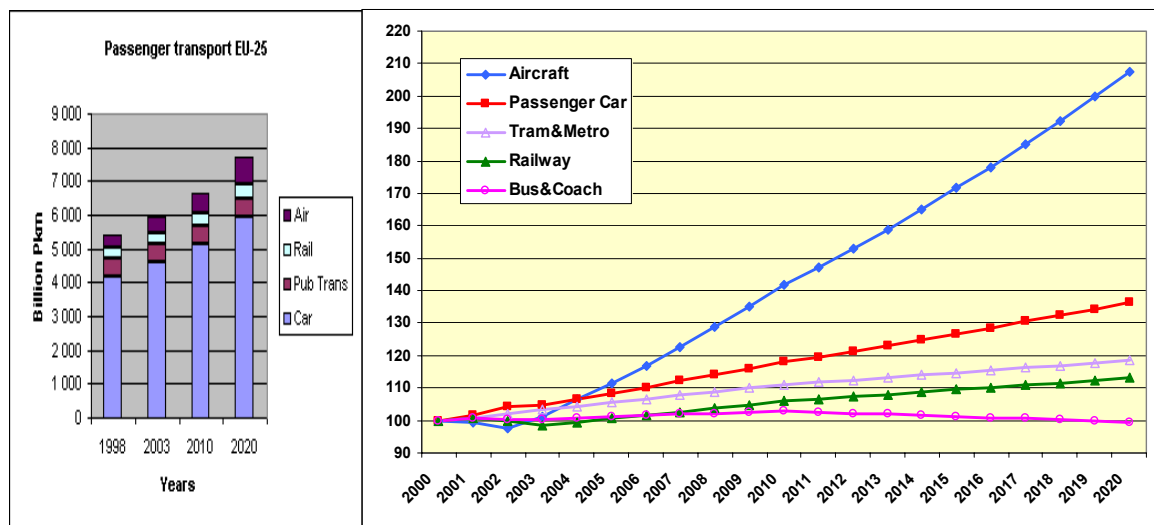
### 2-1. tabula: Galvenās paredzamās tendences, kas jāņem vērā kā atskaites scenāriji

Paredzamā pārvadājumu attīstība ES-25 valstīs no 2000. līdz 2020. gadam	
- IKP	52%
- Kopēji kravu pārvadājumi	50%
- Kopējie pasažieru pārvadājumi	35%
- Kravu autopārvadājumi	55%
- Dzelzceļa kravu pārvadājumi	13%
- Mazā kabotāža	59%
- Kuģošana pa iekšzemes ūdensceļiem	28%
- Privātās automašīnas	36%
- Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi	19%
- Gaisa pārvadājumi	108%

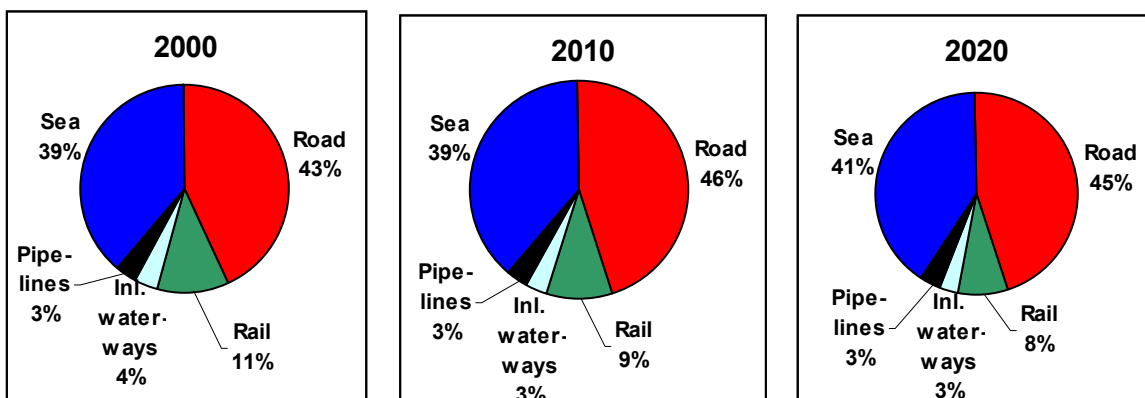
### 2-1. diagramma: Paredzamā kravu pārvadājumu attīstība katrā transporta veidā (2000=100)



