

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Baltā grāmata “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu””

COM(2011) 144 galīgā redakcija

(2012/C 24/32)

Ziņotājs: **COULON kgs**

Līdzziņotājs: **BACK kgs**

Eiropas Komisija saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 304. pantu 2011. gada 28. martā nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Baltā grāmata “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu - virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu””

COM(2011) 144 galīgā redakcija.

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2011. gada 7. oktobrī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 475. plenārajā sesijā, kas notika 2011. gada 26. un 27. oktobrī (26. oktobra sēdē), ar 170 balsīm par, 3 balsīm pret un 8 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) ļoti atzinīgi vērtē dokumentu “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (baltā grāmata) (še turpmāk — Ceļvedis). Ceļvedi ierosinātā stratēģija lielā mērā atbilst Komitejas iepriekšējos atzinumos paustajai nostājai. Tomēr Komiteja vēlas izteikt piezīmes attiecībā uz dažām jomām.

1.2 EESK piekrīt, ka 2050. gadam izvirzītais mērķis par siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanu par 60 % transporta nozarē, lai gan ļoti problemātisks, atbilst ES vispārējiem mērķiem klimata politikas jomā un ļauj nodrošināt līdzsvarotību starp nepieciešamību steidzami samazināt siltumnīcefekta gāzes emisijas līmeni un laiku, kāds vajadzīgs, lai optimizētu energoefektivitāti Eiropas vienotajā transporta telpā un izstrādātu jaunas un ilgtspējīgas degvielas un piedziņas sistēmas, lai samazinātu atkarību no fosilā kurināmā.

1.3 EESK atzīmē ievērojamas atšķirības starp mērķiem, veidiem to sasniegšanai un to sasniegšanai nepieciešamo finansējumu. EESK iesaka izveidot labāku saikni starp Ceļvedī paredzētajiem stratēģiskajiem pasākumiem (līdz 2050. gadam) un praksē vieglāk īstenojamiem un tūlītējiem pasākumiem (2020. gads un 2030. gads).

1.4 Kā Ceļvedī pamatoti norādīts, alternatīvo transporta veidu lielākai tirgus daļai vajadzīgas apjomīgas investīcijas

infrastrukturā. Dokumentā galvenā uzmanība tomēr pievērsta jaunā TEN-T galvenā tīkla finansējumam un norādīti vairāki iespējamie veidi, kā piesaistīt vismaz daļu no nepieciešamā finansējuma. Nodokļi un privātais finansējums nav universāli risinājumi. Minētie novērojumi attiecas arī uz visu infrastruktūru kopumā, tai skaitā joprojām vajadzīgo ceļu infrastruktūru un uzturēšanu. EESK iesaka, ka daudzgadu finanšu shēmā pēc 2013. gada pietiekami daudz finanšu līdzekļu ir jāpiešķir transporta infrastruktūrai. Turpmākajiem projektiem ir vajadzīga labāka koordinācija starp dalībvalstīm un ES iestādēm attiecībā uz plānošanas un prioritāšu noteikšanas kritērijiem, un tajos jāiekļauj arī esošās infrastruktūras modernizācija.

1.5 EESK atbalsta tādas stratēģijas izstrādi, kas veicinātu efektīvu un patiesi ilgtspējīgu Eiropas transporta nozari, kurā ņemti vērā ne tikai ekonomikas un vides aspekti, bet arī sociālie aspekti. Visu veidu transporta attīstībā lielāka uzmanība jāpievērš sociālajam dialogam un tas jāstiprina. EESK atzīmē Ceļvedī iekļauto atsauci uz “minimālā pakalpojuma saistībām”. Šis jautājums jāizlemj katrā ES dalībvalstī sarunās par darba koplīgumu slēgšanu. Komiteja piekrīt Eiropas Komisijas viedoklim, ka sociālajam dialogam ir būtiska nozīme, lai novērstu sociālus konfliktus, pilnībā ievērojot darbinieku tiesības uz kolektīvo prasību saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 151. pantu.

1.6 Jāuzsver ne tikai vajadzība radīt labvēlīgus apstākļus kvalitatīvām darba vietām transporta nozarē, bet arī jāierosina pasākumi ar mērķi pilnveidot apmācību un sniegt atbalstu nozares dalībniekiem personāla darbā pieņemšanas jomā. Plašākā nozīmē ceļveža sociālā dimensija ir vāja.

1.7 Ceļvedī pausta diezgan pesimistiska nostāja par iespējām samazināt kravas autotransporta radītās oglekļa emisijas līmeni. Varbūt vajadzētu apsvērt iespēju papildus jaunu piedziņas sistēmu un degvielu izstrādei vēl vairāk atbalstīt pasākumus, kas optimizētu kravas autotransporta izmantošanu un samazinātu to satiksmi, vienlaikus saglabājot tā kopējo jaudu, piemērojot e-kravu pasākumus, uzlabojot loģistiku un transportlīdzekļus un attīstot “zaļos koridorus”.

1.8 Lai gan Ceļvedis balstās uz transporta veidu apvienošanu, kas ir komodalitātes elements, tajā ir ierosināti arī īpaši mērķi kravu autotransporta jomā kravu novirzīšanai uz citiem transporta veidiem (t.i., 30 % no tādiem kravu autopārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jāpārceļ uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdens transportu līdz 2030. gadam un vairāk nekā 50 % — līdz 2050. gadam). Šai ierosinātajai “vienai, visiem noderīgajai” pieejai nav pienācīga zinātniska pamatojuma, un ne baltajā grāmatā, ne arī ietekmes novērtējumā nav sniegts šo robežlielumu loģiskais pamatojums.

