

LV

LV

LV



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 28.3.2011
COM(2011) 144 galīgā redakcija

BALTĀ GRĀMATA

**Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un
resursefektīvu transporta sistēmu**

SEC(2011) 359 galīgā redakcija
SEC(2011) 358 galīgā redakcija
SEC(2011) 391 galīgā redakcija

SATURS

BALTĀ GRĀMATA Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu.....	1
1. Eiropas transporta telpas gatavošana nākotnei	3
2. Redzējums par konkurētspējīgu un ilgtspējīgu transporta sistēmu.....	5
2.1. Augoši transportēšanas apjomi un mobilitātes atbalstīšana, vienlaikus sasniedzot mērķi samazināt emisijas par 60 %.	5
2.2. Efektīvs pamattīkls multimodāliem kravu un pasažieru starppilsētu pārvadājumiem .	6
2.3. Vienlīdzīgi konkurences apstākļi visā pasaulē tāliem braucieniem un starpkontinentāliem kravu pārvadājumiem.....	7
2.4. Nepiesārņojošs pilsētu transports un ceļš starp mājām un darbavietu.....	8
2.5. Desmit mērķi konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta sistēmas izveidei: kritēriji, lai sasniegtu mērķi par 60 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas	9
3. Stratēģija — kas ir jāpaveic	10
3.1. Eiropas vienotā transporta telpa.....	11
3.2. Inovācijas nākotnei — tehnoloģijas un paradumi	12
3.3. Moderna infrastruktūra, gudra cenu noteikšana un finansēšana.....	14
3.4. Ārējā dimensija.....	16
4. Secinājumi	17

1. EIROPAS TRANSPORTA TELPAS GATAVOŠANA NĀKOTNEI

1. Transportam ir būtiska loma ekonomikā un sabiedrībā. Mobilitāte ir ļoti svarīga iekšējam tirgum, iedzīvotāju dzīves kvalitātei un pārvietošanās brīvībai. Transports veicina ekonomisko izaugsmi un darbavietu radīšanu, un, ņemot vērā jaunās problēmas, ar kurām saskaramies, tam jābūt ilgtspējīgam. Transports ir vispasaules nozare, tāpēc efektīvai rīcībai ir nepieciešama cieša starptautiska sadarbība.
2. Mūsu kontinenta turpmākā labklājība būs atkarīga no visu tā reģionu spējas būt pilnīgi un konkurētspējīgā veidā integrētiem pasaules ekonomikā. Lai to sasniegtu, izšķiroša nozīme ir efektīvam transportam.
3. Eiropas transports atrodas krustcelēs. Iepriekšējās problēmas saglabājas, un tām ir pievienojušās jaunas.
4. Vēl daudz jāstrādā, lai pabeigtu izveidot *transporta iekšējo tirgu*, kurā joprojām saglabājas ievērojamas vājās vietas un šķēršļi. Mums no jauna jāpievēršas šādiem jautājumiem: kā labāk apmierināt iedzīvotāju vēlmi pārvietoties un kā risināt ekonomisko nepieciešamību transportēt preces, vienlaikus ņemot vērā paredzamos resursu un vides ierobežojumus. Eiropas austrumu un rietumu daļas transporta sistēmas ir jāapvieno, lai pilnībā ņemtu vērā gandrīz visa kontinenta un tā 500 miljonu iedzīvotāju transporta vajadzības.
5. *Naftas* krājumi turpmākajās desmitgadēs turpinās izsīkt, un to aizvien vairāk sāks iegūt no nedrošiem avotiem. Kā neseno norādīja Starptautiskā Enerģētikas aģentūra (IEA), jo mazākus panākumus pasaule gūs oglekļa dioksīda emisiju samazināšanas jomā, jo vairāk pieaugs naftas cena. 2010. gadā naftas importa apjoms ES sasniedza EUR 210 miljardus. Ja nerisināsim atkarību no naftas, cilvēku iespējas pārvietoties, kā arī mūsu ekonomikas drošība var tikt smagi iedragāta, radot smagas sekas inflācijas, tirdzniecības bilances un ES ekonomikas vispārējās konkurētspējas izteiksmē.
6. Vienlaicīgi ES ir aicinājusi un starptautiskā sabiedrība ir piekritusi, ka ir strauji jāsamazina *siltumnīcefekta gāzu emisijas* (SEG) ar mērķi nepieļaut, ka klimata pārmaiņu izraisītais temperatūras pieaugums pārsniedz 2°C. Lai sasniegtu šo mērķi industriāli attīstīto valstu grupas satvarā, ES kopumā līdz 2050. gadam ir jāsamazina emisijas par 80–95 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Komisijas analīze¹ liecina, ka, lai gan lielākus samazinājumus var sasniegt citās ekonomikas nozarēs, transporta nozarē, kura ir ievērojams un joprojām augošs siltumnīcefekta gāzu avots, līdz 2050. gadam ir nepieciešams samazināt SEG emisijas par vismaz 60 % salīdzinājumā ar 1990. gadu². Līdz 2030. gadam mērķis būs samazināt transporta nozares SEG emisijas par aptuveni 20 % salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni. Ņemot vērā to, cik ievērojami pēdējo divu desmitgažu laikā ir pieaugušas transporta nozares emisijas, tas joprojām nozīmētu par 8 % vairāk emisiju nekā 1990. gadā.

¹ Sk. Komisijas paziņojumu "Ceļvedis virzībai uz konkurētspējīgu ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni 2050. gadā", COM(2011) 112.

² Tas aptuveni atbilstu emisiju samazinājumam par 70 % salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni.

7. Kopš pirmās lielās naftas krīzes pirms 40 gadiem — neraugoties uz tehnisko progresu, rentablu energoefektivitātes uzlabošanas potenciālu un politiskiem risinājumiem — transporta sistēma fundamentāli nav mainījies. Transports ir kļuvis energoefektīvāks, tomēr ES transports joprojām ir atkarīgs no naftas un naftas produktiem, no kuriem tas iegūst 96 % no nepieciešamās enerģijas. Transports ir kļuvis tīrāks, tomēr pieaugošais transportlīdzekļu skaits nozīmē, ka nozare joprojām ir liels trokšņa avots un vietēja mēroga gaisa piesārņotājs.
8. *Jaunas* transportlīdzekļu *tehnoloģijas* un satiksmes vadība būs svarīgs faktors, lai gan ES, gan citur pasaulē samazinātu transporta nozares radītās emisijas. Pūliņi padarīt mobilitāti ilgtspējīgu ir vispasaules uzdevums. Kavējumi un neizlēmīga jaunu tehnoloģiju ieviešana varētu nozīmēt ES transporta nozares neatgriezenisku lejupslīdi. ES transporta nozare saskaras ar pieaugošu konkurenci pasaules transporta tirgos, kuri strauji attīstās.
9. Daudzi Eiropas uzņēmumi ir pasaules vadošie uzņēmumi infrastruktūras, loģistikas, satiksmes vadības sistēmu un transporta aprīkojuma ražošanas jomā. Tomēr, citiem pasaules reģioniem uzsākot milzīgas un vērienīgas transporta modernizācijas un infrastruktūras ieguldījumu programmas, ir būtiski, lai Eiropas transports turpinātu attīstīties un veiktu ieguldījumus konkurentsipējas saglabāšanai.
10. Mobilitāti veido *infrastruktūra*. Nekādas būtiskas izmaiņas transporta nozarē nebūs iespējamās bez piemērota tīkla un tā intelektiskākas izmantošanas. Kopumā ieguldījumiem transporta infrastruktūrā ir pozitīva ietekme uz ekonomikas izaugsmi, tie rada labklājību un darbavietas, kā arī veicina tirdzniecību, ģeogrāfisko piekļuvi un cilvēku mobilitāti. Tie jāplāno tā, lai pēc iespējas veicinātu pozitīvo ietekmi uz ekonomikas izaugsmi un samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi.
11. Nopietna problēma ir sastrēgumi, jo īpaši uz ceļiem un gaisā, un tas pasliktina piekļuvi. Turklāt ES austrumu un rietumu daļā transporta infrastruktūra ir attīstīta nevienlīdzīgi, un tā ir jāizlīdzsvaro. Pieaug konkurence uz publiskajiem resursiem, kas paredzēti infrastruktūras finansēšanai, un ir nepieciešama jauna pieeja finansējumam un cenu noteikšanai.
12. Kopš 2001. gada Baltās grāmatas par transportu ir paveikts daudz. Ir notikusi tirgu plašāka atvēršana gaisa transportā, sauszemes transportā un daļēji dzelzceļa transportā. Ir sekmīgi uzsākta Eiropas vienotās gaisa telpas veidošana. Ir uzlabojusies visu transporta veidu drošība un drošums. Ir pieņemti jauni noteikumi par darba apstākļiem un pasažieru tiesībām. Eiropas Transporta tīkli (kas finansēti no *TEN-T*, struktūrfondi un Kohēzijas fonda) ir veicinājuši teritoriālās kohēzijas veidošanos un ātrgaitas dzelzceļa līniju būvniecību. Ir nostiprinājušies starptautiskie sakari un sadarbība. Daudz darīts arī, lai uzlabotu transporta nozares vides rādītājus.
13. Tomēr transporta sistēma nav ilgtspējīga. Lūkojoties 40 gadus attālā nākotnē, ir skaidrs, ka transporta nozare nevar attīstīties tāpat kā līdz šim. Ja nekas netiks darīts, transporta nozares atkarība no naftas varētu būt gandrīz 90 %³, atjaunojamajiem resursiem tikai nedaudz pārsniedzot 2020. gadam noteikto 10 % mērķi. Transporta nozares radītās CO₂ emisijas 2050. gadā būtu par trešdaļu augstākas nekā 1990. gada līmenis. Sastrēgumu izmaksas līdz 2050. gadam pieaugs

³ Pat šādā gadījumā salīdzinājumā ar šodienu palielinātos biodeģvīelu un elektroenerģijas izmantošana.

par aptuveni 50 %. Palielināsies piekļuves atšķirības starp centrālajiem un perifērajiem apgabaliem. Turpinātu pieaugt nelaimes gadījumu sociālās izmaksas⁴.

14. Pamatojoties uz gūto pieredzi, šajā ceļvedī tiek kopumā aplūkota attīstība transporta nozarē, tās turpmākās problēmas un politikas iniciatīvas, kas jāapsver. Komisijas redzējums par nākotnes transportu ir izklāstīts 2. daļā. Galvenie pasākumi mērķu sasniegšanai ir izklāstīti 3. daļā, apkopoti I pielikumā un sīkāk aprakstīti pievienotajā dienestu darba dokumentā.

2. REDZĒJUMS PAR KONKURĒTSPĒJĪGU UN ILGTSPĒJĪGU TRANSPORTA SISTĒMU

2.1. Augoši transportēšanas apjomi un mobilitātes atbalstīšana, vienlaikus sasniedzot mērķi samazināt emisijas par 60 %.

15. Izšķirošu politikas lēmumu pieņemšanai ir liela nozīme. Transporta nozare pati par sevi ir svarīga ekonomikas daļa. Eiropas Savienībā tajā tieši ir nodarbināti aptuveni 10 miljoni cilvēku, un tā rada aptuveni 5 % no IKP.
16. ES un dalībvalstu valdībām ir jāvieš skaidrība par turpmākajām politikas sistēmām (pēc iespējas plašāk izmantojot uz tirgu balstītus mehānismus) ražotājiem un rūpniecībai tā, lai tie varētu plānot ieguldījumus. Ļoti būtiska ir saskaņotība ES līmenī. Situācija, ka (piemēram) kāda dalībvalsts izvēlas izmantot tikai un vienīgi elektriskus automobiļus, bet kāda cita — tikai biodegvielas, iznīcinātu koncepciju par brīvu pārvietošanos Eiropā.
17. Problēma ir pārtraukt transporta sistēmas atkarību no naftas, nepasliktinot tās efektivitāti un neapdraudot mobilitāti. Saskaņā ar pamatiniciatīvu "Resursu ziņā efektīva Eiropa", kas izveidota stratēģijas "Eiropa 2020"⁵ ietvarā, un jauno 2011. gada energoefektivitātes plānu⁶ Eiropas transporta politikas galvenais mērķis ir palīdzēt izveidot sistēmu, kas atbalsta Eiropas ekonomikas attīstību, paaugstina konkurētspēju un nodrošina augstas kvalitātes mobilitātes pakalpojumus, vienlaicīgi efektīvāk izmantojot resursus. Praktiski tas nozīmē, ka transportam jāpatērē mazāk un tīrāka enerģija, labāk jāizmanto moderna infrastruktūra un jāsamazina sava negatīvā ietekme uz vidi un svarīgākajiem dabas resursiem, piemēram, ūdeni, zemi un ekosistēmām.
18. Mobilitātes ierobežošana nav risinājums.
19. Ir jārodas jauniem transporta modeļiem, saskaņā ar kurām lielāki kravu apjomi un lielāks cilvēku daudzums kopīgi jānogādā līdz galamērķim, izmantojot visefektīvāko transportlīdzekļa veidu (vai to kombināciju). Individuālo transportu būtu vēlams izmantot pēdējiem kilometriem, un tiem vajadzētu būt nepiesārņojošiem transportlīdzekļiem. Informācijas tehnoloģijas nodrošina vienkāršāku un uzticamāku pārvietošanos. Transporta lietotāji maksā transportēšanas pilnas izmaksas apmaiņā pret mazākiem sastrēgumiem, vairāk

⁴ Apraksts, kā transports varētu attīstīties līdz 2050. gadam, ja ar jauniem politiskiem risinājumiem netiktu veikta iejaukšanās, lai mainītu tendences (atsauces scenārijs), ir iekļauts 3. pielikumā: Baltās grāmatas par transportu ietekmes novērtējuma "Atsauces scenārijs (2010.–2050. gads)".

