

Reģionu komitejas atzinums “Baltā grāmata “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu” ”

(2011/C 259/02)

REĢIONU KOMITEJA

- uzskata, ka Baltās grāmatas (BG) mērķus vajadzētu pārveidot par īsāka termiņa mērķiem, lai sniegtu valstu un reģionālās politikas veidotājiem skaidru orientējošu satvaru viņu pilnvaru termiņu laikā veicamajiem;
- atbalsta visu transporta veidu ārējo izmaksu pilnīgu internalizāciju izmantojot saskaņotu nodokļu sistēmu, kuras radītie ieņēmumi jānovirza integrētas un efektīvas transporta sistēmas izveidei;
- uzsver, ka BG mērķi attiecībā uz modālo pāreju no autotransporta uz dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un jūras pārvadājumiem nav pietiekami un aicina Komisiju izstrādāt vērienīgāku programmu;
- atbalsta “zilās zonās” ierosmi, kas būtu pirmais solis ceļā uz stabilas jūras transporta pakalpojumu sistēmas izveidošanu, kura būtu jāpapildina ar “jūras maģistrāļu” koncepcijas izvēšanu un pauž nožēlu, ka attiecībā uz jūras transportu 2011. gada BG ir mazāk vērienīga salīdzinājumā ar 2001. gada Balto grāmatu;
- iesaka izstrādāt stimulējošus pasākumus pilsētu mobilitātes ilgtspējas plānu sagatavošanai un aicina labāk ņemt vērā saikni starp transporta politiku un teritorijas apsaimniekošanu;
- atbalsta eiroobligāciju izmantošanu, lai finansētu transporta infrastruktūru, kas vajadzīga TEN-T īstenošanai;
- norāda, ka ārējo faktoru internalizācijai, nodokļu izkropļojumu un nepamatotu subsīdiju novēršanai un brīvai un neizkropļotai konkurencei ir jābūt daļai no nākotnes Eiropas transporta modeļa, kura pamatā ir tirgus izvēles saskaņošana ar ilgtspējības vajadzībām.

Ziņotājs	António COSTA (PT/PSE), Lisabonas mērs
Atsauces dokuments	Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu"
	COM(2011) 144 galīgā redakcija

I. VISPĀRĪGI IETEIKUMI

REĢIONU KOMITEJA

Vispārīgas piezīmes

1. uzskata, ka 2011. gadā publicētajā Baltajā grāmatā "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" aplūkoti turpmākajā Eiropas transporta politikā un visa kontinenta transporta sistēmā svarīgākie pamatjautājumi. Šai sakarā Komiteja uzskata, ka ierosinātajai transporta politikai jāaptver vispārējie mērķi, kas noteikti ES stratēģijā "Eiropa 2020", kā arī vides ilgtspējības mērķi, kuri galvenokārt izvirzīti, lai cīnītos ar klimata pārmaiņām, un jāstiprina sociālā un teritoriālā kohēzija globālā Eiropas Savienībā;

2. vērš uzmanību uz to, ka vietējām un reģionālajām pašvaldībām ir nozīmīgas pilnvaras transporta politikas jomā. Tās ne tikai ir atbildīgas par tādiem jautājumiem kā autoceļu tīklu uzturēšana, autostāvvietu politika, piekļuve un sabiedriskais transports, bet arī pārrauga vides, piemēram, gaisa kvalitātes, standartu ieviešanu. Tāpēc to līdzdalībai ir svarīga nozīme daudzlīmeņu pārvaldības pieejas īstenošanā;

3. norāda, ka Baltajā grāmatā ir minētas pilsētas. RK ierosina minēt arī pilsētu reģionus un/vai aglomerācijas. Vairākās dalībvalstīs mobilitātes politikas izšķirošais faktors nav vis apdzīvotās vietas ģeogrāfiskā robeža, bet gan pilsētu aglomerācija;

4. uzskata, ka 2011. gadā publicētajā Baltajā grāmatā ir izvirzīti ļoti tālejoši mērķi, it īpaši, ņemot vērā — un tas nav pārsteigums — to, ka pilnībā nav sasniegts neviens no 2001. gadā publicētajā Baltajā grāmatā noteiktajiem galvenajiem mērķiem. Tomēr dažus vērienīgus ilgtermiņa mērķus vajadzētu pārveidot par īsāka termiņa starpposma mērķiem, lai sniegtu valstu un reģionālās politikas veidotājiem skaidru orientējošu satvaru viņu pilnvaru termiņu laikā veicamajiem pasākumiem;

5. konstatē, ka nākotnes redzējuma izstrāde ir vajadzīga un pamatota, jo šodienas lēmumi izšķiroši ietekmēs transportu turpmākos gadu desmitus. Tomēr nedrīkst ignorēt faktu, ka redzējums par vairākiem gadu desmitiem var būt tikai aptuvenš;