1.9 Ceļvedī ieteikts paplašināt liberalizācijas politiku, jo īpaši dzelzceļa nozarē. EESK locekļi pieprasa, lai tiktu līdzsvaroti izvērtētas dažādās dalībvalstīs īstenotās reformas, jo īpaši nosacījumi saistībā ar infrastruktūras pārvaldības un dzelzceļa pakalpojumu sniegšanas nošķiršanu, un to ietekme uz pasažieru skaita un dzelzceļa izmantošanas pieaugumu, drošību, nodarbinātību, pakalpojumu kvalitāti, ražošanas izmaksām un cenu pieejamību pasažieriem.

1.10 Ceļvedī ierosināts noteikt obligātu pienākumu piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības vienīgi piedāvājumu konkursu ietvaros. EESK izsaka cerību, ka, pirms iesniegt priekšlikumus par šo tematu un ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc 2014. gada 3. decembra, Komisija nāks klajā ar ziņojumu par Regulas (EK) Nr. 1370/2007 īstenošanu, kā paredzēts minētās regulas 8. panta 2. punktā.

1.11 Komiteja vēlas uzsvērt svarīgo jautājumu par pilsētas sabiedrisko transportu ilgtspējīgas transporta politikas ietvaros. Noteikti jāattīsta efektīvs, drošs, pieejams un salīdzinājumā ar privāto transportu konkurētspējīgs pilsētas sabiedriskais transports. Tas ir vēl jo svarīgāk, ņemot vērā acīmredzamās priekšrocības attiecībā uz emisijām, troksni un satiksmes plūsmas pārslogotību. Komiteja tāpēc atbalsta Eiropas Savienības mērķi, pienācīgi ievērojot subsidiaritātes principu, izvirzīt dalībvalstīm uzdevumus attīstīt pilsētas sabiedrisko transportu un izmantot struktūrfondus un Kohēzijas fondu, lai palīdzētu pilnveidot un modernizēt minēto transporta veidu, vienlaikus sekmējot mobilitātes pilsētās novērošanas centra darbību.

1.12 Visbeidzot, Ceļvedī ir pievērsta uzmanība preču pārvadājumiem pilsētā, tomēr nepietiekami un pārāk piesardzīgi. Tā kā maršruta pēdējiem kilometriem ir svarīga nozīme preču brīvā apritē iekšējā tirgū, kā arī modalitātes ilgtspējīgu risinājumu sekmēšanā pasaules mērogā; varēja tikt izpētīta rīcības kopīga virziena un obligātu tiesību aktu šajā jomā ierosināšanas atbilstība un iespējamība.

2. Ievads

2.1 Balto grāmatu, kas izstrādāta 1992. un 2001. gadā, mērķis galvenokārt bija panākt ilgtspējīgāku transporta nozari, piemēram, novirzot kravu pārvadājumus no autoceļiem uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem, proti, jūras, iekšējo ūdensceļu un dzelzceļa transportu, sekmējot videi nekaitīgus risinājumus un nodrošinot, ka ar ārējo izmaksu internalizāciju transporta nozares uzņēmumi sedz faktiskās izmaksas, ko tie rada sabiedrībai, un ar efektīvas plānošanas palīdzību cenšoties mazināt transporta izmantošanu.

2.2 Laika gaitā, īpaši saistībā ar Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās baltās grāmatas pārskatīšanu termiņa vidū 2006. gadā, arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta komodalitātei, efektīviem vairākveidu transporta tīkliem un nepieciešamībai veidot pielāgotu infrastruktūru un atbalsta sistēmas, ar kuru palīdzību varētu samazināt transporta nozares ietekmi uz vidi.

2.3 Ceļvedis atšķiras no iepriekšējām baltajām grāmatām, pirmkārt, ar tā perspektīvu vairāk nekā četrdesmit gadu garumā (līdz 2050. gadam), lai gan atsevišķi mērķi izvirzīti tuvākam termiņam, proti 2020. un 2030. gadam, un, otrkārt, ar nepārprotamu norādi, ka nedrīkst ierobežot mobilitāti. Ceļvedī tomēr noteikti tālejoši mērķi ilgtspējas jomā, jo īpaši attiecībā uz energoefektivitāti, atkarības no naftas mazināšanu, siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanu un tehnoloģiju izstrādi.

3. Vispārīgas piezīmes

3.1 EESK atzinīgi vērtē ceļvedi, kas var būt noderīgs ieguldījums efektīvas un ilgtspējīgas transporta sistēmas izveidē Eiropā. Ceļvedī ierosinātā stratēģija lielā mērā atbilst Komitejas iepriekšējos atzinumos paustajai nostājai.

3.2 Diemžēl jāsecina, ka lielākajai daļai sarakstā iekļauto pasākumu nav norādīti termiņi. Dažiem pasākumiem īstenošanas termiņus varētu atrast, salīdzinot minēto sarakstu ar ceļveža 2.5. punktā iekļauto 10 mērķu sarakstu, bet tas būtu tikai pieņēmums. Būtībā Ceļvedī nav skaidri saistīti stratēģiskie pasākumi (2050. gada perspektīvā) ar taktiskajiem pasākumiem (kurus var noteikt nekavējoties). Jo īpaši Ceļvedī būtu jānorāda precīzāks darba plāns laika posmam no 2013. gada līdz 2020. gadam.

3.3 EESK atzīst transporta kā konkurētspējas un labklājības faktora izšķirošo lomu, nepieciešamību izveidot integrētu Eiropas transporta sistēmu, kā arī to jāuzlabo ilgtspējas dimensija un jāveicina transporta veidi ar zemu oglekļa emisijas līmeni, energoefektivitāte resursu izmantošanas efektivitāte, piegādes drošība un neatkarība, kā arī jāmazina satiksmes sastrēgumi. EESK piekrīt uzsvaram uz optimizētām multimodālām loģistikas ķēdēm un transporta infrastruktūras efektīvāku izmantošanu. Komiteja atbalsta arī Ceļvedī noteikto stratēģiju piemērot vairāk tirgus orientētu pasākumu salīdzinājumā ar baltās grāmatas iepriekšējiem variantiem.