⁵ COM(2010) 2020.

⁶ COM(2011) 109.

informācijas, labākiem pakalpojumiem un lielāku drošību. Turpmākajai attīstībai jāpamatojas uz vairākiem virzieniem:

- uzlabot visu transporta veidu transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītājus. Izstrādāt un ieviest ilgtspējīgas degvielas un vilces sistēmas;
- optimizēt multimodālo loģistikas ķēžu veikspēju, tostarp plašāk izmantojot resursefektīvākos veidus, ja nepietiek ar citām tehnoloģiskām inovācijām (piemēram, kravu pārvadājumi lielos attālumos);
- izmantot transportu un infrastruktūru efektīvāk, šajā nolūkā lietojot uzlabotas satiksmes vadības un informācijas sistēmas (piemēram, *ITS*, *SESAR*, *ERTMS*, *SafeSeaNet*, *RIS*), modernizētu loģistiku un tirgus pasākumus, piemēram, integrēta Eiropas dzelzceļu tirgus pilnīgu izstrādāšanu, kabotāžas ierobežojumu atcelšanu, šķēršļu likvidēšanu īsiem pārvadājumiem pa jūru, neizkropļotu cenu noteikšanu u.c.

20. Kavēties nedrīkst. Infrastruktūras plānošanai, izbūvei un aprīkošanai nepieciešami daudzi gadi, un vilcieni, lidmašīnas un kuģi tiek ekspluatēti gadu desmitiem. Tas nozīmē, ka no tā, ko izvēlamies pašlaik, būs atkarīgs transports 2050. gadā. Ir jārikojas Eiropas līmenī, lai nodrošinātu, ka transporta transformēšana tiek noteikta kopā ar mūsu partneriem, nevis citviet pasaulē.

21. Lai atrisinātu iepriekš aprakstītās problēmas, līdz 2050. gadam jāsasniedz ļoti sarežģīti mērķi un līdz 2020./30. gadam — ļoti vērienīgi mērķi, lai nodrošinātu virzību pareizajā virzienā. Apjoms, kurā var izmainīt veidu, kādā transports darbojas, ir atkarīgs no transporta segmentiem, jo tehnoloģiskās iespējas katram segmentam ir atšķirīgas. Tāpēc turpinājumā Komisijas redzējumā ir ietverti trīs svarīgākie transporta segmenti: vidēja attāluma, liela attāluma un pilsētas transports. Īstenošana būs atkarīga no daudziem dalībniekiem — ES, dalībvalstīm, reģioniem, pilsētām, kā arī nozares, sociālajiem partneriem un iedzīvotājiem.

2.2. Efektīvs pamattīkls multimodāliem kravu un pasažieru starppilsētu pārvadājumiem

22. Vidēji lieliem attālumiem jaunās tehnoloģijas vēl nav pietiekami pilnveidotas, un modālā izvēle ir mazāka nekā pilsētās. Tomēr tieši šeit ar ES mēroga rīcību var panākt visātrāko ietekmi (mazāk ierobežojumu, ko rada subsidiaritāte vai starptautiski nolīgumi). Maz ticams, ka resursefektīvāki transportlīdzekļi un nepiesārņojošākas degvielas vienas pašas ļaus sasniegt nepieciešamos emisiju samazinājumus, turklāt tas neatrisinās sastrēgumu problēmu. Šādi transportlīdzekļi un degvielas jāpapildina ar lielu apjomu konsolidēšanu pārvietošanai lielos attālumos. Tas nozīmē, ka pasažieru pārvadāšanai plašāk jāizmanto autobusi, tālsatiksmes autobusi, dzelzceļa un gaisa transports, un kravu pārvadājumiem — multimodālie risinājumi, tālpārvadājumiem izmantojot ūdens un dzelzceļa transportu.

23. Labāka modālā izvēle tiks iegūta, plašāk integrējot modālos tīklus: lidostām, ostām, dzelzceļu un metro stacijām un autoostām būtu jāklūst savstarpēji aizvien savienotākām un pārveidotām pasažieriem paredzētām multimodālām savienojumu platformām. Multimodālu pārvietošanos vajadzētu sekmēt tiešsaistē pieejamai informācijai un elektroniskām biļešu rezervēšanas un apmaksāšanas sistēmām,

kurās integrēti visi transporta veidi. Sabiedriskā transporta veidu plašāka izmantošana ir jāpapildina ar atbilstošu pasažieru tiesību kopumu.

24. Kravu pārvadājumiem īsos un vidējos attālumos (mazāk nekā aptuveni 300 km)⁷ ievērojamā apjomā joprojām tiks izmantoti kravas automobiļi. Tāpēc papildus alternatīvu transporta risinājumu (dzelzceļa transports, ūdens transports) veicināšanai ir svarīgi uzlabot kravas automobiļu efektivitāti, šajā nolūkā izstrādājot un ieviešot jaunus dzinējus un nepiesārņojošākas degvielas, izmantojot intelektiskas transporta sistēmas un papildu pasākumus tirgus mehānismu uzlabošanai.
25. Pārvadājumiem lielākos attālumos, varianti uz autoceļiem radīto oglekļa dioksīda emisiju samazināšanai ir ierobežotāki, un kravu multimodalitātei ir jākļūst pārvadātājiem ekonomiski pievilcīgai. Ir vajadzīga efektīva komodalitāte. ES ir vajadzīgi īpaši izveidoti kravu pārvadājumu koridori, kas ir gan optimizēti energopatēriņa un emisiju izteiksmē, tādējādi samazinot ietekmi uz vidi, gan arī pievilcīgi to uzticamības, mazāku sastrēgumu un zemu ekspluatācijas un administratīvo izmaksu dēļ.
26. Dzelzceļu, jo īpaši kravu pārvadājumiem, dažkārt uzskata par nepievilcīgu transporta veidu. Tomēr dažu dalībvalstu piemērs pierāda, ka tas var nodrošināt kvalitatīvus pakalpojumus. Problēma ir nodrošināt strukturālas izmaiņas, lai ļautu dzelzceļam efektīvi konkurēt un pārņemt ievērojami lielāku daļu no kravu (un arī pasažieru, sk. zemāk) pārvadājumiem vidējos un lielos attālumos. Būs vajadzīgi ievērojami ieguldījumi, lai paplašinātu vai uzlabotu dzelzceļu tīkla jaudu. Pamazām būtu jāievieš jauns ritošais sastāvs ar beztrokšņa bremzēm un automātisku sakabi.
27. Piekrastē ir vajadzīgs lielāks skaits un efektīvāki ieejas punkti Eiropas tirgos, izvairoties no nevajadzīgas Eiropu šķērsojošas satiksmes. Jūras ostām ir svarīga loma kā loģistikas centriem, un tām ir vajadzīgi efektīvi savienojumi ar iekšzemi. To izveidošana ir būtiski svarīga, lai apstrādātu pieaugošus īsus kravu pārvadājumus pa jūru ES robežās un ārpus ES. Iekšzemes ūdensceļiem, kur ir neizmantots potenciāls, jākļūst svarīgākiem, jo īpaši, lai pārvietotu preces uz iekšzemi un savienotu Eiropas jūras.

2.3. Vienlīdzīgi konkurences apstākļi visā pasaulē tāliem braucieniem un starpkontinentāliem kravu pārvadājumiem

28. Jūrniecības un aviācijas nozare pēc savas būtības ir pasauli aptverošas nozares. Aviācijas nozarē ir jāuzlabo gaisa kuģu un satiksmes vadības operāciju efektivitāte. Papildus emisiju samazināšanai tas nodrošinās priekšrocības konkurentspējas ziņā. Tomēr jāpievērš uzmanība tam, lai nepieļautu pārmērīgu slogu ES operācijām, kas varētu apdraudēt ES kā "aviācijas vispasaules centrmezgla" lomu. Ir jāoptimizē lidostu jauda un, ja vajadzīgs, tā jāpalielina, lai apmierinātu pieaugošās prasības par ceļošanu uz un no trešām valstīm un Eiropas apgabaliem, ar kuriem ir slikti transporta savienojumi. Tas varētu nozīmēt, ka līdz 2050. gadam ES gaisa transporta operācijas vairāk nekā dubultosies. Citos gadījumos (ātrgaitas) dzelzceļiem vajadzētu uzņemt lielu daļu vidēja attāluma satiksmes. ES aviācijas

⁷ Saskaņā ar aprēķiniem, kas izdarīti, pamatojoties uz *Eurostat* datiem, vairāk nekā pusi no visām precēm (masas izteiksmē) ar autotransportu pārvadā attālumā, kas mazāks par 50 km, un vairāk nekā trīs ceturtdaļas — attālumā, kas nepārsniedz 150 km.

rūpniecībai būtu jāklūst par pionieri degvielu ar zemām oglekļa dioksīda emisijām izmantošanā, lai izpildītu 2050. gadam nosprausto mērķi.

29. Vienlīdz aktuāla ir nepieciešamība pēc vienlīdzīgiem konkurences nosacījumiem vispasaules mērogā ir jūrniecības nozarē⁸. ES sadarbībā ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO) un citām starptautiskām organizācijām būtu jācenšas panākt augstu drošības, drošuma, vides aizsardzības un darba apstākļu standartu vispārēju piemērošanu un īstenošanu, un pirātisma likvidēšanu. Kuģniecības vides rādītājus var un vajag uzlabot gan izmantojot tehnoloģijas, gan labākas degvielas un operācijas. Kopumā ES jūras transporta CO₂ emisijas līdz 2050. gadam vajadzētu samazināt par 40 % (ja praktiski iespējams — par 50 %) salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni.

2.4. Nepiesārņojošs pilsētu transports un ceļš starp mājām un darbavietu

30. Pilsētās pāriešanu uz mazāk piesārņojošu transportu veicina mazākas prasības attiecībā uz transportlīdzekļu autonomiju ar vienu uzpildi un lielāks iedzīvotāju blīvums. Sabiedriskā transporta izvēle ir plašāka, kā arī ir iespēja iet kājām vai braukt ar velosipēdu. Pilsētas visvairāk cieš no sastrēgumiem, sliktas gaisa kvalitātes un trokšņa. Pilsētas transports rada apmēram ceturto daļu no transporta CO₂ emisijām, un pilsētās notiek 69 % no ceļu satiksmes negadījumiem. Svarīgs ieguldījums, lai ievērojami mazinātu atkarību no naftas, samazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas un vietējo gaisa piesārņojumu un piesārņojumu ar troksni, ir pakāpeniska "tradicionālās degvielas"⁹ transportlīdzekļu izņemšana no apgrozības. Tas būs jāpapildina ar attiecīgu degvielas uzpildes/lādēšanas infrastruktūras izveidošanu jauniem transportlīdzekļiem.
31. Lielāks to cilvēku īpatsvars, kuri pārvietojas ar sabiedrisko transportu, apvienojumā ar minimālu apkopi ļaus palielināt pakalpojumu blīvumu un biežumu, tādējādi radot tīru sabiedriskā transporta veidu kopumu. Pieprasījumu pārvaldība un zemes izmantošanas plānošana var mazināt satiksmes apjomu. Iešanas un braukšanas ar velosipēdu veicināšanai vajadzētu kļūt par pilsētu mobilitātes un infrastruktūras projektēšanas neatņemamu sastāvdaļu.
32. Jāveicina mazāku, vieglāku un specializētāku ceļu satiksmes pasažieru transportlīdzekļu izmantošana. Lieli pilsētas autobusu, taksometru un piegādes kravas automobiļu parki ir īpaši piemēroti, lai ieviestu alternatīvas vilces sistēmas un degvielas. Tās varētu ievērojami palīdzēt samazināt pilsētas transporta oglekļa dioksīda emisiju intensitāti, vienlaikus nodrošinot jaunu tehnoloģiju testēšanas platformu un iespēju agrīni ieviest tās tirgū. Arī ceļu nodevas un aplikšanas ar nodokļiem izkropļojumu novēršana var palīdzēt veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu un alternatīvu vilces sistēmu pakāpenisku ieviešanu.
33. Saskaņā starp kravu tālpārvaldājumu transportu un t.s. „pēdējā kilometra” transportu būtu jāorganizē efektīvāk. Mērķis ir samazināt līdz iespējami īsākajam maršrutam individuālas piegādes, kas ir pārvietošanas "neefektīvākā" daļa.