6. uzskata, ka transporta veidu līdzsvars ir cieši saistīts ar ārējo izmaksu internalizāciju un ka to tiešā veidā ietekmē par transporta infrastruktūras izmantošanu noteiktie maksājumi;

stingri atbalsta Baltajā grāmatā pausto redzējumu par pārredzamu un plaši piemērojamu modeli infrastruktūras nodevu aprēķināšanai, kas attiektos uz visiem transporta veidiem, atbalsta ārējo izmaksu pilnīgu internalizāciju un vēlas, lai visi ieņēmumi, kas rodas Eiropas tiesību aktu (t.sk. *Eurovignette* direktīvas) īstenošanas rezultātā, ar mērķi labāk integrēt ārējās izmaksas, tiktu novirzīti integrētas un efektīvas transporta sistēmas ieviešanai, kurā tiek ņemta vērā attālāko reģionu un salu īpašā situācija;

7. šajā sakarā un jo īpaši attiecībā uz gaisa un jūras transporta veidiem uzskata, ka ir jāmeklē līdzsvars starp stingriem vides aizsardzības noteikumiem un ļoti lielajām papildizmaksām, kas tādējādi tiek radītas salām un tālākajiem reģioniem, kuri ir pilnībā atkarīgi no šiem transporta veidiem un neapšaubāmi dara visu iespējamo emisiju samazināšanai;

8. atzinīgi vērtē to, ka Eiropas Komisija atbalsta modālo pāreju no autotransporta uz dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļu un jūras pārvadājumiem, un iestājas par ārējo izmaksu, tostarp gaisa piesārņojumu, pārslogotības un trokšņu, pilnīgu internalizāciju attiecībā uz visiem transporta veidiem;

9. norāda, ka Komisija iepriekš ir paziņojusi, ka satiksmes negadījumu negatīvās papildu sekas jau ir efektīvi internalizētas apdrošināšanas uzņēmumu apdrošināšanas prēmijās. Komiteja nepiekrīt šim viedoklim un tāpēc aicina Komisiju izstrādāt aprēķina modeļus, kurus varētu izmantot nelaimes gadījumu izmaksu internalizēšanai, nelaimes gadījumu izmaksās ietvertot visus negadījuma radītos izdevumus;

10. pauž gandarījumu, ka Baltajā grāmatā ietverti arī pasākumi, lai veicinātu ilgtspējīgākus ceļošanas ieradumus, sekmētu vēlmi pieņemt jaunus ceļošanas veidus un jaunas tehnoloģijas un nodrošinātu, ka tiek pieņemta ārējo faktoru pilnīga internalizācija vispārējās mobilitātes izmaksās. ES ir jāīsteno svarīgs uzdevums, proti, jāpanāk, ka iedzīvotāji izprot un pieņem pasākumus, kurus vietējām un reģionālajām pašvaldībām jāīsteno, lai atrisinātu satiksmes problēmas aglomerācijās;

11. pauž nožēlu, ka Baltajā grāmatā nav pievērsta pietiekama uzmanība pieejamībai un cilvēku mobilitātei, kā arī tādiem pamatjēdzieniem kā teritoriālā kohēzija transporta jomā, īpaši attiecībā uz attāliem un nomaļiem reģioniem un salām. Vienota Eiropas transporta telpa nav īstenojama, ja nav nodrošināti vienlīdzīgi nosacījumi attiecībā uz teritoriju pieejamību uzņēmumiem un iedzīvotājiem;

12. norāda, ka RK darbs politikas jomā pēdējos desmit gados ir skaidri atspoguļojis tos principus un rīcībpolitiku, kādai būtu jābūt Eiropas pašreizējās transporta politikas pamatā; tāpēc Komiteja uzskata, ka šo uzkrāto zināšanu vērtība būtu pienācīgi jāatzīst, izstrādājot Eiropas transporta politiku turpmākajiem gadiem;

13. uzsver principu, ka cilvēkiem ir tiesības uz efektīvu un ilgtspējīgu mobilitāti, kas rada zemas emisijas, un ka mobilitāte vienlaikus ir faktors, kurš būtiski ietekmē tautsaimniecību, labklājību un dzīves kvalitāti. Lai infrastruktūras veidošana būtu efektīvāka, jāveicina plānošanu regulējošo tiesību normu vienkāršošana;

II. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ

Redzējums par konkurētspējīgu un ilgtspējīgu transporta sistēmu

14. atzinīgi vērtē Baltajā grāmatā veikto analīzi par tendencēm un ar tām saistītajām problēmām, kas transporta nozarē sagaidāmas nākamajās desmitgadēs. Transporta nozares tendenču nopietns novērtējums ir būtisks priekšnosacījums, lai izstrādātu piemērotu transporta politiku. Šai sakarā Baltajā grāmatā ir aplūkota lielākā daļa galveno nepilnību, kuras būtu jāaptver debatēs par Eiropas turpmāko transporta sistēmu;

15. tomēr, kaut gan transportam ir izšķirīga nozīme ES konkurētspējas nodrošināšanā, vēlas precizēt Eiropas Komisijas priekšlikumu par to, ka "mobilitātes ierobežošana nav risinājums". Neapšaubāmi transportam jānodrošina individuālās mobilitātes un ekonomiskās aprītes prasības, tomēr vēl vajadzētu vairāk veicināt izpratni, sevišķi uzņēmumos, par to, ka braucieni ir vairāk jāapvieno, jāizmanto pārceļšanas potenciāls, kā arī metodes un tehnoloģijas, kas palīdz optimizēt transporta plūsmas (piemēram, tāldarbs, videokonferences, atrašanās vietas optimizācija);