3.4 Iepriekšējos atzinumos EESK arī ir aicinājusi veikt mērķtiecīgus un konkrētus pasākumus, lai sasniegtu vēlamos mērķus. Daudzos jautājumos Ceļvedi var uzskatīt par ievērojamu soli uz priekšu, sākot jau ar vispārējo paziņojumu 13. punktā, kurā norādīts, ka ar pašreizējo pieeju nevarēs gūt vēlamos rezultātus, lai samazinātu nozares atkarību no naftas un CO₂ emisijas līmeni, uzlabotu transporta pieejamību un mazinātu ar nelaimes gadījumiem un trokšņa piesārņojumu saistītās sociālās izmaksas.

3.5 Vairums plānot iniciatīvu paredzētas tādas transporta sistēmas izveidei, kas nodrošinātu komodalitāti Eiropas vienotā transporta telpā. Komiteja atzinīgi vērtē uz komodalitāti likto uzsvāru. EESK uzsver, ka komodalitātes aspekts, uz ko balstās Ceļvedis, ir visu transporta veidu optimizācija, kā arī to savstarpēja optimizācija. Tomēr par atsevišķiem plānotiem pasākumiem pamatoti jāizsaka piezīmes.

3.6 Ceļvedī ir izvirzīti ļoti vērienīgi mērķi attiecībā uz to, lai transporta sistēmu padarītu videi nekaitīgāku, bet pietrūkst reālisma, kā minēto sasniegt un cik tas maksās. EESK izsaka bažas par ievērojamām atšķirībām starp mērķiem, veidiem to sasniegšanai un to sasniegšanai nepieciešamo finansējumu.

3.7 Ilgtermiņa mērķis līdz 2050. gadam samazināt transporta nozarē CO₂ emisijas līmeni par 60 % ir vērienīgs mērķis, kuram var būt izšķiroša nozīme transporta nozares attīstības tehniskajā un politiskajā aspektā, ja vien tas paredzēts prognozējamam laika periodam.

3.8 EESK piekrīt, ka emisijas līmeņa samazināšanas mērķis atbilst ES vispārējai nostājai klimata aizsardzības jomā un ļauj nodrošināt līdzsvaru starp mērķi steidzami samazināt siltumnīcefekta gāzes emisijas līmeni un rast alternatīvus degvielas risinājumus ES ekonomikai svarīgajā transporta nozarē. Komiteja iesaka Ceļvedi ierosinātos ilgtermiņa mērķus papildināt ar vairākiem konkrētākiem un izvērtējamiem vidēja termiņa mērķiem, lai mazinātu atkarību no naftas, kā arī trokšņa un gaisa piesārņojumu.

3.9 EESK pieņem zināšanai 18. punktā iekļauto skaidro un svarīgo apgalvojumu, ka "mobilitātes ierobežošana nav risinājums". Komiteja uzskata, ka ir svarīgi, lai šis apgalvojums netiktu uzskatīts par apgalvojumu, kas ir pretrunā pasākumiem, kuru mērķis ir panākt enerģijas un emisiju ziņā efektīvāku transporta nozari, piemēram, optimālāk plānojot kravas, uzlabojot loģistiku, lai palielinātu slodzes koeficientu, un sekmējot sabiedriskā transporta izmantošanu. Šie pasākumi uzskaitīti Ceļvedī, un kopumā tie vērtējami atzinīgi. EESK aicina mainīt rīcības un patēriņa ieradumus. Acīmredzami, ka būs ļoti problemātiski nodrošināt līdzsvaru starp Ceļvedī izvirzīto emisijas

samazināšanas mērķu sasniegšanu un ES sabiedrības mobilitātes vajadzību apmierināšanu. Tieši šā iemesla dēļ Komiteja uzskata, ka svarīgs ir 18. punktā minētais apgalvojums.

3.10 Attiecībā uz kravu autopārvadājumiem Komiteja atbalsta nepieciešamību efektīvi izmantot pieejamos resursus, koordinējot mazāko kravu pārvadājumus un izveidojot optimālus multimodālos kravas pārvadājumu "zaļos koridorus", īstenojot šajā nolūkā publiskā un privātā sektora dalībnieku sadarbību. EESK tomēr atzīmē, ka vērienīgā oglekļa emisiju samazināšanas mērķa (-60 % CO₂) īstenošanai droši vien vajadzēs plašākus un noteiktākus pasākumus.

3.11 Ceļvedī ņemta vērā vajadzība palielināt alternatīvo transporta veidu un autopārvadājumu konkurētspēju. Komitejai atbalsta šo mērķi, ja vien to īsteno ar pasākumiem, kuri sekmē dzelzceļa pārvadājumu, iekšējo ūdensceļu un jūras pārvadājumu īsos attālumos jaudu un augstu kvalitāti, kā arī efektīvus vairākrēvu pārvadājumu pakalpojumus, nevis kavējot efektīvu un ilgtspējīgu ceļa pakalpojumu attīstību ES.

3.12 Aktīvi veicinot alternatīvos transporta veidus, Eiropas Komisijai un dalībvalstīm būtu jāpieliek visas pūles, lai ceļu transports kļūtu ilgtspējīgāks saimnieciskajā, ekoloģiskajā un arī sociālajā aspektā. EESK izsaka bažas par spriedzi, kas radusies sociālās aizsardzības un darba algas atšķirīgu līmeņu dēļ kravu autopārvadājumu tirgū. Komiteja uzsver sociālā dialoga nozīmīgumu šajā nozarē, kā arī to, ka svarīgi ir efektīvi īstenot uzraudzības pasākumus, kas paredzēti ceļa transporta jomas tiesību aktu kopumā, kuram jāstājas spēkā 2011. gada 4. decembrī. EESK aicina Komisiju stingri uzraudzīt minētā tiesību akta īstenošanu dalībvalstīs, kā arī aicina Komisiju un dalībvalstis piešķirt visus nepieciešamos resursus ceļa transporta *acquis* ieviešanai un izpildes kontrolei. ES būtu jāveic arī pasākumi, lai nodrošinātu godīgu konkurenci, pienācīgus darba apstākļus un pastiprinātu ceļu satiksmes drošību, tai skaitā pasākumi attiecībā uz iekšējā transporta tirgus pieejamību trešo valstu autokravu pārvadātājiem un tirgus traucējumu iespējamajiem riskiem.