⁸ ES ir izstrādājusi integrēto jūrniecības politiku, kas jūras transportu skata plašākā pārvaldības, konkurētspējas un reģionālo stratēģiju kontekstā. Sk. COM(2009) 540.

⁹ Termins "tradicionālās degvielas" transportlīdzekļi attiecas uz transportlīdzekļiem, kuros izmantoti iekšdedzes dzinēji, kas nav hibrīddzinēji (ICE).

Intelektisku transporta sistēmu izmantošana veicina satiksmes vadību reāllaikā, saīsinot piegādes laikus un sastrēgumus „pēdējā kilometra” piegādēm. To varētu īstenot ar zemu emisiju pilsētas kravas automobiļiem. Elektrisko, ūdeņraža un hibrīdtehnoloģiju izmantošana ne tikai samazinātu emisijas atmosfērā, bet samazinātu arī troksni, tādējādi ļaujot lielāko daļu kravas transportēšanas apdzīvotās vietās veikt nakts laikā. Tas mazinātu ceļu sastrēgumu problēmu rīta un pēcpusdienas sastrēgumstundās.

2.5. Desmit mērķi konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta sistēmas izveidei: kritēriji, lai sasniegtu mērķi par 60 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas

Jaunu un ilgtspējīgu degvielu un vilces sistēmu izstrādāšana un ieviešana

- (1) Līdz 2030. gadam uz pusi samazināt "tradicionālās degvielas" automobiļu izmantošanu pilsētas transportā; līdz 2050. gadam pakāpeniski pārtraukt to izmantošanu pilsētās; līdz 2030. gadam lielākajos apdzīvotajos centros panākt pilsētu loģistiku praktiski bez CO₂ emisijām¹⁰.
- (2) Ilgtspējīgu degvielu ar zemu oglekļa saturu izmantošanai aviācijā līdz 2050. gadam jāsasniedz 40 %; tāpat līdz 2050. gadam par 40 % jāsamazina ES CO₂ emisijas, ko rada kuģu degvielas (par 50 %, ja tas praktiski iespējams¹¹).

Multimodālo loģistikas ķēžu veiktspējas optimizēšana, tostarp plašāk izmantojot energoefektīvākus transporta veidus

- (3) 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, veicinot to ar efektīviem un zaļiem kravu pārvadājumu koridoriem. Šā mērķa sasniegšanai būs jāattīsta arī attiecīga infrastruktūra.
- (4) Līdz 2050. gadam pabeigt Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu. Līdz 2030. gadam trīskāršot esošā ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu un saglabāt blīvu dzelzceļu tīklu daļībvalstīs. Līdz 2050. gadam lielākajai daļai vidēja attāluma pasažieru pārvadājumiem būtu jānotiek pa dzelzceļu.
- (5) Pilnībā funkcionāls un ES mēroga *TEN-T* "pamattīkls" līdz 2030. gadam un augstas kvalitātes un veiktspējas tīkls līdz 2050. gadam, kā arī atbilstošs informācijas pakalpojumu kopums.
- (6) Līdz 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļa, vēlams ātrgaitas dzelzceļa, tīklu; nodrošināt, ka visas galvenās jūras ostas ir pietiekami savienotas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu.

Transporta un infrastruktūras izmantošanas efektivitātes palielināšana ar informācijas sistēmām un uz tirgu balstītām iniciatīvām

¹⁰ Tas ievērojami samazinātu arī citas kaitīgas emisijas.

¹¹ Sk. Komisijas paziņojumu "Ceļvedis virzībai uz konkurētspējīgu ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni 2050. gadā", COM(2011) 112.

- (7) Modernizētas gaisa satiksmes vadības sistēmas (*SESAR*¹²) ieviešana Eiropā līdz 2020. gadam un Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveides pabeigšana. Līdzvērtīgu sauszemes un ūdens transporta vadības sistēmu ieviešana (*ERTMS*¹³, *ITS*¹⁴, *SSN* un *LRIT*¹⁵, *RIS*¹⁶). Eiropas Globālās satelītnavigācijas sistēmas (*Galileo*) ekspluatācijas uzsākšana.
- (8) Līdz 2020. gadam izveidot Eiropas multimodālā transporta informācijas, pārvaldības un maksājumu sistēmas struktūru.
- (9) Līdz 2050. gadam panākt, lai uz autoceļiem bojāgājušo skaits tuvotos nullei. Saskaņā ar šo uzdevumu ES mērķis ir uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu līdz 2020. gadam. Nodrošināt, ka ES ieņem vadošo vietu pasaulē visu transporta veidu drošības un drošuma jomā.
- (10) Pāriet uz principu "lietotājs maksā" un "piesārņotājs maksā" pilnīgu piemērošanu un privātā sektora iesaistīšanu, lai novērstu izkropļojumus, tostarp kaitējumu radošas subsīdijas, radītu ieņēmumus un nodrošinātu finansējumu turpmākiem ieguldījumiem transporta nozarē.

3. STRATĒGIJA — KAS IR JĀPAVEIC

34. Iepriekš aprakstītā redzējuma īstenošanai ir vajadzīga efektīva sistēma transporta lietotājiem un operatoriem, jaunu tehnoloģiju agrīna ieviešana un piemērotas infrastruktūras izveidošana.

– Joprojām saglabājas šķēršļi iekšējā tirgus netraucētai darbībai un efektīvai konkurencei tajā. Mērķis nākamajai desmitgadei ir izveidot patiesi vienotu Eiropas transporta telpu, likvidējot visus atlikušos šķēršļus starp transporta veidiem un valstu sistēmām, atvieglot integrācijas procesu un veicinot daudznacionālu un multimodālu operatoru parādīšanos. Komisijas rīcību šajā jomā papildinās konkurences noteikumu modra īstenošana visiem transporta veidiem. Lai izvairītos no spriedzes un izkropļojumiem, šīs stratēģijas neatņemamai sastāvdaļai jābūt augstākam konverģences līmenim un sociālajiem, drošības, drošuma un vides noteikumiem, pakalpojumu minimālajiem standartiem un lietotāju tiesībām.

– Šādas stratēģijas būtiska sastāvdaļa ir inovācijas¹⁷. ES pētniecībai integrētā veidā ir jārisina pilna pētniecības, inovāciju un ieviešanas cikla jautājumi, koncentrējot uzmanību uz visdaudzsološākajām tehnoloģijām un iesaistot visas ieinteresētās

¹² Saskaņā ar Eiropas gaisa satiksmes vadības ģenerālplānu: http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm.

¹³ Saskaņā ar Eiropas plānu *ERTMS* ieviešanai: sk. Komisijas Lēmumu C(2009) 561.

¹⁴ Saskaņā ar *EasyWay 2* īstenošanas plānu: sk. Komisijas Lēmumu C(2010) 9675.

¹⁵ Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (OV L 208, 5.8.2002.), kas grozīta ar Direktīvu 2009/17/EK (OV L 131, 28.5.2009.).

¹⁶ Sk. Direktīvu 2005/44/EK.

¹⁷ Sk. Komisijas Paziņojumu "Inovācijas savienība", COM(2010) 546, un Komisijas Paziņojumu "Digitālā programma Eiropai", COM(2010) 245/2.

personas¹⁸. Inovācijas var būt nozīmīgas arī, lai veicinātu ilgtspējīgākus paradumus.

- Rīcībā, lai virzītos uz konkurētspējīgāku un ilgtspējīgāku transporta sistēmu, ir jāņem vērā tīkla nepieciešamie raksturlielumi un jāparedz piemēroti ieguldījumi. ES transporta infrastruktūras politikai ir nepieciešams kopējs redzējums un pietiekami resursi. Transporta izmaksas neizkropļotā veidā būtu jāatspoguļo to cenā.

35. Paredzēto iniciatīvu saraksts ir iekļauts šā paziņojuma I pielikumā. Sīkāka informācija ir iekļauta šim paziņojumam pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā.

3.1. Eiropas vienotā transporta telpa

36. Eiropas vienotajai transporta telpai vajadzētu atvieglot iedzīvotāju un kravu pārvietošanos, samazināt izmaksas un uzlabot Eiropas transporta ilgtspējību. **Eiropas vienotā gaisa telpa** jāīsteno, kā paredzēts, un jau 2011. gadā Komisija pievērsīsies lidostu jaudai un kvalitātei. Joma, kurā vēl joprojām vislabāk ir saskatāmas nepilnības, ir dzelzceļa pakalpojumu iekšējais tirgus, kura veidošanas pabeigšana ir prioritārs uzdevums, lai izveidotu **Eiropas vienoto dzelzceļa telpu**. Tas ietver tehnisku, administratīvu un juridisku šķēršļu atcelšanu, kuri vēl joprojām apgrūtina piekļuvi valstu dzelzceļa tīkliem. Turpmāka kravas autotransporta tirgus integrēšana padarīs autotransportu efektīvāku un konkurētspējīgāku. Attiecībā uz jūras transportu "**zilā zona**" jūrās ap Eiropu vienkāršos formalitātes kuģiem, kas pārvietojas starp ES ostām, un ir jāizveido piemērota sistēma, lai rūpētos par Eiropas uzdevumiem iekšzemes ūdensceļu transporta jomā. Ir vēl vairāk jāuzlabo tirgus piekļuve ostām.

37. Tirgus atvēršanai jānotiek roku rokā ar **kvalitatīvu darbavietu un darba apstākļu radīšanu**, jo cilvēkresursi ir izšķiroša jebkuras kvalitatīvas transporta sistēmas sastāvdaļa. Tāpat ir plaši zināms, ka darbaspēka un prasmju trūkums transporta jomā nākotnē kļūs par nopietnu problēmu. Būs svarīgi, pamatojoties uz sociālo dialogu, savstarpēji saskaņot konkurētspējas un sociālās dienaskārtības vajadzības, lai nepieļautu sociālos konfliktus, jo ir pierādījies, ka tie rada būtiskus ekonomiskos zaudējumus vairākās nozarēs, jo īpaši aviācijā.

38. **Transporta drošībai** ES dienaskārtībā tiek pievērsta liela uzmanība. ES visaptverošā politiskā pieeja, tiesību akti un gaisa un jūras transporta drošības uzraudzība būtu jāturpina konsolidēt un nostiprināt, sadarbojoties ar svarīgākajiem starptautiskajiem partneriem. Pasažieru drošības labad ir jāuzlabo preventīvās drošības kontroles metodes, lai ar minimālu apgrūtinājumu nodrošinātu augstu drošības līmeni. Ir jāapsver uz risku balstīta pieeja saistībā ar to kravu drošumu, kuru izcelsme ir ārpus ES. Ir jārod arī piemērota Eiropas pieeja sauszemes transporta drošībai tajos apgabalos, kuros ES rīcība rada pievienotu vērtību.

¹⁸ Attiecībā uz nepiesārņojošiem un efektīviem transportlīdzekļiem politiku noteiks Paziņojums 2010/0186, kurā izklāstīta tehnoloģiski neitrāla pieeja attiecībā uz alternatīvām degvielām iekšdedzes dzinējiem, elektriskiem un ūdeņraža kurināmā elementu transportlīdzekļiem.

