

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Autotransports 2020. gadā: organizētas pilsoniskās sabiedrības vēlmes”

(izpētes atzinums)

(2009/C 277/05)

Ziņotājs: **SIMONS KGS**

ES prezidējošā valsts Čehija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2008. gada 24. novembrī lūdza Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju izstrādāt izpētes atzinumu par tematu

“Autotransports 2020. gadā: organizētas pilsoniskās sabiedrības vēlmes”.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa atzinumu pieņēma 2009. gada 15. aprīlī. Ziņotājs — *Simons kgs*.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 453. plenārajā sesijā, kas notika 2009. gada 13. un 14. maijā (13. maija sēdē), ar 89 balsīm par, 33 balsīm pret un 17 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja šajā atzinumā pievēršas ierobežotam jautājumu lokam. Tajā tiks iztirzāti tikai ar kravu autopārvadājumiem saistītie jautājumi saskaņā ar Čehijas prezidentūras sniegtajām papildu norādēm. Komerciāliem pasažieru pārvadājumiem tiks veltīts atsevišķs atzinums.

1.2. Visas prognozes liecina, ka no šā brīža līdz 2020. gadam kravu pārvadājumu jomā turpināsies straujš pieaugums vairāku desmitu procentu apmērā. Ir paredzama pieauguma apstāšanās dažu turpmāko gadu laikā ekonomikas pašreizējās lejupslīdes rezultātā, bet tas būtiski neietekmēs stāvokli 2020. gadā.

1.3. Ja līdz 2020. gadam īstenosies paredzētais pieaugums, ir īpaši svarīgi transporta politikas jomā īstenot komodalitātes pieeju, lai izveidotu uz saimnieciskajiem, sociālajiem un ekoloģiskajiem principiem balstītu integrētu transporta politiku, ko Komisija atbalsta Transporta baltajā grāmatā un ko Komiteja apstiprina savā 2007. gada 15. marta atzinumā.

1.4. Paredzētais pieaugums rada arī virkni grūtību, ar kurām jau saskaras pārvaldes iestādes, valdības, ieinteresētās puses un sabiedrība. Tās ietver CO₂ emisiju pieaugošo līmeni, transporta nozares atkarību no fosilās degvielas, drošas infrastruktūras trūkumu un garantētus labvēlīgus darba apstākļus autovadītājiem.

1.5. Lai risinātu minētās problēmas, Komiteja uzskata, ko ir jārada steidzamības izpratne visās ieinteresētajās pusēs, tādējādi nodrošinot atbalstu, kas ir tik ļoti nepieciešams.

1.6. Komiteja ierosina veikt būtiskus pasākumus, piemēram, attiecībā uz CO₂ emisijām pastiprināti pievērsties emisiju avotiem, tostarp veicinot jaunas paaudzes energoefektīvu dzinēju attīstību.

1.7. Saistībā ar komerctransporta nozares atkarību no fosilās degvielas Komiteja uzskata, ka ir svarīgi īstenot pietiekami finansētu pētniecības un attīstības programmu, lai noskaidrotu, kā šajā nozarē iespējams izmantot ilgtspējīgu enerģiju.

1.8. Komiteja arī norāda, ka solis pareizajā virzienā būtu ar skāļu pasākumu palīdzību veicināt alternatīvu transporta veidu izmantošanu un CO₂ emisiju samazināšanu. Viens no šādiem pasākumiem varētu būt novecojušo kravas automobiļu modeļu ātrāka nomaiņa.

1.9. Papildus tehniskajiem jauninājumiem un tiem līdzīgiem ieguldījumiem ir vajadzīga steidzama rīcība, lai attīstītu nepieciešamo infrastruktūru, tostarp nodrošinātu aprīkotas, drošas un uzraudzītas autostāvvietas un apkopes stacijas, pielāgojoties prognozētajam pieaugumam. Tam jānodrošina, lai vadītāji varētu ievērot noteiktos pārtraukumus un to laikā patiesi atpūsties. Jo īpaši jānodrošina vadītāju aizsardzība pret zādzībām, uzbrukumiem un citādiem noziedzīgiem nodarījumiem. Ne tikai uz autoceļiem, bet arī apkopes stacijās un stāvvietās nekavējoties jāizstrādā un jāievieš universāli piemērojami standarti (strukturālais plānojums, sniegtie pakalpojumi, stāvvietu norādes sistēmas). Stāvvietu un apkopes staciju uzlabošanu var finansēt, izmantojot kravas furgoniem piemērojamo ceļa nodokli. Šādu pasākumu papildu priekšrocība ir tā, ka pašreizējā lejupslīdes posmā ieguldījumi var veicināt saimniecisko darbību.