16. atbalsta Baltajā grāmatā apzinātos desmit mērķus konkurētspējīgai un resursefektīvai transporta sistēmai un to izmantošanu par kritērijiem, lai sasniegtu mērķi par 60 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju; tādēļ Komiteja iesaka iekļaut šo vispārējo mērķi Baltajā grāmatā uzskaitīto mērķu sarakstā. Komiteja turklāt iesaka ierosinātos mērķus papildināt ar vēl citiem mērķiem, lai mazinātu atkarību no naftas un samazinātu troksni un atmosfēras piesārņojumu;

17. atbalsta mērķi līdz 2030. gadam uz pusi samazināt tradicionālās degvielas automobiļu izmantošanu pilsētas transportā, līdz 2050. gadam pakāpeniski pārtraukt to izmantošanu pilsētās un līdz 2030. gadam lielākajos apdzīvotajos centros panākt, izmantojot arī nodokļu instrumentus, tādu pilsētu loģistiku, kas būtu praktiski bez CO₂ emisijām, lai gan uzskata šo mērķi par ļoti tālejošu. Tādēļ uzskata, ka būtu jāizvirza starpposma mērķi, kas dotu iespēju izveidot ceļvedi pasākumu īstenošanai, uzraudzīt minēto īstenošanu un izvērtēt tās rezultātus;

18. atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas vēlmi panākt progresu ceļā uz to, lai pilnībā īstenotu principus "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" un tādējādi novērstu izkropļojumus, kas kaitē godīgai konkurencei starp transporta veidiem, pamatojoties uz visu ārējo izmaksu internalizāciju; atbalsta sociālo un vides izmaksu (tostarp satiksmes negadījumu, gaisa piesārņojuma, trokšņu un pārslogotības) pilnīgu internalizāciju, izmantojot saskaņotu nodokļu sistēmu attiecībā uz visiem transporta veidiem, kuras radītie ieņēmumi jānovirza integrētas un efektīvas transporta sistēmas izveidei;

19. pauž gandarījumu par to, ka Baltajā grāmatā ir iekļauti vairāki ieteikumi, ko RK paudusi jaunākajos atzinumos par mobilitāti pilsētās. Šai sakarā Komiteja atbalsta Komisijas mērķi radīt stimulus, lai optimizētu un maksimāli samazinātu vieglo un kravas automašīnu transportu pilsētās, un piekrist tam, ka lieli pilsētas autobusu, taksometru un piegādes kravas automobiļu parki ir īpaši piemēroti, lai izmēģinātu vidi saudzējošu transportlīdzekļu ieviešanu. Komisija ir precīzi norādījusi, ka vidi saudzējošu transportlīdzekļu attīstīšana un savlaicīga ieviešana sniegtu tūlītējus ieguvumus, proti, mazinātu atkarību no naftas, kā arī veselības aizsardzības jomā uzlabotu gaisa kvalitāti pilsētās;

20. tāpat atbalsta ierosmi pāriet uz videi visnekaitīgākajiem transporta veidiem, vienlaikus norādot, ka jāuzlabo visu transporta veidu vispārējā efektivitāte un savstarpējā savietojamība. Tomēr rūpīgi jāizvērtē pasākumi, kas dod priekšroku konkrētam transporta veidam, un jāņem vērā tas, ka nepieciešams nodrošināt taisnīgu un pārredzamu transporta sistēmai paredzēto līdzekļu piešķiršanas modeli, citādi pastāv risks, ka var tikt sekmēti zemas efektivitātes satiksmes risinājumi. Turklāt alternatīvu transporta veidu izmantošanai ir vajadzīga atbilstoša infrastruktūra un pakalpojumi, lai apmierinātu faktiskās vajadzības;

21. neraugoties uz iepriekš pausto, uzskata, ka Baltajā grāmatā noteiktie desmit mērķi konkurētspējīgai un resursefektīvai transporta sistēmai neapšaubāmi ir ļoti ambiciozi; tāpēc uzskata, ka, ņemot vērā papildu stratēģiskos mērķus, kurus jau izvirzījusi Eiropas Komisija, sadarbībā ar vietējām un reģionālajām pašvaldībām būtu jānosaka arī starpposmi un vidusposma mērķi. Šiem vidusposma mērķiem jāveido daļa no uzraudzības procesa, lai nodrošinātu Baltajā grāmatā paustā redzējuma izdošanos;

22. atgādina, ka ES transporta politikai pirmām kārtām jābūt balstītai uz vispārējas nozīmes pakalpojumu jēdzienu (vienlīdzīga piekļuve attiecībā uz visiem transporta veidiem, sociālo tiesību ievērošana, ārējo izmaksu integrācija ...);