3.13 Kā Ceļvedī pamatoti norādīts, alternatīvo transporta veidu lielākai tirgus daļai vajadzīgas apjomīgas investīcijas infrastruktūrā, tai skaitā investīcijas autotransporta infrastruktūrā. Dokumentā tomēr nav sniegta skaidra norāde par to, kā tas finansējams. Taču vispārējo tendenci izmantot privātās investīcijas un maksu par infrastruktūras izmantošanu nevar uzskatīt par labāko risinājumu. Kā norādīts vairākos iepriekšējos atzinumos, Komiteja atbalsta internalizāciju transporta nozarē. Komiteja piekrīt, ka saskaņā ar principu "piesārņotājs maksā" saimnieciskajiem instrumentiem jāatspoguļo faktiskās izmaksas, ko transports rada sabiedrībai, un tiem vajadzētu ietekmēt tirgus darbību, lai tā kļūtu ilgtspējīgāka. Tāpēc ienākumi, kas gūti no šīs papildu maksas, ir jāieņem un jānovirza ilgtspējīga transporta attīstībai un visas transporta sistēmas pilnveidošanai, lai īstenotu patiesi ilgtspējīgas mobilitātes politiku. Šie ienākumi būtu arī jānodala no maksām, kas tiek noteiktas finansēšanas nolūkos, proti, saskaņā ar principu "lietotājs maksā".

3.14 Attiecībā uz ārējo izmaksu internalizāciju EESK atkārtoti uzsver, ka šāds pasākums jāpiemēro visiem transporta veidiem vienādi⁽¹⁾. Nesenajā atzinumā par šo tematu EESK ir secinājusi, ka ES pakāpeniski jāaizstāj transporta nozarē esošie nodokļi ar efektīvākiem, uz tirgu orientētiem instrumentiem, lai ārējās izmaksas internalizētu tarifu struktūrā.

3.15 EESK izsaka šaubas par Ceļvedī ierosinātā konkrētā mērķa kravu novirzīšanai uz citiem transporta veidiem atbilstību: t.i., 30 % no tādiem kravu autopārvadājumiem, kuriem pārvadāšanas attālums pārsniedz 300 km, būtu jāpārceļ uz citiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļu vai ūdens transportu līdz 2030. gadam un vairāk nekā 50 % — līdz 2050. gadam. Ierosinātajai "vienai, visiem noderīgajai" pieejai nav pienācīga zinātniska pamatojuma, un ne baltajā grāmatā, ne arī ietekmes novērtējumā nav sniegts šo robežlielumu loģiskais pamatojums. Turklāt šāda redzējuma ieviešana uzliktu smagu nastu daudzām perifērajām dalībvalstīm, graujot reģionālās kohēzijas principu. EESK aicina Komisiju pievērst īpašu uzmanību minētajam jautājumam, sniedzot visus vajadzīgos paskaidrojumus. EESK tomēr atzīmē arī to, ka aptuveni 85 % kravu apjoma ES ir pārvadājami mazos attālumos, kas nepārsniedz 150 km, un nav paredzams, ka tuvākajās desmitgadēs varētu parādīties reāla alternatīva autotransportam.

3.16 Tas attiecas arī uz mērķi pārorientēt uz dzelzceļa transportu pasažieru pārvadājumus vidējos attālumos. Ceļvedī nav apskatīts tāds iespējamais risinājums kā sabiedriskā autobusu transporta veicināšana.

4. Īpašas piezīmes

4.1 EESK atbalsta Eiropas transporta tīkla programmu. Komiteja norāda, ka paplašinātās Eiropas vajadzības transporta infrastruktūras jomā ir palielinājušās, un ir jāapsver, kā pašreizējo politiku un tās īstenošanas instrumentus pielāgot turpmākajiem apstākļiem⁽²⁾.

4.2 EESK atbalsta Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi, jo tas ir noteicošais faktors, lai nodrošinātu Eiropas aviācijas nozares konkurētspēju pasaules tirgū. Komiteja aicina visas aviācijas nozarē ieinteresētās puses uzņemties stingrākas saistības, lai nodrošinātu ES vērienīgo mērķu gaisa transporta nozares drošības, rentabilitātes, jaudas un ilgtspējas jomā pilnīgu un ātru īstenošanu.

⁽¹⁾ EESK atzinums par tematu "Ārējo izmaksu internalizācija", OV C 317, 23.12.2009., 80. lpp.

⁽²⁾ EESK atzinums par tematu "ES transporta politikas ilgtspējīga attīstība un TEN-T plānošana" (OV C 248, 25.08.2011., 31. lpp.).

4.3 EESK norāda, ka Eiropas vienotas dzelzceļa telpas izveide ir vajadzīga, lai nodrošinātu ilglaicīgu konkurenci ar citiem transporta veidiem. EESK uzsver, ka jāizstrādā noteikumi, ar ko nodrošināt dzelzceļa un citu transporta veidu iespējami godīgu konkurenci⁽³⁾.

4.4 EESK atgādina, ka Eiropas vienotas dzelzceļa telpas izveide lielā mērā ir atkarīga no progresīva savstarpējas izmanojamības tehniskā nodrošinājuma⁽³⁾.