1.10. Ir jāsiglabā autovadītāja profesijas pievilcība, garantējot labvēlīgus darba apstākļus un vidi, tostarp reglamentētu darba laiku, saskaņotus transportlīdzekļu vadīšanas un atpūtas laikus, kam ne tikai jābūt ierakstītiem normatīvajos aktos, bet arī nodrošinātiem praksē. Komiteja uzskata, ka ir jāsaskaņo ES līmenī arī sociālo normu kontrole šajā nozarē un, attiecīgā gadījumā, jāpiemēro sankcijas un ka darba devēju un darbinieku sociālā dialoga veidošana valstu un Kopienas līmenī ir nepieciešams priekšnoteikums nozares sekmīgai darbībai.

1.11. Komiteja pārliecinoši uzsver to, ka šajā atzinumā izteikto priekšlikumu mērķis ir ne tikai likt apzināties steidzamību, bet gan noteikt tūlītējus un neatliekamus pasākumus, lai ilgtspējīgi risinātu problēmas saistībā ar gaidāmo izaugsmi.

2. Ievads.

2.1. Kad Čehijas Republika gatavojās pārņemt ES prezidējošās valsts funkcijas 2009. gada pirmajā pusē, Čehijas Transporta ministrs *Aleš Řebíček* kgs 2008. gada 24. novembrī nosūtīja vēstuli Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas ģenerālsēkretāram *Martin Westlake* kgam.

2.2. Šajā vēstulē *Řebíček* kgs norādīja, ka Čehijas Transporta ministrijas un EESK laba sadarbība ir ļoti svarīga Čehijas prezidentūras programmas optimālai izpildei.

2.3. Tādēļ ES prezidējošā valsts Čehija pieprasīja EESK izstrādāt izpētes atzinumu par tematu "*Autotransporta nozare 2020. gadā: organizētās pilsoniskās sabiedrības vēlnes*". Tas ir svarīgs politisks jautājums, kas ir cieši saistīts ar "*europignette*" jautājuma turpmāko virzību un TEN-T programmu, kas drīzumā tiks publicēta.

2.4. Lai ātri apkopotu sabiedrības dažādo grupu viedokļus, Komiteja uzskatīja, ka ir vajadzīga uzklaušanās sanāksme, kurā minēto grupu pārstāvji varētu izklāstīt savu viedokli.

2.5. Uzklaušanās gaitā paustie viedokļi ir apkopoti atzinuma pielikumā ⁽¹⁾.

(1) Atzinumu pielikumi netiek publicēti ES Oficiālajā Vēstnesī. Šajā gadījumā pielikumumu var apskatīt, izmantojot EESK tīmekļa vietni: www.eesc.europa.eu.

2.6. Šajā izpētes atzinumā formulējums "autotransports" saskaņā ar prezidējošās valsts Čehijas sniegtajām papildu norādēm tiks izmantots attiecībā uz kravu autopārvadājumiem. Komerciāliem pasažieru pārvadājumiem tiks vēlēts atsevišķs atzinums.

2.7. Minētais ierobežojums nozīmē, ka izdarītie secinājumi, piemēram, par infrastruktūru, ir jāizskata ļoti rūpīgi, jo tajos nav iekļauta pasažieru privāto pārvadājumu papildu dimensija, kurai ir svarīga ietekme uz infrastruktūru.

2.8. Čehijas prezidentūras pieprasījumam izvērtēt autotransporta tirgus perspektīvas laikposmā līdz 2020. gadam ir īpaša nozīme, ņemot vērā, ka saskaņā ar Baltās grāmatas vidusposma pārskatu 2001. gadā Eiropas Komisija prognozē līdz 2020. gadam kravu autopārvadājumu apjoma (tonnās/km) pieaugumu 50 % apmērā ES-25 un ka 2006. gadā ir secināts, ka ES 27 dalībvalstīs aptuveni trīs ceturtdaļas pārvadājumu apjoma tonnās/km (73 %) ir attiecināmi uz kravu autopārvadājumiem.