39. Eiropas iedzīvotājiem ir būtiski, ka tiek izveidota **droša transporta** sistēma. Tiks izstrādāta Eiropas stratēģija civilās aviācijas drošībai, ietverot pielāgošanos jaunām tehnoloģijām un, protams, starptautisku sadarbību ar galvenajiem partneriem. Jūras transporta jomā profilaktiski jāpievēršas pasažieru kuģu drošībai. Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma (*SafeSeaNet*) kļūs par pamatu visiem attiecīgiem jūrniecības informācijas instrumentiem, kas atbalsta jūras transporta drošību un drošumu, kā arī vides aizsardzību pret kuģu radītu piesārņojumu. Tādējādi tā nodrošinās būtisku ieguldījumu, lai izveidotu kopīgu informācijas koplietošanas vidi ES jūrniecības jomas¹⁹ uzraudzībai un atbalstītu kopējas jūrniecības telpas izveidošanu. Attiecībā uz dzelzceļa transportu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā ir svarīgi harmonizēt un uzraudzīt drošības sertifikāciju. Šajās trijās transporta nozarēs neaizstājama loma ir Eiropas aviācijas, Jūras un Dzelzceļa drošības aģentūrām, kuras tika izveidotas iepriekšējā desmitgadē.
40. Lai gan ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits ES pēdējā desmitgadē ir samazinājies gandrīz uz pusi, 2009. gadā ceļu satiksmes negadījumos gāja bojā 34 500 cilvēki. Lai vēl vairāk strauji samazinātu šādi bojā gājušo skaitu, svarīgākais būs iniciatīvas tehnoloģiju, īstenošanas un izglītības jomā, kā arī īpašas uzmanības pievēršana neaizsargātākajiem ceļu satiksmes dalībniekiem.
41. Turpmākajos gados svarīgāka kļūs **transporta pakalpojumu kvalitāte, pieejamība un uzticamība**, cita starpā, iedzīvotāju novecošanās dēļ un tāpēc, ka nepieciešams veicināt sabiedriskā transporta izmantošanu. Pakalpojuma kvalitātes svarīgākie raksturlielumi ir pievilcīgs pakalpojuma biežums, komforts, viegla pieejamība, pakalpojumu uzticamība un starpmodālā integrācija. Tikpat svarīgi ir arī, lai būtu pieejama informācija par brauciena ilgumu un alternatīviem maršrutiem, lai nodrošinātu raitu "no durvīm līdz durvīm" mobilitāti gan pasažieriem, gan kravām.
42. ES jau ir noteikusi visaptverošu pasažieru tiesību kopumu, kuru konsolidēšana turpināsies. Pēc vulkānisko pelnu mākoņa krīzes un ekstremālajiem laika apstākļiem 2010. gadā, ir kļuvis skaidrs, ka var būt vajadzīgi Mobilitātes nepārtrauktības plāni, lai krīzes situācijā turpinātu nodrošināt pasažieru un preču mobilitāti. Minētie notikumi arī parādīja, ka jāpalielina transporta sistēmas izturīgums, šajā nolūkā izstrādājot scenārijus un veicot plānošanu saistībā ar dabas katastrofām.

3.2. Inovācijas nākotnei — tehnoloģijas un paradumi

Eiropas Transporta pētniecības, inovāciju un ieviešanas stratēģija

43. Atbrīvošanās no naftas atkarības nebūs iespējama, paļaujoties tikai uz vienu tehnoloģisku risinājumu. Tam nepieciešama jauna mobilitātes koncepcija, ko atbalsta jaunu tehnoloģiju kopa, kā arī ilgtspējīgāki paradumi.
44. Tehnoloģiskās inovācijas var veicināt ātrāku un lētāku pāreju uz efektīvāku un ilgtspējīgāku Eiropas transporta sistēmu, ietekmējot 3 galvenos faktorus: transportlīdzekļu efektivitātes paaugstināšanu, izmantojot jauna veida dzinējus, materiālus un konstrukcijas; tīrākas enerģijas izmantošanu, lietojot jaunus kurināmā

¹⁹ COM(2009) 538 un COM(2010) 584.

veidus un vilces sistēmas; labāku tīkla izmantošanu, to ekspluatācijas drošuma un drošības paaugstināšanu, izmantojot informācijas un sakaru sistēmas. Sinerģijas ar citiem ilgtspējības mērķiem, piemēram, atkarības no naftas samazināšana, Eiropas autobūves nozares konkurētspēja, kā arī ieguvumi veselības jomā, jo īpaši pateicoties labākai gaisa kvalitātei pilsētās, ir pārliecinošs iemesls, kāpēc ES būtu jāpastiprina centieni paātrināt nepiesārņojošu transportlīdzekļu izstrādi un agrīnu ieviešanu.

45. Transporta pētniecības un inovāciju politikai vajadzētu aizvien saskaņotākā veidā atbalstīt to svarīgāko tehnoloģiju izstrādi un ieviešanu, kuras nepieciešamas, lai attīstītu ES transporta sistēmu, pārvērošot to modernā, efektīvā un lietotājdraudzīgā sistēmā. Lai tā būtu efektīvāka, tehnoloģiju pētniecība jāpapildina ar sistēmisku pieeju, rūpējoties par infrastruktūru un regulatīvajām prasībām, koordinējot daudzu ieinteresēto personu darbības un lielus demonstrējumu projektus, lai veicinātu tehnoloģiju ienākšanu tirgū. Komisija ciešā sadarbībā ar Eiropas energotehnoloģiju stratēģisko plānu (*SET*-plānu) sagatavos inovācijas un ieviešanas stratēģiju transporta nozarei, nosakot piemērotus pārvaldības un finansēšanas instrumentus, lai nodrošinātu pētniecības rezultātu ātru ieviešanu.
46. Tas attieksies arī uz tādu viedu mobilitātes sistēmu ieviešanu, kuras izstrādātas, pateicoties ES finansētai pētniecībai, piemēram, jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes vadības sistēma (*SESAR*), Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (*ERTMS*) un dzelzceļa informācijas sistēmas, kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma (*SafeSeaNet*), upju informācijas pakalpojumi (*RIS*), intelektiskas transporta sistēmas (*ITS*) un savstarpēji savietojami savstarpēji savienoti risinājumi nākamās paaudzes multimodālā transporta vadības un informācijas sistēmām (tostarp uzlādes sistēmas). Tam būs vajadzīgs arī ieguldījumu plāns jauniem navigācijas, satiksmes uzraudzības un sakaru pakalpojumiem. Vienlīdz svarīga ir pētniecība un inovācijas transportlīdzekļu vilces tehnoloģiju un alternatīvu degvielu jomā (zaļo automobiļu iniciatīva, *Clean Sky*).
47. Inovācijas un ieviešana ir jāatbalsta ar tiesiskā regulējuma nosacījumiem. Privātuma un personas datu aizsardzībai būs jāattīstās paralēli plašākam informācijas tehnoloģiju instrumentu lietojumam. Standartizācijas un savstarpējas izmantojamības prasības, tostarp starptautiskā līmenī, palīdzēs izvairīties no tehnoloģiskas sadrumstalotības un ļaus Eiropas uzņēmumiem pilnībā gūt labumu no visa Eiropas transporta tirgus un radīs tirgus iespējas visā pasaulē.

Inovatīvi mobilitātes modeļi

48. Jaunas mobilitātes koncepcijas nevar uzspiest. Lai veicinātu ilgtspējīgākus paradumus, ir aktīvi jāveicina mobilitātes labāka plānošana. Informācijai par visiem transporta veidiem — gan pārvietošanās, gan kravu pārvadājumu vajadzībām —, par to kombinētu izmantošanu un ietekmi uz vidi būs jābūt plaši pieejamai. Ļoti svarīga ir vieda starpmodāla biļešu pārdošana ar ES kopīgiem standartiem un ievērojot ES konkurences noteikumus. Tas attiecas ne tikai uz pasažieru pārvadājumiem, bet arī kravu pārvadājumu jomu, kurā ir vajadzīga labāka elektroniska maršrutu plānošana, ņemot vērā visus transporta veidus, pielāgota juridiskā vide (starpmodāli kravu dokumenti, apdrošināšana, atbildība) un piegādes informācija reāllaikā arī nelielākiem sūtījumiem. Informācijas un sakaru

tehnoloģijām ir arī potenciāls bez papildu mobilitātes apmierināt noteiktas piekļuves vajadzības.

49. Apdzīvotu vietu kontekstā, lai samazinātu sastrēgumus un emisijas, ir vajadzīga jaukta stratēģija, ietverot tajā zemes izmantošanas plānošanu, cenu noteikšanas shēmas, efektīvus sabiedriskā transporta pakalpojumus un infrastruktūru nemotorizētiem transporta veidiem un nepiesārņojošu transportlīdzekļu uzlādi/degvielas uzpildi. Pilsētas, kuras pārsniedz noteiktu lielumu, vajadzētu mudināt izstrādāt urbānās mobilitātes plānus, kurā apvienoti visi minētie elementi. Urbānās mobilitātes plāniem vajadzētu būt pilnībā saskaņotiem ar integrētajiem urbānās attīstības plāniem. Lai shēmas maksas iekasēšanai no starppilsētu un pilsētu ceļu lietotājiem padarītu savstarpēji savietojamas, būs vajadzīga ES mēroga sistēma.

3.3. Moderna infrastruktūra, gudra cenu noteikšana un finansēšana

Eiropas mobilitātes tīkls

50. Eiropai ir nepieciešams koridoru "pamattīkls", pa kuriem ar augstu efektivitāti un zemām emisijām pārvadā lielus un konsolidētus kravu un pasažieru apjomus, ko panāk ar plašu efektīvāku transporta veidu izmantošanu multimodālās kombinācijās un plašu modernu tehnoloģiju lietojumu un tīru degvielu piegādes infrastruktūru.
51. Neraugoties uz ES paplašināšanos, starp ES austrumu un rietumu daļu joprojām saglabājas lielas atšķirības transporta infrastruktūras ziņā, un tās ir jānovērš. Eiropas kontinentam jāklūst vienotam arī infrastruktūras ziņā.
52. Šajā pamattīklā būtu plaši jāievieš informācijas tehnoloģiju instrumenti, lai vienkāršotu administratīvās procedūras, nodrošinātu kravu izsekošanu, optimizētu grafikus un satiksmes plūsmas (e-kravas). To izmantošanas uzsākšanu vajadzētu veicināt, pieprasot tās ieviest *TEN-T* infrastruktūrā un pakāpeniski integrēt modālajās sistēmās.
53. Pamattīklam jānodrošina efektīvi multimodāli savienojumi starp ES dalībvalstu galvaspilsētām un citām svarīgākajām pilsētām, ostām, lidostām un nozīmīgākajiem sauszemes robežšķērsošanas punktiem, kā arī citiem galvenajiem ekonomikas centriem. Tam jābūt vērīgam uz iztrūkstošo posmu aizpildīšanu — galvenokārt pārrobežu posmiem un problēmvietaīm/apkārtceļiem —, uz esošās infrastruktūras modernizēšanu un multimodālo termināļu izveidošanu jūras un upju ostās un uz pilsētu loģistikas konsolidācijas centriem. Pārvadājumiem lielos attālumos ir jāizveido labāki dzelzceļa/lidostu savienojumi. Jūras maģistrāles būs pamattīkla jūras dimensija.
54. Izvēloties projektus, kuriem piešķirt ES finansējumu, ir jāņem vērā šis redzējums un jāliek lielāks uzsvars uz Eiropas pievienoto vērtību. Kopēji finansētiem projektiem jābūt vienlīdz vērīgiem uz šādu mērķu sasniegšanu: nepieciešamība pēc infrastruktūras, kas samazina ietekmi uz vidi, kas ir izturīga pret iespējamu klimata pārmaiņu ietekmi un kas uzlabo tās lietotāju drošību un drošumu.
55. Lai transporta tīkls darbotos labi, ir vajadzīgi ievērojami resursi. Aplēsts, ka izmaksas, kas nepieciešamas ES infrastruktūras attīstīšanai, lai apmierinātu nepieciešamību pēc transporta, pārsniedz EUR 1,5 triljonus laikposmam no

2010. līdz 2030. gadam. Lai pabeigtu *TEN-T* tīklu, ir vajadzīgi aptuveni EUR 550 miljardi līdz 2020. gadam, no kuriem EUR 215 miljardi var būt vajadzīgi, lai likvidētu galvenās problēmvietas. Minētajā summā nav iekļauti ieguldījumi transportlīdzekļos, aprīkojumā un uzlādes infrastruktūrā, kam var būt nepieciešams vēl triljons euro, lai sasniegtu transporta sistēmai noteiktos emisiju samazinājuma mērķus.

56. Ir vajadzīgi diversificēti finansējuma avoti gan no publiskiem, gan privātiem avotiem. Ir nepieciešams labāk koordinēt kohēzijas fondus un Struktūrfondus ar transporta politikas mērķiem, un dalībvalstīm ir jānodrošina, ka, plānojot budžetu, tiek paredzēts pietiekams valsts finansējums, kā arī pietiekami resursi projektu plānošanai un īstenošanai. Citi finansējuma avoti, kas jāapsver, ir shēmas ārējo izmaksu un infrastruktūras izmantošanas maksu²⁰ internalizēšanai, kas varētu radīt papildu ieņēmumu plūsmas, padarot ieguldījumus infrastruktūrā pievilcīgus privātajam kapitālam.
57. Privāta finansējuma potenciāla atraisīšanai nepieciešams arī uzlabots tiesiskais regulējums un inovatīvi finanšu instrumenti. Projektu novērtēšanai un realizācijas atļauju piešķiršanai jānotiek efektīvā un caurskatāmā veidā, kas ierobežo patērēto laiku, izmaksas un nenoteiktību. Publiskā un privātā sektora partnerību finansējumu lielākā mērogā var atbalstīt jauni finansējuma instrumenti, piemēram, ES projektu obligāciju²¹ iniciatīva.