23. norāda, ka darba dokumentā (SEC(2011) 391), kas pievienots Baltajai grāmatai (taču publicēts tikai vienā valodā), 137. punktā saistībā ar Regulu 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem minēts, ka "Komisija nāks klajā

ar iniciatīvu ieviest konkursus par sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, lai nodrošinātu efektīvus, augstas kvalitātes pakalpojumus”; uzskata, ka minētajā iniciatīvā jāņem vērā pašvaldību iespēja ar attiecīgiem nosacījumiem nodrošināt šos pakalpojumus “iekšēji”, bez konkursu veikšanas;

24. mudina ES īstenot visu 27 dalībvalstu atsevišķo transporta politiku patiesu integrāciju (valstu struktūru tuvināšanu, konkurences nosacījumu ievērošanu saskaņā ar vispārējas nozīmes pakalpojumu principu, fiskālo harmonizāciju, jauna tiesiskā regulējuma piemērošanu dažādos subsidiaritātes līmeņos), ievērojot daudzlīmeņu pārvaldības principus;

Vienota Eiropas transporta telpa

25. vēlas uzsvērt, ka nepieciešams mazināt Eiropas dzelzceļa tirgus fragmentāciju, lai radītu efektīvu dzelzceļu tīklu, kas sniegtu kvalitatīvus pakalpojumus braucienā laiku, uzticamības un iespēju ziņā. Šai sakarā jāizstrādā ilgtspējīgs un ekonomiski izdevīgs risinājums, lai izveidotu konkurētspējīgu Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu tīklu, kas atbilst nozares specifiskajām vajadzībām. Jāpārvar arī būtiski tehniskie šķēršļi, kas saistīti, piemēram, ar dzelzceļu sliežu dažādo platumu. Turklāt ir skaidrs, ka dzelzceļa kravu pārvadājumi un tuvsatiksmes kuģošana, un jo īpaši abu minēto pārvadājumu veidu apvienošana, var piedāvāt iespējas, kas palīdzētu integrēt attālo reģionu ekonomikas. Šādā nolūkā un lai nodrošinātu šo ilgtspējīgo pārvadājumu veidu vienmērīgu darbību, jāizvērs arī savienojumi ar loģistikas centriem, nodrošinot vairākveidu pārvadājumu optimālu apmaiņu un visas sistēmas efektivitāti, taču vienlaikus cenšoties nepalielināt tādu loģistikas centru skaitu, kuru īpatnības neļauj veidot intermodālu un multimodālu transporta sistēmu;

26. atbalsta ierosmi stiprināt tādu Eiropas transporta politiku, kuras pamatā būtu lietotājiem un uzņēmējiem skaidru, vienotu, saprotamu un stabilu noteikumu kopums, progresīvu transporta tehnoloģiju un risinājumu ieviešana un attiecīgas infrastruktūras radīšana vai pilnveidošana. Lai to sasniegtu, jāpabeidz transporta pakalpojumu iekšējā tirgus izveide, visos transporta veidos jālikvidē normatīvie, administratīvie un tehniskie šķēršļi, kā arī konsekventi jāīsteno konkurences noteikumi, jāuzlabo pakalpojumu standarti un jāstiprina lietotāju tiesības;

27. šajā saistībā ir jāņem vērā ne tikai savienojumi lielos attālumos, bet arī ar tiem saistītie reģionālie tīkli. Turklāt īpaša uzmanība jāvelta pierobežas reģioniem un to problēmām. Minēsim, piemēram, maksājumu sistēmu, tehnisko savienojumu, satiksmes grafiku un normatīvās vides atšķirības;

28. tomēr norāda, ka dzelzceļa pakalpojumu tirgus atvēršana vēl nav devusi gaidītos rezultātus, tāpēc uzskata, ka ir jāuzlabo dzelzceļa transporta tirgus tehniskie un juridiskie nosacījumi un tiem jānosaka vienoti standarti. Vienlaikus jāievieš līdzfinansēšanas iespējas;

29. atgādina, ka liberalizācija un jaunu dalībnieku ienākšana tirgū būtu jāpapildina ar tādu noteikumu ieviešanu (tostarp aprīkojuma standartizāciju, satiksmes noteikumiem, drošības noteikumiem dzelzceļa tīklā, iesaistot Eiropas aģentūras), kas palielina dzelzceļa tirgus daļu, jo šis ir vienīgais veids, kā veicināt radošumu un ieviest daudzveidīgus pakalpojumus par labu patērētājiem un patiesai modālajai pārejai;

30. uzsver, ka attiecībā uz pāreju no autotransporta uz dzelzceļa, iekšzemes ūdensceļu un jūras pārvadājumiem Baltās grāmatas mērķi samazināt autotransporta kravu pārvadājumu īpatsvaru attālumos virs 300 km nav pietiekami tālejoši (30 % samazinājums līdz 2030. gadam un 50 % — līdz 2050. gadam); tāpēc aicina Eiropas Komisiju rosināt vērienīgu programmu, kuras mērķis būtu visā Eiropā izveidot auto-dzelzceļa maģistrāles. Tikai ar šāda veida infrastruktūras palīdzību var izskaust tālsatiksmes kravu autopārvadājumus un vienlaikus stiprināt teritoriālo kohēziju, īpaši ar nomaļākām valstīm;