2.9. Dzelzceļa kravu pārvadājumi veido 17 % tonnu/km, savukārt iekšējie ūdensceļu pārvadājumi un transportēšana pa naftas/gāzes cauruļvadiem katrs veido 5 %. Tādēļ jāveic pasākumi, lai palielinātu minēto transportēšanas veidu un mazās kabotāžas īpatsvaru.

2.10. Ja piepildīsies prognozes attiecībā uz pārvadājumu apjoma pieaugumu laikposmā no šodienas līdz 2020. gadam un starptautisko autopārvadājumu apjoma divkāršošanos, t.i., divreiz ātrāks pieaugums nekā iekšzemes pārvadājumiem, tas ievērojami ietekmēs daudzas jomas. Cita starpā var minēt nepietiekamo infrastruktūru, kuras dēļ rodas satiksmes plūsmas pārslogotība. Ja netiks veikt radikāli pasākumi, notiks CO₂ emisiju, trokšņu un enerģijas patēriņa straujš pieaugums. Turklāt, ja nemainīsies pašreizējā politika, pasliktināsies darba apstākļi un vide, mazinot autovadītāja profesijas pievilcību.

2.11. Minētie aspekti neapšaubāmi uzskatāmi par izšķiroši nozīmīgām problēmām, kuru risināšanai būs nepieciešama fundamentāla izvēle, lai nodrošinātu autotransporta nozares iekšējā tirgus vienmērīgu darbību.

2.12. Vēl viena problēma ir saistīta ar autotransporta tirgus struktūras sadrumstalotību. Eiropā šajā nozarē darbojas aptuveni 900 000 uzņēmumu, no kuriem vairāk nekā puse ir uzskatāmi par mazajiem uzņēmumiem. Uzņēmumu skaits stabilizējas, tomēr to apmērs palielinās. Turklāt autotransporta tirgum ir raksturīga vāja kohēzijas pakāpe. Vairums uzņēmumu ir mazie uzņēmumi, kas darbojas individuāli un netiecas savstarpēji sadarboties. Tāpēc loģistikas procedūras netiek optimāli izmantotas, un šajā nozarē saglabājas ievērojams kvalitātes uzlabošanas iespēju potenciāls.

3. Vispārējās piezīmes.

3.1. Saskaņā ar Eurostat datiem 2006. gadā 25 no 27 ES dalībvalstīm autotransporta pārvadājumi salīdzinājumā ar citiem iekšzemes transporta veidiem (dzelzceļa kravu pārvadājumiem, iekšējo ūdensceļu pārvadājumiem un transportēšanu pa naftas/gāzes cauruļvadiem) veido vairāk nekā 50 % (tonnās/km). Igaunijā un Latvijā dzelzceļa pārvadājumu īpatsvars pārsniedza 60 %. Saskaņā ar to pašu Eurostat pētījumu arī Šveicē minēto pārvadājumu īpatsvars pārsniedza 60 %.

3.2. Jāatzīmē, ka attiecībā uz kravu autopārvadājumiem 85 % tonnāžas tiek transportēti attālumos, kas ir mazāki par 150 km. Tādējādi 15 % kravu pārvadājumu tiek veikti attālumos, kas pārsniedz 150 km.

3.3. Šie dati arī raksturo kravu autopārvadājumu nozīmi, precīzāk — šī transporta veida elastīgumu, ņemot vērā to, ka attiecībā uz nelieliem attālumiem nav daudz alternatīvu.

3.4. Attiecībā uz iekšzemes pārvadājumiem, īpaši lielākos attālumos un atkarībā no pārvadājamo kravu veida, dzelzceļš un iekšējie ūdensceļu pārvadājumi var būt reāls risinājums kravu autopārvadājumu aizstāšanai, ciktāl pakalpojumu kvalitāte būtu vismaz salīdzināma un kravu pārkraušanas neizbēgamās izmaksas — pieņemamas. Šajā sakarā nozīmīga varētu būt ārējo izmaksu internalizācija.

3.5. Piejūras pārvadājumos mazā kabotāža var būt risinājums kravu autopārvadājumu aizstāšanai ar nosacījumu, ka tiek novērsti ar muitas un administratīvām procedūrām saistīti šķēršļi, kā arī kravu pārkraušanas izmaksas ir ierobežotas.