Pareiza cenu izvēle un izvairīšanās no izkropļojumiem

58. Cenu signāliem ir būtiska nozīme daudzos lēmumos, kam ir ilglaicīga ietekme uz transporta sistēmu. Transporta izmaksas un nodokļi jāpārstrukturē tā, lai plašāk piemērotu principu "piesārņotājs maksā" un "lietotājs maksā". Tiem jāklūst par pamatu transporta nozares lomai Eiropas konkurētspējas un kohēzijas mērķu veicināšanā, vienlaikus nozares kopējam slogam jāatspoguļo transporta kopējās izmaksas, tostarp infrastruktūras un ārējās izmaksas. Plašāks sociālekonomiskais ieguvums un pozitīvā ārējā ietekme zināmā mērā pamato publisko finansējumu, bet nākotnē transporta lietotājiem var būt jāsedz lielāka izmaksu daļa nekā šodien. Svarīgi, lai lietotājiem, operatoriem un investoriem tiktu doti pareizi un konsekventi monetārie stimuli.
59. Tāpēc ārējo faktoru internalizācija, nodokļu izkropļojumu un nepamatotu subsīdiju novēršana un brīva un neizkropļota konkurence ir daļa no centieniem saskaņot tirgus izvēli ar ilgtspējības vajadzībām (un lai atspoguļotu "vienas dienas" risinājumu ekonomiskās izmaksas). Turklāt tie ir nepieciešami, lai radītu vienādas iespējas dažādiem transporta veidiem, kuri tieši konkurē.
60. Attiecībā uz SEG emisijām tiek izmantoti divi galvenie tirgus instrumenti: enerģijas aplikšana ar nodokli un emisiju tirdzniecības sistēmas. Šobrīd ar nodokļiem aplik degvielu, ko izmanto sauszemes transportam, savukārt ETS attiecas uz elektroenerģijas izmantošanu un no 2012. gada — uz aviāciju. Enerģijas nodokļu

²⁰ Paziņojumā par ārējo izdevumu internalizācijas ieviešanas stratēģiju (SEC(2008) 2207, pievienots paziņojumam COM(2008) 435), Komisija ir noteikusi kopīgu metodoloģiju visu ārējo izmaksu uzlikšanai visā transporta nozarē.

²¹ COM(2010) 700.

direktīvas pārskatīšana būs iespēja nodrošināt labāku saskaņotību starp diviem instrumentiem. Vienlaikus ES steidzina SJO pieņemt lēmumu par pasaules mēroga instrumentu, ko piemēro jūras transportam, kur klimata pārmaiņu izmaksas pašlaik nav jāinternalizē²².

61. Vietējo ārējo faktoru izmaksas, piemēram, trokšņa, gaisa piesārņojuma un sastrēgumu izmaksas, var internalizēt ar maksu par infrastruktūras lietošanu. Komisijas nesenis priekšlikums grozīt tā saukto "Eirovinjetes direktīvu" ir pirmais solis ceļā uz augstāku tādu izmaksu internalizācijas pakāpi, ko rada smagie kravas transportlīdzekļi, bet atšķirības valstu ceļu lietotāja nodokļu politikā paliks. Turpmāk tiks izskatīta vairāku obligātu saskaņotu internalizācijas sistēmu kravas automobiļiem pakāpeniska ieviešana visā starppilsētu tīklā, ar ko izbeigs pašreizējo situāciju, kurā starptautiskajiem autopārvadātājiem nepieciešama Eirovinjete, 5 valstu vinjetes un 8 dažādas zīmes un nodevu nolīgumi, lai netraucēti brauktu pa Eiropas maksas ceļiem.
62. Viegļajiem automobiļiem ceļu nodevas arvien vairāk uzskata par alternatīvu veidu, kā gūt ienākumus un ietekmēt satiksmi un pārvietošanās paradumus. Komisija izstrādās pamatnostādnes par internalizācijas maksas piemērošanu visiem transportlīdzekļiem un par visiem galvenajiem ārējiem faktoriem. Ilgtermiņa mērķis ir piemērot lietošanas maksu visiem transportlīdzekļiem un visā tīklā, lai atspoguļotu vismaz infrastruktūras uzturēšanas, sastrēgumu, gaisa piesārņojuma un trokšņa izmaksas.
63. Paralēli tam un līdz 2020. gadam Komisija izstrādās vienotu pieeju internalizācijai attiecībā uz trokšņa un vietēja piesārņojuma izmaksām visā dzelzceļa tīklā.
64. Attieksme nodokļu ziņā pret daudzām transporta nozarēm ir labvēlīgāka salīdzinājumā ar pārējo ekonomiku: nodokļu režīms uzņēmuma automobiļiem, PVN un enerģijas nodokļu atbrīvojumi starptautiskajam jūras un gaisa transportam utt. Parasti šie noteikumi paredz pretrunīgus stimulus centieniem uzlabot transporta sistēmas efektivitāti un samazināt ārējās izmaksas. Komisija pārbaudīs priekšlikumus, lai panāktu lielāku saskaņotību starp transporta aplikšanas ar nodokļiem dažādiem elementiem un veicinātu nepiesārņojošu transportlīdzekļu ātru ieviešanu.

3.4. Ārējā dimensija

65. Transports pēc būtības ir starptautisks. Šī iemesla dēļ ceļvedī izklāstīto darbību lielākā daļa ir saistītas ar problēmām, kas attiecas uz transporta attīstību ārpus ES robežām. Trešo valstu transporta pakalpojumu, produktu un investīciju tirgu atvēršana vēl joprojām ir augsta prioritāte. Tādēļ tēma par transportu ir iekļauta visās ES tirdzniecības sarunās (PTO, reģionālajās un divpusējās). Tiks pieņemta elastīga stratēģija, lai nodrošinātu ES lomu kā standartu noteicējai transporta jomā.
66. Šajā nolūkā Komisija pievērsīs uzmanību šādām darbības jomām.
 - Iekšējā tirgus noteikumu paplašināšana, strādājot starptautiskās organizācijās (ICAO, SJO, OTIF, OSJD, UN/ECE, starptautiskajās upju komisijās utt.) un

²² Sk. arī Direktīvas 2009/29/EK 3. apsvērumu.

vajadzības gadījumā panākt ES pilnu dalību. Eiropas drošuma, drošības, privātuma un vides standartu veicināšana visā pasaulē, izmantojot divpusēju un daudzpusēju sadarbību. Dialoga par transportu pastiprināšana ar galvenajiem partneriem.

- Mūsu transporta un infrastruktūras politikas paplašināšana līdz mūsu tuvākajiem kaimiņiem, tostarp sagatavojot mobilitātes nepārtrauktības plānus, lai panāktu ciešāku tirgus integrāciju²³. Rietumbalkānu transporta nolīgumam līdzīgu sadarbības sistēmu var izmantot, lai izplatītu ES noteikumus citās kaimiņvalstīs. Eiropas Kopējās gaisa telpas galīga izveidošana, iekļaujot 58 valstis un 1 miljardu iedzīvotāju²⁴. Sadarbība ar Vidusjūras reģiona valstīm Vidusjūras jūrniecības stratēģijas īstenošanā, lai uzlabotu jūras drošumu, drošību un uzraudzību²⁵. *SESAR*, *ERTMS* un ITS tehnoloģiju ieviešanas veicināšana pasaules mērogā un pētniecības un jauninājumu partnerības izveidošana arī starptautiskā līmenī.
- Mūsu pieejas veicināšana visā pasaulē: transporta tirgu atvēršana brīvai un neizkropļotai konkurencei un ilgtspējīgiem vides risinājumiem. Visās attiecīgās starptautiskās sarunās turpināt tiekties pēc plašākas pieejas transporta tirgum.

4. SECINĀJUMI

67. Eiropas transporta sistēmas pārveidošana būs iespējama, tikai izmantojot dažādu iniciatīvu apvienojumu visos līmeņos. Dažādās darbības un pasākumi, kas norādīti šajā ceļvedī, tiks izstrādāti sīkāk. Nākamajā desmitgadē Komisija sagatavos atbilstošus tiesību aktu priekšlikumus ar galvenajām iniciatīvām, kas jāiesniedz šo pilnvaru laikā. Pirms katra tās priekšlikuma tiks veikts rūpīgs ietekmes novērtējums, ņemot vērā ES pievienoto vērtību un subsidiaritātes aspektus. Komisija nodrošinās, ka tās darbība palielina transporta konkurētspēju, vienlaikus panākot transporta siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu vismaz par 60 %, kas nepieciešams līdz 2050. gadam, orientējoties uz desmit mērķiem, kas jāuzskata par kritērijiem.
68. Komisija aicina Eiropas Parlamentu un Padomi atbalstīt šo *Ceļvedi uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu* un pievienoto darbību sarakstu.

²³ Sk arī Komisijas Paziņojumu "Eiropas Savienības un Āfrikas partnerattiecības" COM(2009)301.

²⁴ Te ietverta Eiropas-Vidusjūras aviācijas zona (sk. Komisijas paziņojumu "Partnerība ar Vidusjūras dienvidu reģioniem demokrātijai un izaugsmei" COM(2011)200), kā arī citas kaimiņvalstis.

²⁵ Sk. COM(2011)200.

I pielikums: Iniciatīvu saraksts

1. EFEKTĪVA UN INTEGRĒTA MOBILITĀTES SISTĒMA

1.1. Vienota Eiropas transporta telpa

1. Dzelzceļa pakalpojumu patiens iekšējais tirgus

- Atvērt konkurencei dzelzceļa pasažieru vietējo tirgu, tostarp obligāto pakalpojumu publiskā iepirkuma līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu saskaņā ar konkursiem.
- Panākt vienotu transportlīdzekļa tipa apstiprināšanu un vienotu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmuma drošuma sertifikāciju, pastiprinot Eiropas Dzelzceļa aģentūras (ERA) lomu.
- Attīstīt integrētu pieeju kravu koridora pārvaldībai, ieskaitot sliežu ceļu piekļuves maksu.
- Nodrošināt efektīvu un nediskriminējošu pieeju dzelzceļa infrastruktūrai, tai skaitā ar dzelzceļu saistītiem pakalpojumiem, jo īpaši izmantojot infrastruktūras vadības un pakalpojumu sniegšanas strukturālu nošķiršanu²⁶.

2. Vienotās Eiropas gaisa telpas pabeigšana

- Izveidot patiesi nevainojamu Eiropas vienoto gaisa telpu un ieviest jaunas paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (*SESAR*) termiņos, par kuriem ir vienošanās.
- Izveidot attiecīgo tiesisko un finanšu sistēmu, lai atbalstītu Eiropas vienotās gaisa telpas politiku, nostiprināt attiecības starp Eiropas Savienību un Eirokontroli.

3. Lidostu jauda un kvalitāte

- Pārskatīt regulu par laika nišām, lai veicinātu efektīvāku lidostu jaudas izmantojumu.
- Precizēt un uzlabot apstākļus, lai sāktu un nodrošinātu kvalitatīvus pakalpojumus, tostarp lidlauka pakalpojumus: nodrošināt, lai visas lidostu sistēmas atbilst obligātajiem kvalitātes standartiem.
- Lidostu jauda — izstrādāt tādu pieeju, kas risinātu caurlaides spējas problēmas nākotnē, ietverot labāku integrāciju ar dzelzceļu tīklu.

4. Jūras "zilā zona" un tirgus piekļuve ostām

Jāturpina attīstīt Eiropas jūras transporta telpa bez šķēršļiem, izveidojot "zilo zonu", kurā kuģi var netraucēti kuģot visā Eiropā, un ūdens transports izmanto visu savu potenciālu.

²⁶ Ieteicamajiem nošķiršanas risinājumiem jānodrošina konkurences attīstība, investīciju nepārtrauktība, pakalpojumu sniegšanas izmaksu lietderība.

- Panākt, ka visas attiecīgās iestādes integrētā veidā izmanto uzraudzības instrumentus, nodrošina IKT sistēmu pilnīgu sadarbību nozarēs, kas saistītas ar ūdeni, garantē kuģu un kravu (zilajā zonā) uzraudzību un izveido atbilstošas ostu iekārtas ("zilās joslas").
- Izveidot sistēmu apliecību piešķiršanai par atbrīvojumu no pienākuma izmantot loča pakalpojumus ES ostās.
- Pārskatīt ierobežojumus noteikumos par ostas pakalpojumiem.
- Uzlabot ostu finansēšanas pārredzamību, precizējot publiskā finansējuma mērķi dažādām ostas darbībām, lai nepieļautu konkurences izkropļojumus.