31. atbalsta Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas pilnīgu īstenošanu un dzelzceļa pakalpojumu iekšējā tirgus izveides pabeigšanu. Komiteja arī atbalsta “zilās zonās” ierosmi, kas būtu pirmais solis ceļā uz stabilas jūras transporta pakalpojumu sistēmas izveidošanu, kurai papildus būtu jāizstrādā “jūras maģistrāļu” koncepcija, kā arī jauns redzējums par kuģu kā reāli pārvietojamas infrastruktūras nozīmību;

32. uzskata, ka it īpaši ir jāņem vērā transporta savienojumi starp tālākajiem reģioniem, Eiropas kontinentālo daļu un kaimiņos esošajām trešām valstīm; attālākie reģioni tradicionāli saskaras ar nepietiekamas piekļuves problēmām, tādējādi tie tiek “sodīti” un nevar pilnībā iesaistīties vienotajā Eiropas tirgū un attīstīt savu ekonomiku reģionālajā līmenī;

33. izsaka nožēlu par to, ka 2011. gada Baltā grāmata salīdzinājumā ar 2001. gada Balto grāmatu (kurā tika izvirzīta jūras transporta maģistrāļu koncepcija) faktiski ir solis atpakaļ attiecībā uz jūras transporta politiku, un jo īpaši par to, ka Baltajai grāmatai pievienotais iniciatīvu saraksts nesniedz nekādu informāciju ne par jūras transporta maģistrāļu nākotni, ne par *Marco Polo* programmu;

34. uzskata arī, ka attiecībā uz reģioniem, kuros topogrāfisko apstākļu dēļ transporta emisijas rada daudz smagākas sekas (piemēram, kalnu reģioni), ir vajadzīgi atsevišķi noteikumi un pasākumi, lai satiksmes apjomu un ar to saistītās sekas samazinātu tiktāl, ka var izslēgt kaitīgu ietekmi uz cilvēka veselību un vidi;

35. uzskata, ka papildu pūles jāpieliek, lai veicinātu labākus un efektīvākus transporta risinājumus, kas uzlabo Eiropas kontinentālās daļas un tās salu un tālāko reģionu, kā arī reģionu, kas atrodas ārpus ES ārējām robežām, savienojamību;

36. vēlas uzsvērt arī to, ka papildus sakaru stiprināšanai starp Austrumeiropu un Rietumeiropu — gan kohēzijas, gan konkurētspējas iemeslu dēļ — būtiski ir veicināt arī efektīvus sakarus starp Centrāleiropu un Eiropas ārējām robežām, kā arī attālākiem reģioniem, kas Eiropu saista ar Vidusjūras un Atlantijas okeāna reģioniem. Šai sakarā RK vēlas uzsvērt ostu un lidostu, kā arī to savienojumu ar iekšzemi izšķirošo nozīmi Eiropas Savienības integrācijā globālajā tirgū, proti, ar Āfrikas, Amerikas un Āzijas reģioniem, kā arī Atlantijas okeāna salu kā loģistisku transporta platformu stratēģisko potenciālu;

37. norāda, ka īpašas pūles jāvelta arī tam, lai mērķtiecīgi attīstītu piecus galvenos transporta koridorus, ko Eiropas Komisija noteikusi pamatnostādņēs, kuras attiecas uz transportu Eiropā un kaimiņu reģionos. Šai sakarā jānorāda, ka ES un valstīm, kas atrodas pie centrālā koridora, jāvelta lielāki pūliņi šī koridora izveidei. Atzinīgi ir vērtējams mērķis veidot elastīgāku pamatīklu, kura izveide paredzēta Eiropas transporta tīkla (TEN-T) projektā. Tāpēc ir vajadzīgas pārredzamas novērtēšanas metodes, kas garantētu gan veikto ieguldījumu drošību, gan pastāvīgu TEN-T projekta atjaunināšanu un papildināšanu;

38. atzinīgi vērtē priekšlikumu pārskatīt regulu par laika nišu piešķiršanu, lai varētu efektīvāk izmantot lidostu iespējas. Tomēr pirms galīgo lēmumu pieņemšanas par jauniem kustības sarakstiem svarīgi ir veikt rūpīgu izvērtējumu, it īpaši attiecībā uz tām lidostām, kas atrodas pilsētu teritorijās, kur lielāka nozīme ir ietekmei uz vidi;

39. uzsver, ka ir būtiski panākt saskaņotību starp konkurētspējas veicināšanu un sociālajiem aspektiem, un balstīties uz sociālo dialogu, lai novērstu sociālos konfliktus, kas vairākās ekonomikas nozarēs ir radījuši ievērojamus zaudējumus;

40. atzinīgi vērtē iniciatīvas, kas ierosinātas nolūkā uzlabot gaisa un jūras transporta drošību, izmantojot visaptverošu pieeju, kurā apvienoti politikas pasākumi, tiesību akti un uzraudzība. It sevišķi svarīgi ir uzlabot pārbaudes metodes, kas ļautu pārbaudīt lielāku skaitu pasažieru, radot pēc iespējas mazāk neērtību un vienlaikus pilnībā ievērojot pasažieru pamattiesības;