3.6. Izvērtējot iespējamo attīstību laikposmā līdz 2020. gadam, var konstatēt, balstoties uz Eiropas Komisijas un pētniecības institūta NEA veikto pētījumu šajā jomā ("Eiropas enerģētika un transports"), ka nacionālais kopprodukts un līdz ar to arī pārvadājumu apjomi ievērojami pieaugs, ja vien netiks veikti pasākumi, lai likvidētu abu minēto faktoru saikni, kā tas jau tika atzīts Transporta baltās grāmatas vidusposma novērtējumā.

3.7. Prognozes attiecībā uz kravu plūsmu 2020. gadā salīdzinājumā ar 2005. gadu paredz, ka

- iekšzemes pārvadājumu apjoms Rietumeiropā pieaugs par 33 %,
- iekšzemes pārvadājumu apjoms Austrumeiropā pieaugs par 77 %,
- pārvadājumu apjoms no Rietumeiropas uz Austrumeiropu pieaugs par 68 % un ka
- pārvadājumu apjoms no Austrumeiropas uz Rietumeiropu pieaugs par 55 %.

Ņemot vērā nozares atkarību no fosilās degvielas, paredzētais kravu autopārvadājumu apjoma pieaugums līdz 2020. gadam ievērojami ietekmēs energoresursu krājumus.

3.8. Kopumā tiek prognozēts kravu plūsmu apjoma pieaugums. Ņemot vērā finanšu krīzi un tās izraisīto ekonomikas recesiju, pieaugums turpmāko gadu laikā katrā ziņā būs mazāks nekā tika prognozēts, tomēr tāpat ir jāveic pasākumi minētā jautājuma risināšanai. Līdz 2020. gadam atlicis vairāk nekā desmit gadu, un ir maz ticams, ka recesijas sekas līdz tam laikam joprojām turpinās izpausties.

3.9. Prognozētais pārvadājumu apjoma pieaugums izriet no ES ekonomiskās izaugsmes, un tam ir vajadzīgs integrētāks tirgus, kas balstās uz saskaņotiem pasākumiem, piemēram, stingru kontroli un sankcijām.

3.10. Līdztekus alternatīviem risinājumiem un ieguldījumiem Komiteja kā nepieciešamu soli atbalsta Eiropas Komisijas ierosināto plānu atteikties no piespiedu novirzīšanas uz citiem transporta veidiem un orientēties uz komodalitātes pieeju (?), kas nozīmē optimizēt visus transporta veidus un nodrošināt iespējami efektīvāku mijiedarbību starp visiem transporta veidiem, lai ilgtermiņā nodrošinātu ne tikai augstu mobilitātes līmeni, bet arī augstu vides aizsardzības līmeni.

3.11. Komiteja 2007. gada 15. marta sanāksmē (?) atbalstīja pārskatītās baltās grāmatas mērķus attiecībā uz visu transporta veidu optimizāciju atsevišķi un kopumā un tajos esošā potenciāla pienācīgu izmantošanu, uzsverot nepieciešamību paaugstināt dzelzceļa, jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta konkurētspēju.

3.12. Lai varētu risināt ar prognozēto izaugsmi saistītās problēmas, ir svarīgi panākt ieinteresēto pušu atbalstu un sadarbību. Tāpēc lietderīga bija pilsonisko sabiedrību pārstāvošu starptautisko jumta organizāciju uzklaušanās sanāksme, lai tajā paustos viedokļus varētu iekļaut atzinumā.

3.13. Viens no secinājumiem saistībā ar prognozēto kravu plūsmu pieaugumu līdz 2020. gadam ir tāds, ka jāattīsta fiziskā infrastruktūra visiem iekšzemes transporta veidiem. Attiecībā uz mazo kabotāžu pirmām kārtām ir jānovērš ar muitas un administratīvām procedūrām saistītie šķēršļi.

(2) "Komodalitāte" saskaņā ar Eiropas Komisijas Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskatā (COM(2006) 314, 4. lpp.) ierosināto definīciju nozīmē "efektīvu gan viena atsevišķa transporta veida izmantojumu, gan dažādu transporta veidu kombinētu izmantojumu — resursi tiks izmantoti optimāli un ilgtermiņā". Citas zemsvītras piezīmes tāpat kā Bredima kdzes atzinumā par transporta ietekmes uz vidi uzlabošanu.