4.5 Ceļvedī ieteikts paplašināt liberalizācijas politiku dzelzceļa nozarē. Tomēr, pirms jebkādu pasākumu veikšanas minētajā virzienā, ieskaitot pakalpojumu un infrastruktūras struktūru nošķiršanu, EESK prasa, lai vispirms tiktu nopietni izvērtēta to ietekme uz dzelzceļa konkurētspēju, pakalpojumu kvalitāti, nodarbinātību un ražošanas izmaksām, lai pienācīgi ņemtu vērā to, ka dalībvalstīs īstenoto dažādo reformu rezultātā gūtā pieredze ir ļoti atšķirīga.

4.6 EESK atgādina, ka jāatrod jauni avoti dzelzceļa infrastruktūras finansēšanai, pamatojoties uz izmaksu un ieguvumu objektīvu un salīdzināmu analīzi. Tāpēc Komiteja norāda uz savu neseno atzinumu par Eiropas vienoto dzelzceļa telpu, kurā tā ierosināja veikt pētījumu par investīciju stimuliem, proti, attiecībā uz paziņojuma "Ceļā uz vienotā tirgus aktu" 15. priekšlikumu (veicināt obligātus aizņēmumus, lai finansētu Eiropas projektus) un 16. priekšlikumu (izpētīt pasākumus, ar ko varētu veicināt privātās investīcijas, jo īpaši ilgtermiņā, lai aktīvāk sekmētu stratēģijas "Eiropa 2020" mērķu sasniegšanu) EESK var apstiprināt vienota transporta fonda izveidi tikai tad, ja minētais fonds ir neitrāls un nodrošina līdzvērtīgu konkurences apstākļus visiem transporta veidiem⁽³⁾.

4.7 Ceļvedī ierosināts noteikt obligātu pienākumu piešķirt sabiedrisko pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesības vienīgi piedāvājumu konkursu ietvaros. EESK izsaka cerību, ka, pirms iesniegt priekšlikumus par šo tematu un ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc 2014. gada 3. decembra, Komisija nāks klajā ar ziņojumu par Regulas (EK) Nr. 1370/2007 īstenošanu, kā paredzēts minētās regulas 8. panta 2. punktā.

4.8 EESK uzsver, ka Eiropas jūras transports ir pasaules līderis visu veidu jūrniecības pakalpojumu sniegšanā. Jūras transporta starptautiskā dimensija būtu jāņem vērā visos aspektos, piemēram, brīva piekļuve tirgum, ES jūras transporta konkurētspējīgā pozīcija, drošība, vide un darba tirgi.

⁽³⁾ EESK atzinums par tematu "Eiropas vienotā dzelzceļa telpa", OV C 132, 03.05.2011., 99. lpp.

4.9 EESK atgādina, ka ES dalībvalstis ir aicinātas nekavējoties ratificēt Starptautiskās darba organizācijas (ILO) Konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC), lai nodrošinātu līdzvērtīgus konkurences apstākļus starptautiskā mērogā, neskarot augstākus standartus, kas, iespējams, ir Eiropas Savienībā. Jāpāņāk, lai ES tiesību akti pilnībā atbilstu starptautiskajiem tiesību aktiem, tostarp ILO Konvencijai par darbu jūrniecībā un Starptautiskās jūrniecības organizācijas (IMO) konvencijai par jūrniece apmācības un sertificēšanas standartiem (STCW).

4.10 Ceļvedī atbalstītās “zilās zonas” (*Blue Belt*), Eiropas kopējas jūras telpas koncepcijas mērķis ir samazināt administratīvo slodzi saistībā ar muitas procedūram ES iekšējā jūras transportā. Tas ir vērtējams atzinīgi. Tā kā minētais neattiecas uz sociālajiem standartiem, EESK sagaida, ka sociālie standarti jūrniecībā tiks veicināti, ES dalībvalstīm piemērojot un ieviešot Starptautiskās darba organizācijas (ILO) 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC). EESK aicina Eiropas Komisiju īstenot pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu sociālo standartu saskaņošanu iekšzemes transporta jomā, paturot prātā arī to, ka jānodrošina līdzvērtīgi konkurences apstākļi starptautiskā līmenī.

4.11 Attiecībā uz ES reģistra un ES jūras un iekšzemes ūdensceļu transporta karoga izveidi nopietni jāizvērtē ES reģistra ieviešanas iespējas. Apvienot šādu reģistru ar lietderīgu sistēmu, kas sniedz priekšrocības (piemēram, ostu nodevu samazināšana, zemākas apdrošināšanas izmaksas vai mazāk pārbaužu), varētu būt grūti vai pat neiespējami. Vairākus aspektus reglamentē starptautiskie nolīgumi starp ES dalībvalstīm, un tajos paredzēta “iekšzemes režīma” klauzula. Lai izveidotu ES reģistru, ir vajadzīga kopēja ekonomikas pārvaldība ES līmenī, bet pašreiz tādas vēl nav.

4.12 Līdzīgi kā par ES reģistru vairākkārt ir pausta ideja par ES krasta apsardzes struktūru. Šis ierosinājums galvenokārt skar ES dalībvalstis, jo minētais jautājums ir saistīts ar dalībvalstu ekskluzīvo kompetenci. Tā kā ES dalībvalstīs pieeja krasta apsardzes darbībai ir atšķirīga, Eiropas krasta apsardzes struktūras izveide, šķiet, nebūtu lietderīga un, vismaz šobrīd, tā būtu pāragra. Taču darbs būtu jāorientē uz dažādu dalībvalstu krasta apsardzes struktūru ciešāku sadarbību, īpaši tādās jomās kā nelegālā imigrācija un narkotiku tirdzniecība. Ja šāda sadarbība jau ir uzsākta, jācenšas to stiprināt.

4.13 Attiecībā uz kuģniecības vides rādītājiem svarīga ir inovācijas veicināšana. No 2015. gada ES būtu lietderīgi pārskatīt īpašu noteikumu piemērošanu attiecībā uz sēra saturu

kuģu degvielā Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā un apsvērt, kā novērst šādu noteikumu radītos konkurences traucējumus un iespējamās sekas uz kravu pārvirzīšanu uz citiem transporta veidiem.