41. piekrīt Komisijas redzējumam attiecībā uz satiksmes drošību (līdz nullei samazināt ceļu satiksmes negadījumos cietušo skaitu), vienlaikus atzīstot, ka šāda mērķa īstenošana ir liels un ļoti ambiciozs izaicinājums. Būtu vēlams pieņemt diferencētu pieeju, nosakot, piemēram, kāda ir satiksmes intensitātes un ceļu satiksmes negadījumos cietušo skaita attiecība. Ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaita un veikto pasākumu ziņā starp pilsētām un reģioniem ir lielas atšķirības. Vispārējs standarts nesamērīgi skartu tās pilsētas un reģionus, kas jau īsteno efektīvus pasākumus, kā rezultātā samazinājies ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits. Turklāt ceļu satiksmes drošība nav atkarīga vienīgi no tehnoloģijas, bet arī no cilvēku uzvedības. Šai sakarā RK iesaka saskaņot transportlīdzekļu periodiskās tehniskās apskates un Eiropas autoskolu mācību programmās iekļaut izglītošanu satiksmes drošības jomā. Šādas saskaņotas tehniskās apskates varētu piemērot arī citās jomās, piemēram, attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju; arī cilvēku uzvedības modeļu maiņa var palīdzēt samazināt satiksmes apjomu un tādā veidā ievērojami paaugstināt satiksmes drošību;

42. ceļu satiksmes drošības pasākumiem jābalstās uz labas prakses piemēriem; tie jāpielāgo vietējiem apstākļiem. Šajā sakarā Komiteja vēlas norādīt uz savu agrāk izstrādāto atzinumu par ceļu satiksmes drošības politikas ievirzēm 2011.–2020. gadam;

43. dzelzceļa transporta nozarē uz visām dzelzceļa līnijām pilnībā liberalizētā tirgū būtu jāpanāk Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas (ERTMS) vispārēja ieviešana. Tāpēc īpaša uzmanība jāpievērš pārrobežu posmiem, kuri drošības sistēmu atšķirību dēļ joprojām uzskatāmi par “vājajiem punktiem”;

44. šai sakarā atkārtoti pauž atbalstu ierosmei saskaņot nopietnu traumu dažādās definīcijas, lai būtu iespējams labāk uzraudzīt un novērtēt ceļu drošības politikas efektivitāti. Turklāt Komiteja ierosina nodrošināt pieeju ceļu satiksmes pārkāpumu datu bāzēm un panākt to sadarbību; tas ļautu piemērot sankcijas, attiecīgi ievērojot arī citās dalībvalstīs izdarītos pārkāpumus;

Inovācijas nākotnei — tehnoloģijas un paradumi

45. stingri atbalsta Baltajā grāmatā pausto redzējumu par Eiropas transporta inovāciju un pētniecības politiku, kas ļautu īstenot kopējus apvienotus pētniecības pasākumus; tāpat piekrīt Komisijas viedoklim par jomām, kuras būtu jāņem vērā, proti, transportlīdzekļu efektivitātes veicināšana, izstrādājot jaunus motorus, materiālus un konstruēšanas veidus, videi nekaitīgākas enerģijas izmantošana, lietojot jaunus enerģijas avotus un piedziņas sistēmas, kā arī tīkla labāka izmantošana un drošāka lietošana, pateicoties informācijas un komunikāciju sistēmām;

46. atzinīgi vērtē Baltajā grāmatā ierosināto priekšlikumu visu veidu transportlīdzekļiem noteikt piemērotus CO₂ emisijas standartus, ieviest noteikumus par tādas uzlādēšanas infrastruktūras savstarpējo savietojamību, kas paredzēta vidi saudzējošiem transportlīdzekļiem, kā arī izstrādāt vadlīnijas un standartus attiecībā uz degvielas uzpildes infrastruktūru. Visu šo pasākumu īstenošanā būtu jāiesaista vietējās un reģionālās pašvaldības;

47. uzsver tādas ES politikas nozīmīgumu, kas pievēršas transporta problēmām to rašanās vietā, piemērojot gan standartus attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisijām, gaisa piesārņojumu un piesārņojumu ar troksni, gan arī transportlīdzekļu aktīvās un pasīvās drošības normas. Šajā sakarā transportlīdzekļu tehnoloģijas būtisku tehnisku uzlabojumu ieviešana obligāti jāaskaņo ar trokšņa emisijas un gaisa piesārņojuma robežvērtību ievērošanu;

48. uzskata: lai pilnībā spētu sasniegt Baltajā grāmatā izvirzītos mērķus, būtiskākie jautājumi ir ceļošanas un braukšanas stils, tāpēc atzinīgi vērtē visas Baltajā grāmatā iekļautās iniciatīvas, kuru mērķis ir veicināt informētību par tradicionālo vieglo transporta veidu alternatīvu pieejamību, kā arī pasākumus, kas

paredzēti braukšanas stila uzlabošanai; tomēr uzskata, ka attiecībā uz ceļošanas stilu vēl ir daudz darāmā, it sevišķi, lai panāktu, ka Eiropas nākotnes sabiedrība ir gatava mainīt attieksmi pret mobilitāti, kā arī, lai attiecīgi pielāgotu transporta infrastruktūru;