(3) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Komisijas Paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam — Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā — Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats" COM(2006) 314 galīgā redakcija, OV C 161, 13.7.2007.

3.14. Turklāt, ja pieaugs kravu autopārvadājumu apjoms, būs jāmeklē veidi, kā risināt ar šā pieauguma sekām saistītās problēmas, īpaši saistībā ar CO₂ emisijām, satiksmes negadījumiem, energoresursu patēriņu un sociālajām sekām, kā arī apsargātu un aprīkotu autostāvvietu un apkopes staciju nepietiekamību.

3.15. Jāpanāk progress arī attiecībā uz tukšbraucieniem, transportlīdzekļu vadīšanas laika ierobežojumu saskaņošanu, kontroles pasākumiem un soda sankcijām, iekšējā tirgus reālu integrāciju, efektivitātes paaugstināšanu, tostarp izmantojot modalitātes koncepcijas, paātrinot muitas kontroles procedūras, piemērojot loģistikas koncepcijas un braukšanas ātruma izpēti, kā arī nodrošinot apriepojuma uzlabošanu.

3.16. Komiteja atzīst arī, ka laikposmam pēc 2020. gada būs jāizstrādā tālejošāka politika. Komiteja aicina Komisiju, Padomi, Parlamentu un autotransporta nozari vēltīt maksimālu uzmanību 2010. gadā paredzētajām debatēm par transporta nozares nākotni, ko ierosināja par transporta jomu atbildīgais komisārs *Tajani* kgs.

4. Īpašas piezīmes.

4.1. Ņemot vērā nelielās iespējas rast risinājumu saistībā ar starptautisko kravu autopārvadājumu apjoma pieaugumu, izmantojot citus transporta veidus, Komiteja uzskata, ka starptautiskajā un valstu līmenī jāizstrādā stratēģija, lai radītu vajadzīgos nosacījumus minētās izaugsmes īstenošanai.

4.2. Jāveic pasākumi, lai izveidotu vai uzlabotu ceļu un transporta fizisko infrastruktūru (likvidētu "šaurās vietas") gan Eiropas, gan valstu līmenī. Jāvelta arī pienācīga uzmanība, lai nodrošinātu uzraudzītu, aprīkotu un drošu stāvvietu un apkopes staciju pietiekamu skaitu.

4.3. Šajā sakarā Komiteja vērš uzmanību uz Komisijas paziņojumu "Ārējo izmaksu internalizācijas ieviešanas stratēģija" un atzinumu, ko Komiteja izstrādā par minēto tematu (4).

4.4. Ir jā saglabā auto vadītāja profesijas pievilcība, garantējot labvēlīgus darba apstākļus un vidi, tostarp reglamentētu darba laiku, saskaņotus transportlīdzekļu vadīšanas un atpūtas laikus, kam ne tikai jābūt ierakstītiem normatīvajos aktos, bet arī īstenotiem praksē. Komiteja uzskata, ka ir jā saskaņo ES līmenī arī sociālo normu kontrole šajā nozarē. Tiesību aktu nesaskaņošanas gadījumā būtu jāievieš arī jāpiemēro sankcijas, jo īpaši finansiālu sodu veidā. Komiteja uzskata, ka darba devēju un darbinieku sociālā dialoga veidošana valstu un Kopienas līmenī ir nepieciešams priekšnoteikums nozares sekmīgai darbībai.

4.5. Pēdējo gadu laikā Rietumeiropas autotransporta uzņēmumi pievērsās filiāļu izveidei tādās valstīs kā, piemēram, Polija, Čehijas Republika un Ungārija. Šie delokalizētie uzņēmumi kopā ar ilggadējiem valstu uzņēmumiem nodrošina lielāko daļu kravu pārvadājumu starp Rietumeiropu un Austrumeiropu. Sagaidāms, ka šāda tendence pastiprināsies.

4.6. Ņemot vērā paredzamo izaugsmi, Komiteja atbalsta administratīvo un fizisko šķēršļu novēršanu, kas kavē vairākveidu pārvadājumu kombinēšanas izmantošanu, un uzskata, ka visus transporta veidus var izmantot optimāli, nodrošinot vienādu attieksmi pret dažādajiem transporta veidiem.