4.14 Ceļvedī ierosināts finansēt ceļu infrastruktūru ar “lietotājs maksā” un “piesārņotājs maksā” maksājumiem. Lai gan, protams, būtu izdevīgi izmantot ceļus, piemērojot šādus noteikumus, Eiropas centrālajos reģionos, kur ir intensīva tranzīta satiksme, tas būtu daudz riskantāk daudzajās attālākajās dalībvalstīs. Paredzams, ka augstā ceļu maksa visvairāk skars kravu pārvadātājus no attālākiem reģioniem vai uz tiem un radīs konkurences traucējumus, īpaši starp pasaules tirgū konkurējošiem uzņēmumiem. Vajadzētu uzsvērt, ka infrastruktūras finansēšana parasti ir valsts vai Eiropas Savienības kompetencē, bet iespējami arī izņēmumi, ja privātais finansējums nerada apgrūtinājumu lietotājiem (ekonomiski un fiziski neaizsargātākās personas ieskaitot).

4.15 EESK pieņem zināšanai apņemšanos ieviest liberālākus noteikumus kabotāžas autopārvadājumiem. Komiteja, protams, piekrīt, ka pašreizējie ierobežojumi samazina jaudas koeficientu un palielina tukša transporta satiksmi, un tas ir pretrunā ceļvedī apskatītajai vispārējai politikai par resursu efektīvu izmantošanu. Komiteja tomēr vēlētos uzsvērt, ka nozare ir tālu no tāda sociālās un fiskālās saskaņošanas un izpildes līmeņa, kāds būtu vajadzīgs tirgus pilnīgai atvēršanai. Kabotāžas pakalpojumu liberalizācija varētu saasināt problēmas saistībā ar atšķirīgajiem darba algas un sociālās aizsardzības līmeņiem. Sociālais dialogs un atbilstoša uzraudzības saskaņā ar tiesību aktu kopumu auto-transporta nozarē, kuru jāsāk piemērot no 2011. gada 4. decembra, varētu palīdzēt risināt minētās problēmas, kas jārisina arī pašreizējai augsta līmeņa grupai autotransporta nozarē, kurai Komisija ir uzdevusi pārskatīt autotransporta tirgus darbību. EESK uzsver, ka efektīvāk jāpiemēro Darbinieku norīkošanas direktīvas noteikumi, jo īpaši attiecībā uz autopārvadātājiem, kas sniedz kabotāžas pakalpojumus⁽⁴⁾.

4.16 Lai atvieglotu preču brīvu apriti un starptautisko transporta pakalpojumu brīvu sniegšanu, EESK uzskata, ka ir ļoti svarīgi atbilstīgi un efektīvi ieviest Eiropas Ceļu nodevu sistēmu, kas dod iespēju izvairīties no transportlīdzekļu iebūvētu ierīču un līgumu pavairošanas. EESK atbalsta atbilstoša vienota, lietotājiem paredzēta kontaktpunkta izveidi.

⁽⁴⁾ EESK atzinums par tematu “ES politikas ietekme uz transporta nozares darbinieku nodarbinātības iespējām, apmācības vajadzībām un darba apstākļiem” (izpētes atzinums) (OV C 248, 25.08.2011., 22. lpp.).

4.17 Baltajā grāmatā ir izvirzīts mērķis samazināt nāves gadījumus uz ceļiem par 50 % līdz 2020. gadam un par 100 % līdz 2050. gadam. Nesen publicētajās politikas pamatnostādnēs ceļu satiksmes drošības jomā 2011.-2020. gadam tomēr nav pievērsta uzmanība komerciālajam autotransportam. Komiteja iesaka, lai 1) Eiropas Komisija pievērstos visiem faktoriem, kas negatīvi ietekmē ceļu satiksmes drošību, tai skaitā transportlīdzekļu vadītāju nogurumam; 2) tiktu izveidota saskaņota un pilnīga statistika, kas aptvertu ceļu satiksmes negadījumu daudzus aspektus, lai novērstu ceļu satiksmes negadījumu augstā līmeņa patiesos cēloņus; 3) būtu atbilstošs atbalsts un investīcijas drošām, aizsargātām, pieejamām un pieņemamām stāvvietu zonām un profesionālo transportlīdzekļu vadītāju atpūtas telpām; 4) ceļu satiksmes drošība būtu galvenais mērķis visos turpmākajos tiesību aktos, kas pieņemti Eiropas līmenī.

4.18 Komiteja atzinīgi vērtē to, ka ņemta vērā starptautiskā situācija, kurā darbojas transporta uzņēmumi, un ka uzmanība pievērsta, piemēram, prasībai par vides standartu piemērošanu, cik vien iespējams, visas pasaules mērogā.

4.19 Jāatzīmē, ka daudzsoļi ir Eiropas Transporta pētniecības, inovācijas un izvēršanas stratēģijas mērķi, lai atbalstītu vidi nekaitīgāku un enerģijas patēriņa ziņā efektīvāku dzinēju, kā arī pārvadājumu un loģistikas atbalsta sistēmu izstrādi un ieviešanu.

4.20 EESK pauž gandarījumu par iniciatīvu, kuras mērķis ir izstrādāt transporta tehnoloģiju stratēģisko plānu ciešā saistībā ar jau izstrādāto energotehnoloģiju stratēģisko plānu, lai tādējādi garantētu pētniecības rezultātu ātru ieviešanu un atbalstītu jau uzsāktas iniciatīvas, piemēram, "zaļo" automobiļu iniciatīvu un 2010. gada stratēģiju ekoloģisku transportlīdzekļu attīstībai.

4.21 Tehnoloģiju izstrādes un mobilitātes atbalsta pasākumu veicināšana un kravas pārvadājumu plānošana ir Eiropas Komisijas ierosinātās stratēģijas otrās sadaļas divi aspekti. Plānotie pasākumi atbilst brīvā tirgus attīstībai, un tādēļ tie vērtējami atzinīgi.