Pilsētvides mobilitāte

49. atzinīgi vērtē Baltajā grāmatā iekļautos priekšlikumus par pilsētu mobilitātes plāniem. Ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes plānu izstrāde vismaz lielākajām pilsētām bija viena no galvenajām RK prasībām atzinumā par Zaļo grāmatu;

50. norāda, ka Komisija uzskata: liela daļa no transporta sistēmas ārējās ietekmes novērojama galvenokārt plaši apdzīvotās teritorijās. Vietējām un reģionālajām pašvaldībām ir visplašākās zināšanas par to, kā risināt šādas problēmas. Tādēļ ir būtiski viņām nodrošināt instrumentus, kas nepieciešami šo problēmu risināšanai. Ir jāievēro subsidiaritātes princips, taču ES var atbalstīt vietējo un reģionālo pašvaldību uzdevumu, sekmējot sadarbību un pieredzes apmaiņu un veicot ieguldījumus, kas var ietekmēt attieksmes maiņu;

51. iesaka izstrādāt stimulējošus pasākumus ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu un revīziju sagatavošanai, taču lēmumu pieņemšanai arī turpmāk jābūt attiecīgo vietējo un reģionālo pašvaldību kompetencē, pilnībā ievērojot subsidiaritātes principu; atkārtoti norāda uz savu iepriekš izteikto priekšlikumu par jauna finanšu instrumenta ieviešanu 2014.–2020. gada finanšu plānā, kas dod iespēju līdzfinansēt pilsētu mobilitātes plānus. Pieteikuma iesniegšana pilsētu mobilitātes revīzijas veikšanai varētu, piemēram, sekmēt procesu, lai ieviestu Eiropas godalgu izcilu un pārņemamu transporta iniciatīvu apbalvošanai. Savukārt šī godalga varētu veidot daļu no apbalvojuma, kas pēc būtības līdzinātos ES mēroga Zilā karoga shēmai, kuras ietvaros tiek apbalvotas teritorijas, kurās ir zems vides piesārņojuma un satiksmes noslogojuma līmenis, kā to iepriekš ierosinājis RK;

52. uzskata, ka labi plānotas pilsētas, kuras ir pieņēmušas efektīvākus ražošanas procesus un atteikušās no liekiem transporta risinājumiem, veicina labāku piekļuvi precēm, cilvēkiem un pakalpojumiem; tāpēc iesaka savstarpēji labāk koordinēt pilsētas plānošanu un mobilitātes plānošanu;

53. ar nepacietību gaida vietējā līmeņa iniciatīvas par pilsētas ielu lietošanas maksas ieviešanu un par piekļuvi ierobežojošu shēmu izveidi; atbalsta tādu kopīgu tehnisko standartu izstrādi, ar kuriem nodrošināt savietojamību, vienlaikus nepieļaujot, ka šādu vietējo iniciatīvu rezultātā rodas jauni tehniski šķēršļi, kas kavē pārvietošanās brīvību Eiropas Savienībā;

54. uzsver tehnisku un organizatorisku risinājumu, piemēram, informācijas tehnoloģiju, svarīgo lomu jaunu mobilitātes ieradumu veicināšanā, balstoties uz visu transporta veidu kombinētu izmantošanu ceļošanai un kravas pārvadājumiem (piemēram, starpmodāla elektronisko biļešu sistēma, starpmodāli

kravu dokumenti, elektroniska maršrutu plānošana, kravu izsekošana, piegādes informācija reāllaikā), lai optimizētu esošā vieglā autotransporta izmantošanu (transportlīdzekļu koplietošana, elektrisko transportlīdzekļu izmantošana mazos attālumos, automobiļu kopīga izmantošana, transporta un tā savienojumu arhitektūra, autobusu un tramvaju prioritāra izmantošana), jo vietējo un reģionālo transporta sistēmu pārvaldība ir nozīmīgs jautājums, kas Baltajā grāmatā atstāts novārtā;

55. lai sasniegtu "pilsētu loģistiku gandrīz bez emisijām", atbalsta tādas stratēģijas izstrādi, kurā būtu apvienoti teritorijas plānošanas, dzelzceļu, jūru un upju pieejamības aspekti, kā arī nodevu un transportlīdzekļu tehnoloģijas standarti, kas veicinātu zema emisiju līmeņa transportlīdzekļu (piegādes furgonu, taksoometru, autobusu utt.) kopīgu publisko iepirkumu komerciālajos autoparkos;

56. aicina vairāk ņemt vērā saikni starp transporta politikas pilsētu dimensiju un teritoriju apsaimniekošanas plašāku koncepciju, lai uzlabotu ne tikai pilsētu transportu un infrastruktūras, bet arī vērstos pret pilsētu izplešanos un pārskatītu pilsētu un to tuvākās apkārtnes (pilsētas/lauku) attiecības; šajā sakarā īpaša uzmanība būtu veltāma tuvsatiksmes sabiedriskā transporta stiprināšanai;