5. Piemērota iekšzemes navigācijas sistēma

- Izveidot atbilstošu reglamentējošu pamatu, lai optimizētu iekšējo ūdensceļu transporta iekšējo tirgu, kā arī novērstu šķēršļus, kas kavē tā plašāku izmantošanu. Novērtēt un definēt vajadzīgos uzdevumus un to izpildes mehānismus, arī ar skatu plašākā Eiropas kontekstā.

6. Kravas autotransports

- Pārskatīt kravas autotransporta tirgus stāvokli, kā arī, cita starpā, ceļu lietotāju maksas, sociālās un drošības jomas tiesību aktu, to transponēšanas un izpildes konverģences pakāpi dalībvalstīs, ar mērķi plašāk atvērt autopārvadājumu tirgu. Jo īpaši jācenšas likvidēt atlikušos kabotāžas ierobežojumus.
- Pārskatīt noteikumus par tahogrāfiem, lai padarītu tos rentablākus, policijas un tiesībsargāšanas iestāžu darbiniekiem sniegt piekļuvi autopārvadājumu uzņēmumu ES reģistram, kad viņi veic pārbaudes uz ceļiem. Saskaņot sankcijas profesionālajam transportam par ES noteikumu pārkāpumiem, saskaņot tiesībsargāšanas iestāžu darbinieku apmācību.
- Pielāgot jaunajiem apstākļiem, tehnoloģijām un prasībām (piemēram, akumulatoru svars, labāka aerodinamiskā efektivitāte) tiesību aktus par svaru un gabarītiem, un pārlicināties, ka tie atvieglo multimodāla transporta izmantošanu un samazina kopējo enerģijas patēriņu un emisijas.

7. Multimodāls kravu transports: e-krava

Veidot pienācīgu sistēmu, lai varētu izsekot precēm reālā laikā, lai nodrošinātu atbildību multimodāla transporta gadījumā un veicinātu kravu nepiesārņojošu transportu.

- Īstenot praksē "vienas pieturas" un "vienas institūcijas apstiprinājuma" jēdzienus, izveidojot un darot pieejamu vienotu transporta dokumentu elektroniskā veidā (elektronisko pavadzīmi), un izveidojot piemērotu sistēmu, lai izvietotu izsekošanas un uzraudzības tehnoloģiju, RFID utt.).
- Nodrošināt, ka atbildības režīmi veicina dzelzceļa, ūdens un multimodālu transportu.

1.2. Veicināt kvalitatīvas darbavietas un darba apstākļus

8. Mobilo autotransporta darbinieku sociālais kodekss

- Veicināt un atbalstīt dialogu starp sociālajiem partneriem, ņemot vērā vienošanos par mobilo autotransporta darbinieku sociālo kodeksu, kas attieksies arī uz slēptas pašnodarbinātības problēmu.

9. Jūras transporta sociālā programma

- Īstenot pasākumus, kas norādīti rīcībai Jūras Sociālajā programmā saskaņā ar Komisijas stratēģiskajiem mērķiem un ieteikumiem par ES jūras transporta politiku līdz 2018. gadam.
- Uzlabot Starptautiskās darba organizācijas (*ILO*) Konvencijas par darbu jūrniecībā (*MLC*) izpildi attiecībā uz karoga valstīm, ostas valstīm un darbaspēka izcelsmes valstīm.
- Ietvert visus vai daļu pašlaik neaptverto jūrā strādājošos darba ņēmējus vairāku ES direktīvu par darba tiesībām darbības jomā vai ar citiem līdzekļiem nodrošināt tiem vienlīdzīgu aizsardzības līmeni.
- Pēc Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (*SJO*) Konvencijas par jūrnieku apmācību un sertifikāciju (*STCW* konvencija) pārskatīšanas atjaunināt direktīvu (2008/106/EK) par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni. Izveidot dažādu ostas darbības jomu ostas darbinieku savstarpēji atzītu apmācības sistēmu.

10. Sociāli atbildīga aviācijas nozare

- Izveidot mehānismu, lai analizētu regulējuma izmaiņu ietekmi uz darba apstākļiem gaisa transporta nozarē.
- Izstrādāt Eiropas mēroga minimālos pakalpojumu sniegšanas un kvalitātes standartus pievienotās vērtības ķēdes darbiniekiem visā aviācijā (ieskaitot *ATM* un lidostu pakalpojumus). Mudināt Eiropas sociālos partnerus risināt jautājumu par konfliktu un minimālo pakalpojumu traucējumu novēršanu visā aviācijas pievienotās vērtības ķēdē.

11. ES pieejas novērtējums attiecībā uz nodarbinātību un darba apstākļiem visos transporta veidos

- Veikt nozaru sociālā dialoga procesu novērtējumu, kas notiek dažādos transporta nozares segmentos nolūkā uzlabot sociālo dialogu un veicināt tā efektivitāti.
- Nodrošināt darba ņēmēju iesaistīšanos, jo īpaši ar Eiropas Uzņēmumu padomju starpniecību, nozares starptautiskajos uzņēmumos.
- Pievērst uzmanību darba kvalitātei visos transporta veidos, it īpaši attiecībā uz apmācību, sertifikāciju, darba apstākļiem un karjeras attīstību, lai radītu kvalitatīvas darbavietas, attīstītu nepieciešamās prasmes un stiprinātu ES transporta operatoru konkurētspēju.

1.3. Drošs transports

12. Kravas drošība

- Īstenot rīcības plānu gaisa kravu pārvadājumu drošības nostiprināšanai, definēt jaunus noteikumus par gaisa kravu pārbaudi pēc vajadzības un kravu drošības uzlabošanu ostās.
- Pabeigt ES mēroga vienas pieturas gaisa kravu drošības sistēmu.

13. Augsts pasažieru drošības līmenis ar minimālu apgrūtinājumu

Veicināt labāku pārbaudes metožu izmantošanu, kas pilnībā respektē pamattiesības. Tādām metodēm jābalsta projekta "Pārbaudes punkts nākotnei" attīstība — piemēram, drošības koridori, kas ļautu kontrolēt lielu pasažieru skaitu ar minimālu apgrūtinājumu un iejaukšanos. Tām jāatbalsta arī citu jutīgu zonu drošības nodrošinājums, piemēram, galvenajos transporta mezglos.

- Veicināt, tostarp izmantojot finansējumu, tādu tehnoloģiju attīstību, kas ir efektīvākas un kas nav pretrunā ar privātumu (skeneri, jaunu sprāgstvielu detektoru, viedās mikroskāmes, utt.), kā arī privātumu respektējošus risinājumus pašreizējās tehnoloģijās.
- Noteikt kopīgus atklāšanas veikspējas standartus un atklāšanas iekārtu sertifikācijas procedūras.

14. Sauszemes pārvadājumu drošība

- Strādāt ar dalībvalstīm sauszemes transporta drošības jomā, par pirmo soli nosakot pastāvīgas ekspertu grupas par sauszemes transporta drošību izveidošanu, un īstenot papildu pasākumus, kur ES rīcība ir pievienotā vērtība. Īpaša uzmanība tiks pievērsta pilsētu drošības jautājumiem.

15. Drošība "no gala līdz galam"

- Paaugstināt drošības līmeni visā piegādes ķēdē, netraucējot brīvu tirdzniecības plūsmu. Apsvērt "no gala līdz galam" drošības sertifikātus, ņemot vērā pastāvošās shēmas.
- Kopīgs drošības novērtējums, kas attiecas uz visiem transporta veidiem.
- Iekļaut mobilitātes nepārtrauktības plānu sagatavošanā iespējamo teroristu un noziedzīgu uzbrukumu ietekmi (sk. 23. iniciatīvu).
- Īstenot starptautisko sadarbību cīņā pret terorismu un citām noziedzīgām darbībām, piemēram, pirātismu. Ārējā dimensija (sk. 40. iniciatīvu) ir izšķiroša.

1.4. Rīcība transporta drošības labā: tūkstošiem dzīvību glābšana

16. Ceļā uz mērķi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo un smagi ievainoto skaitu līdz nullei ("zero-vision")

- Saskaņot un izvērst ceļu satiksmes drošības tehnoloģijas — piemēram, autovadītāja palīdzības sistēmas, (viedos) ātruma ierobežotājus, drošības jostu lietošanas atgādinājuma sistēmas, *eCall*, kooperatīvas sistēmas, transportlīdzekļu-infrastruktūras saskarnes, kā arī uzlabot tehniskā stāvokļa kontroli, ieskaitot alternatīvām dzinēju sistēmām.

- Izstrādāt visaptverošu stratēģiju rīcībai attiecībā uz traumām, kas gūtas uz ceļiem, un avārijas dienestiem, tostarp traumu un nāves gadījumu vienotu definīciju un standarta klasifikāciju nolūkā noteikt traumu samazināšanas mērķi.
- Pievērst uzmanību visu lietotāju apmācībai un izglītībai. Veicināt drošības aprīkojuma izmantošanu (drošības jostas, aizsargapģērbs, pret neatļautu iejaukšanos vērsti pasākumi).
- Pievērst īpašu uzmanību mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, piemēram, gājējiem, riteņbraucējiem, motociklistiem, tostarp izmantojot drošāku infrastruktūru un transportlīdzekļu tehnoloģijas.

17. Civilās aviācijas drošības Eiropas stratēģija

Eiropas aviācijas drošība ir augstā līmenī, bet nav vislabākā pasaulē. Mūsu mērķis ir kļūt par drošāko reģionu aviācijas jomā. Lai to panāktu, mēs veidosim visaptverošu Eiropas aviācijas drošības stratēģiju, pamatojoties uz Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) darbu, kas ietver šādus aspektus.

- Uzlabot datu vākšanu, kvalitāti, apmaiņu un analīzi, pārskatot tiesību aktus par ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā.
- Pielāgot drošības regulatīvo sistēmu jaunu tehnoloģiju (*SESAR*) attīstībai.
- Nodrošināt ES aviācijas drošības stratēģijas konsekventu īstenošanu visās aviācijas jomās.
- Veicināt pārredzamību un drošības informācijas apmaiņu ar *ICAO* un citiem starptautiskiem aviācijas nozares partneriem, jo īpaši saistībā ar Globālo drošības informācijas apmaiņas iniciatīvu; sadarboties ar valstīm, kas nav ES dalībvalstis, jo īpaši ar ASV, par drošības jautājumiem attiecībā uz tiesiskā regulējuma konvergenci, savstarpēju atzīšanu un tehnisko palīdzību.
- Izstrādāt ES līmeņa drošības vadības sistēmu, kas ietver drošības mērķus un mērījumus, lai noteiktu riskus un panāktu drošības līmeņa pastāvīgu uzlabošanu.

18. Drošāka kuģošana

- Sadarboties ar Eiropas Jūras drošības aģentūru (*EMSA*), lai modernizētu tiesību aktus, kas attiecas uz pasažieru kuģu drošību.
- Attīstīt *SafeSeaNet* par visu to attiecīgo kuģošanas informācijas instrumentu pamatsistēmu, kas nepieciešami, lai atbalstītu drošumu un drošību jūrā un jūras vides aizsardzību pret kuģu radīto piesārņojumu.
- Novērtēt ES reģistra un ES jūras un iekšzemes ūdensceļu satiksmes karoga izveidošanas lietderību. Būtu ES zīme būtu kvalitātes zīme, kas apliecina augsti kvalificētu profesionāļu vadīto kuģu drošību, drošumu un draudzīgumu videi.
- Novērtēt ES krasta apsardzes kopīgu funkciju veikšanas iespējas, jo īpaši, lai nodrošinātu jūras satiksmes drošumu, drošību un vides aizsardzību.

19. Dzelzceļu drošība

- Pakāpeniski panākt nozares mēroga pieeju drošības sertifikācijai dzelzceļa transporta nozarē, pamatojoties uz pašreizējo pieeju infrastruktūras pārvaldītājiem un dzelzceļa uzņēmumiem un novērtējot iespēju balstīties uz Eiropas standartu.
- Palielināt *ERA* lomu dzelzceļa drošības jomā, jo īpaši tās veikto valsts drošības pasākumu uzraudzību, ko īsteno valsts drošības iestādes, un to pakāpenisku saskaņošanu.
- Uzlabot sertifikācijas un uzturēšanas procesu kritiskajiem drošības komponentiem, ko izmanto ritošā sastāva un dzelzceļu infrastruktūras būvei.