4.7. Komiteja atzīmē, ka ir svarīgi vienlaikus ar pielāgošanos paredzamajam pārvadājumu apjoma pieaugumam pastiprināt izvīzīto mērķu īstenošanu klimata un enerģētikas jomā. Kā Komiteja jau ir norādījusi savā atzinumā par Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskatu, prioritāte jāpiešķir ES atkarības no fosilo energoresursu importa un CO₂ emisiju apjoma samazināšanai. Lai īstenotu iepriekš minēto mērķi, pirmām kārtām jāveic uz pirmavotiem vērsti pasākumi, tostarp dzinēju pilnveidošana, lai tie radītu mazāk CO₂ (*euro V, VI* un jaunās paaudzes energoefektīvie dzinēji).

4.8. Attiecībā uz CO₂ emisijām pētījumi liecina, ka, ja apjomi turpinās pieaugt, līdz 2020. gadam ir sagaidāma emisiju palielināšanās par 17 līdz 55 % neatkarīgi no ekonomiskās izaugsmes scenārija. CO₂ emisiju kopapjomam pēc 2040. gada būtu jāsamazinās. Šie rezultāti Komitejai rada bažas. Būtu jāizmanto visas pieejamās zināšanas un jādara viss iespējams, lai izstrādātu pasākumus, pat ja tie nav tūlīt acīmredzami, kas ļautu samazināt CO₂ emisijas līdz 2020. gadam. Viens no šādiem pasākumiem varētu būt novecojušo kravas automobiļu modeļu izņemšana no aprites un ārējo izmaksu internalizācijas rezultātā iegūto līdzekļu īpaša iezīmēšana.

4.9. Komiteja uzskata, ka kravu autopārvadājumu nozares atkarību no fosilajiem energoresursiem nevar samazināt īstermiņā, tomēr ir jāpieliek papildu pūles, lai rastu to aizstāšanas risinājumus ilgtermiņā. Iepriekš minētajā atzinumā Komiteja uzsvēra nepieciešamību izstrādāt pētniecības un izstrādes programmu, kam tiktu piešķirti vajadzīgie finanšu resursi, lai veicinātu alternatīvo enerģijas avotu izmantošanu.

4.10. Saskaņā ar Komisijas Energoefektivitātes rīcības plānu (5) potenciālais energoresursu ietaupījums transporta nozarē līdz 2020. gadam būtu 26 %.

4.11. Kā mazināt kravu autopārvadājumu negatīvās sekas? Komiteja uzskata, ka būtiska nozīme ir loģistikas procedūru labākai organizācijai, kas ļautu paaugstināt kravu autopārvadājumu efektivitāti.

(4) COM(2008) 435 galīgā redakcija, 8.7.2008., un TEN/357 "Ārējo izmaksu internalizācija".

(5) Komisijas paziņojums "Energoefektivitātes rīcības plāns", COM(2006) 545.

4.12. Komiteja arī atzīmē, ka panākumu atslēga pirmām kārtām ir ieinteresēto dalībnieku atbalsts un viņu izpratnes veicināšana. Uz stimuliem balstīta pieeja darbosies labāk nekā represīvas metodes, lai gan arī sankciju piemērošana nebūtu pilnībā atmetama. Šie stimuli varētu darboties tādās formās kā nodokļu atvieglojumi vai subsīdijas ieguldījumiem ilgtspējīgos kravas automobiļos vai autobusus, diferenciācija ceļu lietošanas nodevu un citu obligāto maksājumu piemērošanā, līdzīgi fiskāla rakstura pasākumi, lai veicinātu alternatīvu transporta veidu, ekoloģisku kravas automobiļu un autobusu izmantošanu, kā arī stingri reglamentējošie pasākumi.

4.13. Visbeidzot, Komiteja iesaka autotransporta nozarē veikt salīdzinošu analīzi attiecībā uz tehnoloģisko attīstību un vadības pilnveidošanu, lai apgūtu citās nozarēs izstrādāto pasākumu iespējas.

4.14. Komiteja apzinās, ka laiku vairs nedrīkst zaudēt. Tādēļ tā uzstājīgi uzsver, ka šajā atzinumā izteikto priekšlikumu, tāpat kā citu attiecīgu priekšlikumu mērķis ir ne tikai likt apzināties to steidzamību, bet tos apņēmīgi īstenot, tādēļ nekavējoties jāpieņem neatliekami pasākumi, lai ilgtspējīgi pielāgotos gaidāmajai izaugsmei.

Briselē, 2009. gada 13. maijā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs*
Mario SEPI