4.22 Komiteja uzsver, ka pasākumiem, kas ierosināti, lai izstrādātu jaunus attieksmes modeļus preču un pasažieru pārvadājumu jomā, jāatspoguļo reālais pārvadājumu pieprasījums un attiecībā uz sabiedrisko transportu – sociālā situācija. Piemēram, lai arī intermodāla sistēma biļešu pārdošanai pasažieriem varētu būt lietderīga iniciatīva, Komiteja uzskata, ka efektīvāk būtu virzīt jaunākos sasniegumus bezbiļešu mobilo telefonsakaru tehnoloģiju jomā, nodrošinot iespēju izmantot dažādus pārvadātājus, lietojot mobilo telefonus, kas aprīkoti ar tuvlaika sakaru (*Near Field Communication (NFC)*) kartēm vai mikroshēmām. Būtu jāapsver *NFC* tehnoloģijas ātra standartizācija

Eiropā, lai nodrošinātu vienmērīgus braucienus ar dažādiem pārvadātājiem un pāri valstu robežām. Būs jāvelta uzmanība tam, lai ar jauno noteikto pasākumu starpniecību samazinātu transporta izmaksas.

4.23 Attiecībā uz preču pārvadājumiem Komiteja pozitīvi raugās uz plānoto "vienoto elektronisko transporta dokumentu", ja tas palīdzēs samazināt obligāto veidlapu jau tā pārmērīgo skaitu.

4.24 Ceļvedī uzsvērts, ka jārada labvēlīgi apstākļi kvalitatīvu darba vietu izveidei, jo tas ir svarīgs un pozitīvs faktors transporta nozares turpmākajā attīstībā. Tāpēc ir jāierosina pasākumi apmācības veicināšanai un tirgus dalībnieku atbalstam personāla darbā pieņemšanā visos transporta veidos.

4.25 Nesen pieņemtajā atzinumā par Eiropas transporta politikas sociālajiem aspektiem Komiteja iesaka: "Lai sievietes un gados jaunus darbiniekus piesaistītu darbam transporta nozarē, EESK iesaka veikt pasākumus, ar ko uzlabot nodarbinātības kvalitāti visās transporta veidu grupās, darba apstākļus, apmācību un mūžizglītību, karjeras izaugsmes iespējas, ekspluatācijas drošību, arodiveselību un darba drošību, kā arī labāk saskaņot darba un privāto dzīvi" ⁽⁵⁾.

4.26 EESK arī iesaka precīzāk un stingrāk ievērot Pamatnostādnēs par valsts atbalstu jūrniecības nozarē, jo īpaši izskatot iespēju valsts atbalsta vai nodokļu atvieglojumu piešķiršanu ciešāk saistīt ar garantijām saglabāt darba vietas un nodrošināt apmācību.

4.27 EESK atbalsta arī Transporta nozares sociālo, nodarbinātības un apmācības problēmu novērošanas centra izveidi.

4.28 Ceļveža sociālā dimensija kopumā ir vāja. Tajā, piemēram, nav apskatīts jautājums par sociālo un algu dempingu, kas rada būtiskas problēmas vismaz trīs nozarēs: autotransporta, upju transporta un jūras transporta nozarē. Atbilstošus darba apstākļus un līdzvērtīgus konkurences apstākļus var nodrošināt ar sociālā dialoga starpniecību un minimālo darba apstākļu noteikšanu, kā ierosināts Ceļvedī. Tomēr nozarēm, kas ir tieši pakļautas zemu izmaksu konkurencei, var būt vajadzīgi īpaši pasākumi, piemēram, speciāli valsts atbalsta

⁽⁵⁾ EESK atzinums par tematu "ES politikas ietekme uz transporta nozares darbinieku nodarbinātības iespējām, apmācības vajadzībām un darba apstākļiem" (izpētes atzinums) (OV C 248, 25.08.2011., 22. lpp.).

pasākumi. Valsts atbalsta jūras transporta nozarē pamatnostādņu gaidāmā pārskatīšana būs pirmā iespēja, lai izmantotu minēto atbalstu ES un EEZ valstspiederīgo nodarbinātības un apmācības veicināšanai.

4.29 Svarīgi, ka Ceļvedī liela uzmanība veltīta pilsētas pasažieru un kravas transportam, jo arvien lielāks skaits Eiropas iedzīvotāju dzīvo pilsētās. Ceļvedī precizēts, ka ES nav likumdošanas pilnvaras pilsētas transporta jomā un ka tas ierobežo politisku pasākumu pieņemšanas iespējas. Vismaz attiecībā uz kravas pārvadājumiem tomēr vajadzētu noskaidrot, ciktāl maršruta pēdējie kilometri ir nozīmīgi un ciktāl tie saistīti ar preču brīvu apriti iekšējā tirgū. EESK ierosina Eiropas Komisijai izpētīt iespēju ieviest obligātus ES politikas pasākumus minētajā jomā. Komiteja vēlreiz norāda, ka Ceļvedī iekļauta virkne Komitejas iepriekšējos atzinumos par pilsētas transportu sagatavoto ieteikumu, piemēram, pasažieru pārvadājumu koordinēšanas sistēmas, kravas pārvadājumu loģistikas centri.

4.30 EESK atzinīgi vērtē to, ka Ceļvedī pievērsta uzmanību elektrisko transportlīdzekļu un akumulatoru uzlādēšanai nepieciešamās infrastruktūras plašākai ieviešanai, kā arī standartizācijas jautājumiem šajā jomā. Savā atzinumā par šo tematu⁽⁶⁾ Komiteja jau ir izteikusi stingru atbalstu pasākumiem, kas virzīti uz elektrisko transportlīdzekļu, īpaši elektrisko automobiļu, izstrādi.