20. Bīstamo kravu transports

- Racionalizēt noteikumus par multimodālu bīstamo kravu pārvadājumiem, lai nodrošinātu savietojamību starp dažādiem transporta veidiem.

1.5. Pakalpojumu kvalitāte un uzticamība

21. Pasažieru tiesības

- Izstrādāt ES likuma par pasažieru tiesībām vienotu interpretāciju, kā arī saskaņotu un efektīvu izpildi, tādējādi nodrošinot gan vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozarē, gan iedzīvotāju aizsardzības Eiropas standartu.
- Apkopot kopējos principus, kas piemērojami pasažieru tiesībām visos transporta veidos (pamattiesību harta), jo īpaši "tiesības būt informētam", un precizēt esošās tiesības. Vēlāk apsvērt iespēju pieņemt vienotu ES noteikumu sistēmu, kas attiecas uz pasažieru tiesībām visos transporta veidos (ES Kodekss).
- Uzlabot vecāku cilvēku, pasažieru ar ierobežotām pārvietošanās spējām un invalīdu transporta kvalitāti, tostarp infrastruktūras labāku pieejamību.
- Pabeigt izveidoto tiesisko regulējumu par pasažieru tiesībām ar pasākumiem, kas attiecas uz pasažieriem multimodālos braucienos ar integrētām biļetēm ar vienu pirkuma līgumu, kā arī pārvadātāja bankrota gadījumā.
- Starptautiskā līmenī uzlabot vienlīdzīgus nosacījumus visiem, iekļaujot divpusējos un daudzpusējos nolīgumos apkalpošanas kvalitātes standartu attiecībā uz visiem transporta veidiem, lai turpinātu uzlabot pasažieru tiesības arī starptautiskā kontekstā.

22. Nepārtraukta mobilitāte "no durvīm līdz durvīm"

- Noteikt pasākumus, kas vajadzīgi, lai turpmāk integrētu dažādus pasažieru pārvadājumu veidus, lai nodrošinātu netraucētu multimodālu ceļojumu "no durvīm līdz durvīm".
- Izveidot pamatnosacījumus, lai veicinātu viedo sistēmu attīstību un to izmantošanu savstarpēji savietojamai un multimodālai plānošanai, informācijai, tiešsaistes rezervācijas sistēmām un viedai biļešu pārdošanai. Tas varētu ietvert tiesību akta priekšlikumu, lai privātiem pakalpojumu sniedzējiem nodrošinātu piekļuvi ceļojumu un reāllaika satiksmes informācijai.

23. Mobilitātes nepārtrauktības plāni

- Nodrošināt mobilitātes plānu noteikšanu, lai nodrošinātu pakalpojumu nepārtrauktību problēmu gadījumā. Plānos jārisina jautājums par aprīkojuma izmantošanas prioritāšu noteikšanu, infrastruktūras pārvaldītāju, operatoru, valsts un kaimiņvalstu iestāžu sadarbību, kā arī īpašu noteikumu pagaidu pieņemšanu vai prasību mīkstināšanu.

2. INOVĀCIJAS NĀKOTNEI: TEHNOLOĢIJAS UN PARADUMI

2.1. Eiropas transporta inovāciju un pētniecības politika

24. Tehnoloģiju ceļvedis

Pētniecības un attīstības darbu sadrumstalotība Eiropā ir ļoti kaitīga, un vislielāko Eiropas pievienoto vērtību dos kopīgi Eiropas centieni šādās jomās.

- Nepiesārņojoši, droši un klusi transportlīdzekļi visos transporta veidos, sākot no autotransporta līdzekļiem līdz kuģiem, liellaivām, dzelzceļa ritošajam sastāvam un gaisa kuģiem (ietverot jaunus materiālus, jaunas vilces sistēmas un IT pārvaldības instrumentus, lai pārvaldītu un integrētu kompleksas transporta sistēmas).
- Tehnoloģijas transporta drošības un drošuma uzlabošanai.
- Potenciālās jaunās vai nestandarta transporta sistēmas un transportlīdzekļi, piemēram, bezpilota gaisa kuģu sistēmas, netradicionālas preču izplatīšanas sistēmas.
- Ilgtspējīga alternatīvo degvielu stratēģija, tostarp arī atbilstoša infrastruktūra.
- Integrētas transporta vadības un informācijas sistēmas, kas atvieglo viedās mobilitātes pakalpojumus, satiksmes vadību, uzlabo infrastruktūras un transportlīdzekļu lietošanu un reāllaika informācijas sistēmas, lai izsekotu kravas un pārvaldītu kravu plūsmu; informācija par pasažieriem/ceļojumiem, biļešu un maksājumu sistēmām.
- Viedās infrastruktūras (gan uz zemes, gan kosmosā), lai nodrošinātu dažādu transporta veidu maksimālu uzraudzību un savstarpēju savietojamību un sakarus starp infrastruktūru un transportlīdzekļiem.
- Inovācijas ilgtspējīgai mobilitātei pilsētās saskaņā *CIVITAS* programmu un iniciatīvām par pilsētu ceļu maksām un piekļuves ierobežojumu shēmām.

25. Inovācijas un ieviešanas stratēģija

Identificēt nepieciešamās inovācijas stratēģijas, ieskaitot atbilstošu pārvaldību un finansēšanas instrumentus, lai nodrošinātu pētniecības procesā izstrādāto rezultātu ātru ieviešanu. Piemēri:

- Ieviest viedās mobilitātes sistēmas, piemēram, jauna paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (*SESAR*), Eiropas dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēmu (*ERTMS*) un dzelzceļa informācijas sistēmu, jūras uzraudzības sistēmu (*SafeSeaNet*), upju informācijas dienesta (*RIS*), ITS un nākamās paaudzes multimodālas satiksmes vadības un informācijas sistēmu.

- Definēt un ieviest atvērtā standarta elektroniskas platformas transportlīdzekļu iebūvētās ierīces, kas veic dažādas funkcijas, ieskaitot ceļa nodevas iekasēšanu.
- Izstrādāt plānu investīcijām jaunos navigācijas, satiksmes uzraudzības un sakaru pakalpojumos, kas ļauj integrēt informācijas plūsmu, pārvaldības sistēmas un mobilitātes pakalpojumus, kas pamatojas uz Eiropas Integrēto multimodālo informācijas un pārvaldības plānu. Demonstrāciju projekti — mobilitāte, izmantojot elektrību (un citu alternatīvu degvielu), ieskaitot atkārtotas uzlādēšanas un uzpildes infrastruktūru un automatizētās transporta sistēmas, īpaši pievēršoties tiem pilsētu rajoniem, kur bieži tiek pārkāpts noteiktais gaisa kvalitātes līmenis.
- Viedas mobilitātes partnerattiecības un demonstrējumu projekti ilgtspējīgiem pilsētas transporta risinājumiem (tostarp autoceļu tarifa shēmu demonstrācijas utt.).
- Pasākumi, kas veicina neefektīvu un piesārņojošu transportlīdzekļu nomaiņas ātruma palielināšanu.

26. Reglamentējoši noteikumi par inovatīvu transportu

Identificēt nepieciešamos reglamentējošos nosacījumus, izmantojot standartizāciju vai noteikumus.

- Atbilstoši visu veidu transportlīdzekļu CO₂ emisiju standarti, ko vajadzības gadījumā aizstāj ar prasību par energoefektivitāti, lai risinātu visu veidu vilces sistēmu problēmas.
- Transportlīdzekļu trokšņa emisijas līmeņa standarti.
- Nodrošināt, ka CO₂ un piesārņotāju emisijas reālos braukšanas apstākļos tiek samazinātas, ne vēlāk kā 2013. gadā iesniedzot pārskatītu emisiju mērīšanas testa ciklu.
- Publiskā iepirkuma stratēģijas, lai nodrošinātu jauno tehnoloģiju ātru ieviešanu.
- Noteikumi par nepiesārņojošu transportlīdzekļu uzlādēšanas infrastruktūras savstarpēju izmantojamību.
- Pamatnostādnes un standarti attiecībā uz degvielas uzpildes infrastruktūru.
- Infrastruktūra-infrastruktūra, transportlīdzeklis-infrastruktūra un transportlīdzeklis-transportlīdzeklis komunikāciju saskarnes standarti.
- Pieejas nosacījumi transporta datiem drošības un drošuma nolūkos.
- Specifikācijas un nosacījumi transportam, kas saistīts ar viedām iekasēšanas un maksājumu sistēmām.
- Spēkā esošo noteikumu un standartu labāka īstenošana.

2.2. Ilgtspējīgāku paradumu veicināšana

27. Ceļojuma informācija

- Veicināt izpratni par atsevišķu tradicionālo transporta veidu alternatīvu pieejamību (mazāk braukt ar auto, staigāt un braukt ar divriteni, automobiļu koplietošana, transportmijas stāvvietas, vieda biļešu pārdošana utt.).

28. Transportlīdzekļu marķēšana, norādot CO₂ emisijas un degvielas patēriņa efektivitāti

- Pārskatīt marķēšanas direktīvu, lai padarītu to efektīvāku. Tad, *inter alia*, apsvērt darbības jomas paplašināšanu, attiecinot to uz vieglajiem kravas un L-kategorijas transportlīdzekļiem, kā arī marķējuma un transportlīdzekļu degvielas patēriņa efektivitātes klašu saskaņošanu visās dalībvalstīs.
- Atbalstīt tādu degvielas patēriņā ziņā efektīvu, drošu un zema trokšņa līmeņa riepu ienākšanu tirgū, kuras pārsniedz veikspējas prasības, kas noteiktas tipa apstiprinājumā²⁷.

29. Oglekļa dioksīna emisiju kalkulatori

- Veicināt uzņēmumu īstenotas SEG sertifikācijas shēmas un izstrādāt kopējus ES standartus, lai novērtētu katra pasažieru un kravas reisa oglekļa dioksīna emisijas, kuru varianti pielāgoti dažādiem lietotājiem, piemēram, uzņēmumiem un privātpersonām. Tas sniegs labāku izvēli un atvieglos nepiesārņojošu transporta risinājumu tirdzniecību.

30. Ekoloģiska autovadīšana un ātruma ierobežojumi

- Iekļaut prasības par ekoloģisku autovadīšanu vadītāja apliecības direktīvas turpmākajos grozījumos, un veikt pasākumus, lai paātrinātu ITS lietojumprogrammu atbalstu ekoloģiskai autovadīšanai. Degvielas taupīšanas metodes jāattīsta un jāveicina arī citiem transporta veidiem, piemēram, augstuma vienmērīga samazināšana gaisa kuģiem.
- Izpētīt pieejas, kā ierobežot vieglo kravas autotransporta līdzekļu maksimālo ātrumu, lai samazinātu enerģijas patēriņu, uzlabotu ceļu satiksmes drošību un nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

2.3. Integrēta pilsētu mobilitāte

31. Pilsētu mobilitātes plāni

- Izveidot Eiropas līmeņa procedūras un finanšu atbalsta mehānismus, lai sagatavotu pilsētu mobilitātes revīzijas, kā arī pilsētu mobilitātes plānu, un izveidot Eiropas Pilsētu mobilitātes progresa ziņojumu, kas pamatojas uz kopējiem mērķiem. Izskatīt iespēju ieviest obligātu pieeju pilsētām, kuras sasniegušas noteiktu lielumu, saskaņā ar valsts standartiem, kas pamatojas uz ES vadlīnijām.
- Sasaistīt reģionālās attīstības un kohēzijas fondus ar pilsētām un reģioniem, kas ir iesniegušas spēkā esošu un neatkarīgi apstiprinātu pilsētu mobilitātes efektivitātes un ilgtspējas revīzijas sertifikātu.

²⁷ Te tiek ietverta Regulas (EK) Nr. 1222/2009 par riepu marķēšanu īstenošanas pasākumu pieņemšana. Līdz 2020. gadam ES autoparkā kopumā tādējādi var sasniegt 5% degvielas ietaupījumu.

- Izskatīt iespēju Eiropas pilsētās pakāpeniski īstenot Pilsētvides mobilitātes plānu, izmantojot Eiropas atbalsta sistēmu.
- Integrēta pilsētas mobilitāte iespējamā Viedo pilsētu inovāciju partnerībā.
- Mudināt lielos darba devējus izveidot korporatīvus/mobilitātes pārvaldības plānus.

32. ES regulējums attiecībā uz pilsētas ielu lietošanas maksu

- Izstrādāt apstiprinātu sistēmu maksas iekasēšanai par pilsētas ielu lietošanu un piekļuves ierobežošanas shēmas un to izmantojumu, ieskaitot juridisku un apstiprinātu darbības un tehnisko sistēmu, kas aptver transportlīdzekļu un infrastruktūras lietojumu.