Moderna infrastruktūra, gudra cenu noteikšana un finansēšana

57. pašreiz notiekošās TEN-T politikas pārskatīšanas ietvaros atbalsta Eiropas stratēģiskās infrastruktūras pamata tīkla izveidi, kas aptvertu visus ES reģionus, kā arī galvenos atsaucē punktus transportam un loģistikai un veidotu Eiropas vienoto transporta telpu, kurā iespējams novērst sastrēgumus un nodrošināt pienācīgu saikni ar pasaules tirgu;

58. norāda, ka Baltajā grāmatā izvirzītos mērķus nav iespējams pilnībā īstenot bez nepieciešamā finansējuma, ievērojot atsevišķo dalībvalstu reģionālās īpatnības kohēzijas jomā un Stabilitātes un izaugsmes pakta saistības. Jānorāda, ka Baltajā grāmatā nav aplūkots jautājums par budžeta līdzekļiem un cita veida resursiem, kas izmantojami ES transporta politikā un infrastruktūrā. Šai sakarā RK atbalsta priekšlikumu izmantot Eiropas aizdevumus vai eiroobligācijas kā galvenos instrumentus, lai finansētu vajadzīgo transporta infrastruktūru. RK norāda, ka šie apjomīgie ieguldījumi jāsekmē ar patiesu politisko gribu visaugstākajā līmenī, citādi Eiropas transporta politikas mērķi, kas tik svarīgi reģionālajai konkurētspējai, būs vien tukši vārdi;

59. norāda, ka integrētas reģionālās attīstības pieejas ietvaros kohēzijas politikai ir pašai savi mērķi, un tās budžetu nebūtu vēlams izmantot Eiropas transporta tīkla politikas finansēšanai. Tomēr ir jāveicina saskaņotība starp infrastruktūras projektiem, ko finansē kohēzijas politikas ietvaros, un Eiropas transporta politikas mērķiem;

60. uzsver, ka ir būtiski pārskatīt līdzekļus, kas paredzēti nākamajā ES budžetā ierosinātajai transporta infrastruktūrai, un mudināt privāto sektoru pārredzamā veidā vēl vairāk iesaistīties šajā nozarē. Komiteja turklāt arī atbalsta jaunu finanšu instrumentu veicināšanu transporta nozarei, it īpaši, izmantojot ES projektu obligāciju iniciatīvu;

61. norāda, ka ārējo faktoru internalizācija, nodokļu izkropļojumu un nepamatotu subsīdiju novēršana un brīva un neizkropļota konkurence ir daļa no centieniem saskaņot tirgus izvēli ar ilgtspējības vajadzībām; tāpēc Komiteja atbalsta pārdomātu cenu un nodokļu noteikšanas pieeju, lai panāktu pilnīgu un obligātu ārējo faktoru internalizāciju autotransporta un dzelzceļa transporta nozarē, attiecībā uz vietējo piesārņojumu ostās un lidostās, kā arī attiecībā uz gaisa piesārņojumu jūrās, un atbalsta ierosmi izskatīt obligātu internalizācijas maksu piemērošanu visos iekšzemes ūdensceļos ES teritorijā; aprēķinot maksas, ko piemēro transporta ārējo faktoru internalizācijai, jāņem vērā fakts, ka ir maz transporta veidu, lai sasniegtu salas un attālākos reģionus;

62. tomēr uzsver nepieciešamību ņemt vērā attālo reģionu specifiskos apstākļus, izstrādājot turpmākos ārējo izmaksu internalizācijas nosacījumus (*Eurovignette* sistēma un tās uzraudzība). Jebkurš nosacījums, kurā nav ņemti vērā ar attālumu saistītie

kavēkļi, rada negatīvu ietekmi uz ekonomikas dalībniekiem attālos reģionos;

63. uzsver, ka mērķi, kas izvirzīti sasniegšanai 2016. un 2020. gadā, neraugoties uz šo pasākumu nozīmību, šķiet ļoti ambiciozi un, balstoties uz iepriekšējo un pašreizējo pieredzi (piemēram, tiesību aktiem *Eurovignette* jomā), ļoti grūti īstenojami;

Ārējā dimensija

64. pilnībā atbalsta Baltajā grāmatā pausto viedokli par ārējo dimensiju; šai sakarā uzsver, ka ir svarīgi paplašināt iekšējā tirgus noteikumu darbības jomu, darbojoties starptautiskās organizācijās un visā pasaulē veicinot Eiropas standartus drošības, aizsardzības, privātuma un vides jomā divpusējās un daudzpusējās sadarbības ietvaros, kā arī ar galvenajiem partneriem stiprinot dialogu transporta jomā;

65. mudina Eiropas Komisiju tālāk izvērst Eiropas transporta sistēmas starptautiskās dimensijas koncepciju un pilnībā integrēt transporta tīkla Vidusjūras un Atlantijas okeāna dimensiju, kam neapšaubāmi ir ietekme uz transporta attīstību Eiropas Savienībā; turklāt tas ir galvenais līdzeklis, ar ko stiprināt gan Vidusjūras abu krastu valstu ļoti nozīmīgo sadarbību, gan konkurētspējīgu un ilgtspējīgu integrāciju pasaules tirgū.

Briselē, 2011. gada 30. jūnijā

Reģionu komitejas
priekšsēdētāja
Mercedes BRESSO