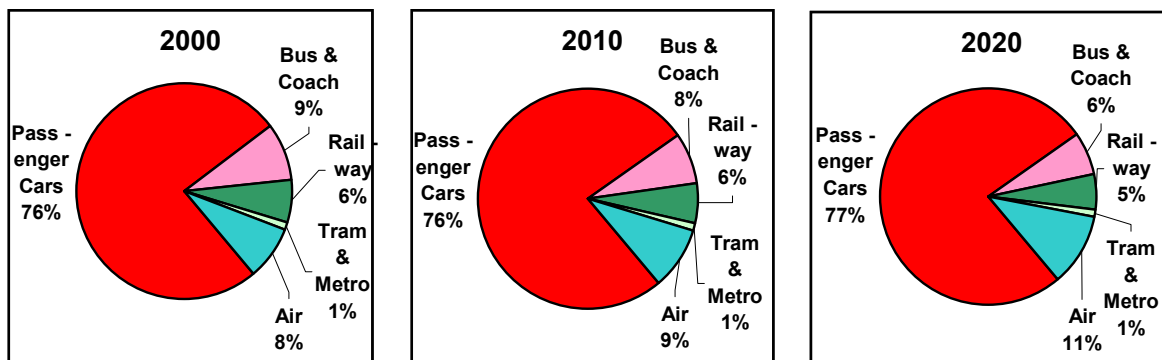
2-2. diagramma: Paredzamā pasažieru pārvadājumu attīstība katrā transporta veidā (2000=100)



2-3. diagramma: Izmantoto transporta veidu proporcionālā attīstība kravu pārvadājumos laikposmā no 2000. līdz 2020. gadam:

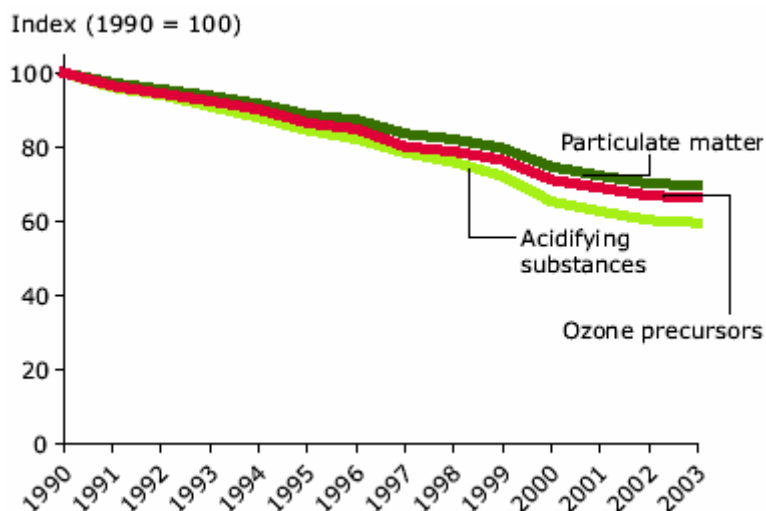


2-4. diagramma: Izmantoto transporta veidu proporcionālā attīstība pasažieru pārvadājumos laikposmā no 2000. līdz 2020. gadam:



### 3. daļa: Transports un vide

#### 3-1. diagramma: Transporta nozares radīto gaisa piesārņotājvielu emisiju apjoma tendences, 1990-2003



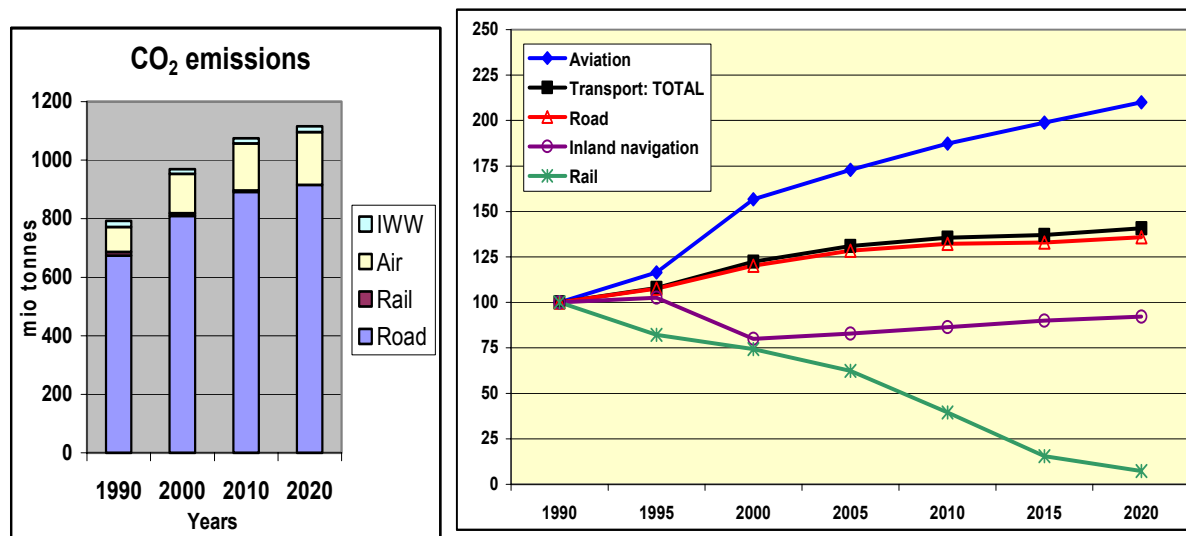
**Piezīme:** Daļiņveida piesārņotāji: PM<sub>10</sub>;

Paskābinošās vielas: NO<sub>x</sub> NMVOCs;

Ozona prekursori: SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>.

**Avots:** Eiropas Vides aģentūra: „TERM 2005” ziņojums

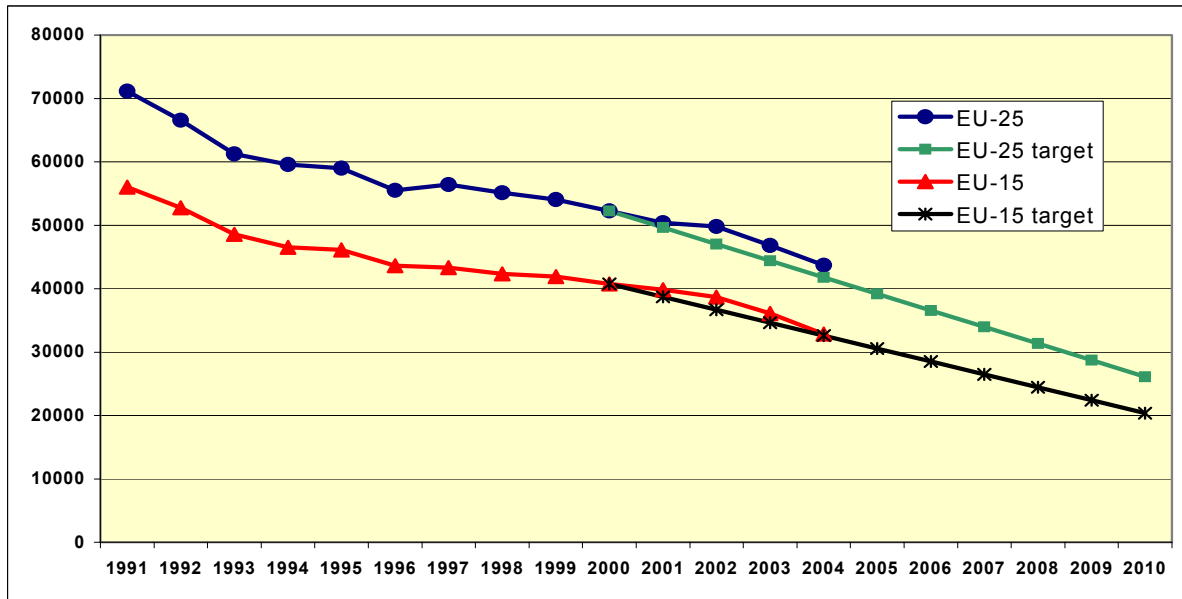
#### 3-2. diagramma: Transporta nozares radīto CO<sub>2</sub> emisiju apjoma paredzamās tendences katrā transporta veidā (1990 = 100)



**Avots:** PRIMES modelis.

#### 4. daļa: Ceļu satiksmes drošība

4-1. diagramma: ES satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits: samazinās, bet joprojām ir pārāk augsts



Avots: CARE datubāze; 2001. gada Transporta baltajā grāmatā izvirzītie mērķi.

3. pielikums: Ietekmes novērtējums