33. Stratēģija 2030. gadam — pilsētu loģistika gandrīz bez emisijām

- Izstrādāt labākās prakses pamatnostādnes, lai labāk uzraudzītu un pārvaldītu kravu plūsmu pilsētās (piemēram, konsolidācijas centri, transportlīdzekļu izmēri vēsturiskajos centros, reglamentējošie ierobežojumi, piegādes logi, neizmantotais upju transporta potenciāls).
- Definēt stratēģiju virzībai uz "pilsētu loģistiku gandrīz bez emisijām", kas apvieno zemes plānošanas aspektus, piekļuvi dzelzceļam un upēm, uzņēmējdarbības praksi un informāciju, uzlādēšanu un transportlīdzekļu tehnoloģiju standartus.
- Veicināt zema emisiju līmeņa transportlīdzekļu kopīgu publisko iepirkumu komerciālajos autoparkos (piegādes furgoni, taksometri, autobusi...).

3. MODERNA INFRASTRUKTŪRA UN VIEDS FINANSĒJUMS

3.1. Transporta infrastruktūra: teritoriālā kohēzija un ekonomiskā izaugsme

34. Eiropas stratēģiskās infrastruktūras pamattīkls — Eiropas Mobilitātes tīkls

- Jaunajās *TEN*-pamatnostādnēs definēt stratēģisko Eiropas infrastruktūras pamattīklu, kurā integrētas Eiropas Savienības austrumu un rietumu daļas, un veidot vienoto Eiropas transporta telpu. Paredzēt atbilstīgus savienojumus ar kaimiņvalstīm.
- Virzīt Eiropas rīcību uz *TEN-T* tīkla sastāvdaļām ar augstāko Eiropas pievienoto vērtību (pārrobežu trūkstošie savienojumi, multimodāli satiksmes mezgli un galvenās problēmvietas).
- Izvietot liela mēroga viedas un savstarpēji savietojamas tehnoloģijas (*SESAR*, *ERTMS*, *RIS*, *ITS* utt.), lai optimizētu jaudas un infrastruktūras izmantošanu.
- Nodrošināt, lai ES finansētā transporta infrastruktūra ņemtu vērā vajadzību pēc energofektivitātes un klimata pārmaiņu radītās problēmas (kopējās infrastruktūras klimata elastīgumu, degvielas uzpildes/uzlādēšanas stacijas nepiesārņojošajiem transportlīdzekļiem, būvmateriālu izvēli...).

35. Multimodālu kravu pārvadājumu koridori ilgtspējīga transporta tīkliem

- "Pamattīkla" kontekstā izveidot multimodālu kravu koridoru struktūras, lai sinhronizētu investīcijas un infrastruktūras būvniecību un atbalstītu efektīvus, inovatīvus un multimodāla transporta pakalpojumus, tostarp dzelzeļa pakalpojumus vidējā un lielā attālumā.
- Atbalstīt multimodālu transportu un veidu, kur katrs vagonš ir viena kravas vienība, veicinātu iekšējo ūdensceļu integrāciju transporta sistēmā un veicinātu kravas transporta ekoinovācijas. Atbalstīt jaunu transportlīdzekļu un kuģu ieviešanu un modernizēšanu.

36. *Ex-ante* projektu vērtēšanas kritēriji

- Ieviest *ex-ante* projektu vērtēšanas kritērijus, nodrošinot, ka infrastruktūras projekti pienācīgi parāda ES pievienoto vērtību vai pamatojas uz "sniegtajiem pakalpojumiem" un rada pietiekamus ienākumus.
- Vienkāršot procedūras projektiem, kam ir īpaša Eiropas nozīme, lai nodrošinātu i) pamatotus termiņus, lai pabeigtu visu procedūru ciklu, ii) paziņojumu sistēmu, kas ir piemērota projekta īstenošanai, iii) integrētu plānošanu, kur plānošanas procedūras agrīnā stadijā ņemti vērā vides jautājumi.
- Ieviest publiskā un privātā sektora partnerību (PPP) pārbaudes ar *ex-ante* novērtēšanas procesu, lai nodrošinātu, ka PPP iespējas ir rūpīgi analizētas, pirms tiek lūgts ES finansējums.

3.2. Saskaņota finansēšanas sistēma

37. Jauna transporta infrastruktūras finansēšanas sistēma

- Attīstīt infrastruktūras finansēšanas sistēmas ar pietiekamiem nosacījumiem, lai sniegtu atbalstu *TEN-T* pamattīkla pabeigšanai, kā arī citām infrastruktūras programmām, apvienojot *TEN-T* programmu un Kohēzijas fonda un struktūrfondu investīciju stratēģiju, un ņemt vērā ieņēmumus no transporta darbībām.
- Sniegt ES atbalstu tādu tehnoloģiju izstrādei un ieviešanai, kas uzlabotu infrastruktūras izmantošanas efektivitāti un CO₂ emisiju samazināšanu (jaunas ceļu tīkla cenu noteikšanas un iekasēšanas sistēmas, ITS un jaudas palielināšanas programmas).
- Saistīt *TEN-T* finansējumu ar *TEN-T* pamattīkla pabeigšanas progresu un valstu resursu apkopošanu koridoros.

38. Privātā sektora iesaistīšanās

- Izveidot PPP attīstību veicinošu satvaru: i) sākt oficiālu *TEN-T* projektu pārbaudi, lai noteiktu tos, kam ir PPP potenciāls, ii) laika gaitā izveidot standartizētu un prognozējamu PPP iepirkuma procesu attiecībā uz *TEN-T* projektiem un iii) pārskatīt *TEN-T* regulu attiecīgi tā, lai ietvertu PPP iepirkuma procesu un maksāšanas mehānismus.
- Saistībā ar sadarbības sistēmu, kas izveidota starp Komisijas dienestiem un EPEC, rosināt dalībvalstis vairāk izmantot PPP, tomēr atzīstot, ka ne visi projekti ir piemēroti šim mehānismam, un nodrošināt dalībvalstīm attiecīgu pieredzi.

- Piedalīties transporta nozares jaunu finanšu instrumentu izstrādē, jo īpaši ES projektu obligāciju iniciatīvai.

3.3. Pareiza cenu izvēle un izvairīšanās no izkropļojumiem

39. Viedā cenu un nodokļu noteikšana

I posms (līdz 2016. gadam)

Jāpārstrukturē transporta izmaksas un nodokļi. Tiem jāklūst par pamatu transporta nozares lomai Eiropas konkurētspējas veicināšanā, vienlaikus nozares kopējam slogam jāatspoguļo transporta kopējās izmaksas infrastruktūras un ārējo izmaksu ziņā.

- Pārskatīt motoru degvielas aplikšanu ar nodokli ar skaidru norādi par enerģiju un CO₂ komponenti.
- Pakāpeniski izveidot obligātu infrastruktūras lietošanas maksas iekasēšanu no smagajiem kravas transportlīdzekļiem. Shēma radīs vienotu tarifu struktūru un maksas detaļas, piemēram, parastā nolietojuma atgūšanu, trokšņa un vietējā piesārņojuma izmaksas, kas aizstās esošās lietotāju maksas.
- Novērtēt pastāvošās autoceļu maksas iekasēšanas shēmas un to atbilstību ES līgumiem. Izstrādāt pamatnostādnes internalizācijas maksas noteikšanai autotransportam, kas sedz sociālās izmaksas par sastrēgumiem, CO₂ — ja tas nav iekļauts degvielas nodoklī, vietējo piesārņojumu, troksni un nelaimes gadījumiem. Stimulēt dalībvalstis, kas uzsāk izmēģinājuma projektus, īstenojot shēmas, vadoties pēc šādām pamatnostādnēm.
- Turpināt ārējo izmaksu internalizāciju visiem transporta veidiem, piemērojot kopīgus principus un ņemot vērā katra veida specifiku.
- Izveidot sistēmu no transporta gūto ieņēmumu novirzīšanai integrētas un efektīvas transporta sistēmas attīstībai.
- Ja vajadzīgs, publicēt pamatnostādnes, kas izskaidro publisko finansējumu dažādiem transporta veidiem un transporta infrastruktūrai.
- Vajadzības gadījumā pārskatīt transporta aplikšanu ar nodokļiem, saistot transportlīdzekļu nodokļus ar veikumu vides jomā, apsverot iespēju pārskatīt pašreizējo PVN sistēmu attiecībā uz pasažieru pārvadājumiem, un pārskatot uzņēmumu automobiļu aplikšanu ar nodokļiem, lai novērstu traucējumus un atbalstītu nepiesārņojošo transportlīdzekļu ieviešanu.

II posms (2016.-2020. gads)

- Pamatojoties uz I posmu, virzīties uz pilnīgu un obligāto ārējo izmaksu internalizāciju (ieskaitot troksni, vietējo piesārņojumu un sastrēgumus papildus obligātajai nolietojuma atgūšanai) autotransportā un dzelzceļa transportā. Internalizēt ostu un lidostu vietējā piesārņojuma un trokšņa izmaksas, kā arī izmaksas par gaisa piesārņošanu jūrā, un izskatīt obligātu internalizācijas maksu piemērošanu visos iekšzemes ūdensceļos ES teritorijā. Izstrādāt uz tirgu balstītus pasākumus turpmākai SEG emisiju samazināšanai.

4. ĀRĒJĀ DIMENSIJA

40. Transports pasaulē: Ārējā dimensija

Transports pēc būtības ir starptautisks. Šī iemesla dēļ šajā Baltajā grāmatā iekļauto darbību lielākā daļa ir saistītas ar problēmām, kas attiecas uz transporta attīstību ārpus ES robežām. Trešo valstu transporta pakalpojumu, produktu un investīciju tirgu atvēršana vēl joprojām ir augsta prioritāte. Tāpēc transports ir iekļauts visās sarunās par tirdzniecību (PTO, reģionālajās un divpusējās). Tiks pieņemta elastīga stratēģija, lai nodrošinātu ES lomu kā standartu noteicējai transporta jomā. Šajā nolūkā Komisija pievērsīs uzmanību šādām darbības jomām.

- Paplašināt iekšējā tirgus noteikumus, strādājot starptautiskās organizācijās (PTO, ICAO, SJO, OTIF, OSJD, UN/ECE, starptautiskajās upju komisijās utt.) un vajadzības gadījumā panākt ES pilnu dalību. Veicināt Eiropas drošuma, drošības, privātuma un vides standartus visā pasaulē. Pastiprināt dialogu par transportu ar galvenajiem partneriem.
- Pabeigt Eiropas Kopējo gaisa telpas veidošanu, iekļaujot 58 valstis un 1 miljardu iedzīvotāju. Noslēgt visaptverošu gaisa satiksmes pakalpojumu nolīgumu ar galvenajiem ekonomiskajiem partneriem (Brazīlija, Ķīna, Indija, Krievija, Dienvidkoreja utt.) un izvairīties no gaisa transporta investīciju ierobežojumiem trešās valstīs. Veicināt SESAR tehnoloģiju izvēršanu pasaulē.
- Daudzpusējos forumos un divpusējās attiecībās veicināt politiku, kas vērsta uz energoefektivitāti un šīs Baltās grāmatas klimata pārmaiņas mērķu sasniegšanu.
- Nepārtraukti izmantot daudzpusējas (ICAO, SJO un WCO) un divpusējas iespējas risināt terorisma problēmu, paredzot starptautiskus nolīgumus un uzlabotus dialogus par drošību ar stratēģiskajiem partneriem, sākot ar ASV. Sadarboties kopīgos draudu novērtējumos, trešo valstu ierēdņu apmācībā, kopīgu pārbaužu veikšanā, pirātisma novēršanā utt. Nodrošināt ES jēdziena "vienas pieturas drošības sistēma" starptautisku atzīšanu.
- Attīstīt sadarbības sistēmu, kas paplašinās mūsu transporta un infrastruktūras politiku līdz mūsu tuvākajiem kaimiņiem, sniegs uzlabotus infrastruktūras savienojumus un ciešāku tirgus integrāciju, tai skaitā, sagatavojot mobilitātes nepārtrauktības plānus.
- Sadarboties ar Vidusjūras reģiona valstīm Vidusjūras jūrniecības stratēģijas īstenošanā, lai uzlabotu drošumu, drošību un uzraudzību jūrā.
- Veikt atbilstīgus pasākumus, lai sekmētu atbrīvojumu atceļšanu līnijpārvadātāju konferencēm ārpus ES.
- Balstoties uz izveidotajām pētniecības un inovāciju partnerībām, rast kopīgas atbildes uz jautājumiem, kas saistīti ar transporta pārvaldības sistēmu savietojamību, ilgtspējīgām degvielām ar zemu oglekļa saturu, drošību un drošumu.
-