4.31 Ceļvedī vispārīgi apskatīta nepieciešamība pārskatīt noteikumus par transportlīdzekļu svaru un gabarītiem, lai uzlabotu resursu efektivitāti. Viens no jautājumiem, kas jāizskata saistībā ar šo tematu, ir apjoms, kādā izmantot Eiropas modulāro sistēmu (EMS) attiecībā uz kravas autotransporta līdzekļiem, kuru garums nepārsniedz 25,25 metrus. Šāda sistēma jau ir akceptēta daudzu dalībvalstu ceļu satiksmē. Komiteja ir labi informēta par nepabeigtajām debatēm attiecībā uz šādu transportlīdzekļu kombināciju lietderību. Komiteja uzskata, ka minētais jautājums Ceļvedī nav pietiekami skaidri izskatīts. EESK uzskata, ka pašreizējais aizliegums pārrobežu pārvadājumu jomā ar šādiem transportlīdzekļiem starp dalībvalstīm, kas jau tos atļāvušas savas valsts transporta sistēmā, neapšaubāmi ir vājā vieta likumdošanā, kura rada šķēršļus preču brīvai aprītei starp dalībvalstīm un neatbilst mērķim sekmēt pārvadājumu efektivitāti un transporta nozares ilgtspēju, izmantojot komodalitāti. Komiteja konsekventi mudina Komisiju ierosināt minētā aizlieguma atcelšanu. Ilgākā laika posmā ir jāizvērtē, vai garāku autotransporta līdzekļu, kas darbojas ar jauna veida degvielām, izmantošanu var saistīt ar Ceļvedī paredzēto multimodālo koridoru izveidi TEN-T pamattīkla ietvaros. Tas pats, protams, attiecas arī uz garāku un smagāku vilcienu sastāvu ieviešanu

⁽⁶⁾ EESK atzinums par tematu "Virzība uz elektrotransportlīdzekļu plašāku ieviešanu" (izpētes atzinums), OV C 44, 11.02.2011., 47. lpp.

ES, lai palielinātu šādu multimodālu koridoru dzelzceļa savienojumu caurlaidības spēju. Komiteja atzīmē — lai izmaiņas, kas skar pa ceļiem pārvadāto kravu svaru, varētu vērtēt pozitīvi, tās nedrīkst ietekmēt dažādu transporta veidu izmantošanu, jo īpaši kombinēto dzelzceļa/ceļu transportu. Papildu infrastruktūras izmaksas, ko rada garāki vai smagāki transportlīdzekļi vai vilcieni, protams, ir precīzi jānovērtē, un tās ir proporcionāli jāsedz tiem lietotājiem, kuri gūst labumu no šādām pārmaiņām.

4.32 EESK izsaka nožēlu par to, ka baltajā grāmatā nav nekādu norāžu uz efektīvāku un ilgtspējīgāku risinājumu Alpu kalnu pārejās. Esošajai dzelzceļa un autoceļu infrastruktūrai nav pietiekamas caurlaidības spējas, lai apmierinātu prasības pārvadājumu jomā nākamajā desmitgadē. EESK vēlētos pievērst Komisijas uzmanību minētajam jautājumam.

4.33 Ceļvedī ir norādīts, ka nozares dalībniekiem jākoordinē pārvadājumu plānošana, lai efektīvāk izmantotu resursus. Šajā saistībā EESK vēlas noskaidrot, vai Komisijai būtu jāizstrādā vadlīnijas, lai pēc iespējas mazinātu pretrunas spēkā esošajiem konkurences noteikumiem.

4.34 Ņemot vērā demogrāfiskās pārmaiņas, sabiedrības novecošanu un to, ka 15 % no iedzīvotāju kopskaita ir cilvēki ar invaliditāti, Komiteja atzīst, ka mobilitātes mērķi varēs sasniegt tikai tad, ja ikvienam būs pieejams jebkurš transporta ķēdes posms (tai skaitā apbūvētā vide, transportlīdzekļi, dažādas iekārtas, informācijas sistēmas, rezervēšanas sistēmas, pakalpojumi u.c.). Tāpēc Komiteja pilnībā atbalsta Eiropas Komisijas ieceri nākt klajā ar ES tiesību aktu par pieejamību.

4.35 Komiteja tomēr atzīst, ka, neraugoties uz daudziem pozitīviem aspektiem Ceļvedī, tajā nav pietiekami apskatīta invaliditātes dimensija. Galvenās idejas, proti, ilgtspēja un drošība, ir apskatītas, nepievēršot uzmanību pieejamībai. Komiteja uzskata, ka plašākas pieejamības nodrošināšanai ir svarīgi, lai visi iesaisītie dalībnieki kopīgi izstrādātu standartus, kas pilnībā piemēroti visiem transporta veidiem, lai tādējādi izveidotu bezšķēršļu pārvadājumu nozari. Jāprecizē daži ar pasažieru tiesībām saistīti regulējuma aspekti, piemēram, iekāpšanas atteikums cilvēkiem ar invaliditāti, saskaņotas tiesības pārvadāt pārvietojšanās palīg-līdzekļus un palīgierīces, informācijas sniegšana u.c.

4.36 Komiteja ierosina iekļaut daudzgadu finanšu shēmā pieejamību kā finansējuma priekšnosacījumu. Vajadzētu piešķirt ES finansējumu TEN budžetā vai jebkuru citu ES finansējumu, piemēram, struktūrfondu līdzekļus, tikai gadījumos, kad projekti atbilst plašam lietotāju lokam paredzēto pakalpojumu un produktu izstrādes principam (*Design For All*). Lai sekmētu cilvēku ar invaliditāti pārvietošanās brīvību, Komiteja ierosina apstiprināt Eiropas Mobilitātes karti, kas pavērtu iespēju virknei saskaņotu koncesiju ES valstīs.

Briselē, 2011. gada 26. oktobrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Staffan NILSSON
